

01911-0001-000

Blohm, H.

Hamburgisches
Welt-Wirtschafts-Archiv

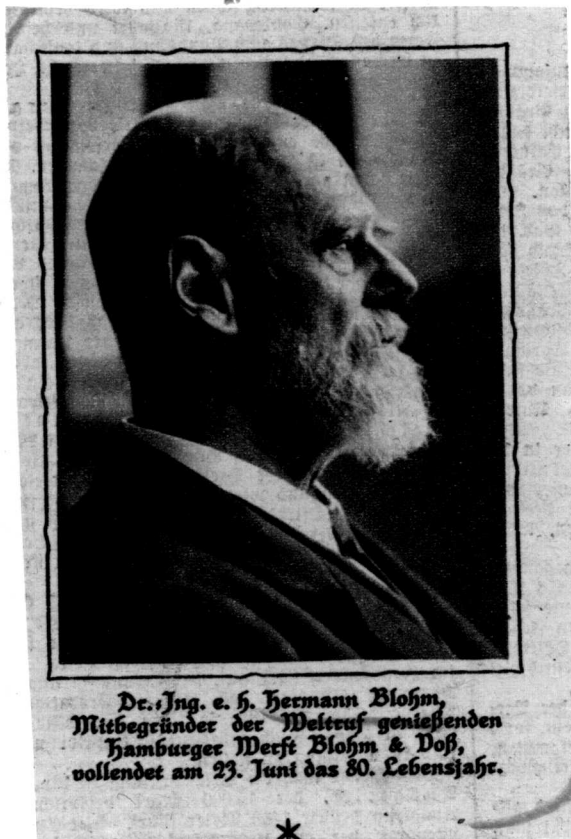
Signatur

Datum 21. Juni 1928

192

Hamburger Fremdenblatt

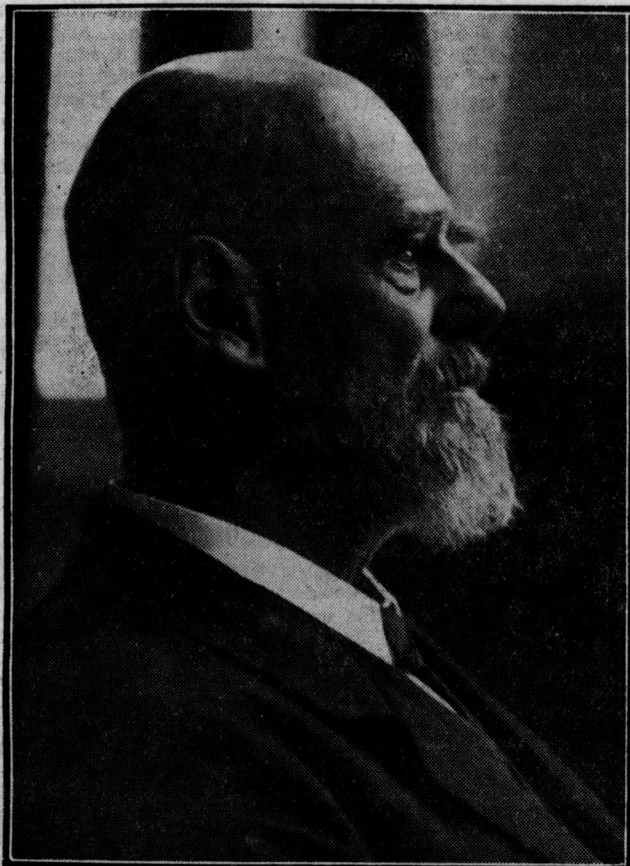
Nr. 171.



Hamburger Nachrichten

Nr. 286

Hermann Blohm 80 Jahre alt.



Am 23. Juni vollendet Dr.-Ing. e. h. Hermann Blohm, Seniorchef der Firma Blohm & Voß, sein achtzigstes Lebensjahr. Hermann Blohm wurde im Jahre 1848 als siebentes und jüngstes Kind des Lübecker Kaufmanns Georg Blohm und seiner Frau Margaret geb. Lind geboren. Jugend und Lehrzeit verlebte er in seiner Heimatstadt. Eine zweijährige Lehrzeit erlebte er bei Kollmann & Schädlich in Lübeck, der jetzigen Lübecker Maschinenbau-A.-G. Von hier ging er nach Bremen zu C. Walthen & Co., den Vorgängern der A.-G. Weser und studierte hinterher in Hannover, Zürich und Berlin. Nach Beendigung seines Studiums arbeitete er als Ingenieur in Kottbus bei der Maschinenfabrik und Schiffswerft von A. Tischbein, der jetzigen Neptun-Werft, der Reihertstiegwerft in Hamburg und auf verschiedenen englischen Werften.

In den siebziger Jahren war es für einen Kaufmannssohn einer Hansestadt noch etwas recht Ungewöhnliches, eine industrielle Tätigkeit als Beruf zu erwählen. Hermann Blohm fand jedoch für die Pläne, die bei seiner Arbeit auf deutschen und ausländischen Werften in ihm gereift waren, Unterstützung und Verständnis durch den Weiblich seines Vaters. Familienbeziehungen verbanden ihn mit Lübeck. So lag es nahe, die geplante Werftgründung auch auf lübischem Boden durchzuführen. Als er, 1876 aus England zurückgekehrt, mit den Lübecker Behörden Verhandlungen aufnahm mit dem Ziel der Gründung einer entwicklungsfähiger deutschen Schiffswerft, traf er dort nicht das Verständnis an, mit dem er gerechnet hatte. So ging er nach Hamburg, obgleich auch hier, in der ausgeprochenen Handelsstadt, industrieller Betätigung mit Mißtrauen und Zurückhaltung begegnet wurde. Sein Plan erweckte aber doch das in Lübeck vermischte Verständnis, und er fand sich hier um so schneller mit Ernst Voß zusammen, auf den er von befreundeter Seite aufmerksam gemacht worden war, als diesem schon vor dem Krieg 1870/71 die Gründung einer Werft, und zwar rechtselbisch, unterhalb Blankenese, vorgeschwebt hatte. Beide waren sich schnell einig. Ein verhältnismäßig großes Unternehmen, zu dem auch eine Maschinenfabrik und Kesselschmiede gehörte, sollte geschaffen werden. Ein geeignetes Gelände wurde bald gefunden, so daß 1877 mit dem Bau begonnen werden konnte. 36 Jahre lang hat Hermann Blohm in vorbildlicher Ergänzung und Zusammenarbeit mit Ernst Voß die Werft von Blohm & Voß entwidelt. Die Zeiten waren

Kaddampfer „Elbe“, der noch nach fast 50 Jahren seinen Dienst versehen hat. Das Mißtrauen der Wasserkaute zeigte sich bei der Probefahrt: hier saß der Eigner vor dem Kessel und kontrollierte selbst die Kohlenmengen, die verbrannt wurden, indem er die Kohlenfäde genau zählte. Doch die Firma vermochte sich durchzusetzen. Sie gewann das Vertrauen der Reeder und konnte, auf dies Vertrauen gestützt, auch die schwere Finanzkrise des Jahres 1891 überstehen, die dem großzügigen Ausbau der Werft gefolgt war. Dann ging der Aufstieg des Unternehmens weiter. 1898 wurde der erste Auftrag aus dem Flottengesetz, der Bau des Linienschiffes Kaiser Karl der Große an Blohm & Voß übertragen und damit die Reihe großer Kriegsschiffbauten eröffnet. Nach 30jährigem Bestehen war die Werft soweit, daß sie die größten Handels- und Kriegsschiffe bauen konnte. Damit war das erreicht, was Hermann Blohm bei der Gründung des Unternehmens vorgeschwebt haben mag: Deutschland war im Schiffbau unabhängig von dem klassischen Land des Schiffbaus, England, geworden, das in den 70er und 80er Jahren noch eine überragende Stellung im Schiffbau der Welt innehatte. Die beiden Dampfer Bismarck und Vaterland mit 56 551 bzw. 54 282 Br.-Reg.-Tons. Die Schlachtkreuzer Moltke, Sendlitz, Goeben und Derfflinger sind Marksteine in der Entwicklung der Werft.

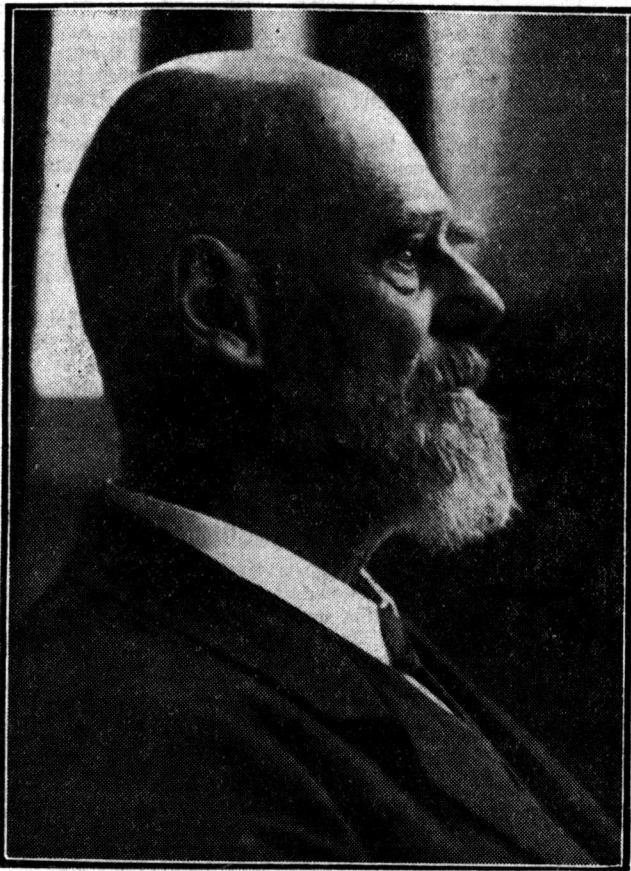
Hermann Blohm ist das ganz seltene Glück beschieden gewesen, im vergangenen Jahr den Tag zu erleben, an dem er 50 Jahre an der Spitze des von ihm gegründeten Unternehmens stand, das sich in dieser Zeit einen Namen in den Schiffsahrtkreisen der Welt erworben hatte. Für die Entwicklung der Werft ist es von ausschlaggebender Bedeutung gewesen, daß ihr von der Gründung an in ihrem heutigen Seniorchef die Einheitlichkeit der Leitung erhalten geblieben ist, durch die auch ein vorbildliches Zusammengehörigkeitsgefühl entstand, das sehr dazu beigetragen hat, schwere Zeiten zu überstehen. Hermann Blohm trieb die Entwicklung der Werft vorwärts, er sah kommende Bedürfnisse voraus. Durch seine weitschauenden Maßnahmen war die Werft stets gerüstet, wenn neue, größere Aufgaben an sie herantraten, wenn das vielseitige Gebiet des Schiffsmaschinenbaus neue Entwicklungstendenzen zeigte oder wenn es galt, die Leistungen in bezug auf Qualität oder Kurzfristigkeit zu steigern. 1897 wurde ein Dock von etwa 17 000 Tonnen fertiggestellt, für dessen Bau die Werft aktives Interesse der Kaiserlichen Marine durch eine Beihilfe erhofft hatte. Wohl war die Marine lebhaft an dem Bau interessiert, sie legte auch Wert darauf, das Dock so ausgestaltet zu sehen, daß es im Kriegsfall auf der Unterelbe Verwendung finden könnte, eine finanzielle Beteiligung des Reichs lehnte sie aber ab. Die Werft baute dann das Dock aus eigenen Mitteln unter Berücksichtigung der Wünsche der Marine!

Über seine Tätigkeit in der Werft hinaus hat Hermann Blohm seine Arbeitskraft in den Dienst der Allgemeinheit gestellt. Lange Jahre war er Mitglied der Hamburger Handelskammer und ihrer Industriekommission, Vorsitzender der Berufsvereine des deutschen Schiffbaus, Gründer und Vorsitzender der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt, des Vereins für Feuerungsbetrieb und Rauchbekämpfung usw. Besonders aber betätigte er sich in den Arbeitgeberverbänden. Schon im Jahre 1888 vollzog sich unter seiner Führung der Zusammenschluß der Eisenindustriellen zu dem Verband der Eisenindustrie Hamburgs. Bereits kurz darauf, im Jahre 1890, erkannte er die Notwendigkeit enger Zusammenarbeit aller Arbeitgeber in gemischtgewerblicher Form und verwirklichte diesen Gedanken unter Mitwirkung anderer führender Persönlichkeiten unseres Wirtschaftsbezirks durch die Gründung des Arbeitgeberverbandes Hamburg-Altona, der ersten Organisation ihrer Art im Reich. 30 Jahre hat er dann ununterbrochen als Vorsitzender den Verband geleitet, bis er, als Zweihundsechzigjähriger, im Jahre 1920 den vollendeten Bau jüngerer Kräfte in die Hand geben konnte. Hier war seine marke Persönlichkeit führend, und wenn er sich in den letzten Jahren auch von dieser Tätigkeit zurückgezogen hat, seine klare und unerbittbare Auffassung von der Notwendigkeit zielbewusster Arbeiterpolitik zum besten der deutschen Gesamtwirtschaft ist allen vor Augen, die es erlebt haben, wie er eine verwickelte Situation mit wenigen ungeschliffenen Worten klärte, immer auf den Kern der Sache zurückführend.

Zeugnisse der Achtung, Verehrung und Dankbarkeit seiner engeren und weiteren Berufskollegen sind ihm in großer Zahl zuteil geworden. 1910 verlieh ihm die Technische Hochschule Charlottenburg die Würde eines Dr.-Ing. e. h., 1907 ehrte ihn der Verein Deutscher Ingenieure durch Verleihung der Grashof-Denkmünze, der höchsten von dem Verein zu vergebenden Auszeichnung. Er gehörte dem Vorstandsrat des Deutschen Museums in München an und war 1911 bis 1913 dessen Vorsitzender. Die Schiffbautechnische Gesellschaft ernannte ihn 1917, der Verein Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller 1927 zum Ehrenmitglied. Der Arbeitgeber-Verband Hamburg-Altona E. V. beruft Hermann Blohm zum Zeichen der Dankbarkeit anlässlich seines Geburtstages zum Ehrenvorsitzenden.

Hermann Blohm wird seinen Geburtstag außerhalb Hamburgs ver-

Hermann Blohm 80 Jahre alt.



Am 23. Juni vollendet Dr.-Ing. e. h. Hermann Blohm, Seniorchef der Firma Blohm & Voß, sein achtzigstes Lebensjahr. Hermann Blohm wurde im Jahre 1848 als siebentes und jüngstes Kind des Lübeder Kaufmanns Georg Blohm und seiner Frau Margaret geb. Lind geboren. Jugend und Lehrzeit verlebte er in seiner Heimatstadt. Eine zweijährige Lehrzeit erledigte er bei Rollmann & Schädlich in Lübeck, der jetzigen Lübeder Maschinenbau-A.-G. Von hier ging er nach Bremen zu C. Waltjen & Co., den Vorgängern der A.-G. Weser und studierte hinterher in Hannover, Zürich und Berlin. Nach Beendigung seines Studiums arbeitete er als Ingenieur in Rostock bei der Maschinenfabrik und Schiffswerft von A. Tischbein, der jetzigen Neptun-Werft, der Reihertstiegwerft in Hamburg und auf verschiedenen englischen Werften.

In den siebziger Jahren war es für einen Kaufmannssohn einer Hansestadt noch etwas recht Ungewöhnliches, eine industrielle Tätigkeit als Beruf zu erwählen. Hermann Blohm fand jedoch für die Pläne, die bei seiner Arbeit auf deutschen und ausländischen Werften in ihm gereift waren, Unterstützung und Verständnis durch den Weitblick seines Vaters. Familienbeziehungen verbanden ihn mit Lübeck. So lag es nahe, die geplante Werftgründung auch auf lübischem Boden durchzuführen. Als er, 1876 aus England zurückgekehrt, mit den Lübeder Behörden Verhandlungen aufnahm mit dem Ziel der Gründung einer entwicklungsfähigen deutschen Schiffswerft, traf er dort nicht das Verständnis an, mit dem er gerechnet hatte. So ging er nach Hamburg, obgleich auch hier, in der ausgesprochenen Handelsstadt, industrieller Betätigung mit Mißtrauen und Zurückhaltung begegnet wurde. Sein Plan erweckte aber doch das in Lübeck vermehrte Verständnis, und er fand sich hier um so schneller mit Ernst Voß zusammen, auf den er von befreundeter Seite aufmerksam gemacht worden war, als diesem schon vor dem Krieg 1870/71 die Gründung einer Werft, und zwar rechtselbisch, unterhalb Blankenese, vorgeschwebt hatte. Beide waren sich schnell einig. Ein verhältnismäßig großes Unternehmen, zu dem auch eine Maschinenfabrik und Kesselschmiede gehörte, sollte geschaffen werden. Ein geeignetes Gelände wurde bald gefunden, so daß 1877 mit dem Bau begonnen werden konnte. 36 Jahre lang hat Hermann Blohm in vorbildlicher Ergänzung und Zusammenarbeit mit Ernst Voß die Werft von Blohm & Voß entwickelt. Die Zeiten waren für die Werft nicht immer leicht. Das erste Schiff der Werft, das Segelschiff „National“, mußte auf eigene Rechnung gebaut werden, da das Interesse der hamburgischen Reederei für die Werft fehlte. Die erste Bestellung kam dann von der Städtischen Linie, und zwar auf den

Kaddampfer „Elbe“, der noch nach 50 Jahren seinen Dienst versehen hat. Das Mißtrauen der Wasserleute zeigte sich bei der Probefahrt: hier sah der Eigner vor dem Kessel und kontrollierte selbst die Kohlenmengen, die verbrannt wurden, indem er die Kohlenlade genau zählte. Doch die Firma vermochte sich durchzusetzen. Sie gewann das Vertrauen der Reederei und konnte, auf dies Vertrauen gestützt, auch die schwere Finanzkrise des Jahres 1891 überstehen, die dem großzügigen Ausbau der Werft gefolgt war. Dann ging der Aufstieg des Unternehmens weiter. 1898 wurde der erste Auftrag aus dem Flottengesetz, der Bau des Linien Schiffes Kaiser Karl der Große an Blohm & Voß übertragen und damit die Reihe großer Kriegsschiffbauten eröffnet. Nach 30jährigem Bestehen war die Werft soweit, daß sie die größten Handels- und Kriegsschiffe bauen konnte. Damit war das erreicht, was Hermann Blohm bei der Gründung des Unternehmens vorgeschwebt haben mag: Deutschland war im Schiffbau unabhängig von dem klassischen Land des Schiffbaus, England, geworden, das in den 70er und 80er Jahren noch eine überragende Stellung im Schiffbau der Welt innehatte. Die beiden Dampfer Bismarck und Vaterland mit 56 551 bzw. 54 282 Br.-Reg.-Tons. Die Schlachtschiffe Moltke, Siedlich, Goeben und Derfflinger sind Marksteine in der Entwicklung der Werft.

Hermann Blohm ist das ganz seltene Glück beides gewesen, im vergangenen Jahr den Tag zu erleben, an dem er 50 Jahre an der Spitze des von ihm gegründeten Unternehmens stand, das sich in dieser Zeit einen Namen in den Schiffahrtstreifen der Welt erworben hatte. Für die Entwicklung der Werft ist es von ausschlaggebender Bedeutung gewesen, daß ihr von der Gründung an in ihrem heutigen Seniorchef die Einheitlichkeit der Leitung erhalten geblieben ist, durch die auch ein vorbildliches Zusammengehörigkeitsgefühl entstand, das sehr dazu beigetragen hat, schwere Zeiten zu überstehen. Hermann Blohm trieb die Entwicklung der Werft vorwärts, er sah kommende Bedürfnisse voraus. Durch seine weitsehenden Maßnahmen war die Werft stets gerüstet, wenn neue, größere Aufgaben an sie herantraten, wenn das vielseitige Gebiet des Schiffsmaschinenbaus neue Entwicklungstendenzen zeigte oder wenn es galt, die Leistungen in bezug auf Qualität oder Kurzfristigkeit zu steigern. 1897 wurde ein Dod von etwa 17 000 Tonnen fertiggestellt, für dessen Bau die Werft aktives Interesse der Kaiserlichen Marine durch eine Beihilfe erhofft hatte. Wohl war die Marine lebhaft an dem Bau interessiert, so legte auch Wert darauf, das Dod so ausgestaltet zu sehen, daß es im Kriegsfall auf der Unterelbe Verwendung finden könnte, eine finanzielle Beteiligung des Reichs lehnte sie aber ab. Die Werft baute dann das Dod aus eigenen Mitteln unter Berücksichtigung der Wünsche der Marine!

Über seine Tätigkeit in der Werft hinaus hat Hermann Blohm seine Arbeitskraft in den Dienst der Allgemeinheit gestellt. Lange Jahre war er Mitglied der Hamburger Handelskammer und ihrer Industriekommission, Vorsitzender der Berufsvereine des deutschen Schiffbaus, Gründer und Vorsitzender der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt, des Vereins für Feuerungsbetrieb und Rauchbeseitigung usw. Besonders aber betätigte er sich in den Arbeitgeberverbänden. Schon im Jahre 1888 vollzog sich unter seiner Führung der Zusammenschluß der Eisenindustriellen zu dem Verband der Eisenindustrie Hamburgs. Bereits kurz darauf, im Jahre 1890, erkannte er die Notwendigkeit enger Zusammenarbeit aller Arbeitgeber in gemischtgewerblicher Form und verwirklichte diesen Gedanken unter Mitwirkung anderer führender Persönlichkeiten unseres Wirtschaftsbezirks durch die Gründung des Arbeitgeberverbandes Hamburg-Altona, der ersten Organisation ihrer Art im Reich. 30 Jahre hat er dann ununterbrochen als Vorsitzender den Verband geleitet, bis er, als Zweundsiebzighjähriger, im Jahre 1920 den vollendeten Bau jüngerer Kräfte in die Hand geben konnte. Hier war seine martige Persönlichkeit führend, und wenn er sich in den letzten Jahren auch von dieser Tätigkeit zurückgezogen hat, seine klare und unbeeinträchtigte Auffassung von der Notwendigkeit zielbewusster Arbeiterpolitik zum besten der deutschen Gesamtwirtschaft ist allen vor Augen, die es erlebt haben, wie er eine verwickelte Situation mit wenigen ungeschminkten Worten klärte, immer auf den Kern der Sache zurückführend.

Zeugnisse der Achtung, Verehrung und Dankbarkeit seiner engeren und weiteren Berufskollegen sind ihm in großer Zahl zuteil geworden. 1910 verlieh ihm die Technische Hochschule Charlottenburg die Würde eines Dr.-Ing. e. h., 1907 ehrte ihn der Verein Deutscher Ingenieure durch Verleihung der Grasshof-Denkmitz, der höchsten von dem Verein zu vergebenden Auszeichnung. Er gehörte dem Vorstandsrat des Deutschen Museums in München an und war 1911 bis 1913 dessen Vorsitzender. Die Schiffbautechnische Gesellschaft ernannte ihn 1917, der Verein Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller 1927 zum Ehrenmitglied. Der Arbeitgeberverband Hamburg-Altona E. V. beruft Hermann Blohm zum Zeichen der Dankbarkeit anlässlich seines Geburtstages zum Ehrenvorsitzenden.

Hermann Blohm wird seinen Geburtstag außerhalb Hamburgs erleben.

Hamburger Fremdenblatt

Nr. 171

80. Geburtstag

Hermann Blohm.

Am 23. Juni vollendet Hermann Blohm, Dr.-Ing. e. h., das 80. Lebensjahr. Wenigen ist ein Rückblick auf ein so erfolgreiches Lebenswerk beschieden, wie ihm. Verkörpern doch diese 80 Jahr ein bedeutungsvolles Stück hamburgischer Geschichte, an dessen Gestaltung Hermann Blohm, der hervorragende Pionier hamburgischer Industrie, großen Anteil genommen hat.

Sein Leben ist ein Leben zäher Arbeit und des Erfolges. Geboren 1848 als siebentes und jüngstes Kind des Kaufmanns Georg Blohm in Lübeck, verlebte er Jugend und Lehrzeit in seiner Vaterstadt. Nach zweijähriger Lehre bei Kollmann u. Schädlich (Lübeck), der jetzigen Lübecker Maschinenbau A.-G., arbeitete er praktisch bei C. Baltjen u. Co. in Bremen (dem Vorgänger der A.-G. „Weser“) und studierte dann in Hannover, Zürich und Berlin. Als Ingenieur betätigte er sich in Rostock bei der Maschinenfabrik und Schiffswerft von A. Tischbein (heut Neptun-Werft), der Reiherrstiegwerft und auf englischen Werften.

Schon in jungen Jahren legte er mit weitvorausschauendem Blick den Grundstein zu dem Unternehmen von Weltruf, der Werft von Blohm u. Voß. Als er 1876 aus England zurückkehrte, nahm er zunächst Verhandlungen bei den Lübecker Behörden auf, mit dem Ziel, eine entwicklungsfähige deutsche Schiffswerft zu gründen. Als er in Lübeck wenig Verständnis fand, ging er nach Hamburg und konnte hier mit dem Bestand seines Vaters, dessen Weitblick einen Aufstieg deutschen Werftwesens vorausah, ein geeignetes Gelände pachten und 1877 mit dem Bau beginnen. In Hamburg hatte er inzwischen in Ernst Voß, den er von England her kannte, den Mitarbeiter gefunden, mit dem er dann 36 Jahre lang in prachvoller Ergänzung und Zusammenarbeit die Werft von Blohm u. Voß entwickelte. Aus kleinsten Anfängen wachsend, stetig sich vergrößernd, war die Werft nach 30jährigem Bestehen so weit, daß sie die größten Handels- und Kriegsschiffe bauen konnte. So haben Hermann Blohm und Ernst Voß wesentlich dazu beigetragen, Deutschland im Schiffbau unabhängig von dem klassischen Lande des Schiffbaues, England, zu machen, das in den 70er Jahren noch eine überragende Stellung im Schiffbau hatte. Hermann Blohm ist das ganz seltene Glück beschieden gewesen, im vergangenen Jahre den Tag zu erleben, an dem er 50 Jahre an der Spitze seines Unternehmens stand, das sich in dieser Zeit einen Namen in den Schiffahrtkreisen der Welt erworben hatte. Für diese Entwicklung der Werft ist es von ausschlaggebender Bedeutung gewesen, daß ihr, von der Gründung an, in ihrem heutigen Seniorchef die Einheitlichkeit der Leitung erhalten geblieben ist, durch die auch ein vorbildliches Zusammengehörigkeitsgefühl entstand, das sehr dazu beigetragen hat, schwere Zeiten zu überstehen.

Ueber seine Tätigkeit in der Werft hinaus hat Hermann Blohm seine Arbeitskraft in den Dienst der Allgemeinheit gestellt. Lange Jahre war er Mitglied der Hamburger Handelskammer und ihrer Industriekommission, Vorsitzender der Berufsvereine des deutschen Schiffbaues, Gründer und Vorsitzender der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt, des Vereins für Feuerungsbetrieb und Rauchbekämpfung usw. Besonders aber betätigte er sich in den Arbeitgeberverbänden. Schon im Jahre 1888 vollzog sich unter seiner Führung der Zusammenschluß der Eisenindustriellen zu dem „Verband der Eisenindustrie Hamburgs“. Kurz darauf, 1890, trat er für enge Zusammenarbeit aller Arbeitgeber in gemischgewerblicher Form ein und gründete unter Mitwirkung anderer führender Persönlichkeiten unseres Wirtschaftsbezirks den „Arbeitgeber-Verband Hamburg-Altona“, die erste Organisation ihrer Art im Reich. 30 Jahre lang hat er dann ununterbrochen als Vorsitzender diesen Verband geleitet, bis er, als Zweundsiebzjähriger, im Jahre 1920 den vollendeten Bau jüngerer Kräfte in die Hand geben konnte. Zum Zeichen der Dankbarkeit hat der Arbeitgeber-Verband Hamburg-Altona ihn aus Anlaß seines 80. Geburtstages zum Ehrenvorsitzenden berufen. Schon vorher hatte er viele Auszeichnungen erhalten. 1910 verlieh ihm die technische Hochschule Charlottenburg die Würde eines Dr. Ing. e. h., 1907 ehrte ihn der Verein Deutscher Ingenieure durch Verleihung der Grasshof-Denkünze. Er gehört dem Vorstandsrat des Deutschen Museums in München an und war 1911/13 dessen Vorsitzender. Die Schiffbautechnische Gesellschaft ernannte ihn im Jahre 1917,

Wenden

der Verein Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller im Jahre 1927 zum Ehrenmitglied.

Künftig und voller Schaffensdrang noch immer inmitten seines Unternehmens, dessen Leitung er inzwischen seinen Söhnen übertragen hat, tritt Hermann Blohm nun in das neunte Jahrzehnt seines arbeitsreichen Lebens ein. Den Geburtstag will er außerhalb Hamburgs verbringen. Möge ihm noch auf lange Jahre hinaus ein lichter Lebensabend beschieden sein!

Hermann Blohm ist, so schreibt uns ein hervorragender Hamburger, der ihn gut kennt, den meisten, die ihn nicht näher kennen, nur als strenger Arbeitgeber bekannt, aber diese Strenge ist nur die Folge einer Lebensauffassung, die er noch viel mehr gegen sich selbst als gegen andere walten läßt.

Die Höchstleistung, zu der er sein Unternehmen brachte, war nur möglich, indem er mit unerbittlicher Strenge gegen sich selbst und seine Mitarbeiter vorging. Ihn beseelte der Glaube, daß nur dann etwas Vollkommenes erreicht werden könnte, wenn äußerste Disziplin, Ordnung und Ausdauer zur Anwendung kamen.

Nie leitete ihn Gewinnsucht, sondern es war die leidenschaftliche Hingabe an seinen Beruf, und so wurde er, der verstand, sich die tüchtigsten Mitarbeiter zu wählen, und diese, wie auch seine Söhne, mit der gleichen Leidenschaft zu erfüllen, der Leiter einer Werft, die mustergültig und führend nicht nur in Deutschland, sondern weit über Deutschlands Grenzen hinaus ist. Er ist Künstler, Erbauer, nicht Rechner!

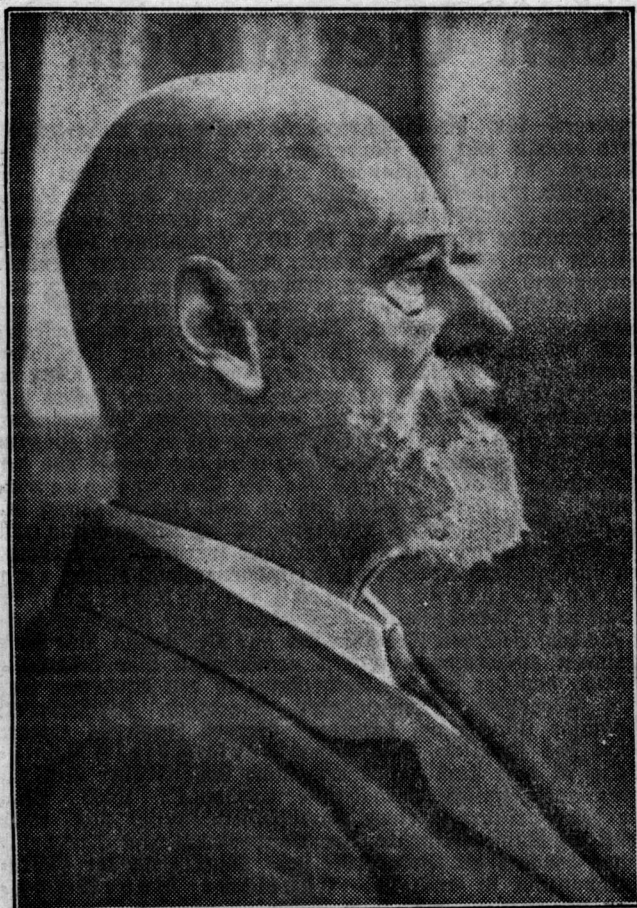
Trotz seiner festen, klaren Einstellung hatte er doch die Elastizität, sich in die verschiedenartige Arbeit hineinzufinden, die ein starkes und ein infolge des Ausganges des Weltkrieges geschwächtes Vaterland an ihn stellte.

In seinem Ziel und in seiner Arbeitsweise änderte er sich nicht, und trotz vieler Unbill und vieler Verkennung blieb er sich und seiner Arbeit treu, und diese Treue hielt ihn stark. Nur wer diese Treue und diese Mission, die er selbst fühlt, richtig versteht, wird in ihm keinen starrsinnigen harten Mann, sondern einen festen, beispielgebenden, mutigen Kämpfer und Förderer nicht nur der Werstindustrie, sondern des gesamten deutschen Vaterlandes erblicken, einen Mann, der in den wenigen Stunden der Ruhe, die er sich gönnt, mit Geist und Humor das Leben erfaßt.

Das größte Glück, das ihm wurde, war, diese Eigenschaften auf seine Mitarbeiter und insbesondere auf seine beiden Söhne übertragen zu können.

Hamburgischer Correspondent

Nr. 286

**Hermann Blohm, der 80jährige.**

Untrennbar verbunden mit Hamburg, mit dem Hamburger Hafen ist der Name Hermann Blohm, des genialen Begründers und Schöpfers der weltbekannten Werft von Blohm & Voß. Und wie man bei dem 50jährigen Jubiläum der Werft seiner gewaltigen Schöpfung gedachte, so ist jetzt Anlaß, ein Lebensbild Hermann Blohms zu geben, denn am 23. Juni vollendet er sein 80. Lebensjahr. Es braucht nur ein kurzes Lebensbild zu sein, denn sprechender als alle Worte es könnten, redet ja die Werft mit ihren ragenden Selgen, ihren Maschinenhallen, ihren großen Kränen von der Tatkraft des nun 80jährigen.

Geboren 1848 als 7. und jüngstes Kind des Kaufmanns Georg Blohm, verlebte Hermann Blohm Jugend und Lehrzeit in seiner Vaterstadt Lübeck. Nach zweijähriger Lehre bei Kollmann & Schädlich, Lübeck, (der jetzigen Lübecker Maschinenbau A. G.) arbeitete er praktisch bei C. Woltjen & Co. in Bremen (den Vorgängern der A. G. „Wefer“) und studierte hinterher in Hannover, Zürich und Berlin. Als Ingenieur betätigte er sich in Rostock bei der Maschinenfabrik und Schiffswerft von A. Tischbein (jetzt Neptun-Werft), der Reißerfliegwerft in Hamburg und auf englischen Werften.

Für einen Kaufmannssohn einer Hansestadt war es damals in den 70er Jahren noch etwas recht Ungewöhnliches, eine industrielle Tätigkeit als Beruf zu wählen; dem Weitblick seines Vaters verdankt Hermann Blohm Unterstützung seiner Pläne.

Weniger Verständnis fand er bei den Lübecker Behörden, als er 1876, aus England zurückgekehrt, Verhandlungen aufnahm mit dem Ziel der Gründung einer entwicklungsfähigen deutschen Schiffswerft. Er ging daher nach Hamburg und konnte hier ein geeignetes Gelände pachten und 1877 mit dem Bau beginnen. In Hamburg hatte er inzwischen auch den Mitarbeiter in dem ihm schon von England her bekannten Ernst Voß gefunden, mit dem er 36 Jahre lang in vorbildlicher Ergänzung und Zusammenarbeit die Werft von Blohm & Voß entwickelte. Aus kleinsten Anfängen wachsend, stetig sich vergrößernd ward die Werft nach 30jährigen Bestehen so weit, daß sie die größten Handels- und Kriegsschiffe bauen konnte. So haben Hermann Blohm und Ernst Voß wesentlich dazu beigetragen, Deutschland im Schiffbau unabhängig von dem klassischen Lande des Schiffbaues, England, zu machen, das in den 70er und 80er Jahren noch eine überragende Stellung im Schiffbau hatte. Hermann Blohm ist das ganz seltene Glück beschieden gewesen, im vergangenen Jahre den Tag zu erleben, an dem er 50 Jahre an der Spitze des von ihm gegründeten Unternehmens stand, das sich in dieser Zeit einen Namen in den Schiffahrtskreisen der Welt erworben hatte. Für diese Entwicklung der Werft ist es von ausschlaggebender Bedeutung gewesen, daß ihr von der Gründung an in ihrem heutigen Seniorchef die Einheitlichkeit der Leitung erhalten geblieben ist, durch die auch ein vorbildliches Zusammengehörigkeitsgefühl entstand.

Hermann Blohm trieb die Entwicklung der Werft vorwärts, er sah kommende Bedürfnisse voraus. Durch seine weitschauenden Maßnahmen war die Werft stets gerüstet, wenn neue, größere Aufgaben an sie herantraten, wenn das vielseitige Gebiet des Schiffsmaschinenbaues neue Entwicklungstendenzen zeigte, oder wenn es galt, die Leistungen in Bezug auf Qualität oder Kurzfristigkeit zu steigern.

Ueber seine Tätigkeit in der Werft hinaus hat Hermann Blohm seine Arbeitskraft in den Dienst der Allgemeinheit gestellt. Lange Jahre war er Mitglied der Hamburger Handelskammer und ihrer Industriekommission, Vorsitzender der Berufsvereine des deutschen Schiffbaues, Gründer und Vorsitzender der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt, des Vereins für Feuerungsbetrieb und Rauchbekämpfung usw. Besonders aber betätigte er sich in den Arbeitgeberverbänden. In Hamburg gründete er den Verband der Eisenindustrie und den Arbeitgeber-Verband Hamburg-Altona E. V. und führte in ihnen jahrzehntelang den Vorsitz. Hier war seine martige Persönlichkeit führend, und wenn er sich auch in den letzten Jahren von dieser Tätigkeit zurückgezogen hat, seine klare und unerbittbare Auffassung von der Notwendigkeit zielbewusster Arbeitgeberpolitik zum Besten der deutschen Gesamtwirtschaft ist allen vor Augen, die es erlebt haben, wie er eine verwinkelte Situation mit wenigen ungeschminkten Worten klärte, immer auf den Kern der Sache zurückführend.

Zeugnisse der Achtung, Verehrung und Dankbarkeit seiner engeren und weiteren Berufskollegen sind ihm in großer Zahl zuteil geworden: 1910 verlieh ihm die Technische Hochschule Charlottenburg die Würde eines Dr. Ing. e. h., 1907 ehrte ihn der Verein Deutscher Ingenieure durch Verleihung der Grasshof-Denkmedaille. Er gehört dem Vorstandsrat des Deutschen Museums in München an und war 1911/1913 dessen Vorsitzender. Die Schiffbautechnische Gesellschaft ernannte ihn 1917, der Verein Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller 1927 zum Ehrenmitglied.

So werden auch am 23. Juni weiteste Kreise seiner in Herzlichkeit denken. Hermann Blohm wird seinen Geburtstag aber außerhalb Hamburgs erleben, da ihm ja erst jüngst die Lebensgefährtin durch den Tod entzogen ist.

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. Main)

193
Nr.

Dr. Hermann Blohm †.

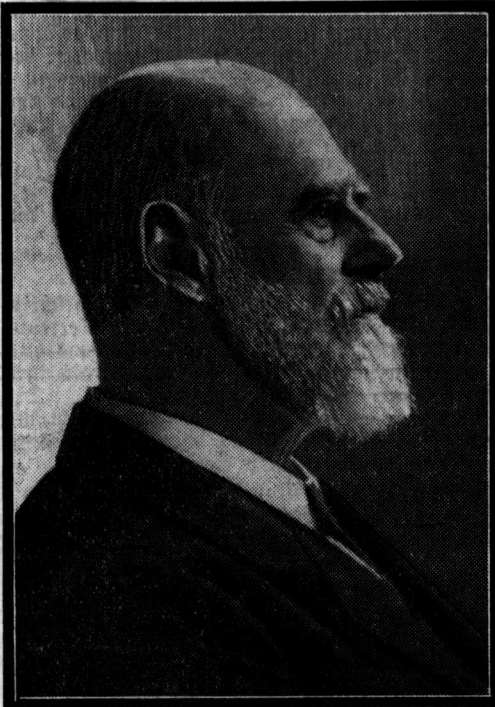
Hamburg, 12. März. (Wolff.) Dr. Hermann Blohm, Mitbegründer und jetziger Mitinhaber der Werft Blohm & Voß, Kommanditgesellschaft auf Aktien, in Hamburg-Steinwärder, ist heute nachmittag im Alter von fast 82 Jahren gestorben.

Hamburger Fremdenblatt

Nr. 72

Dr. Hermann Blohm †.

Allgemeine Teilnahme wird die Meldung finden, daß am Mittwoch nachmittag im Alter von fast 82 Jahren Dr. Hermann Blohm, der Mitbegründer und Mitinhaber der Werft von Blohm & Voß, entschlafen ist.



Hermann Blohm, 1848 in Lübeck geboren, hat seit 1877 in Hamburg gewirkt. Er hatte in Lübeck und Bremen praktisch, in Hannover, Zürich und Berlin wissenschaftlich Maschinen- und Werftbaukunde erlernt. Die ersten Anstellungen fand er in Moskau und in England. Mit Ernst Voß wurde er Begründer der im Laufe der Jahrzehnte zu Beltruf gelangten Schiffswerft Blohm & Voß, die später Aktien-Gesellschaft wurde. Die Werft stand bald in der vordersten Reihe des Baues von Handels- und Kriegsschiffen. Die letzten gewaltigen Leistungen vor dem Krieg für die Handelsflotte waren die Riesendampfer der Hamburg-Amerika Linie Vaterland und Bismarck, der allerdings erst vom Stapel gelaufen war, als der Krieg ausbrach. Mit kühnem Wagemut haben nach dem Zusammenbruch Blohm & Voß die Arbeit wieder aufgenommen. Das letzte Werk, das unter den Augen Hermann Blohms vollendet wurde, ist die jetzt vor der ersten Reise stehende Europa.

Dem willensstarken Mann hat das Alter lange nichts anhaben können. Fast bis in die letzte Zeit besuchte er regelmäßig die Arbeitsstätten der Werft und blieb mitwirkender Berater der neuen Generation, in deren Hände er die Leitung hatte gelangen lassen.

Hermann Blohm war, wie an uns zum 80. Geburtstag ein Hamburger, der ihn gut kannte, schrieb, den meisten nur als strenger Arbeitgeber bekannt, aber diese Strenge war nur die Folge einer Lebensauffassung, die er noch viel mehr gegen sich selbst als gegen andere walten ließ. „Die Höchstleistung, zu der er sein Unternehmen brachte, war nur möglich, indem er mit unerbittlicher Strenge gegen sich selbst und seine Mitarbeiter vorging. Ihn befeelte der Glaube, daß nur dann etwas Vollkommenes erreicht werden könnte, wenn äußerste Disziplin, Ordnung und Ausdauer zur Anwendung kamen. Nie leitete ihn Gewinnsucht, sondern es war die leidenschaftliche Hingabe an seinen Beruf, und so wurde er, der verstand, sich die tüchtigsten Mitarbeiter zu wählen, und diese, wie auch seine Söhne, mit der gleichen Leidenschaft zu erfüllen, der Leiter einer

Werft, die mustergültig und führend nicht nur in Deutschland, sondern weit über Deutschlands Grenzen hinaus ist, Künstler, Erbauer, nicht Rechner! Trotz seiner festen, klaren Einstellung hatte er doch die Elastizität, sich in die verschiedenartige Arbeit hineinzufinden, die ein starkes und ein infolge des Ausganges des Weltkrieges geschwächtes Vaterland an ihn stellte. In seinem Ziel und in seiner Arbeitsweise änderte er sich nicht, und trotz vieler Unbill und vieler Verleumdung blieb er sich und seiner Arbeit treu, und diese Treue hielt ihn stark.“ „Nur wer diese Treue und diese Mission, die er selbst fühlt, richtig versteht, wird,“ so hieß es am Schluß jener

Charakterstizze, „in ihm keinen starrsinnigen harten Mann, sondern einen festen, beispielgebenden mutigen Kämpfer und Förderer nicht nur der Werftindustrie, sondern des gesamten deutschen Vaterlandes erblickten, einen Mann, der in den wenigen Stunden der Muße, die er sich gönnt, mit Geist und Humor das Leben erfährt. Das größte Glück, das ihm wurde, war, diese Eigenschaften auf seine Mitarbeiter und insbesondere auf seine beiden Söhne übertragen zu können.“

An Ehre und Anerkennung reich, ist er nun dahingegangen, fast der Letzte aus einer großen Hamburger Epoche.

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

- Nr. 121

Dr. Hermann Blohm †

ws. Hamburg, 12. 3. (Eigenbericht)

Dr. Hermann Blohm, Mitbegründer und jetziger
Mitinhaber der Werft Blohm u. Voß, R.-G.-A., inHamburg-Steinwärder, ist heute nachmittag im Alter
von fast 82 Jahren gestorben.

★

Mit Hermann Blohm ist eine jener großen Persönlichkeiten von uns geschieden, die Entscheidendes für die Entwicklung der deutschen Industrie getan haben. Lübecker von Geburt, Sohn eines bekannten Handelsherrn, hat er den damals üblichen Weg der Ingenieurausbildung beschritten. Bei der jetzigen Neptunwerft fand er eine erste Anstellung als Ingenieur, suchte Fortbildung in England und gründete schließlich zusammen mit Voß 1877 die unter beider Namen weltberühmt gewordene Schiffswerft. In dreißigjähriger zäher Arbeit verstand er es, die Leistungen so zu steigern, daß sie den Meisterschöpfungen englischer Werften ebenbürtig waren. Größte Handels- und Kriegsschiffe wurden auf Kiel gelegt, und was von Stapel lief, kündete die ganz überraschenden Fortschritte des deutschen Schiffbaues.

Hermann Blohm hat aber auch weit über den engeren Rahmen des Schiffbauingenieurs hinaus sich um die großen allgemeinen Fragen seines Berufes und seiner Wahlheimat interessiert und eingesetzt. Er war der Gründer der Schiffsbauversuchsanstalt in Hamburg, deren bedeutungsvolle Forschungsarbeit wir wiederholt behandelt haben, er setzte sich für hygienische Fragen ein in dem Hamburger Verein für Feuerungsbetrieb und Rauchbelämpfung, unter seiner Führung schlossen sich die Hamburger Eisenindustriellen zusammen. Selbstverständlich, daß er auch reiche Ehrungen genoss. Der Verein Deutscher Ingenieure überreichte ihm 1907 seine höchste Anerkennung: die Grasshofdenkmünze, die Technische Hochschule Charlottenburg ernannte ihn zum Ehrendoktor, das Deutsche Museum wählte ihn in seinen Vorstandsrat, die Schiffbautechnische Gesellschaft ernannte ihn zum Ehrenmitglied, ebenso vor drei Jahren der Verein deutscher Eisen- und Stahlindustrieller.

Der Name und der Tatwillen des Vaters bleibt der Firma erhalten: seine beiden Söhne Rudolf und

Dr. Hermann Blohm †

ws. Hamburg, 12. 3. (Eigenbericht)

Dr. Hermann Blohm, Mitbegründer und jetziger
Mitinhaber der Werft Blohm u. Bock, R.-G. a. N., in



Hamburg-Steinwärder, ist heute nachmittag im Alter
von fast 82 Jahren gestorben.

★

Mit Hermann Blohm ist eine jener großen Persönlichkeiten von uns geschieden, die Entscheidendes für die Entwicklung der deutschen Industrie getan haben. Lübecker von Geburt, Sohn eines bekannten Handels Herrn, hat er den damals üblichen Weg der Ingenieurausbildung beschritten. Bei der jetzigen Reptunwerft fand er eine erste Anstellung als Ingenieur, suchte Fortbildung in England und gründete schließlich zusammen mit Bock 1877 die unter beider Namen weltberühmt gewordene Schiffswerft. In dreißigjähriger zäher Arbeit verstand er es, die Leistungen so zu steigern, daß sie den Meistererschöpfungen englischer Werften ebenbürtig waren. Größte Handels- und Kriegsschiffe wurden auf Kiel gelegt, und was von Stapel lief, kündete die ganz überraschenden Fortschritte des deutschen Schiffbaues.

Hermann Blohm hat aber auch weit über den engeren Rahmen des Schiffbauingenieurs hinaus sich um die großen allgemeinen Fragen seines Berufes und seiner Vaterheimat interessiert und eingesetzt. Er war der Gründer der Schiffbaubersuchsanstalt in Hamburg, deren bedeutungsvolle Forschungsarbeit wir wiederholt behandelt haben, er setzte sich für hygienische Fragen ein in dem Hamburger Verein für Feuerungsbetrieb und Rauchbelämpfung, unter seiner Führung schlossen sich die Hamburger Eisenindustriellen zusammen. Selbstverständlich, daß er auch reiche Ehrungen genoß. Der Verein Deutscher Ingenieure überreichte ihm 1907 seine höchste Anerkennung: die Grasshofdentmünze, die Technische Hochschule Charlottenburg ernannte ihn zum Ehrendoktor, das Deutsche Museum wählte ihn in seinen Vorstandsrat, die Schiffbautechnische Gesellschaft ernannte ihn zum Ehrenmitglied, ebenso vor drei Jahren der Verein deutscher Eisen- und Stahlindustrieller.

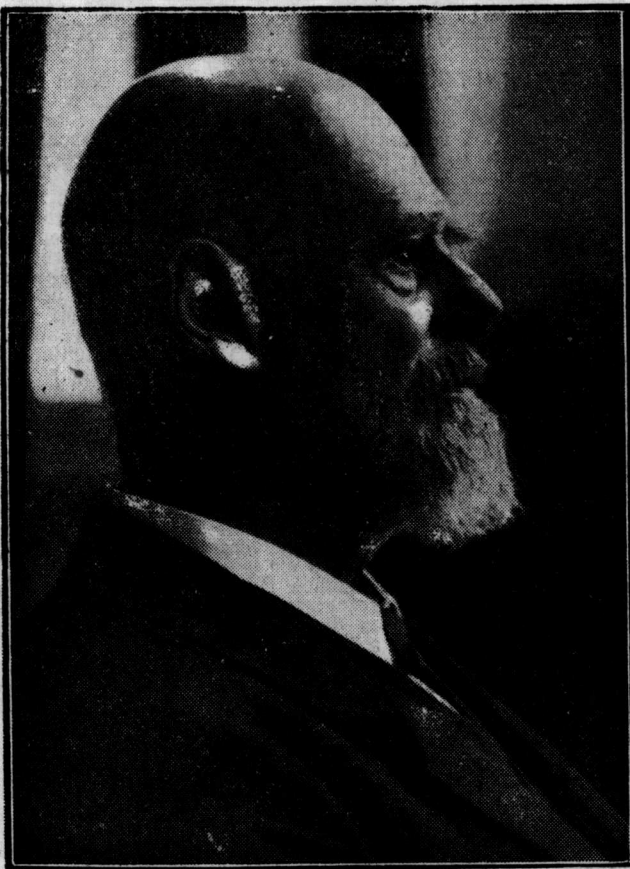
Der Name und der Tatwille des Vaters bleibt der Firma erhalten: seine beiden Söhne Rudolf und Walter wirken in leitender Stellung weiter im Sinne des Verstorbenen, wofür der unvergleichliche Umbau der Ballin-Schiffe der Hapag und die „Europa“ und „Bremen“ des Lloyd als sichtbare Beweise gelten dürfen.

H.

Hamburger Nachrichten

Nr. 121

Hermann Blohm †.



Der Mitbegründer und Seniorchef der Werft von Blohm & Voß in Hamburg, Dr. Hermann Blohm, ist am Mittwoch nachmittag nach kurzer Krankheit kurz vor Vollendung des 82. Lebensjahres gestorben.

Ein großes und starkes Schöpferleben hat mit dem Tod des 81jährigen Hermann Blohm geendet; zugleich ein deutsches Kämpferleben, das mit der Anfangsgeschichte unserer norddeutschen und hanseatischen Industrie eng verwachsen ist.

In Lübeck am 23. Juni 1848 als jüngstes von den sieben Kindern des Kaufmanns Georg Blohm geboren und aufgewachsen, wählte Hermann Blohm wohl einen prof-

tiſchen, aber nicht den für einen hanſeatſchen Kaufmanns-ſohn jener Zeit eigentlich gegebenen Beruf, ſondern folgte ſeinen techniſchen Interieſſen. Aber auch dazu ging der Anfangsweg durch eine ſchwere Lehrzeit. Bei Kollmann & Schädlich in Lübeck, der Urſprungsfirma der ſpäter bedeutſamen Lübecker Maſchinenbau-A.-G., lernte er erſt zwei Jahre, ſetzte dann die Lehre in Bremen bei C. Wätjen & Co., den Vorſahren der Aktiengeſellſchaft Weſer fort, und erſt mit dieſer gründlichen Schulung in der Werkſtättenarbeit ausgerüſtet bezog er die höheren techniſchen Lehranſtalten in Hannover, Zürich und Berlin, um die Geſetze der Technik zu ſtudieren. Als fertiger Ingenieur arbeitete er in der Maſchinenfabrik und Schiffswerft von Liſchke, nachmals Neptun-Werft in Koſtack, dann auf der Reiherſtieg-Schiffs- werft in Hamburg und ging zur weiteren Ausbildung nach dem damaligen Monopolland des Schiffsbaus, nach England, wo er auf verſchiedenen Werften tätig war.

Als er 1876 aus England in ſeine Vaterſtadt Lübeck heimkehrte, trug er den Plan für ſein Lebenswerk in ſich und ging nun daran, ſelbſtändig ein Unternehmen zu be- gründen. Von verſtändnisvoller Vaterliebe unterſtützt, ge- dachte er in Lübeck, wo ſeine Familie Anſehen hatte, eine deutſche Schiffswerft aufzutun. Aber damals gab es in Lübeck noch keinen Induſtrieverein, der ſchaffensfreudigen Männern die Wege zu induſtrieller Tätigkeit bahnte; viel- mehr ſtieß Hermann Blohm auf heute für uns unbegreif- liche Widerſtände. Kurz entſchloſſen wandte er ſich nach Hamburg, wo zwar für induſtrielle Tätigkeit auch noch keine einſchmeichelnde Atmoſphäre herrſchte, aber die Aus- ſichten für einen Schiffsbaumeiſter doch weſentlich weiter ſich dehnten als in der kleineren Oſtſeehaſenſtadt. Hier in Hamburg führten ihn Freunde mit Ernſt Voß zuſammen, der ſchon länger, ſchon ſeit 1870, den Plan verfolgt hatte, eine Werft an der Unterelbe abwärts von Blankeneſe zu errichten. Schnell vereinten ſich die geiſtig verwandten bei- den Männer, wählten das für ihre Zwecke geeignete Ge- lände und begannen 1877 mit dem Bau ihres von Anbeginn groß angelegten Werkes ſamt Maſchinenfabrik und Keffel- ſchmiede.

Ihr erſtes Schiff, das Segelſchiff „National“, mußten Blohm & Voß auf eigene Rechnung bauen, weil die Hamburger Rauffahrt ſtadt zunächſt noch kühl abſeits ſtand. Den erſten Auftrag erhielt die Werft von der Stade-Mitländer Linie; der Räderdampfer „Elbe“ war es, der ſich derart bewährte, daß er fünfzig Jahre lang ſeinen Dienſt verſehen konnte und erſt im vorigen Jahr nach über-

werden!

nahme der Linie in die Hafen-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verkauft worden ist. Mit Selbstvertrauen und eisernem Fleiß gelang es aber den Unternehmern Blohm & Voß, sich durchzusetzen, bald das rückhaltlose Vertrauen der Hamburger Reeder zu gewinnen und mit dem englischen Schiffbau, den die Deutschen bis dahin gläubig in seiner gottgegebenen Überlegenheit anerkannt hatten, erfolg- und siegreich in Wettbewerb zu treten. Nach wenig mehr als einem Jahrzehnt wurde die Werft von Blohm & Voß gewaltig erweitert und ausgebaut und konnte die dadurch entstandene schwere finanzielle Belastung gesund überstehen und sich aufwärts entwickeln. Im Jahre 1898 erhielt die Werft, nachdem sie schon viele Handelsschiffe gebaut hatte, den ersten Auftrag der deutschen Kriegsmarine aus dem Flottengesetz: den Bau des Linien Schiffes „Kaiser Karl der Große“, der die Reihe der großen Kriegsschiffbauten eröffnete. Jetzt war Deutschland im Schiffbau von England unabhängig geworden, und die Werft von Blohm & Voß sandte die gewaltigsten Dampfer auf den Ozean bis zu den beiden Riesen „Waterland“ von 54 282 und „Fürst Bismarck“ von 56 551 Br.-Reg.-Tonnen; die Schlachtkreuzer „Moltke“, „Seydlitz“, „Goeben“, „Derfflinger“ haben ruhmvoll im Weltkrieg die hervorragende Arbeit der Werft ausgewiesen.

Als nach sechsunddreißigjährigem gemeinsamen Schaffen Ernst Voß aus der Firma austrat, setzte Hermann Blohm das Werk mit seinen inzwischen herangewachsenen Söhnen fort und konnte an der Spitze seiner Schöpfung vor knapp drei Jahren den Tag begehen, an dem er fünfzig Jahre das von ihm ins Leben gerufene Unternehmen mit Weitblick geleitet und ihm Weltruf erworben hatte. Von Anbeginn hatte er kommende Bedürfnisse vorausgesehen und die Werft immer auf dem Stand gehalten, daß sie zu allen Aufgaben des Tages gerüstet war, den Entwicklungen des Maschinenbaues folgte und den Anforderungen an Hochwertigkeit des Materials und Kurzfristigkeit der Lieferung sich gewachsen zeigte. Auch an innerer Wirtschaftskraft war sie stark genug, um sich jederzeit behaupten zu können. So beschaffte sie 1897 ein Dock von 17 000 Tonnen, an dem die Marine lebhaft interessiert war, um es im Kriegsfall auf der Unterelbe verwenden zu können; die Werft baute das Dock nach den Wünschen der Marine, aber, da jede finanzielle Beteiligung des Reiches abgelehnt wurde, aus eigenen Mitteln. Her-

mann Blohm war mit seinem Werk gewachsen und wirkte als der rastlos schaffende Geist, sicherte damit die einheitliche Leitung und ein vorbildliches Zusammengehörigkeitsgefühl. Dadurch vermochte die Werft auch schwere Zeiten ohne Einbuße zu überstehen.

Daß dieser rastlos schaffende Mann auch im Gemeinleben wirken mußte, war selbstverständlich. Jahrelang war er Mitglied der Hamburger Handelskammer und ihrer Industriekommission, Vorsitzender von Berufsvereinen des deutschen Schiffbaus, Gründer und Vorsitzender der Hamburger Schiffbau-Versuchsanstalt, des Vereins für Feuerungsbetrieb und Rauchbekämpfung. Unter seiner Führung bildete sich schon 1888 der Verband der Eisenindustrie Hamburgs, kurz danach im Jahre 1890 erkannte er die Notwendigkeit für die Zusammenarbeit aller Arbeitgeber und schuf unter Mitwirkung anderer führenden Persönlichkeiten als erste Organisation dieser Art in Deutschland den Arbeitgeberverband Hamburg-Altona, den er 30 Jahre lang als Vorsitzender leitete, bis er mit 72 Jahren den gefestigten Bau jüngerer Kräfte überlassen konnte. Aber er blieb der Ehrenvorsitzende des Verbandes. Auch sonst hat es ihm an Ehrungen nicht gefehlt: die Technische Hochschule Charlottenburg verlieh ihm 1910 ehrenhalber die Würde des Dr.-Ing., nachdem schon 1907 der Verein Deutscher Ingenieure ihm seine höchste Auszeichnung, die Grasshof-Denkmedaille, überreicht hatte. Hermann Blohm gehörte auch dem Vorstandsrat des Deutschen Museums in München an und war von 1911 bis 1913 sein Vorsitzender.

Länger als ein halbes Jahrhundert ist Hermann Blohm eine der stärksten und hervorragendsten Persönlichkeiten des Hamburger Wirtschaftslebens gewesen, ein Sanieat in der prächtvollsten Ausprägung des Charakters, wohlwollend, rastlos arbeitsam und von klarer Einsicht. Wie er eine entwickelte Situation mit wenigen ungeschminkten Worten zu klären verstand und jede Sache auf ihren Kern zurückführte, bleibt allen unvergessen, die mit ihm in Beziehungen treten durften. Ihn überlebt sein gewaltiges Werk, das er aus einer Idee geschaffen hat; und ein allgemeines dankbares Gedenken kränzt in Ehrfurcht den Einundachtzigjährigen, der nach einem langen schöpferischen Leben nun die Augen für immer geschlossen hat.

Hamburger Fremdenblatt

Nr. 72 . . .

Hermann Blohm †

Wenige Tage, bevor das größte in der Nachkriegszeit für die deutsche Handelsflotte auf der Werft von Blohm & Voß gebaute Schiff, der Dampfer Europa, seine endgültige Reederei-Übernahmefahrt antritt, ist der geniale Gründer und Leiter der Werft, Dr. Hermann Blohm, hinübergeschlummert, so daß ihm die letzte Freude über das Gelingen des jüngsten Wunderwerkes deutscher Schiffbaukunst nicht mehr beschieden ist.

Das Leben dieses Mannes war ein langer arbeitsreicher und mühevoller Weg, auf engste verbunden mit dem Wachsen nicht nur Hamburgs, sondern ganz Deutschlands, mit seinem glänzenden Aufstieg, seinem schweren Zusammenbruch und seinem langsamen Wiederaufstieg. Ueber 50 Jahre war es ihm beschieden, an der Spitze des von ihm gegründeten Unternehmens zu stehen, das in dieser Zeitspanne einen Weltruf in Schiffahrt und in der Industrie erworben hat. Für diese Entwicklung ist von ausschlaggebender Bedeutung gewesen, daß ihr von der Gründung an die Einheitlichkeit der Leitung ihres Begründers erhalten geblieben ist; dadurch entstand ein vorbildliches Zusammengehörigkeitsgefühl mit dem Werk, das dazu beigetragen hat, auch die schwersten Zeiten zu überstehen.

Dank seines weit ausschauenden Geistes war Hermann Blohm stets gerüstet, wenn neue und immer größere Aufgaben an die Werft herantraten, die oft das Abweichen von alten bewährten Methoden und das Verschreiten völlig neuer und unbekannter Wege erforderten.

Die Anteilnahme

an dem Hinscheiden des hervorragenden Mannes in Hamburg ist allgemein, denn nicht nur seiner Unternehmung hat Hermann Blohm seine Kraft gewidmet, sondern er hat mit der ihm eigenen unermüdlichen Intensität sein Schaffen auch in den Dienst der Allgemeinheit gestellt. Lange Jahre war er Mitglied der Hamburger Handelskammer und ihrer Industrie-Kommission, Vorsitzender der Berufsvereine des deutschen Schiffbaues, Mitbegründer und Vorsitzender der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt und führender Geist in den Arbeitgeber-Verbänden, als der er den Verband der Eisenindustrie Hamburgs schuf, dem die Gründung des Arbeitgeber-Verbandes Hamburg-Altona als erste Organisation dieser Art folgte. Erst als 72jähriger hat Hermann Blohm sich aus diesen Stellungen zurückgezogen, um sie jüngeren Kräften zu über-

lassen. Groß ist der Zahl der Ehrungen, die ihm zuteil wurden. Die Ehrenmitgliedschaft zahlreicher angesehenen Verbände wurde ihm übertragen, und im Jahre 1910 verlieh ihm die Technische Hochschule zu Charlottenburg wegen seiner großen Verdienste in Schiffbau und Industrie die Würde eines Dr.-Ing. h. c.

Bis zuletzt aber widmete sich Hermann Blohm ungeachtet der zunehmenden Altersbeschwerden seinem Unternehmen, wenn er auch die offizielle Leitung des Werkes inzwischen seinen Söhnen übertragen hatte. Streng, aber gerecht zu seinen Angestellten, war er ihnen ein Vorbild für Disziplin, Ordnung und Ausdauer. An seiner Waise trauern außer seinen nahen Angehörigen Generationen von Mitarbeitern.

Im Hafen herrscht Trauer, und auf allen Docks und allen Schiffen wehen die Flaggen halbmast. Unzählig sind die Trauerkundgebungen,

die im Laufe des heutigen Vormittags bei der Familie des Verbliebenen eingingen.

Hamburg hat einen schweren Verlust erlitten.

Als siebentes Kind des Kaufmanns Georg Blohm in Lübeck am 23. Juni 1848 geboren, verlebte Hermann Blohm

Jugend und Lehrzeit

in seiner Vaterstadt. Nach zweijähriger Lehre bei der jetzigen Lübecker Maschinenbau A.-G. arbeitete er praktisch in Bremen und studierte dann in Hannover, Zürich und Berlin, um späterhin seine Kenntnisse auf englischen Werften zu vervollkommen.

Schon in jungen Jahren legte er den Grundstein zu dem heutigen Unternehmen von Weltruf, der Werft von Blohm & Voß. 1876 aus England zurückgekehrt, wollte er zunächst in Lübeck eine Schiffswerft gründen; da er dort aber wenig Verständnis für seine Pläne fand, ging er nach Hamburg und konnte hier ein geeignetes Gelände pachten und 1877 mit dem Bau der Werft beginnen. In Hamburg hatte er inzwischen in Ernst Voß, den er in England kennengelernt hatte, den geeigneten Mitarbeiter gefunden, mit dem er dann 36 Jahre lang die Werft entwickelte.

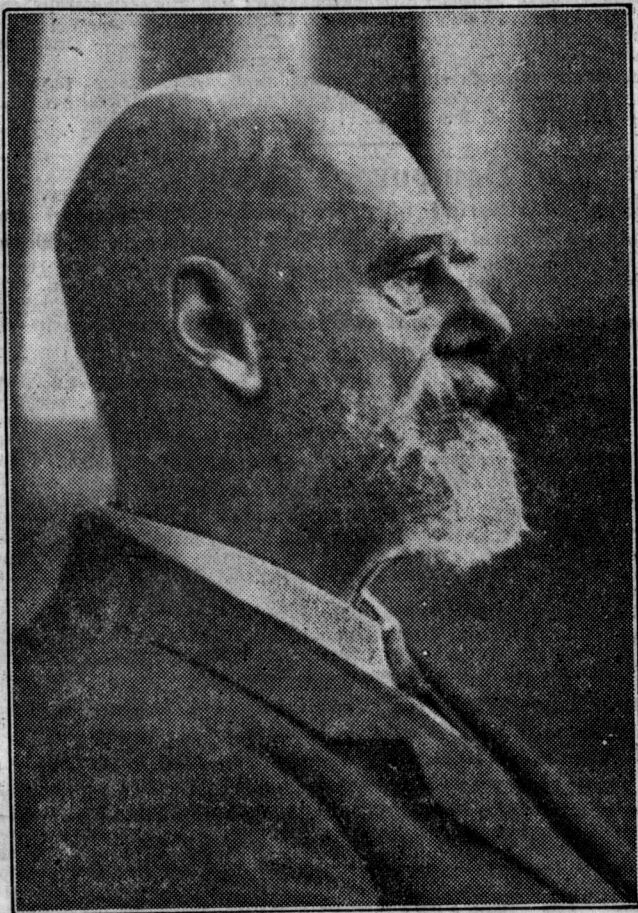
Von der riesenhaften Entwicklung des weltumfassenden Werkes kann man sich einen Begriff machen, wenn man hört, daß das ursprüngliche Areal, auf dem die Werft gegründet wurde, 14845 Quadratmeter umfaßte, während sie heute ein Gelände von 564000 Quadratmetern bedeckt, auf dem zeitweilig 14000 Angestellte und Arbeiter beschäftigt waren.

Hamburgischer Correspondent
121

Hermann Blohm †

Gestern nachmittag gegen 5 Uhr ist der Seniorchef und Begründer von Hamburgs größter Schiffswerft, Dr. Hermann Blohm, im 82. Lebensjahre sanft entschlafen.

hh. Die Kunde von dem Hinscheiden des alten Blohm hat wie ein Lauffeuer noch in den ersten Abendstunden die Stadt durchleuchtet und überall aufrichtiges Bedauern geweckt. Es ist nicht allein die Tatsache, daß wieder einer von den „Alten“ abgeht, von jenen Männern, die Hamburg zu seiner heutigen Bedeutung geführt haben. In Hermann Blohms Namen verkörpert sich eine Bedeutung, die Begriff geworden ist für unseren ganzen Hafen: der Begriff der rastlosen, ungeheuren Energie und Tatkraft, die unermüdlich jannen, das begonnene Werk aufwärts zu führen und die mit dem eigenen Namen den Namen der Vater-



Bis in die letzten Tage hat Hermann Blohm Anteil genommen an den Geschicken seines Unternehmens. Man sah seine markante Figur bei jedem größeren Anlaß. Wenn auch die Last der Repräsentation zumeist auf den Schultern seiner Angehörigen und Mitarbeiter lag — es genügte, daß man wußte — Hermann Blohm ist auch da. Und immer wieder bewunderte man die Energie des alten Kämpfers, der keine Ermüdung kannte. Denn ein Kämpfer war Hermann Blohm. Ohne diese Gabe hätte er durch manche schwere Stunden sein Werk wohl nicht zu der riesenhaften Bedeutung von heute führen können. Manche schwere Wirtschaftskrise wurde so überstanden, darunter die größte, die je über die deutsche Wirtschaft hinweg gebräust ist, der Weltkrieg. Nichts kann auch mehr die Stabilität des Unternehmens kennzeichnen, als die Tatsache, daß trotz Krieg, trotz Raub unseres besten Eigentums die Werft ihren guten Ruf voll erhalten konnte und in vielfachen Arbeiten den Nachweis von der ungebrochenen Leistungsfähigkeit deutscher Arbeit dem Auslande erbrachte. Das ist das Verdienst eines Mannes, der sein Werk auf gesunder Basis begann und im Verein mit seinem früher verstorbenen Kompagnon und Kameraden, Ernst Bock, mit international anerkannter Qualitätsarbeit aufbaute.

An der Bahre des genialen Ingenieurs trauern mit der Familie und dem offiziellen Hamburg weite Schichten unserer Bevölkerung, von denen viele in dem „alten“ Blohm einen Freund und Berater gefunden hatten.

Hermann Blohm hat keinen schweren Tod gehabt. Die Anspannungen eines arbeitsreichen Lebens hatten sich allmählich doch bemerkbar gemacht, eine leichte Kränklichkeit deutete schon längere Zeit das Nachlassen der Lebenskräfte an, und so ist der große Schiffbauer sanft hinübergeschlafen.

Wenn die Trauerfeiern und die Beisetzungsfeierlichkeiten stattfinden, ist bis zur Stunde noch nicht bekannt.

Hermann Blohm ist am 23. Juni 1848 in Lübeck als ein Sohn des dortigen Kaufmanns Georg Blohm geboren. Anlässlich seines 80. Geburtstages hat der Hamburgische Correspondent am 21. Juni 1928 ausführlich das reiche Leben des jetzt Verstorbenen geschildert: von der Lehrzeit bei Kollmann & Schädlich, jetzt Lübecker Maschinenbau A.-G., über die Studien- und Wanderjahre bis zur Gründung der nachher angesehensten deutschen Schiffswerft im Jahre 1877. Wie ein roter Faden zieht sich durch dies ganze Leben der immer wieder zu beobachtende Fleiß, das „Augen auf“ und Lernen und Bilden, die allein den Aufbau des Werkes in Hamburg ermöglicht haben. Wenn je Ehrungen und Anerkennungen an den richtigen Platz gelangt sind, dann bei diesem Manne, den die Technische Hochschule Charlottenburg mit dem Dr. ing. e. h. auszeichnete, den unter anderen die Schiffbautechnische Gesellschaft, der Verein Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller als Ehrenmitglied führen, und der der Inhaber der höchsten Auszeichnung des Vereins Deutscher Ingenieure ist, der Grasshof-Denkünze. In vielen außergeschäftlichen Arbeiten hat Hermann Blohm sein reiches Wissen in den Dienst seiner Volksgenossen gestellt und sowohl in Hamburg, als auch im Reich ist stets gern Gebrauch davon gemacht. Ihm war das Wirken an seinem Unternehmen immer Dienst am Vaterlande.

stadt überall in der Welt hell erklingen lassen. Es ist der Gedanke daran, daß überall im Reich und in der weiten Welt jeder wußte, wenn etwas bei Blohm & Bock gebaut ist, dann ist es gut — der uns heute, wenn wir ehrfürchtig das Haupt beugen, zugleich mit Stolz auf diesen Toten blicken läßt. Er war kein gebürtiger Hamburger, aber ein Bürger unserer Stadt, echt, unermüdlich im Schaffen für sie.

0 1 9 1 1 - 0 0 1 1 - 0 0 0

Blohm, J. Hermann

Hamburgisches
Welt-Wirtschafts-Archiv

Signatur

Datum **14. März 1930** 19

Industrie- und Handelszeitung (Berlin)

~~Nr.~~ **62**

Todesfall

Am 12. März starb im Alter von fast 82 Jahren Dr. **Hermann Blohm**, Mitbegründer und jetziger Mitinhaber der Werft Blohm & Voß, K.-G. a. A. in Hamburg, Steinwärder.

Hamburger Fremdenblatt

N 74 . . .

Der letzte Weg Hermann Blohms

Unter riesiger Beteiligung aus allen Kreisen von Handel und Industrie fand heute morgen in der Kapelle 5 des Ohlsdorfer Friedhofes die Trauerfeier für Dr.-Ing. Hermann Blohm statt. Als Vertreter des Senats war Senator Dr. Matthaei erschienen, von der Reichsbahndirektion Altona Präsident Dr. Schneider, für den Chef der Marineleitung Korvettenkapitän Menche, von der Handelskammer Präsident Hübbe mit Syndikus Dr. Schwende und von der Industriekommission der Handelskammer die Herren Hebe und Dr. Heymann. Auch der ehemalige Kaiser ließ durch seinen Generaladjutanten Konteradmiral a. D. Eschenburg einen Kranz niederlegen. Von den prominenten Vertretern der Reedereien und Banken sah man unter anderem Geheimrat Cuno, Max v. Schindler und Max Warburg.

wesen, an dem dieser Mann so lange gekämpft hat.

Seine Arbeit hat etwas von der Wucht und der Größe deutscher Arbeit.

Keine Dorfschule gibt es im ganzen deutschen Lande, keinen Platz in der Welt, in dem man nicht den Namen seines Wertes genannt hat. Es stand an der Arbeit ein starker, eiserner Mann, der durch die Zucht des Geistes gegangen war, und seiner seiner Kräfte gestattete er, sich nur eine Spanne von seinem Willen zu entfernen, der sein Werk zusammenhielt, ja zusammenklammerte. Darum war er der Meister der Materie. Dabei war ein einfacher, bescheidener Mann, ohne jede Problematik. Es ging in seinem Leben nicht immer ohne Härte ab. Aber wenn einer gerecht ist und nur der Sache dient, so nimmt das niemand auf die Dauer übel. Man wehrt sich wohl



Hunderte von Leidtragenden mußten vor der Kapelle stehen bleiben, in der — umgeben von zahlreichen Kränzen — der schlichte Eichenfarg, nur mit dunkelroten Rosen geschmückt, aufgebahrt stand. Mehr als hundert Kränze waren von den Direktionen der deutschen Werften und Reedereien, der großen Industriewerke und -organisationen niedergelegt worden, auch aus dem Auslande waren viele Kränze eingegangen. Auf zahlreichen Kranzschleifen stand zu lesen, daß der Verstorbene langjähriger Vorsitzender oder Ehrenmitglied der betreffenden Organisation war.

Mit den schweren und schmerzvollen Klängen des Grave von Tartini leitete Dr. Sakom (Cello) unter Kapellmeister Dannenbergs Orgelbegleitung die Feier ein.

Hauptpastor Dubbels

hielt die Trauerrede. Es ist eine große Stunde im Dasein und Leben unserer Stadt, so sagte der Geistliche. Sie hat ihre Größe und Schwere nicht vom Tode, sondern vom Leben. Eine Welt von

bagegen, aber man achtet und verehrt einen solchen Mann. Seine Söhne lebten in der Gemeinschaft der Arbeit mit dem Vater und verstanden ihn; es verstand ihn auch der, mit dem er einst gemeinsam angriff, und viele Menschen sind seitdem in sein Vertrauen hineingewachsen. Heute macht das letzte Schiff, dessen Bauer gesehen hat, seine Abnahme-Probefahrt. Wie gern hätte er diesen Tag noch erlebt! Aber nun stehen wir hier vor einem stillen Mann, und sein Werk jauchzt hinaus in die Welt.

Mit der Litanei von Schubert klang die Trauerfeier aus. Dann wurde der Sarg hinausgetragen. Vor der Kapelle

bildeten die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Werft Spalier.

Langsam bewegte sich der gewaltige Leichenzug nach der Gruft, die man Hermann Blohm in dem Familien-Waldgrabe bereitet hatte. Dem Sarg wurden die Kränze des Senats und der Arbeitervereine hinzugefügt.

Der letzte Weg Hermann Blohms

Unter riesiger Beteiligung aus allen Kreisen von Handel und Industrie fand heute morgen in der Kapelle 5 des Ohlsdorfer Friedhofes die Trauerfeier für Dr.-Ing. Hermann Blohm statt. Als Vertreter des Senats war Senator Dr. Matthaei erschienen, von der Reichsbahndirektion Altona Präsident Dr. Schneider, für den Chef der Marineleitung Korvettenkapitän Menche, von der Handelskammer Präsident Hübbe mit Syndikus Dr. Schwende und von der Industriekommission der Handelskammer die Herren Heye und Dr. Reymann. Auch der ehemalige Kaiser ließ durch seinen Generaladjutanten Konteradmiral a. D. Eschenburg einen Kranz niederlegen. Von den prominenten Vertretern der Reedereien und Banken sah man unter anderem Geheimrat Cuno, Max v. Schindler und Max Warburg.

wesen, an dem dieser Mann so lange gestanden hat.

Seine Arbeit hat etwas von der Wucht und der Größe deutscher Arbeit.

Keine Dorfschule gibt es im ganzen deutschen Lande, keinen Platz in der Welt, in dem man nicht den Namen seines Wertes genannt hat. Es stand an der Arbeit ein starker, eiserner Mann, der durch die Zucht des Geistes gegangen war, und keiner seiner Kräfte gestattete er, sich nur eine Spanne von seinem Willen zu entfernen, der sein Werk zusammenhielt, ja zusammenflammerte. Darum war er der Meister der Materie. Dabei war ein einfacher, bescheidener Mann, ohne jede Problematik. Es ging in seinem Leben nicht immer ohne Härte ab. Aber wenn einer gerecht ist und nur der Sache dient, so nimmt das niemand auf die Dauer übel. Man wehrt sich wohl



Hunderte von Leidtragenden mußten vor der Kapelle stehen bleiben, in der — umgeben von zahlreichen Kränzen — der schlichte Sarg, nur mit dunkelroten Rosen geschmückt, aufgebahrt stand. Mehr als hundert Kränze waren von den Direktionen der deutschen Werften und Reedereien, der großen Industriewerke und -organisationen niedergelegt worden, auch aus dem Auslande waren viele Kränze eingegangen. Auf zahlreichen Kranzschleifen stand zu lesen, daß der Verstorbene langjähriger Vorsitzender oder Ehrenmitglied der betreffenden Organisation war.

Mit den schweren und schmerzvollen Klängen des Grave von Tartini leitete Dr. Sakom (Cello) unter Kapellmeister Dannenbergs Orgelbegleitung die Feier ein.

Hauptpastor Dubbels

hielt die Trauerrede. Es ist eine große Stunde im Dasein und Leben unserer Stadt, so sagte der Geistliche. Sie hat ihre Größe und Schwere nicht vom Tode, sondern vom Leben. Eine Welt von Tatsachen und Schicksal liegt zwischen der Stunde, da Hermann Blohm die Arbeit angriff, und dem langsamen Verlöschen seiner schier unerschöpflichen Lebenskraft. Dieses große Leben in seinem Sieg und seiner Treue nimmt uns gefangen und läßt uns nicht los. Wie alles Große aus der Mühe entspringt und hindurch muß durch den Kampf, so ist auch das Wert ge-

bagegen, aber man achtet und verehrt einen solchen Mann. Seine Söhne lebten in der Gemeinschaft der Arbeit mit dem Vater und verstanden ihn; es verstand ihn auch der, mit dem er einst gemeinsam angriff, und viele Menschen sind seitdem in sein Vertrauen hineingewachsen. Heute macht das letzte Schiff, dessen Bau er gesehen hat, seine Abnahme-Probefahrt. Wie gern hätte er diesen Tag noch erlebt! Aber nun stehen wir hier vor einem stillen Mann, und sein Wert jauchzt hinaus in die Welt.

Mit der Litanei von Schubert klang die Trauerfeier aus. Dann wurde der Sarg hinausgetragen. Vor der Kapelle

bildeten die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Werft Spalier.

Langsam bewegte sich der gewaltige Leichenzug nach der Gruft, die man Hermann Blohm in dem Familien-Waldgrabe bereitet hatte. Dem Sarg wurden die Kränze des Senats und des Kaisers vorangetragen. An die Spitze des Zuges hatte sich die Böttische Kapelle gesetzt und geleitete ihn mit Trauerweisen an die Gruft. Unter den Klängen der Hymne „Die Himmel rühmen des Ewigen Ehre“ wurde der Sarg versenkt. Mit Hermann Blohm ist ein Großer der hamburgischen und der deutschen Wirtschaft dahingegangen.

Signatur

Datum

16. März 1930₁₉

Hamburger Nachrichten

Nr. 127

Stegerwald zum Tode Hermann Blohms.

Reichsverkehrsminister Stegerwald sandte an die Schiffswerft Blohm & Voß in Hamburg aus Anlaß des Hinscheidens des Gründers der Werft, Dr. e. h. Hermann Blohm, ein warm empfundenes Beileidschreiben, in dem es u. a. heißt: Blohm und seinem Werke verdanke die deutsche Schifffahrt Wunderwerke deutscher Schiffbaukunst, die im Auslande unter deutscher Flagge Zeugnis ablegen von dem deutschen Schaffensgeist. Der Gründer der Werft sei zwar dahingegangen, aber sein Geist werde in den Werken fortleben, und solange Schiffe wie die stolze „Europa“ dazu zählen, werden deutscher Schiffbau und deutsche Schifffahrt sich auch unter den heutigen schwierigen Wirtschaftsverhältnissen zu behaupten wissen.

Dr. Hermann Blohm
P.

La Dépêche Coloniale (Paris)

Nr. 9671

Mort d'un grand armateur allemand

Hambourg, 19 mars. — (*De notre correspondant particulier*). — La presse hambourgeoise consacre de longs articles nécrologiques au docteur Hermann Blohm, co-fondateur des chantiers navals Blohm et Voss.

Né à Lubeck en 1848, le docteur Hermann Blohm avait étudié en Angleterre dans sa jeunesse. Il introduisit et perfectionna certaines méthodes britanniques en Allemagne. C'est grâce à son esprit d'initiative et à sa ténacité bien germanique que les chantiers qui portent son nom acquirent une réputation mondiale.

Le défunt s'était remis au travail, après la guerre, avec une sorte d'acharnement farouche. Alors qu'après la débâcle de novembre 1918, Ballin avait préféré disparaître en se suicidant, le docteur Hermann Blohm entreprit de travailler à la reconstruction de la flotte marchande du Reich. Sa dernière construction est le grand transatlantique *Europa* qui va entreprendre la traversée de Hambourg à New-York.