



Bremen als Rüstungsstandort

Der "Wehrkreis X" war schon an der Kriegsvorbereitung mit einer Expansion der Rüstungsindustrie beteiligt, die weit über dem Reichsdurchschnitt lag, und konnte Ende 1941 mit einem Beschäftigungsanteil in der Wehrmachtsproduktion von 82% an den in der Industrie Beschäftigten als "rüstungsintensivster Bereich Deutschlands"¹ bezeichnet werden.

Die weitere stark überproportionale Förderung des Rüstungssektors bei der Arbeitskräfteversorgung zeigt sich auch deutlich in den Zahlen zur "Entwicklung der industriellen Beschäftigung im Wehrkreis X", die zwischen Mai 1940 und Juli 1942 einen mit geringen Schwankungen konstanten Beschäftigungsstand auf dem Niveau von 1939 verzeichnen, für die eisen- und metallverarbeitende Industrie aber trotz des Arbeitskräftemangels noch Zuwachsraten: gemessen am Index 100 für 1939 betrug der Beschäftigungsindex im Mai 1940: 116,2, im Januar 1941: 123,8, im Juli 1941: 129,3, im Januar 1942: 130,5 und im Juli 1942: 137,1.²

Innerhalb dieses Wehrkreises nimmt Bremen wiederum eine herausragende Stellung ein, wie auch ein Schreiben des Arbeitsamtes vom Juli 1942 Bremen belegt:

Von den 4 Rüstungskommandos Hamburg 1, Hamburg 2, Kiel und Bremen ist Bremen weitaus das Stärkste, gemessen an der Anzahl der in seiner Rüstungswirtschaft stehenden Gefolgschaftsmitglieder. In den OKW-Betrieben, einschließlich der wehrmachtseigenen Betriebe werden im Bereich der Rüstungsinspektion X, Sitz Hamburg, rd. 380.000 Menschen beschäftigt, davon fallen allein auf Bremen 132.000, auf Hamburg 1 und 2 zusammen rd. 134.000, auf Kiel der Rest mit 114.000.³

Selbst wenn man an manchen Angaben aus offiziellen bremischen Kreisen Zweifel haben kann,⁴ weil sie ja als Argumente in der harten Konkurrenz um Arbeitskräfte vorgebracht wurden, war die Stadt mit Sicherheit auch während des gesamten Krieges, wenn nicht das wichtigste, so doch eines der wichtigsten Rüstungszentren. Bereits im Sommer 1939 waren "60 - 70% aller Aufträge der bremischen Wirtschaft direkt oder indirekt militärischer Natur,

¹ PFLIEGENSDÖRFER, Dieter: Vom Handelszentrum zur Rüstungsschmiede. Wirtschaft, Staat und Arbeiterklasse in Bremen 1929 bis 1945, Universität Bremen (Forschungsschwerpunkt Arbeit und Bildung 5), 1986, S. 318.

² "Entwicklung der industriellen Beschäftigung im Wehrkreis X" (Industrie- und Handelskammer Bremen), Staatsarchiv Bremen 9,S 9-17/11.

³ Bei einer vierfachen Einwohnerzahl Hamburgs im Vergleich zu Bremen. Schreiben des Arbeitsamtes Bremen vom 6.7.1942, in Staatsarchiv Bremen 9, S 9-17/11.

⁴ PFLIEGENSDÖRFER, Vom Handelszentrum zur Rüstungsschmiede, S. 318.

eine Rüstungsquote, die nur in wenigen Teilen des Reiches ihresgleichen fand."⁵ Die Rüstungsproduktion wurde in der Stadt zwischen 1941 und 1944 verfünffacht⁶ und 1944 zählte Bremen mehr als 100 "Wehrwirtschaftsbetriebe".⁷ Die Beschäftigtenzahlen in den bremischen Metallgroßbetrieben wiesen während des Krieges und teilweise über 1943 hinaus weit höhere Zuwachsraten als im Wehrkreisdurchschnitt auf: zwischen 1938/39 und 1944 bei der AG Weser: 55%, bei der Seebeck-Werft 41%, bei der Lürssen-Werft 66%, bei den Atlas-Werken 54% und bei Klatte (Zulieferbetrieb für Flugzeugindustrie) sogar 115%.⁸ Die Zahlen im Flugzeugbau sind nicht ganz vergleichbar, weil z.B. Focke-Wulf (Zuwachs von 269%) und Weser-Flug (204%)⁹ außer in Bremen noch in vielen Zweigbetrieben im nordostdeutschen Raum produzierten und von Mitte 1940 an die Produktion in weniger bombengefährdete Gebiete verlagerten und daher Arbeitskräfte nicht ausschließlich aus dem Bremer Arbeitsmarkt bezogen.

Neben dem Stahlwerk Norddeutsche Hütte waren vor allem die Bremer Werften, der Fahrzeugbau und die Flugzeugindustrie die Hauptpfeiler der Rüstungswirtschaft. Die zur Deschimag gehörende AG Weser - mit 1944 rund 20.000 Beschäftigten - baute während des Krieges hauptsächlich U-Boote (30-40% der deutschen U-Boot-Produktion).¹⁰ Sie übernahm 1942 auch den Werftbetrieb des U-Boot-Stützpunktes Brest im besetzten Frankreich. Wegen der Gefährdung der Produktion durch Luftangriffe wurde noch 1943/44 der Bau von riesigen Betonbunkern: "Hornisse" und "Wespe" auf dem Werksgelände, "Valentin" in Bremen-Farge in Angriff genommen, wo von der AG Weser und dem Bremer Vulkan, einer weiteren Bremer Großwerft, U-Boote aus vorgefertigten Sektionen zusammengesetzt werden sollten. Ein fertiges U-Boot verließ diese gigantischen Bauwerke nie. Aber allein "Valentin" kostete etwa 6000 Menschen, in erster Linie Häftlingen des KZs Neuengamme, aber auch Gefangenen des

⁵ Der Kaiser ging, Der Kaiser ging, der Führer ging - die Waffenschmieden blieben. Rüstungsproduktion in Bremen vom Kaiserreich bis heute, hrsg. von der Arbeitsgruppe Abrüstung an der Universität Bremen, Bremen 1984, S. 10.

⁶ PFLIEGENSDÖRFER, Vom Handelszentrum zur Rüstungsschmiede, S. 317; vgl. dort (S. 321) die Steigerung der Produktionsziffern bei AG Weser, Focke-Wulf, Weser-Flug, Borgward zwischen 1939 und 1944.

⁷ Der Kaiser ging, S. 10. Vgl. auch SCHWARZWÄLDER, Herbert: Bremen in der NS-Zeit (1933-1945), (Geschichte der freien Hansestadt Bremen, Bd.4) Hamburg 1985, zur Vorkriegszeit, S. 249: "In Bremen gab es neben den Flugzeug- und den Borgward-Werken eine ganze Reihe größerer von der Wehrmacht 'betreuter' Betriebe: die Francke-Werke AG, die Atlas-Werke, die Deschimag (AG "Weser"), den Bremer "Vulkan" in Vegesack, die Bremer Silberwarenfabrik AG, Koch & Bergfeld, Gustav Panhorst, J.H. Schäfer und Co., die Lloyd Dynamowerke, Gustav F. Gerdt, Hagen & Rinau, die Norddeutsche Steingutfabrik in Grohn, usw."

⁸ Berechnet nach Angaben bei PFLIEGENSDÖRFER, Vom Handelszentrum zur Rüstungsschmiede, S. 328. Vgl. auch die Steigerung der Anteile an der Gesamtbeschäftigung zum Beispiel im Schiffbau (1925: 2%, 1939: 9,1%, 1944: 12,0%), im Flugzeugbau (0% - 6,6% - 7,1%) und im Fahrzeugbau (0,9% - 2,8% - 5,0%); Zahlen nach: Der Kaiser ging, S. 10.

⁹ Vgl. auch Tabelle "Beschäftigte und Kapital der Bremer Flugzeugindustrie 1932-44", in: PFLIEGENSDÖRFER, Dieter (Hg.): Wellblech und Windkanal. Arbeit und Geschäfte im Bremer Flugzeugbau von 1909 bis 1982, Bremen 1989, S. 34.

¹⁰ SCHWARZWÄLDER, S. 482. Zu den Großwerften vgl. v.a. auch: KUCKUK, Peter (Hg.): Bremer Großwerften im Dritten Reich (Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens, Bd. 15), Bremen 1993.

"Arbeitserziehungslagers" Farge das Leben. Beim Bau dieser Bunker waren auch Zivilarbeiter und Kriegsgefangene aus den besetzten europäischen Ländern eingesetzt.¹¹

Auf dem Fahrzeugsektor entwickelten sich die Borgward-Werke mit 9000 Beschäftigten im Jahre 1944 zu einem wichtigen Rüstungsbetrieb und nahmen neben der traditionellen Produktion von LKWs und PKWs auch die Herstellung von Panzerwagen, Bombenabwurfeinrichtungen für Flugzeuge, Bombenhüllen und Torpedos auf. Das Interesse der Reichsführung an Borgward als "dritter Säule der bremischen Rüstungswirtschaft" manifestierte sich auch personell in der Ernennung Carl F.W. Borgwards zum "Wehrwirtschaftsführer".¹²

Einen atemberaubenden Aufstieg verzeichnete die bremische Luftfahrtindustrie, sowohl in der Vorkriegsphase (die Beschaffungsausgaben des Reichsluftfahrtministeriums verzehnfachten sich zwischen 1933 und 1937),¹³ als auch nach Kriegsbeginn.¹⁴ Noch die in den 50er Jahren redigierte Werksgeschichte der Deschimag-Tochter Weser-Flug (die 1957 wieder den Namen "Weser Flugzeugbau Gesellschaft" führte, bevor sie in die "Vereinigten Flugtechnischen Werke VFW-Fokker" übergang), blickt mit unverhohlenem Stolz darauf zurück, „wie die Weserflug in den Friedensjahren 1934-1938 aus kleinstem Anfang zu einem Flugzeugwerk bereits beachtlicher Größe emporstieg [...], wie sich in den Kriegsjahren 1939-1945 die weitere Entwicklung der Gesellschaft zu einem **der bedeutendsten deutschen Flugzeugbauunternehmungen des zweiten Weltkriegs gestaltet hat**. (Hervorhebungen im Original).“

Sie zitiert zum Beleg einen "Gefolgschaftstand" (sic) am 31.12.1938 von 9.969, am 31.12.1944 von 28.978 "Köpfen".¹⁵

Sowohl Weser-Flug als auch Focke-Wulf produzierten an verschiedenen Fertigungsstätten in Bremen und der Umgebung: Weser-Flug u.a. im Industriehafen, in Burg (Bremer Stuhlrohr-Fabrik), Farge, Delmenhorst, Lemwerder (Landeflugplatz), Einswarden, Nordenham, Varel, Focke-Wulf außer in der Bremer Neustadt noch in Adelheide bei Delmenhorst, Bad Eilsen, usw. Wegen der alliierten Bombenangriffe lagerten beide Firmen Produktion und Personal in weniger gefährdete Gebiete aus, Focke-Wulf z.B. nach Posen, Cottbus, Sorau, Marienburg

¹¹ Vgl. PFLIEGENSDÖRFER, Vom Handelszentrum zur Rüstungsschmiede, S. 319 und 338, Der Kaiser ging, S. 10f., SCHWARZWÄLDER, S. 484ff.

¹² KUBISCH, Ulrich/JANSSEN, Volker: Borgward. Ein Blick zurück auf Wirtschaftswunder, Werksalltag und einen Automythos. Berlin 1986, S. 26, vgl. zu Borgward auch: PFLIEGENSDÖRFER, Vom Handelszentrum zur Rüstungsschmiede, S. 327, SCHWARZWÄLDER, S. 490f, Der Kaiser ging, S. 19.

¹³ PFLIEGENSDÖRFER, Wellblech und Windkanal, S. 30; hier findet sich auch eine ausführliche Darstellung dieser Anfänge, von der Modernisierung der Flugplatzanlage auf dem Neuenlander Feld 1933 über die Eröffnung einer Militärfliegerschule 1935 und der verwickelten Firmengeschichte der beiden Hauptunternehmen Focke-Wulf und Weser-Flug.

¹⁴ "Expansion der Bremer Luftfahrtindustrie, die in Ausmaß und Geschwindigkeit den ohnehin schon rasanten Vorkriegsaufbau noch in den Schatten stellte" (PFLIEGENSDÖRFER, Wellblech und Windkanal, S. 67).

¹⁵ Geschichte "Weser-Flug", Band III, in : Staatsarchiv Bremen 9,S 9-17/14-21. Das Vokabular ist bruchlos!

sowie in viele weitere kleinere Fertigungsstätten (auch in Konzentrationslagern), Weser-Flug u.a. nach Berlin-Tempelhof, Bunzlau, Biscupice.¹⁶

Beide Firmen unterhielten während des Krieges intensive Kontakte zum staatlichen französischen Flugzeugbauunternehmen Société Nationale de Constructions aéronautiques du Sud-Ouest (SNCASO), das, wie der Name erkennen lässt, in Südwestfrankreich seinen Produktionsschwerpunkt hatte: verschiedene Betriebe in und um Bordeaux, Zulieferindustrien im Südwesten bis zum Rand der Pyrenäen, Firmensitz in Issy-les-Moulineaux bei Paris und weitere Werke in der Pariser Region. Nach der Besetzung Frankreichs 1940 nahmen die Deutschen zunächst die französischen Produktionsstätten in ihren Besitz und ordneten sie deutschen Mutterfirmen zu. Dabei fielen die zur SNCASO gehörenden hochmodernen Produktionskapazitäten im Südwesten mit über 4500 Beschäftigten an die Bremer Focke-Wulf-Werke.

Schon im Juli 1940 lief in den drei Werken in und um Bordeaux die Produktion auf deutschen Befehl wieder an, und im Dezember wurden 419 Focke-Wulf-Aufklärer des Typs FW 189 in Auftrag gegeben. Ein Jahr später, im Oktober 1941, vergab auch Weser-Flug Aufträge an die SNCASO und lud (wie am 21./22. 4.1941 schon Focke-Wulf) zur Klärung technischer Fragen französische Ingenieure nach Bremen ein, denen die Produktion in Bremen, Delmenhorst und Lemwerder gezeigt wurde.¹⁷

Seitens der französischen Regierung bestand durchaus ein Interesse daran, im Rahmen der zugestandenen Waffenstillstandsarmee weiterhin französische Militärflugzeuge zu produzieren und die Produktionskapazitäten zu erhalten, auch um den Preis, dass der Löwenanteil der Produktion nach Deutschland ging.¹⁸

Im Bereich der Flugzeugindustrie findet sich einerseits im Kleinen die Vichy-Politik der weitgehenden Kollaborationsbereitschaft im Tausch gegen symbolischen Autonomieerhalt wieder. Andererseits stellt jedoch dieser Bereich insofern einen paradoxen Ausnahmefall in der deutschen Wirtschaftspolitik gegenüber Frankreich dar, als hier eine entschieden "Speersche" Politik der Auftragsverlagerungen nach Frankreich der späteren Sauckelschen

¹⁶ Vgl. PFLIEGENSDÖRFER, Vom Handelszentrum zur Rüstungsschmiede, S. 322ff., dort auch: Karte 1. "Standortverteilung der Bremer Flugzeugindustrie 1939-1945", S. 324f.; ders., Wellblech und Windkanal, S. 39f.; SCHWARZWÄLDER, S. 246f. u. S. 488. Die auf dem Gelände der ehemaligen Posener Messe von Focke-Wulf beschäftigten polnischen Zwangsarbeiter wurden 1942 nach Bremen verlegt, vgl. SCHMINCK-GUSTAVUS, Hungern für Hitler, S. 121ff und Skizze "Henryk Grygiels Irrfahrten für Focke-Wulf 1942-45" mit Ortsangaben. (Ebenda) Im Frühling 1943 wird eine weitere Verlagerung für zu zeitraubend und unzweckmäßig gehalten, "weil die schnellen Flugzeuge und Langstreckenbomber die verlagerten Industrien überall wiederfinden und ihr Zerstörungswerk fortsetzen können" (Rede von Dr. Kohl zu "Arbeitseinsatzfragen" am 28.4.1943, in : Staatsarchiv Bremen 9,S 9-17/11). Mit dem Vorrücken der Roten Armee ging der Zug in die entgegengesetzte Richtung. Ende März 1945 räumte "Weser-Flug" Bunzlau, Aslau, Liegnitz, Reichenberg, Rabstein, Königswald, im April Berlin-Tempelhof wieder in westlicher Richtung. Vgl. Geschichte "Weserflug" Bd.III, in : Staatsarchiv Bremen 9,S 9-17/14-21.

¹⁷ Vgl. Tagebücher "Weser-Flug" vom 16.9. und 24./25.10.1941 (Geschichte WFG, Band III, in : Staatsarchiv Bremen 9,S 9-17/14-21).

¹⁸ Seit der deutschen Besetzung der Südzone und der Abschaffung der Waffenstillstandsarmee im November 1942 wurde dann ausschließlich für den deutschen Bedarf produziert.

Politik des massiven Transfers von Arbeitskräften nach Deutschland, die auch die SNCASO-Betriebe nicht verschonte,¹⁹ voranging. Der Abzug der Arbeitskräfte führte zu empfindlichen Störungen der für die Deutschen sehr interessanten Produktion in Frankreich.

Helga E. Bories-Sawala

Quelle:

Helga E. Bories-Sawala: Franzosen im "Reichseinsatz". Deportation, Zwangsarbeit, Alltag. Erfahrungen und Erinnerungen von Kriegsgefangenen und Zivilarbeitern (digitale Ausgabe unter <https://doi.org/10.26092/elib/1038>)

¹⁹ Vgl. dazu: Cour de Justice de la Seine: "Exposé du 27-7-1948 sur la SNCASO", Rapport Février, Bd.2, in : Archives Nationales Z/6/NL/4295. Nachdem es praktisch keine Relève-Freiwilligen in den Betrieben der SNCASO gegeben hatte, wurden Ende Juli 1942 Kontingente festgelegt: Courbevoie sollte 115 Arbeitskräfte stellen, Suresnes: 90, Bordeaux: 216, Rochefort: 50, Bougenais: 135, Saint-Nazaire: 126, Issy: 102 etc. (S. 278f.) und das Protokoll eines conseil d'administration vom 20.1.1943 (also noch vor dem STO-Gesetz!) hält fest: "De nouveaux prélèvements de main d'œuvre ont été effectués au titre de la relève dans nos usines, ce qui va accentuer la perturbation de nos fabrications, en particulier à Bordeaux" (Ebenda, S. 282).