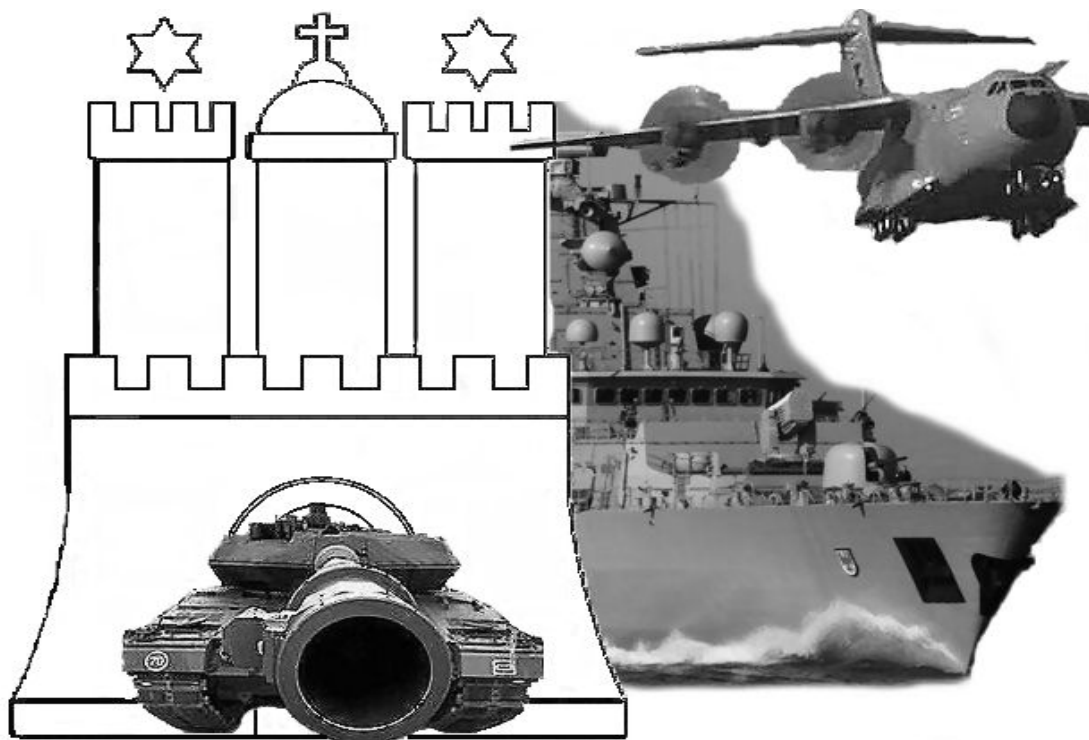




Region  
Hamburg



# *Hamburg – Rüstungs“haupt”stadt Von Pfeffersäcken und Kanonen*

**Veranstaltung zum Antikriegstag 2011**  
Arbeitskreis Staatsumbau in der IG Metall Region Hamburg

**31.8.2011**  
**Kurzreader**

**Rüstung in Hamburg bis 1945**  
**Vortrag zum Antikriegstag**  
**IG Metall-Veranstaltung am 31.8.2011**

Es ist in einem halbstündigen Vortrag sicher nicht möglich, die historische Entwicklung der Rüstungsindustrie in Hamburg umfassend zu analysieren. Aber ich will in 4 Abschnitten eine Reihe von Fakten, Entwicklungen und Zusammenhängen im Zeitraum 1898 (Erstes Flottengesetz) bis 1945 (Ende des Zweiten Weltkrieges) darstellen.

**1. vor 1914**

„Unerbittliche wirtschaftliche Notwendigkeit, nicht politischer Ehrgeiz, zwingt alle wirtschaftlich führenden Nationen, für die Sicherstellung der Versorgung mit den von der heimischen Volkswirtschaft nicht erzeugten, aber unentbehrlichen Rohstoffen und die Sicherung des Absatzes der eigenen Erzeugnisse zu sorgen. ... Wir müssen über See verkaufen oder untergehen. ... Die Unterhaltung einer starken, leistungsfähigen Flotte ist für Deutschland die Existenzbedingung.“ (Mittler, Siegfried Toeche, Taschenatlas der deutschen Kriegsmarine, 1914)

Folie 1: Die Entwicklung der deutschen Kriegsflotte

Die Flottengesetze von 1898, 1900, 1906, 1908, 1912 legten den Sollbestand an Schiffen, den regelmäßigen Ersatz des Schiffsbestandes bindend fest. Es bezeichnete als Aufgaben der Flotte: „Schutz und Vertretung des Seehandels auf allen Meeren, Verteidigung der vaterländischen Küsten, Entwicklung des eigenen Offensivvermögens und Schutz der Kolonien. Schutz und Vertretung des deutschen Seehandels, wozu auch der Schutz der deutschen Staatsbürger im Auslande gegen fremde Übergriffe zählt.“ (Mittler, Siegfried Toeche, Taschenatlas der deutschen Kriegsmarine, 1914)

Die ersten Kriegsdampfschiffe der preußischen Marine stammten noch alle aus dem Ausland, in erster Linie aus England. Es wurde 1873 der Grundsatz eingeführt, dass die deutschen Kriegsschiffe nur noch auf deutschen Werften auszurüsten seien. Obwohl danach der erste große Rüstungsauftrag noch an die staatliche „Kaiserliche Werft zu Kiel“ ging, profitierte sehr bald auch die private Schiffbauindustrie von den staatlichen Rüstungsaufträgen. Der Anteil der Privatwerften am Kriegsschiffbau stieg in den Jahren von 1891 bis Juli 1914 von 55,3% auf 83,5%. (Bontrup, Heinz-J. / Zdrowomyslaw, Norbert, Die deutsche Rüstungsindustrie vom Kaiserreich bis zur Bundesrepublik)

Hatte es in Hamburg bisher nur Sietas-Werft und die Reiherstieg-Werft gegeben, so kam 1877 die Gründung der Werft von Blohm & Voss hinzu.

Die Vulcanwerft am Köhlbrand wurde 1905 als Tochterunternehmen der Stettiner Maschinenbau Actien-Gesellschaft Vulcan unter dem Namen A.G.Vulcan Hamburg gegründet (ab 1913 mit Schreibweise Vulkan).

„ ‚Bitter not ist uns eine starke deutsche Flotte.‘ tönte Kaiser Wilhelm II im Hamburger Rathaus, als am 18.10.1899 das erste Großkampfschiff bei B&V („Kaiser Karl der Große“) vom Stapel lief. Der Kriegsschiffbau entwickelte sich nun (bei Blohm & Voss) zu einem Fertigungsschwerpunkt, der höhere Gewinne abwarf als die zivile Produktion. Auch bewahrte er die Werft, als die Überkapazitäten 1907 – 1909 zu einer schweren Krise im Handelsschiffbau führten, erstmals vor dem Aus. ... Insgesamt baute B&V bis zum Kriegsbeginn 1914 neun große Kampfschiffe und einen kleinen Kreuzer. Ab 1907 verstärkte B&V auch seine Aktivitäten im Bereich des Rüstungsexports.“ (Hans Walden, Wie geschmiert – Rüstungsproduktion und Waffenhandel im Raum Hamburg)

Seit 1902 gibt es in Deutschland eine Sektsteuer. Kaiser Wilhelm II. versprach, damit „Deutschland international einen ‚Platz an der Sonne‘ zu verschaffen“; er meinte damit die Finanzierung seiner aggressiven Flottenausrüstungspolitik.

August Bebel, 20 Jahre ununterbrochen von den Hamburger Arbeitern in den Reichstag gewählt, hält 1906 die Einweihungsrede für das Hamburger Gewerkschaftshaus. Er warnt darin vor dem imperialistischen Krieg und den Strömungen in Partei und Gewerkschaft, die eine Versöhnung mit dem preußischen Militarismus anstreben. (Illustrierter Stadtführer zu den Stätten der Hamburger Arbeiterbewegung und des antifaschistischen Widerstandes)

Folie 2: Gewinnergebnisse der Firma Krupp

Bereits im Jahr 1909 wies Ludwig Pfeiffer in seinem Buch „Kriegsgeist“ auf die skandalöse Preisbildung bei Rüstungsgütern hin. Betrug z. B. der Preis von 50.000 Tonnen Roheisen für Zivilproduktion jeder Art wie Schienen, Lokomotiven ... 10 Millionen Dollar, so war der Preis, wenn daraus Rüstungsmaterial wie Gewehre, Kanonen oder Panzerplatten hergestellt wurden, viermal so hoch, also 40 Millionen Dollar. ... Eine Kommission des Völkerbundes kam im Jahre 1921 zu dem Ergebnis, „dass die Rüstungsfirmen unmittelbar zu Kriegen schüren, eigene und fremde Regierungen bestechen, falsche Nachrichten verbreiten, die Zeitungen beeinflussen und sich international organisiert haben, um die Waffenpreise in die Höhe zu treiben.“ (Bontrup, Heinz-J. / Zdrowomyslaw, Norbert, Die deutsche Rüstungsindustrie vom Kaiserreich bis zur Bundesrepublik)

Der direkte Nutzen, den die an Lieferungen beteiligte Industrie aus dem Kriegsschiffbau erwartete, lässt sich aus der Kursbewegung der entsprechenden Aktien schließen. Allein die Ankündigung des 2. Flottengesetzes am 18.10.1899 bewirkte bis zum darauffolgenden 7.11. bei einer Reihe von Unternehmen der

Montanindustrie, die aus Aufträgen für Kriegsschiffbauten unmittelbaren Profit ziehen konnten, eine Kurssteigerung der Aktien: z. B. bei der Howaldtwerft um 17%. Die Dividende des Unternehmens Blohm & Voss stieg von 5% im Geschäftsjahr 1897/98 auf 9% im Geschäftsjahr 1901/02, in dem die Werft ihr erstes Linienkriegsschiff „Kaiser Karl der Große“ an die Marine ablieferte. Die vier der fünf folgenden Geschäftsjahre wurde ebenfalls eine 9%ige Dividende ausgeschüttet. ... Waren die Gewinne der Rüstungsunternehmen bereits zu Friedenszeiten erheblich, so explodierten sie während der Kriegsjahre des Ersten Weltkrieges förmlich. Betrag der durchschnittliche jährliche Bruttogewinn bei Krupp in den letzten drei Vorkriegsjahren je 51,8 Mio. Mark, so stieg der Bruttogewinn von 65,3 Mio. Mark im Jahr 1914, über 128,3 Mio. Mark im Jahr 1915 auf 143,4 Mio. Mark im Jahr 1916. Das entspricht einer Steigerungsrate von 177% gegenüber 1913. (Bontrup, Heinz-J. / Zdrowomyslaw, Norbert, Die deutsche Rüstungsindustrie vom Kaiserreich bis zur Bundesrepublik)

„Militärische Stärke als Ergebnis von Rüstung hat einen doppelten Aspekt: Die Produktion von Rüstungsgütern ist ... rentabel, und die Rüstung selbst verhilft dazu, wirtschaftliche Ziele durch Krieg oder dessen Androhung durchzusetzen. Rüstung ist also nicht nur durch das Interesse der Rüstungswirtschaft bedingt, wird nicht nur bestimmt durch die dort erwarteten Gewinne. Ebenso entscheidend sind wirtschaftliche Kriegsziele, die auf der Grundlage militärischer Stärke angestrebt werden. ... Solche Bestrebungen, Produktionsbasis und Absatzmärkte zu erweitern ... entsprechen nicht nur dem Interesse der Rüstungsindustrie: Sie sind von Vorteil für das tonangebende Kapital insgesamt.“ (Bontrup, Heinz-J. / Zdrowomyslaw, Norbert, Die deutsche Rüstungsindustrie vom Kaiserreich bis zur Bundesrepublik)

## **2. 1914 – 1918**

Karl Liebknecht im Reichstag am 2.12.1914: „Dieser Krieg, den keines der beteiligten Völker selbst gewollt hat, ist nicht für die Wohlfahrt des deutschen oder eines anderen Volkes entbrannt. Es handelt sich um einen imperialistischen Krieg, einen Krieg um die kapitalistische Beherrschung des Weltmarktes, um die politische Beherrschung wichtiger Siedlungsgebiete für das Industrie- und Bankkapital. ... Es handelt sich um ein... Unternehmen zur Demoralisierung und Zertrümmerung der anschwellenden Arbeiterbewegung. ... Unter Protest jedoch gegen den Krieg ... lehne ich die geforderten Kriegskredite ab.“

Ab April 1915 werden bei Blohm & Voss U-Boote produziert. Zitat aus der Festschrift 125 Jahre Blohm & Voss: „Insgesamt kann Blohm & Voss bis zum 10.11.1918 91 Boote an die Marine übergeben. ... „Um der zeitweilig auftretenden Anforderung nach erhöhter Munitionslieferung zu entsprechen, haben wir für die Firma Fried. Krupp AG die Bearbeitung von Granaten

übernommen und eine Granat-Dreherei eingerichtet.' wird dem Aufsichtsrat mitgeteilt.“

Bei B&V wurde durch die Aufrüstung für den Krieg gut verdient: In den Geschäftsberichten wurden als Reingewinne ausgewiesen:

Geschäftsjahr 1913/14: 665.593 M,

1914/15: 1.336.200 M

1915/16: 1.489.550 M

1916/17: 2.319.858 M

1917/18: 2.678.888 M (Hans Walden, *Wie geschmiert – Rüstungsproduktion und Waffenhandel im Raum Hamburg*)

Inmitten des Krieges kam es zu einer Neugründung, als 1916 die Hamburg-Amerika-Linie (HAPAG) zusammen mit der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) die Hamburger Werft AG gründeten. Aus Verhandlungen mit der Gutehoffnungshütte entstand dann die Deutsche Werft. Die Reiherstiegwerft wurde infolge Weltwirtschaftskrise 1927 durch die Deutsche Werft aufgekauft. Die Howaldtswerke Hamburg in Steinwerder entstand 1930 während der Weltwirtschaftskrise durch Kauf von Betriebsteilen der insolventen Werften Vulkan und Janssen & Schmilinsky durch die Kieler Howaldtswerke.

### 3. 1918 – 1939

Nachdem sich am 30.10.1918 Kieler Matrosen der Hochseeflotte geweigert hatten, nochmals gegen die englische Marine auszulaufen und am 4.11. 1918 ein Kieler Arbeiter- und Soldatenrat gebildet worden war, sprang der Funke der revolutionären Bewegung am 5.11.1918 auf Hamburg über. Aufständische Matrosen der Kriegsmarine hatten in der Nacht die im Hafen liegenden Torpedoboote übernommen und den Elbtunnel besetzt. Am Morgen des 6.11.1918 konstituierten sie, zusammen mit einigen führenden USPD'ern im Gewerkschaftshaus den provisorischen Hamburger Arbeiter- und Soldatenrat. Der „Großen Arbeiterrat“ sollte nun, im Verbund mit den Soldatensprechern, für einige Zeit die Politik maßgeblich beeinflussen. Aber schon am 12.11.1918 war man angesichts der realen Mehrheitsverhältnisse in der Stadt und konkreter Drohungen der Finanz- und Geschäftswelt gezwungen, Senat und Bürgerschaft wieder als kommunale Verwaltungskörperschaften zu akzeptieren, wenn auch eingeschränkt durch ein Vetorecht des Arbeiter- und Soldatenrats.“ (Joho, Michael, *„Dies Haus soll unsere geistige Waffenschmiede sein“ – 100 Jahre Hamburger Gewerkschaftshaus (1906 – 2006)*)

Witthöft, 125 Jahre Blohm & Voss: „Die Betriebsbesetzung im März 1921 bei Blohm & Voss wird von Polizei, Sicherheitspolizei und vor allem durch den loyalen Teil der Belegschaft beendet. Ein Arbeiter wird dabei erschossen. ... Anschließend wird das Unternehmen 8 Tage lang geschlossen, die gesamte Belegschaft entlassen. Bei Wiedereröffnung des Betriebes ,haben wir ca. 500

Mann, die uns als Hetzer oder sonst ungeeignete Elemente bekannt geworden sind, nicht wieder eingestellt, und wir hoffen, dass diese Maßnahme uns für längere Zeit Ruhe schaffen wird.“

### Folie 3: Vergangenheitsbewältigung

Rudolf Blohm nahm im Oktober 1931 an dem Harzburger Treffen teil, auf dem Nationalsozialisten, Deutschnationale und andere rechtsextreme Kräfte ein Bündnis schlossen. Dann führte die Weltwirtschaftskrise zum völligen Niedergang des Handelsschiffbaus im Jahr 1932. Die Werftbelegschaft B&V schrumpfte von über 11.000 Beschäftigten (1929) auf weniger als 2.200 (1932) zusammen. Der Aufrüstungs- und Kriegskurs des NS-Staates half B&V, wie vielen anderen Industrieunternehmen, aus der Krise. Die Belegschaft wuchs. Im März 1936 waren es schon über 10.000 Beschäftigte, im August 1939 über 15.000. (Hans Walden, Wie geschmiert – Rüstungsproduktion und Waffenhandel im Raum Hamburg)

Auf Wunsch der NS-Regierung gründete Blohm & Voss im Juni 1933 in Steinwerder die Hamburger Flugzeugbau GmbH (HFB). Hier wurden eigene Flugzeuge entwickelt und produziert, am bekanntesten die Flugboote. Infolge der wachsenden Produktion errichtete B&V 1934 mit Unterstützung des Reichsluftministeriums ein Endmontagewerk in Wenzendorf bei Buchholz, 20 km südlich von Hamburg (Wenzendorfer Industriewerk GmbH). Nach Plänen von Dornier und Junkers produzierte man in Wenzendorf bis 1940 über 600 Militärflugzeuge.

1937 entstand in Finkenwerder ein drittes Werk, wobei das Mühlenberger Loch zum Wasserflugplatz wurde.

In den drei Flugzeug-Werken von B&V wurden 368 Flugzeuge eigener Entwicklung sowie 1.365 Lizenzbauten sowie Komponenten / Umbausätze für insbesondere Junkers, Heinkel, Messerschmidt und Dornier produziert. (Griehl, Manfred, Blohm & Voss – Flugzeuge seit 1933)

### Folie 4: Vierjahresplan

Bevor allerdings die Rüstungsindustrie voll auf die Belange des Krieges ausgerichtet werden konnte, musste die dazu erforderliche Infrastruktur sichergestellt werden. Es wurden große Anstrengungen zum Ausbau der Schwerindustrie, zur Förderung von Energieprogrammen, zur Entwicklung der Großchemie, zum Ausbau einer umfangreichen Ersatzstoffindustrie sowie zum Bau von Straßen und Autobahnen unternommen. Der „Vierjahresplan“, der auf dem Nürnberger Reichsparteitag am 9.9.1936 angekündigt wurde, sollte alle ökonomischen Kräfte mobilisieren. Den Zweck der ganzen Bemühungen fasste Hitler so zusammen: ‚I. Die deutsche Armee muss in vier Jahren einsatzfähig sein. II. Die deutsche Wirtschaft muss in vier Jahren kriegsfähig sein.‘ (Bontrup, Heinz-J. / Zdrowomyslaw, Norbert, Die deutsche Rüstungsindustrie vom Kaiserreich bis zur Bundesrepublik)

#### 4. 1939 – 1945

Zum rüstungsrelevanten Schwerpunkt der Produktion in der Hamburgischen Industrie hatten sich in den Jahren der Aufrüstung die Werften entwickelt. Zu Beginn des Krieges arbeiteten über 25.000 Arbeiter auf Hamburger Werften. Die größten unter ihnen: Blohm & Voss KG (10.374 Arbeiter), Deutsche Werft (6.879 Arbeiter), Howaldtswerke AG (2.798 Arbeiter), H. C. Stülcken Sohn (2.156 Arbeiter), Norderwerft Köser & Meyer (692 Arbeiter) und der Technische Betrieb der Hamburg-Amerika-Linie (ca. 1.000 Beschäftigte). Die fünf größten Hamburger Betriebe der Luftfahrtindustrie: die Hamburger Flugzeugbau GmbH Blohm & Voss (4.800 Arbeiter), Metallwerk Niedersachsen (1.930 Arbeiter), Klöckner Flugmotorenbau (1.890 Arbeiter), Feinmechanische Werkstätten Wilhelm Lehmann & Co. (1.330 Arbeiter) und Norddeutsche Leichtmetall & Kolbenwerke (970 Arbeiter).

Hamburgs bedeutendster Maschinenbaubetrieb war Heidenreich & Harbeck mit einer Belegschaft von rund 1.700 Arbeitskräften in der Werkzeugmaschinenfabrik einschließlich Gießerei und 415 Arbeitskräften in der Abteilung Heeresgeräte. Schon während des 1. Weltkrieges waren hier Granaten hergestellt worden, und bereits 1934 (!) hatte man mit dem Aufbau einer Sonderabteilung für Kriegsgerät – Waffenteile für Handfeuerwaffen, Geschützrohre, Kettengliederautomaten für die Panzerfertigung – begonnen, die 1939 in Betrieb gehen konnte.

Weitere große Firmen dieser Wirtschaftsgruppe waren die Kampnagel AG - u. a. Kranbau, Herstellung von Heeresgerät (Waffen) - und das MAN-Motorenwerk der Howaldtswerke: Schiffsdieselmotoren, Teilfertigung für U-Boote und Granaten.

Ein für Hamburg wichtiger Betrieb der Metall- und zugleich Chemischen Industrie war die Metallhütte Norddeutsche Affinerie, der sich von etwa 2.000 Beschäftigten bei Kriegsbeginn auf 4.000 im April 1945 vergrößern sollte. Gleichfalls bedeutend war die Motorenfabrik Hans Still mit 1.700 Beschäftigten, die ihren Betrieb im Oktober 1939 für Wehrmachaufgaben erheblich erweiterte. In Billbrook und den Zweigwerken in Wandsbek und Billstedt wurden Stromerzeugungsaggregate gebaut.

Die meisten der hochspezialisierten Hamburger Maschinenbaubetriebe hatten vor dem Krieg einen Teil ihrer Produktion für den Export gefertigt, mussten sie aber aufgrund der kriegsbedingten Exportbeschränkungen umstellen. Statt hochwertiger Spezialmaschinen wurden Munition oder Munitionsverpackungsgefäße, Granaten, Flugzeugteile oder Baracken hergestellt oder Reparaturwerkstätten für Wehrmachtsfahrzeuge u. a. eingerichtet, um die Einstufung ‚kriegswichtig‘ zu erhalten und damit das Fortbestehen des Betriebes zu sichern. (Littmann, Friederike, Ausländische Zwangsarbeiter in der Hamburger Kriegswirtschaft 1939 – 1945)

Folie 5: „Etliche der ‚U-Boot-Asse‘ erringen ihre Erfolge ...“

Witthöft, 125 Jahre Blohm & Voss: „Nach fast genau einjähriger Bauzeit wird am 7.11.1940 mit U 551 das erste U-Boot abgeliefert. ... Etliche der ‚U-Boot-Asse, der bekannt gewordenen U-Boot-Kommandanten, erringen ihre Erfolge auf von Blohm & Voss gebauten ‚VII C‘-Booten.“

U-Boot-‚Ablieferung‘ bei Blohm & Voss:

1940: 3

1941: 49

1942: 53

1943: 50

1944: 47

1945: 21

Summe: 223 (Witthöft, Hans Jürgen, 125 Jahre Blohm & Voss)

„Das gewaltige Rüstungsprogramm (betrug) insgesamt über 1.100 im Krieg gebaute und in Dienst gestellte U-Boote. ... Fast 70% der U-Boot-Männer ist gefallen: 28.756 Soldaten.“ (Deutsches U-Boot-Museum Kiel)

Die Regierung verpflichtete die 1635 gegründete Sietas-Werft in Cranz-Neuenfelde, die traditionell im Zivilschiffbau tätig war, im Zweiten Weltkrieg Teile für Kriegsschiffe herzustellen. Auf die Sietas-Werft entfiel die Aufgabe, Türme für die U-Boote zu bauen. In dieser Zeit befand sich von Juni 1943 bis Oktober 1944 auf der Werft ein sogenanntes ‚Firmenlager‘ für (105) Zwangsarbeitskräfte. Von Oktober 1944 bis März 1945 gab es dann ein ‚Gemeinschaftslager‘ (35) für die Sietas-, die Rancke- und die Holst-Werft. (Sietas-Werft – 375 Jahre, Schiff & Hafen, 2010)

Folie 6: Zeise: Propeller des Fortschritts

„Nach Einstellung aller zivilen Schifffahrt waren die Zeise Fabriken in Hamburg-Altona allein auf die Bestellungen der Marine angewiesen. ... Auftraggeber mussten nun nicht mehr geworben werden, sondern ergaben sich aus den Aufträgen der Regierung. ... Dazu gehörte in den Kriegsjahren aufgrund des Ausfalls der Arbeiter ... der Einsatz von Zwangsarbeitern. ... An einem Gemeinschaftslager mit anderen Firmen, wie der Ottensener Eisenwerk AG, anderen Eisengießereien und Maschinenfabriken in der Wagnerstraße (heute: Von-Sauer-Straße) für zivile Franzosen war die Firma Zeise beteiligt. ... Im Staatsarchiv über die Firma erhaltene Schriftstücke zeigen Peter Theodor Zeise als Geschäftsmann, der die politische Linie des Nationalsozialismus in seinen Ansprachen durchaus vertrat, wenn er in einer Neujahrsansprache an seine Mitarbeiter vom 26.1.1940 gegen den „aufgezwungenen Krieg“ durch den ‚Erbfeind England‘ wetterte und ... die ‚herrlichen Taten unserer Kameraden am Westwall, auf dem Wasser und in der Luft‘ lobte, ‚deren Waffen zu schmieden wir ausersehen sind die Ehre zu haben.‘“ (Mahn, Anne, Propeller des Fortschritts – Die Zeises in Hamburg-Altona)

Die Firma Menck & Hambrock wurde 1868 in Ottensen gegründet und war zunächst im Kessel- und Dampfmaschinenbau tätig, ehe man 1888 mit den ersten Baggerkonstruktionen begann. Das Unternehmen musste 1978 Konkurs anmelden. 1937 hatte Menck 1.475 Beschäftigte.

Menck & Hambrock hatte sich im Verlauf des 2. Weltkrieges zu einem bedeutenden Rüstungsproduzenten entwickelt, der fast zu 100% Militäraufträge erfüllte. Der Betrieb produzierte seit 1935 Haubitzen und ab 1939 auch Bomben und Baugeräte für den militärischen Einsatz. Folgerichtig stieg der Umsatz von 3,2 Millionen RM im Jahr 1932 auf 20,6 Millionen RM im Jahr 1942 an. Menck & Hambrock gehörte zu den ersten Firmen, denen im Hamburger Raum Ausländer und Kriegsgefangene als Arbeitskräfte zugewiesen wurden. Von 1942 an waren von den ca. 2.000 Beschäftigten durchschnittlich 400 Fremd- oder Zwangsarbeiter. Auf dem Firmengelände entstand ein eigenes Lager für sogenannte ‚Zivilrussen‘, die aus Rostow verschleppt waren. Nach dem Tode seines Schwiegervaters Carl Menck wurde Adolf Vogler 1935 Geschäftsführer von Menck & Hambrock. In die NSDAP trat er am 1.5.1933 ein und wurde von der Partei zum Stadtrat in Altona ernannt. Nach 1941 wurde Vogler Wehrwirtschaftsführer. Aufgrund der Rüstungskonjunktur waren die persönlichen Einkünfte des Geschäftsführers von 13.800 RM im Jahre 1933 auf 244.120 RM im Jahre 1943 gestiegen. Verfolgungen gab es auch bei Menck & Hambrock. Im Verlauf des Krieges gewann die Drohung mit oder die wirkliche Auslieferung an die Gestapo bei Problemen mit der Arbeitsmoral in den Betrieben immer stärker an Bedeutung. Schon 1936 hatte der DAF-Betriebsobmann L. mehrere Sozialdemokraten, die bei Menck illegale Flugschriften verteilt hatten und von einem Kollegen denunziert worden waren, bei der Gestapo angezeigt. Die drei Sozialdemokraten wurden im März 1937 vom Hanseatischen Oberlandesgericht wegen Vorbereitung zum Hochverrat zu je zweieinhalb Jahren Zuchthaus verurteilt. (Krämer, Gerd, Der betriebliche Entnazifizierungsausschuss der Firma Menck & Hambrock in Hamburg-Ottensen)

#### Folie 7: Lageplan HaK

Das Reichsheeresamt beauftragte 1934, unter Verletzungen der Bestimmungen des Versailler Vertrages, den Monheimer Drahtkettenproduzenten Pötz & Sand mit dem Aufbau eines Granathülsenwerkes. Dies geschah unter der Bezeichnung „Hanseatisches Kettenwerk GmbH“ (HaK). Hergestellt wurden bei der HaK Klein-Hülsen, Artillerie-Hülsen, Geschoss-Hülsen für Sprenggranaten sowie Gewehr-Granaten, sog. Panzerfäuste. Das Füllen der Patronen und Granaten-Hülsen mit Pulver und die Montage der Zündplättchen geschah nicht im HaK-Werk, sondern im Alfred Nobel Dynamit-Werk in Krümmel bei Geesthacht (mit Zwangsarbeitern). „Als absehbar war, dass sich das Rüstungsgeschäft seinem Ende näherte, verkaufte Pötz im November 1944 seinen GmbH-Anteil an die Wehrmacht. Wie schon im 1. Weltkrieg, durch den

Pötz zum Millionär wurde, erreichte er für sein eingesetztes HaK-Kapital eine enorme Verzinsung. Zwischen 1936 und 1945 erwirtschaftete die HaK-GmbH einen Reingewinn von rd. 5,14 Millionen RM, der zur Hälfte an das Deutsche Reich und zur anderen Hälfte an den Unternehmer ausgeschüttet wurde. (Biehl, Karl Heinrich, Zwangsarbeit im Hanseatischen Kettenwerrk (HaK) in Langenhorn)

Die Zünderproduktion übernahm die „Deutsche Messapparate GmbH“ (Messap). Für beide Firmen entstand ab 1936 in Langenhorn eine der größten Rüstungsproduktionsstätten Hamburgs. Die Produktion war auf monatlich 440.000 Geschosse ausgelegt. Ab Anfang der 1940er Jahre kamen immer mehr ausländische Arbeitskräfte zum Einsatz. Auf dem Gelände der HaK und der Messap entstanden eigene Arbeitslager. Insgesamt wurden hier über 5.000 Zwangsarbeiter eingesetzt. Im September 1944 wurde auf dem Gelände der HaK auch ein Frauen-Außenlager des KZ Neuengamme eingerichtet, neben dem „Ostarbeiterlager Tannenkoppel“ im Karree-Weg, heute Essener Straße, etwa 800 KZ-Häftlinge waren dort untergebracht. Im KZ Neuengamme errichtete die Messap im Jahre 1942 einen Betrieb zur Herstellung von Zündern für Flak-Granaten. (Biehl, Karl Heinrich, Zwangsarbeit im Hanseatischen Kettenwerrk (HaK) in Langenhorn)

#### Folie 8: Tarnschrift Der Tourist

Im Juli 1936 putschten große Teile der republikfeindlich geprägten spanischen Armee unter General Francisco Franco gegen die frei gewählte, linksgerichtete Volksfrontregierung in Madrid. Damit begann ein fast dreijähriger Bürgerkrieg. Das zur Neutralität verpflichtete Deutsche Reich sandte mehrere Kriegsschiffe nach Spanien – offiziell, um dort lebende Deutsche zu evakuieren. Tatsächlich begann damit eine geheime Militärhilfe, die dem Putsch schließlich zum Erfolg verhalf. Diese Hilfe umfasste bis zum Frühjahr 1939 die Lieferung von Waffen, Treibstoff, Verpflegung, Fahrzeugen und Flugzeugen und die Entsendung von 17.000 Soldaten der „Legion Condor“. Hamburger Hafendarbeiter erhielten Kenntnis von der geheimen militärischen Unterstützung des in Spanien putschenden Militärs, denn die Güter wurden im Hafen gelagert („Franco-Kai“) und von dort aus verschifft. In illegalen Gruppen organisierte Hafendarbeiter informierten darüber in Zeitungen und Flugblättern und riefen ihre Kollegen auf, bei Verladearbeiten langsam zu arbeiten oder sich krankzumelden. Informationen über die militärische Unterstützung Francos durch das NS-Regime wurden gesammelt und heimlich an die rechtmäßige spanische Regierung übermittelt. (Herbert Diercks, Die Freiheit lebt – Widerstand und Verfolgung in Hamburg 1933 – 1945)

Mehr als 5.000 Deutsche kamen der spanischen Republik zur Hilfe. Der größte Teil der deutschen Freiwilligen kam aus der Emigration. ...Die Zahl der Hamburger Antifaschisten, die am Kriege gegen Franco und die deutsch-

italienische Intervention teilnahmen, beträgt ... 123 Mann. (Hochmuth, Ursel / Meyer, Gertrud, Streiflichter aus dem Hamburger Widerstand 1933 – 1945)

Folie 9: Kampf den ... Nazi-Kriegshetzern

1938 kam es zu einer Mitteilung der Gestapo mit der Feststellung, dass Hamburger Werftbelegschaften noch zu „70% rot“ seien. Tatsächlich organisierte sich der antifaschistische Widerstand in Hamburg in vielen Fällen im Umfeld der Werften und des Hafens, z. B. die ‚Hamburger Antifaschisten gegen Franco‘. Auch die Bästlein-Jacob-Abshagen-Gruppe organisierte ihr konspiratives Netzwerk hauptsächlich in den großen Werften. Unter den von den Faschisten ermordeten Widerstandskämpfern findet sich eine hohe Anzahl von Werftarbeitern.

Bernhard Bästlein Franz Jacob und Robert Abshagen wurden 1944 hingerichtet.

Aufgrund der Einberufungen zum Krieg wurde der Arbeitskräftemangel in den auf Rüstung umgestellten Betrieben immer größer. Ausgeglichen wurde das durch das System der Zwangsarbeit:

- zivile Zwangsarbeiter
- Kriegsgefangene
- KZ-Häftlinge

Im Rahmen der Recherchen für ihre Dissertation zum Thema „Zwangsarbeit in der Hamburger Kriegswirtschaft“ ist die Historikerin Friederike Littmann zu dem Ergebnis gekommen, dass in Hamburg während der Kriegsjahre insgesamt rund. 500.000 Menschen als Zwangsarbeiter eingesetzt waren. Untergebracht waren sie in annähernd 1.300 Lagern, die über das gesamte Stadtgebiet verteilt lagen. Etwa 1.000 Hamburger Unternehmen aller Wirtschaftszweige setzten Zwangsarbeitskräfte ein. (KZ-Gedenkstätte Neuengamme, Zwangsarbeit in der Hamburger Kriegswirtschaft 1939 – 1945)

Folie 10: Konzentrationslager

„In den ersten Jahren ihres Bestehens hatten die Konzentrationslager hauptsächlich dazu gedient, Arbeiterfunktionäre und andere Gegner des Hitlerregimes gewaltsam auszuschalten und eine große Anzahl von ihnen physisch zu vernichten. An dem Charakter der Lager änderte sich grundsätzlich nichts, doch erhielten sie im Laufe des Krieges eine weitere Bedeutung: sie lieferten Arbeitskräfte für Rüstungs- und Kriegszwecke. Damit wurden die Konzentrationslager zu einem riesigen Wirtschaftsunternehmen in den Händen der SS. ... Der Arbeitseinsatz erfolgte überall dort, wo Rüstung und Kriegswirtschaft Arbeitskräfte benötigten, sowie in SS-eigenen Unternehmen. Um das Konzentrationslager Neuengamme als SS-Wirtschafts-Unternehmen so rentabel wie möglich zu machen, erhielten verschiedene Rüstungsunternehmen Gelegenheit, Häftlinge zu mieten und ihre Betriebe innerhalb des Lagers einzurichten, wie „Jastram“ (Schiffsmotore), „Messap“ (Zeitzünder und

Uhrwerke für Torpedos), „Walther-Werke“ (Gewehre und Pistolen). Immer enger zeigte sich die enge Verflechtung des faschistischen Regimes mit dem Kapital. Während Unternehmen und SS Riesengewinne einstreichen konnten, mussten die Häftlinge unter unmenschlichsten Bedingungen leben und arbeiten. Die durchschnittliche Lebensdauer eines Häftlingssklaven betrug nach den Kalkulationen des SS-Wirtschafts-Verwaltungshaupt-amtes neun Monate. ... Zu den Nutznießern der Häftlingssklavenarbeit gehörten u. a.: In Hamburg die Werften Blohm & Voss, Deutsche Werft, Howaldt-Werke AG, Stülcken-Werft, ... in Langenhorn Kettenwerk, Tiefstaack DIAGO, Wandsbek Draeger Werke, Wilhelmsburg Jungwerke. ... Wie groß die Profite gewesen sind, die aus den Häftlingen herausgepresst wurden und die Tausende Häftlinge mit ihrem Leben bezahlten, mögen folgende Zahlen veranschaulichen: „Im Jahre 1943 hatte die SS-Verwaltung des Konzentrationslagers Neuengamme allein für die in der Rüstungsindustrie arbeitenden Häftlinge täglich eine Netto-Einnahme von 5,30 RM x 10.000 Häftlinge = 53.000 RM. ... Für das Jahr 1943 = 15,9 Mio RM. Im Jahr 1944 verdoppelten sich die Einnahmen. ... Durch das Konzentrationslager Neuengamme gingen insgesamt 87.500 männliche und 13.500 weibliche (im Lagerbestand aufgeführte) Häftlinge. ... Es gilt als sicher, dass mindestens 55.000 Insassen des Lagers Neuengamme ermordet wurden bzw. umgekommen sind.“ (Gertrud Meyer, Nacht über Hamburg – Berichte und Dokumente 1933 – 1945)

#### Folie 11: Zerstörtes Hamburg

Die Alliierten hatten im Januar 1943 die Strategie des ‚moral bombing‘ auf der Konferenz von Casablanca beschlossen, in deren Folge nun das britisch-amerikanische Bomber Command unter Führung des britischen Luftmarschalls Arthur Harris eine Angriffsserie unter dem Namen ‚Operation Gomorrha‘ gegen die Hansestadt startete, die in der Nacht vom 24. auf den 25. Juli 1943 begann. Obwohl auch immer industrielle Ziele getroffen werden sollten, galt dieser erste Angriff doch eher den dicht bewohnten Stadtteilen von Hamburgs Westen, Hoheluft, Eimsbüttel, Altona, Innenstadt sowie dem Hafen. Die traurige Bilanz der bis dahin schlimmsten Bombenangriffe auf eine deutsche Stadt waren 31.647 Tote zuzüglich weiterer 2.322 aus Hamburg Geflohener, die außerhalb der Stadt an ihren Verletzungen gestorben waren. Etwa 900.000 Menschen waren in Panik geflohen. Ein Drittel der innerstädtischen Wohnhäuser und 274.266 Wohnungen waren unbewohnbar geworden, das war fast die Hälfte des Wohnungsbestandes, ferner waren 580 Industrie- und Rüstungsbetriebe, 2.632 gewerbliche Betriebe zerstört oder schwer beschädigt worden. Viele der Zwangsarbeiter und Häftlinge starben nicht allein an den unmenschlichen Arbeits- und Lebensbedingungen, sondern auch bei Bombenangriffen, da die Häftlinge keine Bunker aufsuchen durften.

Militärstrategischen Auswertungen von Engländern und Amerikanern zufolge hatte die Rüstungsindustrie Hamburgs dennoch fünf Monate nach den Juli-Angriffen von 1943 80% ihres vorherigen Umfangs wieder erreicht. (Littmann,

Friederike, Ausländische Zwangsarbeiter in der Hamburger Kriegswirtschaft 1939 – 1945)

Folie 12: Der Turm von St. Michaelis

„Das Gedächtnis der Menschheit für erduldetes Leiden ist erstaunlich kurz. ... Der Hamburger ist noch umringt von Ruinen, und doch zögert er, die Hand gegen einen neuen Krieg zu erheben. Die weltweiten Schrecken der vierziger Jahre scheinen vergessen. Der Regen von gestern macht uns nicht nass, sagen viele. ... Und doch wird nichts mich davon überzeugen, dass es aussichtslos ist, der Vernunft gegen ihre Feinde beizustehen. Lasst uns das tausendmal Gesagte immer wieder sagen, damit es nicht einmal zu wenig gesagt wurde!“  
(Bertold Brecht, Zum Völkerkongress für den Frieden, 1952)

*Wolfgang Erdmann*

## Teil II

### **1945-1949 Keine Stunde Null für die Rüstung in Hamburg**

In der Amtliche Verlautbarung über die Konferenz von Potsdam vom 17. Juli bis 2. August 1945 heißt es:

„Der deutsche Militarismus und Nazismus werden ausgerottet, und die Alliierten treffen nach gegenseitiger Vereinbarung in der Gegenwart und in der Zukunft auch andere Maßnahmen, die notwendig sind, damit Deutschland niemals mehr seine Nachbarn oder die Erhaltung des Friedens in der ganzen Welt bedrohen kann.“

Das **Bild 1** zeigt den Leiter der Baugewerkschaft von 1945 bis 1957 Paul Bebert am 17. September 1945 beim Abschlagen der faschistischen Embleme am Hamburger Gewerkschaftshaus.

Dies Bild suggeriert etwas, was viele Hamburger und was auch viele Deutsche gerne gesehen hätten: man schlägt die Symbole des Faschismus weg - zerstört sie - und beginnt neu.

Bis heute hält sich das Bild von der Stunde Null: man schüttelt sich, wäscht den Faschismus ab und beginnt neu.

Das hat mit der Wirklichkeit nichts zu tun.

Wenn es nach dem Willen der Faschisten und der britischen Regierung gegangen wäre, hätte es gleich im Anschluß an die Kapitulation, einen Krieg gegen die Sowjetunion gegeben:

Dazu Admiral Dönitz am Tage der Kapitulation: "daß sich die Bevölkerung mehr und mehr mit dem Gedanken vertraut macht, daß Deutschland und die Westmächte in absehbarer Zeit gemeinsam gegen den Bolschewismus Front machen werden."

Und Montgomery, der britische militärische Oberkommandierende, erinnerte sich an seine damals verfolgte Politik: "Ich wußte, der Krieg gegen Deutschland war praktisch zu Ende. Die vordringliche Aufgabe war daher für mich, so schnell wie möglich weiter vorzustoßen bis zur Ostsee und dann eine Front nach Osten aufzubauen."

Churchill (britische Premierminister und Oberkommandierender bis 1946) in einer Rede am 23. November 1954: "Noch vor Kriegsende, [...] telegrafierte ich an Lord Montgomery und wies ihn an, dafür zu sorgen, daß die deutschen Waffen gesammelt würden, damit man sie ohne weiteres wieder an die deutschen Soldaten ausgeben konnte, mit denen wir zusammen arbeiten müssen, wenn die Sowjets ihren Vormarsch fortsetzen."

Die Zitate sind aus: Arthur Smith, Churchills deutsche Armee.

In Schleswig-Holstein, auf der Eider-Halbinsel, lauerten/lagerten zu diesem Zeitpunkt ca. 250.000 deutsche Soldaten, zum Teil noch bewaffnet bzw. mit ausreichende Waffen in Depots in der Nähe versehen, auf Befehl der Engländer gegen die Sowjetunion zu marschieren.

Hamburg blieb von diesen Plänen nicht verschont. Die britischen Dienstgruppen d.h. deutsche Soldaten mit leichten Waffen, waren auch in Hamburg stationiert.

Entsprechend einer Denkschrift vom 25.07.1950; erfolgte der Aufbau der Dienstgruppen in der britischen Zone auf der Grundlage alter deutscher Truppeneinheiten, wobei man weitgehend auf Formationen der Panzertruppe zurückgriff.

Die ersten Pläne zur Schaffung der Dienstgruppen gehen auf November 1944 zurück. Die Dienstgruppen bestanden aus ehemaligen Kriegsgefangenen. Sie nehmen bereits im September 1949 an Manövern der Westmächte teil und sind ab 1949/50 häufig kaserniert und generell mit leichten Waffen ausgerüstet! Die Stärke der "Dienstgruppen" schwankte im Laufe der Zeit. Zu ihrem Höhepunkt hatten sie 160.000 Mann.

Das so genannte „Menschenmaterial“ ist aber nur die eine Seite der Medaille. Die andere Seite ist die materielle Wiederaufrüstung. Hierzu waren in Hamburg einige Vorarbeiten notwendig bis man wieder an direkte Rüstungsproduktion denken konnte.

Ein erster Einstieg in diese Richtung war der Koreakrieg, bei dem durch deutsche Produktion und deutsches Personal die Amerikaner eine Entlastung für die Kriegsführung hatten.

Schon vorher war die so genannte Berlin-Blockade bzw. ihre Luftbrücke darin ein ähnlicher Vorgang. Auch hier waren Deutsche eine Entlastung für englisches und amerikanisches Militär.

„Ab 4. Oktober 1948 wurde der Flughafen Hamburg Fuhlsbüttel instandgesetzt und ausgebaut, um von diesem Zeitpunkt an alle, an der Luftbrücke beteiligten Charterflugzeuge..... aufzunehmen. Parallel dazu flogen Flugboote ....von der

Elbe bei Hamburg-Finkenwerder die Havel bei Berlin-Gatow an.  
Aus Broschüre „Erinnerungsstätte Luftbrücke“

Eine Demontage hat die britische Regierung nur sehr halbherzig betrieben. Da die Kriegspläne Großbritanniens nicht zuletzt durch Aufdeckung durch die Sowjetunion gescheitert waren, kann man die halbherzigen Demontage in Deutschland durch Großbritannien durchaus so interpretieren, das nur durch den wirtschaftlichen Aufbau eines neuen Verbündeten, diese Pläne doch noch umgesetzt werden konnten.

Um den raschen Start des deutschen Kapitals in das Wirtschaftswunder zu verstehen und damit auch die wieder aufkeimende Rüstungsindustrie hier einige Fakten

Bis Ende 1921 hatte Deutschland der britischen Regierung 400 Millionen Pfund an Reparationen gezahlt, hingegen hatte Großbritannien bis zur Konferenz von Moskau (März 1947) eine Gesamtsumme von lediglich 12 Millionen Pfund — plus 64 Millionen RM – bekommen.

Aus: Großbritannien und die deutschen Reparationen nach dem Zweiten Weltkrieg, Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte Jahrgang 46,1998 S.53  
Und weiter in dem Artikel:

„Bis zum Ende der Besatzungszeit hatte die deutsche Industrie die Periode alliierter Herrschaft relativ unversehrt überstanden. Das Potential, das ihr der revidierte Reparationsplan vom Oktober 1947 beließ, übertraf jedenfalls die 1944 von Whitehall geplante Größe erheblich. Überdies hatte Großbritannien aus den Demontagen sehr wenig materiellen Gewinn gezogen.

Insgesamt waren 2250 Maschinen erwartet, bis zum Frühjahr 1947 jedoch nur 198 geliefert und 35 Prozent als ohne Nutzen eingestuft worden.

Die Zahl der in der „Trizone“ zur Demontage vorgesehenen Werke von 1657 wurde auf nur noch 682 verringerte. So sind die britischen Demontagepläne, von deutscher Seite manchmal tatsächlich als „uferlos“ bezeichnet, nie Wirklichkeit geworden. Eine nüchterne deutsche Kalkulation schätzt die Minderung der westdeutschen industriellen Kapazität durch Reparationen auf 3,1 bis 5,3 Prozent. Lediglich 38 Prozent der im ursprünglichen Demontageprogramm erscheinenden Werke sind dem Prozeß tatsächlich unterzogen worden. So befand sich Westdeutschland 1950 im Besitz einer industriellen Ausstattung, die trotz Luftkrieg und trotz Demontagen um 11 Prozent größer war als die des Jahres 1936. Dies hilft, das Wirtschaftswunder der fünfziger Jahre in der richtigen Perspektive zu sehen.

Ebda: S.65/66

Auch in Hamburg wurde mit den vormaligen Kriegsgewinnlern sehr sanft verfahren:

„Die Gebrüder Blohm und andere Verantwortliche der Werft wurden 1949 vor ein britisches Militärgericht gestellt, aber nicht wegen ihrer für viele Menschen todbringenden Aktivitäten in der NS-Zeit, sondern weil sie versucht hatten, aus

der Demontagemasse Maschinen für eine später neu zugründende Firma beiseite zuschaffen. Wegen "unbefugten, störenden Eingriffs in die Demontage" wurde Walther Blohm zu 10.000,-, Rudolf Blohm zu 5.000,- Mark und zwei führende Angestellte zu je einem Jahr Gefängnis verurteilt.

Die Demontage bei B + V wurde nachdem Versuch das Schlachtschiff-Dock "Elbe 17" zu sprengen, im Herbst 1950 abgeschlossen.“

Aus „wie geschmiert“

### 1949- 1956

Neben den militärischen/paramilitärischen Gruppierungen hat es bis zum Beginn der Bundeswehr nicht nur die oben erwähnten Dienstgruppen gegeben sondern darüber hinaus Minensucheinheiten die mit den Abzeichen der Kriegsmarine versehen war, es gab die Schnellbootgruppe Klose, deren Chef 1978 Befehlshaber der Bundesmarine wurde.

Von größerer Bedeutung war der im März 1951 aufgestellte Bundesgrenzschutz und sicherlich auch Teile der Länder Polizei, in die möglichst viele fronterfahrene ehemalige Soldaten eingestellt werden sollten, nach Forderung des Vorsitzenden der Alliierten Kommission.

Die **Bilder 2+3** zeigen Hamburger Bereitschaftspolizei 1953 bei einer „Bandenkrieg“ Übung. Die Bildunterschrift lautet u.a.: „der „Gegner“ wurde von einer Hundertschaft der Grenzpolizei (BGS) verkörpert, die sich ein „ziviles“ Aussehen gegeben hatte. Die Banditen erlitten große Verluste an „Toten“ und „Verwundeten“ und nur ein kleiner Teil fiel der Polizei unverletzt in die Hände. Auch die Polizei hatte bei der Einkreisung des Bandennestes und bei der Verfolgung entwichener Strafgefangener, die von den aus „Osten“ kommenden Banditen befreit worden waren, Verluste.“

Von April 1953 bis August 1953 werden für den Bundesgrenzschutz 100 bzw 178 (genaue Quellen fehlen bisher) Land-Rover in Hamburg Harburg montiert. Hierfür wurden Linkslenker, die Motorhaube, die Spritzwand und der Frontgrill von Land-Rover aus England bezogen, die restliche Karosserie wird komplett in Hamburg Harburg bei der Karosseriefabrik Vidal und Sohn, im Tempo Werk gefertigt.

Im Herbst 1953 wird das Fahrgestell der Land-Rover verlängert, woraufhin Vidal Detailverbesserungen vornimmt. Von dieser zweiten Serie werden noch einmal rund 150 Exemplare bis 1958 gebaut für den BGS .

Aus: <http://www.allrad-oldtimer.de/tempo/geschichte/geschichte.html>

Am 23. Oktober 1954 werden die Pariser Verträge unterzeichnet, die der Bundesrepublik die Aufstellung von nationalen Streitkräften von 500.000 Mann ermöglichen, der Bundestag billigt am 27. Februar 1955 den Beitritt zum Nordatlantikpakt, seit 22. Februar 1956 existiert die Bundeswehr und am 1. Juli

1956 wechseln 9.572 Beamten des Bundesgrenzschutzes von insgesamt 16.614 in die Bundeswehr, über.

### **Rüstung und Militär in HH nach Gründung der Bundeswehr**

Die Wiederaufrüstung hatte nicht nur die folgenden skurieren Züge: aus einem Brief an das Amt Blank "Bevor ich Ihnen meine soeben entdeckten Todesstrahlen zur Verfügung stelle, bitte ich Sie, auf einer Schweizer Bank 100 000 Dollar zu hinterlegen. Sollte die Zahlung bis Ende des Monats nicht erfolgt sein, sehe ich mich gezwungen, meine Entdeckung an Rußland zu verkaufen." Aus dem Spiegel 20.10.1954

Weiter aus dem selben Spiegel:

Darüber hinaus jedoch macht man in England kein Hehl daraus, daß eine eigene westdeutsche Wehr- und Waffenproduktion an Rhein und Ruhr die lästige deutsche Konkurrenz auf dem Weltmarkt, vorzugsweise in Maschinenbau-, Schiffbau-, Radio- und Elektro-Industrie, fühlbar drosseln würde. Mr. Jeans von Mullard Ltd., Mitglied der englischen Handelskommission, die Anfang 1954 die Sowjet-Union bereiste, hat die Sowjets schon damals in Moskau aufgeklärt: "... wenn Deutschland erst selber wieder einmal Waffen produzieren wird, kann es in das Ostgeschäft nicht so einsteigen, wie es das heute noch könnte, wenn das Embargo fiele."

Zu den Profitchancen für die deutsche Industrie klärt uns auch hier der Spiegel auf:

„Bis die westdeutsche Wehrmacht einschließlich Erstausrüstung mit schweren Waffen aufgebaut ist, müssen während der ersten drei Jahre schätzungsweise sechzig Milliarden Mark aufgewendet werden.“

Die ersten Rüstungsfantasien der deutschen Regierung versprachen der Industrie fette Beute:

Spiegel 1.2.1961(sinngemäß):

Zu Beginn der BRD waren 140 U-Boote geplant.

Für Hamburg sah das Ganze so aus:

„Im Kriegsschiffbau hielt sich B + V zunächst noch zurück und übernahm für die Bundesmarine 1957/58 nur den Bau des Segelschulschiffs "Gorch Fock".

Größere Investitionen brachte das Unternehmen ab 1958 auf, um in die Landrüstung, genauer gesagt, in den Bau von Panzerteilen einzusteigen.

Zwischen 1959 und 1970 entstanden in der Maschinenbauabteilung von B + V: 2.000 Türme für die Schützenpanzer Hotchkiss und Hispano Suiza, 220 Wannen für das Panzerradfahrzeug SW 1 und 110 Gehäuse für Raketenwerfer. Vor allem aber begann 1965 die Wannenfertigung für den Kampfpanzer Leopard 1.

Früher noch hatte die ebenfalls wiederbelebte Hamburger Flugzeugbau GmbH (HFB) auf Finkenwerder die Rückkehr zum Rüstungsgeschäft vollzogen. Diese Gesellschaft, inzwischen von der B + V AG abgekoppelt und im alleinigen Besitz der Familie Blohm verblieben, sicherte sich bereits im Juli 1956 gemeinsam mit zwei anderen Firmen die Serienfertigung des militärischen

Transportflugzeugs "Noratlas". Der Bau einer neuen Start- und Landebahn auf Finkenwerder wurde von der Stadt im Oktober 1956 genehmigt

Ab 1962 verstärkte B + V die Aktivitäten im Marinebereich. Die Aufträge der Bundeswehr umfassten den kanonenbestückten Tender "Isar", zwei Landungsboote und drei Versorgungsschiffe. Dazu kamen zwei Tender, die B + V für die 1962 zusammengebrochene Schlieker-Werft zu Ende baute. An Bedeutung gewann der Kriegsschiffbau bei B + V weiter durch die Übernahme der benachbarten Stülcken-Werft im Februar 1966. Die Stülcken-Werft hatte sich in den vorangegangenen Jahren durch den Bau von Zerstörern und Fregatten zur führenden deutschen Werft für Überwasserkampfschiffe entwickelt. Die Übernahme der Stülcken-Kapazitäten bescherte B + V neben Restarbeiten an einem neuen Zerstörer den Bau von zwei Minenlegern und erleichterte dem Unternehmen dann auch die Akquisition eines ersten grösseren Exportauftrags: Bis 1970 lieferte man drei Korvetten an Portugal ab (weitere Schiffe dieses Typs wurden in den Folgejahren mit Hilfe von B + V in Spanien gebaut). „  
Aus „wie geschmiert“

**Bild 4** zeigt eine Zusammenfassung

Die Verteilung der Rüstungsaufträge war 1979 wie folgt:

50,5 % Bayern

2,9 % Hamburg

wo die Firmen dann jeweils produziert haben ist nicht aufgeführt.

Aus: Wehrwissenschaftliche Rundschau Nummer 3/79

Im Laufe der Geschichte der Bundesrepublik entwickelte sich Hamburg zu einem bedeutenden Militärstützpunkt.

Die Militäranlagen in HH waren nicht unbedeutend, vor allem in wirtschaftlicher Hinsicht für die Stadt:

13 Kasernen

Führungsakademie der Bundeswehr

BW-Uni

Standortverwaltung

Logistikschule

Versorgungsdepots

Munitionsdepots

Als in den achtziger Jahren die Gewerkschaften sich mit dem Thema Militär befassten wurde auf einer Konferenz folgendes festgestellt:

„In Hamburg waren 1989 9.200 Soldaten stationiert (davon 3.600

Wehrpflichtige) und 3.800 Zivilbeschäftigte (davon 1.500 bei

Ausbildungseinrichtungen) sowie 5000 Lehrgangsteilnehmer. Im Umland waren 18200 Soldaten stationiert.

Die Ausgaben der Bundeswehr für Personal und Sachausgaben (ohne die Beschaffung von Waffen!) betragen in Hamburg ca. 800 Mio DM.

Die Datenlage zur Rüstungsabhängigkeit der Industrie ist kümmerlich. Plausibel ist eine überdurchschnittliche Abhängigkeit in der Schiffbauindustrie, in der Luftfahrtindustrie und in der Elektrotechnik, für die 1983 ein rüstungsabhängiges Beschäftigungsvolumen von ca. 5.000 Arbeitsplätzen in bisher vorliegenden Veröffentlichungen angenommen wurde.“

Aus: „Rüstungskonversion und radikale Abrüstung“, 2. 9. 1990 im Gewerkschaftshaus Besenbinderhof, Thesen zum Referat "Ökonomische Probleme der Konversion im Ballungszentrum Hamburg" Prof. Dr. Leonhard Hajen

Der Wert alle Aufträge der Bundeswehr an Unternehmen in Hamburg betrug (in Millionen DM):

1987 394.1

1988 469.3

1989 2439.8

darüber hinaus von der Standortverwaltung Hamburg:

1987 47.4

1988 45.1

Aus: „Rüstungskonversion und radikale Abrüstung“, 2. 9. 1990 im Gewerkschaftshaus Besenbinderhof, Thesen zum Referat "Ökonomische Probleme der Konversion im Ballungszentrum Hamburg" Prof. Dr. Leonhard Hajen

Nach Auskunft des Hamburger Senats werden an der Universität verschiedene zivile Forschungsprojekte mit Mitteln der NATO und dem Bundesminister für Verteidigung und dem Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung gefördert. Dazu gehören das Bernhard Nocht Institut, das Institut für Werkstoffkunde sowie die hamburgische Schiffsbauversuchsanstalt.

aus: Große Anfrage an Senat 13/5596 vom 27.02.90

### **Bild 5+6**

Was fehlt, ist der antimilitaristische Widerstand gegen die Wiederbewaffnung, in dem die Gewerkschaften ein bedeutender Teil waren. Ebenso die Konversion, auf den Werften von Gewerkschaftern entwickelt, um weg zu kommen von der Militärproduktion zu zivilen Produkten und auch die antimilitaristischen Demonstrationen der achtziger Jahre fehlen, auch diese mit getragen von Gewerkschaftern. Der antimilitaristische Kampf ist zu wichtig, um ihn hier als Fußnote einzufügen.

Wir werden dem Arbeitskreis Staatsumbau vorschlagen im nächsten Frühjahr eine Veranstaltung zu diesem Thema zu machen. *Ingo Krohn*

### **Teil 3: Rüstungsstandort Hamburg heute**

Was hat die **Imtech Arena**, das neue Zuhause des HSV, mit der Rüstung zu tun?

Auf den ersten Blick nichts. Wir wollen heute aber einen Blick hinter die Kulissen werfen.

Das Unternehmen **Imtech Deutschland GmbH & Co. KG** mit Hauptsitz in Hamburg-Wandsbek ist ein Unternehmen mit einer über 150-jährigen Firmengeschichte und 4.900 Beschäftigten an mehr als 60 Standorten, mit ständigen Vertretungen u.a. auf den Werften wie **Blohm + Voss** und **Nobiskrug**. **Imtech Schiffbau-/Dockbautechnik** als Unternehmensbereich der **Imtech Deutschland** baut Anlagensysteme für die Kälte-, Klima- und Umwelttechnik.

In Metallkreisen ist diese Firma besser unter ihrem alten Namen **R.O.M** – Rudolph Otto Meyer -bekannt. **R.O.M.** hatte bspw. um 1890 den Fernwärmeanschluss für das Hamburger Rathaus installiert. Im Jahre 1997 wurde **R.O.M.** von den damaligen Gesellschaftern zu 100 % an die heutige **Imtech N.V.** verkauft, einen europaweit tätigen Konzern mit Sitz in Gouda, Niederlande, der heute fast 27.000 Mitarbeiter beschäftigt. Während **R.O.M** in den 70er Jahren noch offensiv mit seinen wehrtechnischen Aktivitäten beim Kriegsschiff- und Bunkerbau warb, hat das Unternehmen sich später bedeckt gehalten. Zur modernsten Fregattenklasse der Bundesmarine, die **F 124**, steuerte **R.O.M.** Schiffskälteanlagen bei.

Auf der Homepage der **Imtech Marine Group** aus der Hammer Straße 32 wird für Module zur Kühlung der Waffensysteme von Kriegsschiffen mit der 150-jährigen **R.O.M.** Erfahrung geworben. Welchen Anteil die Rüstungsproduktion an den 500 Millionen Euro Jahresumsatz (2010) der **Imtech Marine** hat, können wir nicht überprüfen. Fakt bleibt aber, dass das Geschäft mit dem Tod in das Gesamtergebnis der **Imtech Deutschland** und damit in das Sponsoring der **Imtech Arena** einfließt.

### **Beschaffung und strategische Grundlagen der Rüstungsaufträge**

Grundsätzlich lässt sich das Rüstungsgeschäft der Produzenten und Händler des Todes in fünf Schwerpunkte gliedern:

- Militärelektronik, Elektrik, Hydraulik
- Kriegsschiffbau

- Militärische Luftfahrt
- Panzer, gepanzerte Fahrzeuge, Militärfahrzeuge
- Kanonen, Kleinwaffen, Munition, Sprengstoffe

Hamburgs Rüstungsindustrie ist insbesondere im **Kriegsschiffbau** und der **Militärelektronik** tätig. Als Standort bzw. Steuerungszentrale weltweit mit Rüstungsproduktion bzw. Rüstungsexport aktiver Firmen tut sich in Hamburg aber auch ein **breites Netzwerk von Firmen** der anderen Militärprodukte auf. Wir wollen als erstes untersuchen, wie **Rüstungsaufträge** zustande kommen und auf welcher **strategischen Grundlage** solche Aufträge erteilt werden.

Als zentraler Einkäufer der Bundeswehr zur Ausstattung von Heer, Marine und Luftwaffe treten das **Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB)** und das **Bundesamt für Informationsmanagement und Informationstechnik der Bundeswehr (ITAmtBw)** auf. Ihre Kernaufgaben sind die Entwicklung, Erprobung und Beschaffung von Kriegsmaterial. Je nach Art des Vorhabens werden Verträge über Forschung, Entwicklung, Beschaffung oder Instandsetzung abgeschlossen. Viele Rüstungsaufträge wurden in den letzten Jahren ohne öffentliche Ausschreibungen vergeben. In der Rüstungsbranche gibt es wenig Wettbewerb untereinander, jedoch eine gewisse Konkurrenz, die sich in einer Konkurrenz der Teilstreitkräfte der Bundeswehr untereinander äußert. Über den Staatshaushalt, nicht nur den **Einzeletat 14** des Kriegsministeriums, fließen die offenen und versteckten Militärausgaben direkt in die Kassen der Rüstungskonzerne. Der Staatshaushalt ist ein großer Kuchen für Staatsaufträge, Rüstungsgeschäfte und Subventionen aller Art.

Der Bundesverband der Deutschen Industrie **BDI** verfügt zum Erwerb möglichst großer Kuchenstücke über eine eigene rüstungswirtschaftliche Organisation. Es sind dies der **Ausschuss Verteidigungswirtschaft** und die ihm nachgeordneten Arbeitsgruppen, der **Ausschuss für Sicherheitsfragen**, die **Gruppe Wehrtechnische Messen** und der **Arbeitskreis Rüstungsexport**. Im Ausschuss Verteidigungswirtschaft arbeiten 8 Mitgliedsverbände des BDI branchenübergreifend zusammen, um ihre rüstungspolitischen Interessen durchzusetzen. Den Vorsitz führt **Friedrich Lürßen**, geschäftsführender Gesellschafter der Bremer Lürssen Werft, was die hervorgehobene Stellung der Kriegswerften in der Rüstungsszene unterstreicht.

Ein konkretes **Beispiel für das Zusammenspiel von Rüstungslobbyisten und Werftindustrie**: Im Mai 2011 begann bei **B + V** der Neubau der ersten von vier Fregatten des Typs **F 125**. Der Haushaltsausschuss des deutschen Bundestags genehmigte am 20. Juni 2007 trotz Kritik des Bundesrechnungshofes den Bau von vier Fregatten F 125 im Umfang von 2,6 Milliarden €. Am 26. Juni 2007 unterzeichneten das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung und das Baukonsortium ARGE F 125 (ThyssenKrupp / Lürssen) den Bauvertrag.

Kritiker führten insbesondere einen stark überhöhten Stückpreis der F 125 (650 Mio. €) an. Die Werftindustrie hat durchgesetzt, dass der Preis jährlich noch um 3 Prozent steigen darf. Mit profitieren wollen rund 800 Unterauftragnehmer.

Mitverantwortlich beteiligt an diesem Geschäft war ein gewisser **Johannes Kahrs**, Bundestags-Ab-geordneter der SPD in Hamburg-Mitte. Kahrs ist **Mitglied im Haushalts- und Rechnungsprüfungs-ausschuss des Bundestags** sowie **stv. Mitglied des Verteidigungsausschusses**, wo er für den Etat des Kriegsministeriums mit zuständig ist. Kahrs sitzt als Rüstungslobbyist u.a. im Präsidium des **Förderkreises Deutsches Heer**, einem illustren Kreis der Geschäftsführungen u.a. der Rheinmetall AG, der Kraus-Maffei-Wegmann GmbH, aus Hamburg der Geschäftsführung der Plath GmbH und zahlreichen weiteren Vertretern aus Armee, Wirtschaft, Politik sowie Forschung und Lehre. Kahrs ist **Oberst der Reserve** und bis heute als **alter Herr** bei der farbentragenden Verbindung **Wingolfbund** aktiv. Mehrfach hat Kahrs zu den Bundestagswahlen hohe Spenden von deutschen Rüstungsfirmen erhalten, so von Rheinmetall und Kraus-Maffei-Wegmann. Kahrs sagt dazu nur lapidar, alle Spenden seien legal.

In Hamburg als Hafenstadt liegt einer der Schwerpunkte der Rüstungsproduktion im Kriegsschiffbau und in der Zulieferung dazu. Die **strategischen Überlegungen** zur zukünftigen Ausrüstungsplanung der deutschen Marine sind eng verknüpft mit den veränderten Einsatzaufgaben der Flotte im Rahmen der Verteidigungspolitischen Richtlinien. Der neue Kriegsminister formulierte es in der **Bundeswehr-tagung** in Dresden am 22. und 23. November 2010 so: **Vom Einsatz her denken heißt – unsere Bundeswehr muss noch professioneller, noch schlagkräftiger, noch moderner und attraktiver werden als heute.** Für die Marine konkretisiert wurde diese übergeordnete Forderung in der Ansprache des Inspektors der Marine **Vizeadmiral Axel Schimpf** anlässlich der **Historisch Taktischen Tagung** der Flotte am 13. Januar 2011 in Damp. Die **Marine** soll danach einen breiten Mix an unterschiedlichen Plattformen vorhalten: Fregatten mit Bordhubschraubern, Korvetten mit UAV, U-Boote, Minenkampfeinheiten, MPA und spezialisierte Einsatzkräfte. Künftig soll sich die Marine noch stärker auf streitkräftegemeinsame Operationen ausrichten und ihre Fähigkeiten ausbauen, Kräfte an Land zu unterstützen. Der Vizeadmiral sieht jetzt die materiellen Weichen gestellt für das sogenannte **Joint Support Ship**: Es steht für mehr Streitkräftegemeinsamkeit, für Anlandungen unter Bedrohung bzw. ohne intakte Hafeninfrastruktur. Mit der **Korvette K 131** (Arbeitsbegriff) soll gleichfalls diese Einsatzflexibilität geschaffen werden. Mit dem **Mehrzweckesinsatzschiff** (ebenfalls ein Arbeitsbegriff) soll über ein Mutterschiff ein Mix von unbemannten Systemen zum Einsatz gebracht und somit eine weitere Einsatzflexibilität erwirkt werden. Diese neuen Bauvorhaben der Marine stehen für die wachsende Rolle der Marine im strategischen Einsatzkonzept der

Bundeswehr, das die Weltmeere als großes militärisches Aufmarsch- und Operationsgebiet begreift. Im Vordergrund steht schon lange nicht mehr die Küstenverteidigung, sondern die Herstellung der materiellen und personellen Grundlagen für die weltweite Angriffsfähigkeit. Die Marine soll sich auf fremde Küstengewässer und das Land dahinter konzentrieren.

### Was stellen Hamburger Rüstungsbetriebe im Wesentlichen her?

In Hamburg wurde in den achtziger und neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts eine intensive Erforschung der Hamburger Rüstungsszene betrieben. Broschüren wie **Rüstung in und um Hamburg, Hamburg kriegsbereit – Wegweiser durch eine militarisierte Stadt** oder das sehr lesenswerte Buch von Hans Walden **Wie geschmiert – Rüstungsproduktion und Waffenhandel im Raum Hamburg** (erschienen 1997) zeugen davon. Je intensiver man sich mit dem Thema befasste, desto mehr Firmen tauchten auf, die mit der Produktion, dem Verkauf von Waffen, Rüstungsgütern oder Teilen von diesen in Erscheinung getreten sind, oder die sich durch Transport, Informations- und andere Dienstleistungen am Rüstungsgeschäft beteiligt haben. Wer denkt schon bei den in Hamburg ansässigen Mineralölkonzernen an deren Einbindung in das Geschäft mit dem Tod? Angesichts des gewaltigen Treibstoffverbrauchs der Streitkräfte ist das ein lukratives Geschäftsfeld. Das gleiche gilt für die Betriebe im Raum Hamburg, die sogenannte militärische **Software** herstellen, also Produkte, die auch auf zivilem Sektor Verwendung finden. Dazu gehören bspw. Schlepper bzw. Gabelstapler, mit denen militärische Flugzeuge gezogen, die aber selbstverständlich auch anders verwendet werden können. **STILL** erhielt von der Bundeswehr Millionenaufträge für den Bau von Schleppern zum Ziehen der Kampfflugzeuge. In welchem Ausmaß die Stapler von **Jungheinrich** zum Transport der Paletten mit Waffen und Munition benutzt werden, entzieht sich unserer Kenntnis. Als die **Phoenix-Gummiwerke** noch in Harburg produzierten, wurden deren Gummireifen für militärische Spezialfahrzeuge verwendet.

Nach unserer Schätzung haben wir es in Hamburg mit weit über **100 Firmen** zu tun, die an **Rüstungsproduktion und Rüstungsexport** verdienen. Erschwert wird die Analyse durch den fortlaufenden Konzentrationsprozess in der Rüstungsindustrie, die Eigentümerwechsel durch Firmenübernahmen in größere Rüstungskartelle mit sich bringt. Als Beispiel sei die 1961 gegründete Firma **Elekluft** genannt, ursprünglich eine 100prozentige Tochter der **DASA** (bis 1989 der **AEG**), die 1999 von der **Serco Group** übernommen wurde und die im Bereich der Betreuung und dem Betrieb von Systemen und Anlagen der Luft- und Raumfahrt tätig ist. Die **Serco Group** hat in der BRD ca. 800, weltweit über 70.000 Mitarbeiter. In Hamburg betreibt **Serco** ein Bildungszentrum für elektrotechnische Berufe, insbesondere für Bundeswehrangehörige. Ein weiteres

aktuelles Beispiel ist die Übernahme des Hamburger Flugzeugausstatters **Mühlenberg Interiors** durch den Nürnberger Rüstungskonzern **Diehl**, der weltweit in 2010 **2,7 Milliarden €** umgesetzt hat.

Wir wollen jetzt einige in der Region Hamburg angesiedelte größere und kleinere Rüstungsbetriebe beschreiben, mit bundesdeutschem, zum Teil europäischem, ja sogar weltpolitischem Rang.

### **Rüstungsschmiede Blohm + Voss**

8 junge Antifaschisten und Kriegsgegner hatten im Oktober 2010 ihre Kriegsgegnerschaft auf Dock 10 von B + V demonstriert, dort, wo mit dem Krieg die Profite gemacht werden. „**Unsere Zukunft ist nicht Krise, Krieg und Barbarei. Klassenkampf statt Weltkrieg. Für die internationale Solidarität**“ stand auf ihrem Riesentransparent. Dafür werden sie jetzt angeklagt. Am 5. September findet der erste Prozess statt. Die Kollegin Tanja Wedel wird in der Diskussion darüber berichten.

Die Struktur der Werftindustrie in Deutschland verändert sich im Zuge der **radikalen Neuordnung** der ThyssenKrupp Marine Systems **TKMS**. Der Thyssen Krupp-Konzern vollzieht eine historische Umstrukturierung seiner Werftensparte zu reinen Kriegswerften. Bereits der Zusammenschluss der drei großen deutschen Werften (Blohm + Voss, HDW und Nordseewerke Emden) im Jahr 2005 unter dem Dach der TKMS zielte auf eine **Verbesserung der Chancen auf den Exportmärkten**. Dabei lag der strategische Fokus auf den Ländern, die, wie es Armin Schmidt, Referatsleiter in der Hauptabteilung Rüstung im Kriegsministerium in einem Beitrag für das Marine Forum vom Oktober 2010 ausdrückte, „nationale Angebotspakete – die Deutsche Marine als »parent navy« gemeinsam mit der deutschen Werftengruppe sowie dem Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB) – bevorzugen und daher großen Wert auf ein einheitliches Auftreten der deutschen Industrie, möglichst gemeinsam mit der Amtsseite, legen“.

Die Abhängigkeit der deutschen Marinewerften von Exportaufträgen hatte in den letzten Jahrzehnten ständig zugenommen. Mit dem Budget der Marine kann nach Einschätzung von Werner Lundt, Hauptgeschäftsführer des Schiffbauverbandes VSM im BDI, bestenfalls eine **25-30prozentige** Auslastung der maritimen Werftindustrie erreicht werden. Die Auslastung des deutschen Kriegsschiffbaus hängt also zu rund **70 Prozent** vom Erfolg auf den Exportmärkten ab. Um die in der Rüstungswirtschaft üblichen **Extraprofite** zu erzielen, beschloss ThyssenKrupp deshalb 2009 einen grundlegenden Strategiewechsel. Der Konzern **verabschiedet sich** fast komplett **aus dem zivilen Schiffbau**. Die zivilen Teile der operativen Gesellschaft B + V Shipyards & Services mit den Sparten B + V Repair, B + V Shipyard und B + V

Industries sollen nach dem **gescheiterten Verkauf** an die Abu Dhabi Mar Group jetzt an einen britischen Finanzinvestor verkauft werden. Der Militärschiffbau bleibt in den Händen von ThyssenKrupp mit B + V als Zentrale seiner Werftensparte TKMS. **Hamburg bleibt** damit das **Zentrum des deutschen Kriegsschiffbaus**. Sämtliche Bauvorhaben für Überwasserkriegsschiffe und U-Boote werden von B + V Naval gesteuert, **B + V** wird zur **reinen Kriegsschiffwerft**.

Bereits 2007 hatte TKMS die Wehrtechnik-Sparte von B + V Industries an die **Krauss-Maffei Wegmann GmbH & Co KG (KMW)** verkauft, das größte deutsche Rüstungsunternehmen beim Panzerbau und anderen Kettenfahrzeugen (u.a. die Kampfpanzer Leopard 1 + 2, Panzerhaubitze 2000). Der Bereich zur Produktion von Panzerwannen und Panzertürmen wird jetzt am selben Standort in Steinwerder mit ca. 100 Beschäftigten unter dem Namen **KMW Schweißtechnik GmbH** fortgeführt. Die Merkel-Regierung hat kürzlich die Lieferung von 200 Kampfpanzern an Saudi-Arabien zugesagt.

Mit Absage der Abu Dhabi Mar wurde bekannt, dass es seit Wochen Gespräche der TKMS mit dem Hamburger Senat über Staatshilfen gegeben hat. Diese wurden mit dem parteilosen **Wirtschafts-senator Frank Horch** geführt. Das ist nicht verwunderlich, da Horch selbst einmal als B + V-Geschäftsführer bei der TKMS angestellt war.

Zur **aktuellen Auslastung** von **B + V**: Am 9. Mai 2011 wurde auf dem Werftgelände der **Blohm + Voss Naval GmbH** in der Schiffbauhalle 3 die Fertigung der ersten Fregatte der neuen Klasse **F 125** begonnen. Zu diesem Ereignis hatten der Vorstand der ThyssenKrupp Marine Systems AG sowie die Arbeitsgemeinschaft ARGE F 125 eingeladen. Die ARGE F 125 besteht aus der TKMS und der Friedrich Lürssen Werft GmbH & Co. Die Blohm + Voss Naval GmbH ist von TKMS mit der Abwicklung der Fertigung von insgesamt **vier Fregatten** der Klasse **F 125** beauftragt worden.

Ein Zweibesatzungskonzept ermöglicht erstmals eine so genannte Intensivnutzung des Schiffs mit einer **Einsatzdauer** von bis zu **24 Monaten**. Die F 125 ist konzipiert, um im Bedarfsfall auch über einen längeren Zeitraum Spezialkräfte einschließlich der Ausrüstung an Bord zu nehmen. Die Fregatte ist mit zwei Bordhubschraubern ausgerüstet, die zur Verlegung der Spezialkräfte vorgesehen sind. Marineinspekteur Nolting: **Eine Stärke liegt dabei in der Fähigkeit, Operationen in einem Einsatzland mit Waffenwirkung von See zu unterstützen**. Das bedeutet Beschuss von See an Land, Bewaffnung u.a. ein 127mm-Geschütz, Reichweite bis zu 23 km, ein Mehrfach-Raketenwerfer bis zu 100 km.

Die deutsche Marine fordert den **Neubau von sechs Korvetten der Klasse K 131** mit ähnlichen Funktionen. Rüstungslobbyisten wie Johannes Kahrs fordern, den Bau um fünf Jahre vorzuziehen, um die Werften auszulasten. TKMS bemüht sich um einen Fregattenbauauftrag aus **Indien** über bis zu **zwölf Fregatten**. **Brasilien** will für rund 1,5 Mrd. € **drei Fregatten** kaufen. Darüber hinaus will **Israel zwei Korvetten**, die bei Blohm + Voss in Tarnkappenbauweise gebaut werden sollen.

Der deutsche **U-Boot-Bau** findet künftig **ausschließlich bei HDW in Kiel** statt, die auch zu TKMS gehören. HDW ist Weltmarktführer im Bau nicht-nuklear angetriebener U - Boote. Die Auftragsbücher sind bis 2017 gefüllt. Knüller sind die **brennstoffzellenbetriebenen U-Boote 212**, die noch leiser sind als atomangetriebene U-Boote. Sie haben die Fähigkeit, nach **drei Wochen Tauchfahrt** in etwa 20.000 km Entfernung erst wieder auftauchen zu müssen. Der Vertrag mit der **Türkei** über Lieferung von **sechs U-Booten im Wert von 2 Milliarden €** ist nach Eingang der Anzahlung kürzlich in Kraft getreten. Weitere brisante U-Boot-Exporte stehen auf der Tagesordnung: **Pakistan** will **drei Materialpakete** für brennstoffzellenbetriebene U-Boote. Die Bundesregierung ist zur Übernahme einer Hermesbürgschaft über 1,2 Mrd. € bereit. Für **Israels** Marine werden zwei brennstoffzellenbetriebene U-Boote gerade in Kiel gebaut, drei dieser U-Boote sind bereits geliefert, ein sechstes wird gefordert.

### **Zulieferfirmen für den Seekrieg**

Der Blick auf die Kriegswerften wäre unvollständig, ohne einen Blick auf die **Zulieferfirmen** für die Kriegsmarine zu werfen, und hier vor allem auf **Atlas Elektronik**. Die in Bremen und Wedel ansässige Firma hält im weltweiten Markt und innerhalb der deutschen maritimen Industrie eine Schlüssel-stellung in der Unterwassertechnologie für Sensoren, Waffen und Waffeneinsatzsysteme. Auch hier wieder Armin Schmidt, der Referatsleiter aus dem Kriegsministerium: Die Integration von Atlas Elektronik unter dem Dach der TKMS hätte die Möglichkeiten im Wettbewerb um das Angebot ganzheitlicher maritimer Waffensysteme einschließlich Elektronikausstattung und Einsatzsysteme erweitert und den Erhalt einer **nationalen Kernfähigkeit** gesichert. Die Atlas Elektronik ist im Bereich der Sonare führend, sowohl für Überwasserschiffe als auch bei U-Jagd- oder Minenjagdsystemen. Im Werksteil Wedel/Holstein werden Torpedos aller Art hergestellt, insbesondere der neue Schwergewichtstorpedo **DM 2 A4 SEEHECHT**. Atlas gibt seinen **Exportanteil** mit über **80 Prozent** an. Mehr als **50 Prozent** des Umsatzes wird mit Zulieferungen für U-Boote erzielt. Insbesondere die neuen **U 212 A** sind dank Atlas Elektronik zur Durchführung von weltweiten verdeckten Spionageoperationen in der Lage. Die Mitarbeiterzahl gibt Atlas mit 1900 an.

Weltweit macht die Atlasgruppe einen Umsatz von 366 Mio. €. Atlas gehört neben den 51 Prozent Anteil von ThyssenKrupp zu 49 Prozent EADS.

Zu den Zulieferfirmen für die Marinetechnik die in Hamburg angesiedelt sind, gehören natürlich auch die verschiedenen Firmen für **Schiffskälte und Klimatechnik**, wie u.a. die eingangs erwähnte **Imtech** sowie **Noske-Kaeser**, der bekannteste Ausrüster für Klima- und ABC-Schutzsysteme bei Kriegsschiffen in über 40 Ländern. **Noske-Kaeser** baut aktuell die Feuerlöschsysteme in die vier neuen F 125 Fregatten der Kriegsmarine ein. Darüber hinaus mischen aber auch zahlreiche weniger bekannte kleinere und mittlere Hersteller von Ruderanlagen, Schiffswinden, Rudermaschinen wie die **Becker Marine Systems** oder die Uetersener Maschinenfabrik **HATLAPA** bei der Produktion oder als Dienstleister für Rüstungsgüter mit.

Eine besonders große Rolle spielt in der modernen Kriegsführung die Elektronik. Beispielhaft genannt sei hier das Unternehmen **Plath GmbH**. Plath ist Marktführer eines Verbundes mehrerer mittlerer Unternehmen, die sich in den Bereichen Funkaufklärung und Funküberwachung spezialisiert haben. Plath sitzt im **Präsidium des Förderkreises Deutsches Heer**. Gesellschafter sind der amerikanische Rüstungshersteller **Northrop** über die **Litef GmbH** mit 45 Prozent und **die Handelsgesellschaft Scharfe** mit 51 Prozent.

### **Der Luft- und Raumfahrtkonzern EADS, das größte deutsche Rüstungsunternehmen**

Auf der Jahrespressekonferenz des BDLI, des Bundesverbandes der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie, gab deren Präsident Thomas Enders, Airbus-Chef, im April 2011 einen Rückblick auf das Geschäftsjahr 2010. Danach setzte die LRI insgesamt 24,7 Milliarden € um, bei rund 95.400 Beschäftigten. Die **wehrtechnische Luft- und Raumfahrtindustrie** erzielte dabei eine **Umsatzsteigerung von 7,2 Prozent** auf 6,5 Milliarden €. Aktuell beschäftigt der **militärische Branchenbereich 22.600 Mitarbeiter**. Gesteigerte Auslieferungen bei den Programmen Eurofighter (hergestellt im **EADS** Geschäftsbereich **CASSIDIAN**), NATO-Hubschrauber 90 und Kampfhubschrauber Tiger hätten daran entscheidenden Anteil. Auch die Entwicklung des militärischen **Hightech-Lufttransporters A 400 M** verlaufe jetzt positiv, so dass ab 2014 mit der Auslieferung gerechnet werden könne. Enders forderte auf dieser Pressekonferenz die Stärkung deutscher Marktpositionen und mehr Geld, denn militärische Kernfähigkeiten ließen sich bei Budgetbeschränkungen nicht an- und ausschalten, sowie die schrankenlose Ausweitung des Rüstungsexports.

In der BRD stehen rund **12.000** hochqualifizierte Arbeitskräfte der Luft- und Raumfahrt in direktem Zusammenhang mit dem **A 400 M Programm**. Zur

Funktion der Airbuse A 400 M: Sie sind das Schlüsselprojekt für den strategischen Lufttransport der Bundeswehr. Sie sind so konstruiert, dass sie für Starts und Landungen lediglich Sand- und Lehmipisten von einem Kilometer Länge benötigen und voll beladen (mit etwa 30 Tonnen) 4.500 km am Stück fliegen können, leer sogar 9.000 km weit. Sie sind **Kampfzonentransporter**. Ihre inneren Abmessungen lassen den Transport von entweder zwei Kampfhubschraubern Tiger oder einem Transporthubschrauber NH-90 zu. Auch die neu bestellten Schützenpanzer Puma lassen sich in den A 400 M transportieren. 116 Soldaten mit Ausrüstung können ebenso transportiert werden wie acht Kleinpanzer Wiesel. Fallschirmspringer und Lastenkönnen während des Fluges abgesetzt werden.

**Airbus Deutschland** als Teil der Konzerngruppe **EADS** gehört zu den größten privaten Arbeitgebern in **Hamburg** (über 11.000 Beschäftigte, darunter 500 Azubis, 5000 Leiharbeiter). Weltweit hat **EADS** rund 118.000 Mitarbeiter und hat im Geschäftsjahr 2010 einen **Umsatz** von **45,8 Milliarden €** erzielt, der Gewinn lag bei **553 Millionen €**. Im Rüstungsgeschäft wurde ein Zuwachs um 14 Prozent auf 12,3 Milliarden € verzeichnet. Zu EADS gehören **Airbus Military**, zuständig für militärische Tank- und Transportflugzeuge, das weltweit größte Hubschrauber Unternehmen **Eurocopter** sowie **EADS Astrium**, europaweit die Nummer 1 im Raumfahrtgeschäft mit Programmen wie **Ariane** und **Galileo**. EADS ist größtes deutsches Rüstungsunternehmen, alleine die Hälfte aller Rüstungsanschaffungen der Bundeswehr liefert EADS. Die Stadt **Hamburg** ist mit 155 Mill. € = 10 %, **an Airbus Deutschland beteiligt**, verzichtet allerdings zugunsten von Daimler auf die Ausübung des Stimmrechts.

Der Standort Hamburg ist Sitz der Geschäftsführung der **Airbus Deutschland GmbH**. In der Öffentlichkeit wird der Riesenvogel **A 380** unter Ausnutzung der Technikfaszination zur Schau gestellt und in der Presse gefeiert. Die immer wieder genannten 4000 zusätzlichen Arbeitsplätze, die seine Auslieferung und die Beteiligung in Hamburg bringen sollten, sind ein Märchen. Sie dienen dazu, vom Senat hohe Subventionen in Höhe von ca. einer Milliarde € abzupressen und durchzusetzen, was Airbus wollte. Erinnerung sei hier an die Auseinandersetzungen um das Mühlenberger Loch mit Massendemonstrationen, 270 Gerichtsverfahren und unzähligen Bürgerschaftsbeschlüssen bis hin zum Sondergesetz Lex Airbus = ein Hamburger Gesetz zur Sicherung des Luftfahrtstandortes sowie die Änderung des Bundesluftverkehrsgesetzes.

Mit dem Bild, in Hamburg würden nur Zivilflugzeuge hergestellt, muss aufgeräumt werden. Airbus Finkenwerder ist an der Systemführerschaft für alle Militärflugzeuge beteiligt, so bei den **Tank-flugzeugen** vom **Typ A 300, A 310, A 330, A 340**, beim **A 310** als Seeaufklärer, Minenleger und fliegende Kommandozentrale, beim **A 320** als U-Boot-Jäger. Für den Military Airbus **A**

**400 M** liegt die Systemführerschaft ganz in Hamburg. Die **Transall C 160**, das Noch - Transportflugzeug der Bundeswehr, wurde in Finkenwerder gebaut.

## **Finanzierung und Logistik**

Die Rüstungsproduktion und der Waffenhandel erfordern natürlich auch Aktivitäten wie Finanzierung und Logistik. Die **Deutsche Bank** kennt keine Skrupel bei der Finanzierung von Waffengeschäften aller Art. Die **Commerzbank** veranstaltet in Zusammenarbeit mit dem Kriegsministerium den **Celler Trialog**. Der **Hamburger Senat** unterstützt die Rüstungskonzerne bei ihrem Geschäft mit Kriegs-waffen durch Mittel der Hamburger Wirtschaftsförderung. Die **Hamburger Hafenwirtschaft** erhält ihren Anteil an den Extraprofiten der Rüstungsindustrie als wichtiger Umschlagplatz für Rüstungsexporte.

Hier noch einige Auszüge aus der „Anfrage der Abgeordneten Dora Heyenn (DIE LINKE) vom 19.10.2010“ und der „Antwort des Senats betr. **Rüstungs- und militärrelevante Forschung an Hamburger Hochschulen**“.

*An welchen Forschungseinrichtungen, Hochschulen sowie hochschulnahen Forschungsinstituten in Hamburg wird nach Kenntnis des Senats wehrtechnische oder sicherheitstechnische Forschung betrieben?*

----- Die **Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt GmbH HSVA** betreibt Forschung zur Hydrodynamik von Marineschiffen. In Verbindung mit Instituten der TUHH führt die **TuTech Innovation GmbH** wehr- beziehungsweise sicherheitstechnische Forschungen durch.

*Welche Forschungseinrichtungen, Hochschulen sowie hochschulnahen Forschungseinrichtungen in Hamburg haben seit 2005 Drittmittelzuwendungen von Mitgliedsunternehmen der **Deutschen Gesellschaft für Wehrtechnik e.V.** beziehungsweise/oder von Mitgliedsunternehmen des **Bundesverbandes der Deutschen Sicherheits- und Verteidigungsindustrie e.V.** erhalten?*

----- An der Universität wurden im Zeitraum von 2005 bis 2009 von Mitgliedsunternehmen der genannten Gesellschaft beziehungsweise des genannten Bundesverbandes insgesamt **neun Projekte** in den Fachbereichen **Physik, Bewegungswissenschaft und Geowissenschaft** für Lehre und Forschung mit einem Gesamtfördervolumen von circa 210.000 € gefördert. Die Projekte wurden finanziert von **EADS, SCHOTT AG, Thales Avionics, Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG, SAP AG, T-Systems International GmbH**.

*Findet zurzeit eine Zusammenarbeit des **Bundesamtes für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB)** mit Hamburger Hochschulen statt oder fand diese seit 2005 statt?*

----- Die **TuTech** arbeitet mit dem **BWB** beziehungsweise dessen Dienststellen zusammen. Im Zeitraum von 2005 bis 2011 sind **elf Projekte** zu verzeichnen, mit einem Auftragsvolumen von 1,3 Millionen €.

Schon **Karl Liebknecht**, der große Vorkämpfer gegen das Rüstungskapital, erkannte, dass der deutsche Imperialismus im Militarismus seine wichtigste Machtposition gegenüber der Demokratie und der Arbeiterklasse verteidigt. Er verlangte die laufende Sammlung, Sichtung und vergleichende Bearbeitung des Materials über den Militarismus, damit es in der Arbeiterpresse, in Flugblättern und Versammlungen ausgewertet werden kann. Im Kampf gegen die fortschreitende Militarisierung der Wirtschaft dürfen sich die Gewerkschaften nicht neutral verhalten oder wie die Betriebsräte im Arbeitskreis der wehrtechnischen Industrie auf die andere Seite überlaufen. Eine dem Frieden dienende Produktion wird nur möglich werden, wenn die heutige Jugend für deutsche Kapitalinteressen nicht ein drittes Mal andere Völker überfällt und sich rückbesinnt auf die längst wieder besonders aktuelle Forderung, dass von deutschem Boden nie wieder Krieg ausgehen darf. **August Bebel's** Losung ist wichtiger denn je: **Diesem System keinen Mann und keinen Groschen!**

*Wolfgang Vogt*