

Technikgeschichte kontrovers:

Zur Geschichte des Fliegens und des Flugzeugbaus in Mecklenburg-Vorpommern

Martin Albrecht
Béatrice Busjan
Lutz Budraß
Helmut Erfurth
Martin Handschuck
Natalja Jeske
Volker Koos
Bernd Lukasch
Kathrin Möller
Christian Mühldorfer-Vogt
Florian Ostrop
Jo Sollich
Andreas Wagner

© Copyright by
Friedrich-Ebert-Stiftung
Landesbüro Mecklenburg-Vorpommern
Arsenalstr. 8
D-19053 Schwerin

Layout: www.grafikagenten.de

Druck: Stadtdruckerei Weidner

1. Auflage
ISBN 978-3-89892-619-5

Schwerin 2007



Inhaltsverzeichnis

Erik Gurgsdies	5	Vorwort
Andreas Wagner	7	Einführung
Rekonstruktion von Vergangenheit		
Volker Koos	23	Die Arado-Flugzeugwerke in Rostock-Warnemünde
Jo Sollich	36	Der Architekt Herbert Rimpl – seine Industrie- und Wohnbauten für die Heinkel-Flugzeugwerke
Lutz Budraß	52	Hans-Joachim Pabst von Ohain. Neue Erkenntnisse zu seiner Rolle in der nationalsozialistischen Rüstung
Martin Albrecht	70	Die Heinkel He 162 – Zur regionalen Biographie eines Strahltriebflugzeuges am Ende des „Dritten Reiches“
Florian Ostrop	90	Das „NS-Archiv des Ministeriums für Staatssicherheit“ und seine Bedeutung für die Erforschung der Rostocker NS-Geschichte
Martin Albrecht	97	Heinkels Firmenarchiv im Deutschen Museum München

- Martin Hand-
schuck 104 Die technische Fakultät für Luftfahrtwesen an
der Universität Rostock – Dissonanz zwischen
Anspruch und Wirklichkeit
- Natalja Jeske 115 Lebensgeschichtliches Interview mit dem ehe-
maligen Zwangsarbeiter in den Heinkel-Werken
Wladimir Ostapenko

Präsentationen von Technikgeschichte

- Béatrice Busjan 135 „Flugzeugbau in Wismar – die norddeutschen
Dornier-Werke“. Konzeption und Rezeption
einer Ausstellung des Stadtgeschichtlichen
Museums der Hansestadt Wismar
- Helmut Erfurth 154 Dessau und die Wiederentdeckung der Ge-
schichte des Junkers-Flugzeugwerkes
- Bernd Lukasch 173 Otto Lilienthal: Abenteurer – Nationalheld –
Markenzeichen. Über die wechselnde Wahrneh-
mung einer Pionierleistung
- Kathrin Möller 186 Träume und Albträume der Luftfahrtgeschichte
in der Ausstellungsabteilung „Luft“ des Phan-
technikums Wismar
- Christian
Mühldorfer-Vogt 196 Rekonstruktion und Darstellung von Technikge-
schichte: Zur Geschichte des Flugzeugbaus und
Fliegens in Mecklenburg-Vorpommern

206 Autoren



Vorwort

Technikgeschichte ist nie nur Technikgeschichte. Dies nicht nur, weil es sie ohne den gesellschaftlichen Zusammenhang, in dem sie eingebettet ist, gar nicht geben würde, sondern auch, weil Technikentwicklung die entscheidende Produktivkraft moderner Gesellschaften ist. Und Produktivkräfte haben nicht nur etwas mit wirtschaftlicher Entwicklung zu tun, sondern verweisen sehr direkt auch auf den machtpolitischen Zusammenhang der jeweiligen Gesellschaft. Die vorliegende Broschüre gibt vielfältigen Anlass, den Zusammenhang von technischer und wirtschaftlicher Entwicklung mit diktatorisch politischer Machtausübung zu reflektieren und regt zum Nachdenken über die ethisch-gesellschaftliche Verantwortlichkeit von Technikern/Wissenschaftlern an.

Nun spielte die Verantwortlichkeit insbesondere der für Raketen- und

Flugzeugbau im Dritten Reich zuständigen Techniker/Wissenschaftler weder im Dritten Reich noch in der Nachkriegszeit eine große Rolle: Viele von ihnen wurden ohne großes Aufheben aus der NS-Zustimmungsdiktatur in die Forschungseinrichtungen der Siegermächte transferiert, was sie nicht nur jeglicher öffentlicher Debatte entzog, sondern sie – besonders deutlich am Beispiel Wernher von Brauns – sozusagen systemunabhängig technisch glorifizierte.

Aber selbst jene, die den nach 1945 in Mecklenburg-Vorpommern abgewickelten Flugzeugbau wesentlich unter Technikgesichtspunkten sehen wollen, können nicht wirklich ausblenden, dass technologische Durchbrüche wie z.B. beim Strahlflugzeug He (Heinkel) 162 dem nationalsozialistischen Endsieg dienen sollten und immer größere Teile der Produktion unter unmenschlichen

Bedingungen von Zwangsarbeitern und KZ-Insassen erstellt werden mussten.

Die vorliegende Broschüre präsentiert nicht nur vielfältiges Material zur – historischen – Flugzeugentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern, sie stellt die Technikentwicklung zudem in den historischen Kontext eines verbrecherischen politischen Regimes, das die Ziele setzte und sie absolut menschenverachtend durchzusetzen suchte. Zusammen mit den Broschüren Nr. 11 „Rüstung und Zwangsarbeit im nationalsozialistischen Mecklenburg und Vorpommern“ und Nr. 12 „Widerstand gegen das NS-Regime in den Regionen Mecklenburg und Vorpommern“ liegt nun mit Nr. 13 „Technikgeschichte kontrovers:

Zur Geschichte des Fliegens und des Flugzeugbaus in Mecklenburg-Vorpommern“ eine weitere Facette zur Auseinandersetzung mit dem Nationalsozialismus in der Region Mecklenburg-Vorpommern vor.

Für ihren Beitrag zur politischen Bildung in Mecklenburg-Vorpommern sei allen Autoren hiermit ausdrücklich gedankt.

Im Januar 2007
Erik Gurgsdies

Leiter des Landesbüros



Einführung

Als im August und September 2002 unter Federführung des Förderkreises für Luft- und Raumfahrt Mecklenburg-Vorpommern e. V. in Rostock eine Ausstellung über die Ernst Heinkel Flugzeugwerke gezeigt wurde, entwickelte sich eine emotional und kontrovers geführte Debatte um die Ausstellung und die Bewertung des Flugzeugingenieurs und Unternehmers Ernst Heinkel. 57 Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges, das für Rostock auch das Ende als überregionaler Standort der Flugzeugindustrie bedeutete, und zwölf Jahre nach dem Ende der DDR, in der die parteipolitische Instrumentalisierung der NS-Vergangenheit durch die SED den öffentlichen Rückblick bestimmte, begann sich die Stadt unter neuen politischen Rahmenbedingungen einem wichtigen Aspekt ihrer Ver-

gangenheit zuzuwenden. Neben kontroversen Standpunkten in den Bewertungsfragen und einem manchmal sehr verkürzten Verständnis von Geschichte als Identitäts- und Marketingfaktor offenbarte der Streit große Forschungslücken sowohl bezüglich der Unternehmensgeschichten der in Rostock tätigen Flugzeugbaubetriebe sowie der Stadtgeschichte zwischen 1933 und 1945. Die weitere Erforschung der lokalen NS-Geschichte, die Einbettung der Geschichte der Flugzeugindustrie in die Stadtgeschichte und die Fortsetzung der Selbstverständigung der Einwohner Rostocks über die NS-Vergangenheit der Stadt und den Umgang mit ihr stehen unverändert als Aufgaben vor der Stadt.¹

Im Juni 2004 berief der Oberbürgermeister eine Expertenkommiss-

1 Zur Debatte vgl. Heinkel in Rostock. Bestandsaufnahme und Diskussion, Rostock 2002; Wagner, Andreas, Der Streit um die Geschichte der Heinkel-Flugzeugwerke in Rostock, in: Demokratische Geschichte 17, Malente 2006, S. 235-249.

sion, die Empfehlungen erarbeiten sollte, „in welcher Weise die Industrie- und Technikgeschichte, vor allem hinsichtlich der Flugzeugindustrie und der Person Ernst Heinkels zur Zeit des Nationalsozialismus aufgearbeitet und präsentiert werden kann. Dabei soll die individuelle und gesellschaftliche Verantwortung der handelnden Personen und Gruppen sowie die Perspektive der Opfer des Nationalsozialismus einbezogen werden.“² Unter der Moderation von Prof. Dr. Günter Morsch wurden externe Sachverständige gehört und ein Meinungsbildungsprozess organisiert, dessen wichtigste Ergebnisse in den Empfehlungen der Kommission festgehalten wurden. Auch wenn innerhalb der Kommission zu einzelnen Fragen unterschiedliche Positionen vertreten wurden, lautete doch die einhellige Botschaft an die Stadt, die Auseinandersetzung mit dem Thema fortzusetzen, Grundlagenforschung zu befördern, Gesprächsforen und Ausstellungen zu organisieren. Der Erhalt und die Markierung der wenigen baulichen Überreste zur Industriegeschichte im Nationalsozialismus sollte mit der Vermittlung grundlegender Informationen in einem Geschichtspfad verknüpft werden. Dabei wurde

eine stärkere Zusammenarbeit der historisch arbeitenden Vereine in der Stadt angemahnt.

Die Empfehlungen der Kommission aufnehmend, organisierte die Geschichtswerkstatt Rostock e. V. im Jahr 2005 eine Vortragsreihe zum Thema „Geschichte des Flugzeugbaus und Stadtgeschichte“, in der Fachleute ihre Forschungsergebnisse, aber auch ihre Erfahrungen im öffentlichen Umgang mit Technikgeschichte vorstellten. Das Forum wollte zu einer Versachlichung der Diskussion und zugleich zu einer Einbettung der lokalen Ereignisse in den historischen und der Erinnerungsdebatte in den aktuellen gesellschaftlichen Kontext beitragen. Die eindrucksvollen Ergebnisse werden in der vorliegenden Broschüre dokumentiert. Für die Durchführung der Vortragsreihe und die Aufnahme der Dokumentation in die regionalhistorische Schriftenreihe seien der Landeszentrale für politische Bildung Mecklenburg-Vorpommern sowie der Friedrich-Ebert-Stiftung sehr herzlich gedankt. Die Unterstützung durch die KollegInnen von der Geschichtswerkstatt war die Grundlage für das Gesamtprojekt.

Die Dokumentation gliedert sich in zwei Schwerpunkte. Im ersten Abschnitt steht das historische Ge-

² Expertenkommission „Technik und Verantwortung“. Empfehlungen an die Hansestadt Rostock, Rostock 2005, S. 5.

schehen im Mittelpunkt. Autoren stellen neue Forschungsergebnisse vor oder fassen den bisherigen Kenntnisstand zu Einzelfragen zusammen. Neben Überblicken zur Quellenlage (Martin Albrecht, Florian Ostrop) finden sich unternehmensgeschichtliche Beiträge: Volker Koos beleuchtet die Geschichte des zweitgrößten Rostocker Flugzeugwerkes, des Arado-Flugzeugwerkes in Warnemünde. Martin Albrecht untersucht die Entwicklung und Produktion des Strahltriebflugzeuges Heinkel He 162 im Kontext der Zwangsarbeit und der Situation am Kriegsende. Biografische Zugänge nutzen Jo Sollich und Lutz Budraß. Während Lutz Budraß am Beispiel des Ingenieurs Pabst von Ohain einen differenzierenden Blick auf das Verhalten im Heinkel-Management wirft, stellt Jo Sollich die Zusammenarbeit zwischen Ernst Heinkel und dem Architekten Herbert Rimpl vor, die den Ausgangspunkt für Rimpls NS-Karriere bildete. Eine interessante Facette der Nachkriegsentwicklung untersucht Martin Handschuck, der die kurze Geschichte der Technischen Fakultät für Luftfahrt an der Universität Rostock in den Jahren 1952 und 1953 skizziert. Einen zweiten Schwerpunkt bilden Beiträge, die sich auf Fragen der Erinnerungskultur konzentrieren. Béatrice Busjan, Leiterin des Stadtgeschichtlichen Museums

Wismar, und Christian Mühlendorfer-Vogt, Leiter des HTI-Museum Peenemünde, schauen jeweils auf Ausstellungsprojekte zurück. Beide betonen die notwendige Einbettung der Technikgeschichte in eine Gesellschaftsgeschichte des NS-Systems. Helmut Erfurth stellt den Gang der Auseinandersetzung mit der Geschichte des Unternehmers Hugo Junkers und des Flugzeugwerkes in Dessau vor. Damit eröffnen sich Möglichkeiten des überregionalen Vergleichs und eine Einordnung der Rostocker Debatte. Kathrin Möller stellt den zukünftigen flugzeugtechnischen Ausstellungsabschnitt im Technischen Landesmuseum vor und Bernd Lukasch, Leiter des Lilienthal-Museums in Anklam, analysiert den Wandel der Erinnerung an die Brüder Lilienthal und ihre Erfindungen.

Nicht nur die in Rostock zum Vortrag Eingeladenen haben sich der Mühe der Manuskripterarbeitung unterworfen, sondern die Herausgeber konnten auch zusätzliche Beiträge gewinnen. Allen AutorInnen sei für ihre selbstlose Unterstützung der Publikation recht herzlich gedankt.

Perspektiven auf die NS-Vergangenheit

Befürchtungen, mit dem wachsenden Zeitabstand würde sich die Bedeutung der kritischen Ausein-

andersetzung mit dem NS-System für unsere aktuelle politische Kultur verringern, haben sich nicht bestätigt. Obwohl das Geschehen zwischen 1933 und 1945 nun bereits über 60 Jahre zurück liegt, immer weniger Menschen noch über ein eigenes Erleben der Zeit sprechen können, bleibt dieser Teil unserer Vergangenheit unverändert ein unbequemes, verstörendes Thema. Das stellen auch VertreterInnen der jüngsten Generationen fest, die berechtigt ihre eigenen Fragen oder Perspektiven auf diese Vergangenheit entwickeln. Der 1974 geborenen Journalist Christoph Amend fasste die Situation in folgende Worte: „Eigentlich müssen die Jahre 1933 bis 1945 wie bei einer langen Autofahrt im Rückspiegel immer kleiner werden und langsam verschwinden. Doch kaum biegen wir um die Ecke, sind sie wieder da. Es ergibt deshalb keinen Sinn, mit Vollgas vor ihnen wegzufahren. Wir müssen uns umdrehen und sie uns immer wieder genau ansehen ...“³

Der Völkermord an den Juden, den Sinti und Roma sowie die Massenmorde an den Behinderten und Kranken, der polnischen Zivilbevölkerung oder den sowjetischen Kriegsgefangenen, die Ver-

folgung und Ermordung politischer Gegner und Unbequemer sind zum zentralen Fluchtpunkt für die Beschäftigung mit der NS-Zeit geworden. Die Erinnerung an alle Opfer des NS-Terrors gehört zu unserer politischen Kultur, die schmerzhaft Auseinandersetzung mit den durch Deutsche begangenen oder zu verantwortenden Verbrechen ist seit den 1980er Jahren in die Mitte unserer Gesellschaft gerückt. Dieser Situation ist ein langer und widerspruchsvoller, zumal zwischen 1949 und 1989 auch ein geteilter Weg des Erinnerns vorausgegangen.

Die Erinnerung an die Opfer wird begleitet von der Frage nach den Voraussetzungen, Bedingungen und Folgen der NS-Verbrechen. Wichtige geschichtswissenschaftliche Studien haben in den letzten Jahrzehnten ein komplexes Bild der NS-Zeit gezeichnet, in denen der Terror der Nationalsozialisten nur eine Dimension ausmacht.⁴ Immer deutlicher wurde, dass nicht nur ein kleiner Kreis von SS-Angehörigen und Gestapo, sondern weite Teile der deutschen Gesellschaft in die Verbrechen verstrickt waren, dass die NS-Herrschaft nicht nur auf Hinnahme und Anpassung setzen konnte, sondern ebenso auf eine breite

³ Amend, Christoph, *Morgen tanzt die ganze Welt. Die Jungen, die Alten, der Krieg*, München 2003, S. 208.

⁴ Vgl. Wehler, Hans-Ulrich, *Deutsche Gesellschaftsgeschichte*, 4. Bd. 1914 – 1949, München 2003.

Akzeptanz ihrer politischen Ziele und ideologischen Positionen. Deshalb ist die NS-Diktatur auch als Zustimmungsdiktatur bezeichnet worden. Gerade die öffentlichen Debatten um die – methodisch umstrittenen – Thesen des US-amerikanischen Historikers Daniel Goldhagen oder um die Ausstellung „Verbrechen der Wehrmacht“ haben u. a. diese Fragen berührt. Eine zunehmend selbstkritische Annäherung an die Rolle von Wissenschaft und Technik im Nationalsozialismus gehört zu dieser Entwicklung.⁵ Zum einen wurde damit unser Bild von den NS-Tätern umfassender. Die Mehrheit der Historiker, Lehrer, Juristen, Mediziner, Chemiker und Ingenieure ließ sich widerspruchslos in das NS-System integrieren, formulierte die pseudowissenschaftliche Legitimation der NS-Politik, sorgte für das reibungslose Funktionieren von Verwaltung und Militär, trug mit ihren wissenschaftlichen Erfindungen zum Völkermord und einem verbrecherischen Krieg bei. Zum anderen wurde der Blick auf das Handeln der Wissenschaftler und Techniker genauer

und differenzierter, lenkte das Augenmerk auf Handlungszwänge, aber auch Entscheidungsspielräume, auf unterschiedliche Motivationen und Handlungsstrategien. Weiterhin rückte das Wechselverhältnis zwischen Politik und Wissenschaft bzw. anderen gesellschaftlichen Teilbereichen in die Aufmerksamkeit der Forschung; einzelne Wissenschaftszweige und -einrichtungen fragten nach ihrer Rolle im NS-System, Unternehmen kommen an kritischen Fragen zur Verstrickung von Wirtschaft und Politik gerade am Beispiel der Zwangsarbeit nicht mehr vorbei. Dabei musste man erkennen, dass die Entwicklungen während der NS-Zeit in die deutsche Geschichte eingebettet sind. Gesellschaftliche Wandlungen nahmen vor 1933 ihren Anfang, wurden während der NS-Zeit vorangetrieben und setzten sich nach 1945 fort. Der Historiker Jeffrey Herf hat die Parallelität von moderner Technik und rückwärts gewandten politischen Ideen in der NS-Zeit in den umstrittenen Begriff der „reaktionären Modernität“ des Dritten Reichs zu fassen versucht.⁶

⁵ Vgl. die Pionierstudie Ludwig, Karl-Heinz, Technik und Ingenieure im Dritten Reich, Düsseldorf 1974. Als neue Übersicht: Maier, Helmut, Rüstungsforschung im Nationalsozialismus. Organisation, Mobilisierung und Entgrenzung der Technikwissenschaften, Göttingen 2002; Cornwell, John, Forschen für den Führer. Deutsche Naturwissenschaftler und der Zweite Weltkrieg, Bergisch Gladbach 2004.

⁶ Vgl. Herf, Jeffrey, Reactionary modernism. Technology, Culture and Politics in Weimar and Third Reich, Cambridge 1984; Lorenz, Werner/ Meyer, Torsten (Hrsg.), Technik und Verantwortung im Nationalsozialismus, Münster u.a. 2004.

Die 1933 beginnende und von der Mehrheit der Wissenschaftler zumindest hingenommene Vertreibung der Juden und/oder politischen Gegner der Nazis von den Lehrstühlen an den Universitäten und Arbeitsplätzen in den öffentlichen Verwaltungen erwies sich quasi als Dammbbruch für die NS-Politik. Um so schwerer wurde es später, den Schritt zur Verweigerung oder zum Widerstand zu gehen, weil man sich bereits mehrheitlich auf dieses politische System eingelassen hatte. Die Physikerin Lise Meitner, die 1938 wegen ihrer jüdischen Herkunft aus Deutschland fliehen musste, resümierte 1948 selbstkritisch: „...heute ist mir sehr klar, dass ich ein großes moralisches Unrecht begangen habe, dass ich nicht 1933 weggegangen bin; denn letzten Endes habe ich durch mein Bleiben doch den Hitlerismus unterstützt.“⁷

Je nach der Stellung in der Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung und konkreter Tätigkeit war das Ausmaß an Verantwortung und die Verstrickung in das NS-System unterschiedlich. In allen Bereichen gab es Menschen, die

sich different verhalten haben, bis hin zum Widerstand gegen die Politik der Nationalsozialisten. Gerade diese wenigen Beispiele machen deutlich, dass ein anderes Verhalten möglich war. So verweigerte der Rostocker Altphilologe Prof. Kurt von Fritz 1934 den Beamteneid auf Adolf Hitler – daneben wagte diesen Schritt nur noch der Theologe Karl Barth – und musste die Universität verlassen. Kurt von Fritz ging 1936 ins Exil nach Großbritannien.⁸ Der Amtsgerichtsrat Dr. Lothar Kreyssig aus Brandenburg/Havel erfuhr 1940 von den „Euthanasie“-Morden. Für seine vormundschaftlich betreuten Insassen von Heil- und Pflegeanstalten verweigerte er die Zustimmung zum Abtransport in eine Tötungsanstalt. Gleichzeitig stellte er eine Mordanzeige gegen den Reichsleiter Philipp Bouhler. Auch wenn die Bearbeitung der Anzeige eingestellt und Kreyssig in den Ruhestand versetzt wurde, blieb es eine ungewöhnlich mutige Tat.⁹ Der Physiker Max von Laue praktizierte einen leisen, passiven Widerstand, half verfolgten Personen und bewahrte eine geistige Unabhängigkeit.¹⁰ Leider blieb solches

7 Rife, Patricia, Lise Meitner. Ein Leben für die Wissenschaft, Düsseldorf 1990, S. 328.

8 Siehe Müller, Sven, Der nicht geleistete Eid des Rostocker Griechisch-Professors Kurt von Fritz auf Adolf Hitler – "preußisch-starre Haltung" oder staatsbürgerliche Verantwortung von Wissenschaft, in: Zeitgeschichte regional 2005/ Heft 2, S. 67-77.

9 Klee, Ernst, "Euthanasie" im NS-Staat, Frankfurt/ M. 1997, S. 209 ff., 232f., 241.

10 Vgl. Hildebrandt, Gerhard, Max von Laue, Der "Ritter ohne Furcht und Tadel", in: Treue, Wilhelm/Hildebrandt, Gerhard (Hrsg.), Berlinische Lebensbilder, Bd. 1, Berlin 1987.

Verhalten auf wenige Einzelpersonen beschränkt. Der biografische Ansatz verweist aber auch auf individuelle Veränderungen und Widersprüche. Biografien besitzen Brüche, Menschen können sich verändern. Viele Lebensläufe aus dem militärischen Widerstand des 20. Juli 1944 belegen persönliche Wandlungen oder auch widersprüchliches Verhalten.

Zum regionalen historischen Kontext

Das seit 1934 vereinigte Land Mecklenburg und die preußische Provinz Pommern entwickelten sich aufgrund ihrer militärstrategischen Lage zu bedeutsamen Standorten militärtechnischer Forschung wie der Rüstungsindustrie. Für beide Regionen stellte der 31. Januar 1933 nicht nur eine politische Zäsur dar, insofern er den Beginn der NS-Diktatur markiert, sondern die Politik der Nationalsozialisten bewirkte ebenfalls einschneidende wirtschaftliche, sozialstrukturelle und kulturelle Veränderungen. In der sozialhistorischen Perspektive ist im Zusammenhang mit dem Ausbau der Rüstungs- und Kriegswirtschaft von einer „Industrialisierung der Provinz“ gesprochen worden.¹¹

Gerade Mecklenburg profitierte frühzeitig und in großem Umfang von der massiven Wiederaufrüstung, insbesondere durch den Aufbau der großen Flugzeugwerke in Wismar und Rostock. Die Beschäftigtenzahl der Wismarer Dornier-Werke stieg von knapp 30 im Dezember 1933 auf 3.040 Arbeitskräfte Ende 1936. Das Arado-Flugzeugwerk in Rostock-Warnemünde erhöhte die Zahl der Beschäftigten von 287 im Jahr 1932 auf 2.485 Ende 1934. Noch steiler stieg die Zahl der beschäftigten Personen beim Ernst Heinkel Flugzeugwerk Rostock bis 1939 auf ca. 9.000 Beschäftigte. Weitere große Rüstungsbetriebe kamen hinzu, z. B. die Mecklenburgische Metallwarenfabrik in Waren und das Munitions- und Sprengstoffwerk Malchow. Der Auf- und Ausbau der militärischen Infrastruktur in Mecklenburg und Pommern bedeutete zudem zahlreiche neue Kasernenanlagen, Fliegerhorste, Truppenübungsplätze und Erprobungsstellen. Von den Bauaufträgen und der Versorgung der Militärstandorte profitierte die einheimische Wirtschaft. Die Wohnbevölkerung des Landes Mecklenburg wuchs zwischen 1933 und 1939 um 95.465 Einwohner auf die Gesamtzahl von 900.413 Ein-

¹¹ Mooser, Josef, Einleitung und Auswertung: Kontinuität und Diskontinuität in der Arbeitergeschichte des 20. Jahrhunderts, in: Tenfelde, Klaus (Hrsg.), Arbeiter im 20. Jahrhundert, Stuttgart 1991, S. 655.

wohner. Neben einem Geburtenüberschuss war dafür vor allem der Wanderungsgewinn ausschlaggebend, der allerdings ausschließlich den Städten zugute kam. Die größte mecklenburgische Stadt Rostock verzeichnete zwischen 1933 und 1939 einen Bevölkerungszuwachs von mehr als 25 Prozent, 1935 stieg die Einwohnerzahl über die 100.000-Marke. Rund 85 Prozent aller mecklenburgischen Landgemeinden verloren dagegen in diesem Zeitraum Bevölkerung, stagnierten oder wuchsen nur geringfügig.¹² Die Wachstumsindustrien zogen vor allem gelernte Arbeitskräfte an, die in einem hochmodernen Industriezweig in zumeist völlig neu errichteten Werkhallen arbeiteten. Neben den konkreten Arbeitsbedingungen prägte die nationalsozialistische „Ordnung der Arbeit“ den Betriebsalltag; an die Stelle gewerkschaftlicher Interessenvertretung war das Führer-Gefolgschafts-Prinzip getreten. Entgegen verbreiteter Auffassungen stagnierten die nominalen Nettolöhne oder stiegen nur leicht; Einkommenszuwächse wurden dagegen durch verlängerte Arbeitszeiten, Leistungszuschläge und betriebliche Sozialleistungen erreicht, aber durch eine Erhöhung der Lebenshaltungskosten sowie

durch neue Sonderabgaben konterkariert. Die Zerschlagung der traditionellen Arbeiterbewegung beschleunigte die Auflösung alter Sozialmilieus, traditionelle Wohnmilieus verloren gegenüber neuen, modernen Quartieren an Bedeutung, die Annäherung von Arbeitern und Angestellten schritt voran, Aufstiegschancen und Sozialleistungen lösten die feste Klassenbindung auf, Elemente einer neuen Massenkultur (Radio, Film, Tourismus) durchdrangen die Gesellschaft.

In der Wahrnehmung der Zeitgenossen überlagerten der wirtschaftliche Aufschwung, die verschiedenen sozialpolitischen Leistungen sowie die außenpolitischen Erfolge den politischen Kontext der NS-Herrschaft mit seinen Freiheitsverlusten, der permanenten Überwachung und Kontrolle sowie der tödlichen Rassenpolitik. Während des Krieges schwächte sich der Glaube an die Verheißungen der Nationalsozialisten ab. Die Schrecken des Krieges schlugen auch auf Mecklenburg und Pommern zurück, in Form der Luftangriffe seit Frühjahr 1942 und der Flüchtlingsströme seit Ende 1944. Die modernen Rüstungsbetriebe waren teilweise zerstört, die Produktion auf Verlagerungsstandorte verteilt. Die Wirtschaft funktionier-

¹² Vgl. Wagner, Andreas, *Mecklenburg in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts*, in: Bramke, Werner/Heß, Ulrich (Hrsg.), *Sachsen und Mitteldeutschland*, Weimar 1995, S. 147-169.

te nur noch durch den Zwangsarbeiterereinsatz. Entsprechend der NS-Rassenideologie differierte die Lebenssituation der Zwangsarbeiter. Am unteren Ende der Skala standen die KZ-Häftlinge. Im Gauamtsbezirk Mecklenburg arbeiteten im November 1943 ca. 114.000 ausländische Beschäftigte, darunter über 38.000 Kriegsgefangene. Seit 1943 begannen SS, Wehrmacht und Unternehmen auch Mecklenburg und Vorpommern mit einem Netzwerk von KZ-Außenlagern zu überziehen. Rüstungsbetriebe und Einrichtungen der Wehrmacht nutzten die Arbeitskraft der KZ-Häftlinge. Mit immer größerer Brutalität verfolgten Gestapo, Justiz und andere Behörden Widerstand und unangepasstes Verhalten. Immer öfter wurden Todesurteile verhängt. Auch in den KZ-Außenlagern auf dem heutigen Territorium Mecklenburg-Vorpommerns fielen der Vernichtung durch Arbeit noch hunderte Häftlinge in den letzten Kriegsmonaten zum Opfer. Mit den Todesmärschen in Richtung

Westen erreichte die Gewaltspirale der SS einen grauenvollen Endpunkt.¹³

Die bedingungslose Kapitulation und die alliierte Besetzung Deutschlands bedeuteten eine totale Niederlage. Rüstungs- und Militärstandorte wurden weitgehend demontiert. Unter den Bedingungen einer zentralistischen Planwirtschaft und der SED-Diktatur begann der Aufbau einer neuen Wirtschaftsstruktur. Hier fanden viele ehemalige Beschäftigte aus den Rüstungsbetrieben eine neue Lebensgrundlage und -perspektive. Wie sie mit ihren Erfahrungen aus der NS-Zeit umgegangen sind, ist bisher kaum untersucht.¹⁴

Die Erweiterung der Erinnerungslandschaft zur NS-Vergangenheit in Mecklenburg-Vorpommern nach 1990

Nach dem Ende der SED-Herrschaft verschwand der einheitliche und reglementierende politische Rahmen für die Erinnerung an die

¹³ Neuere Veröffentlichungen zum Thema Zwangsarbeit: Ostrop, Florian, Einheimische und Fremde. Zwangsarbeit in der mecklenburgischen Seestadt Wismar 1939 bis 1945, Rostock 2006; Buddrus, Michael, Ausländische Arbeitskräfte in Mecklenburg 1943/44, in: Zeitgeschichte regional 2006, Heft 1, S. 86-99.

¹⁴ Krienen, Dag/Prott, Stefan, Zum Verhältnis von Demontage, Konversion und Arbeitsmarkt in den Verdichtungsräumen des Flugzeugbaus in der SBZ 1945-1950, in: Karlsch, Rainer/Laufer, Jochen, Sowjetische Demontagen in Deutschland 1944-1949. Hintergründe, Ziele und Wirkungen, Berlin 2002, S. 275-328. Vgl. auch die lebensgeschichtlichen Erinnerungen in: Busjan, Béatrice/Schubert, Corinna, Flugzeugbau in Wismar. Erinnerungen an die Norddeutschen Dornier-Werke, Wismar 2005.

NS-Zeit. Weil die Gedenkstätten für die Opfer des deutschen Faschismus auch der Legitimation der SED-Herrschaft gedient hatten, wurden sie mit dieser Herrschaft identifiziert und verloren zunächst an öffentlicher Beachtung. Zugleich übernahmen bürgerschaftliche Initiativen und engagierte Einzelkämpfer Verantwortung für diese Orte, befreiten sie von den ideologischen Überwucherungen, stellten das historische Geschehen in den Mittelpunkt, erschlossen neue Quellen, überwand den ideologische Beschränkungen, versuchten allen Opfergruppen gerecht zu werden und knüpften Kontakte zu Zeitzeugen in aller Welt. Die baulichen Überreste und andere historische Spuren rückten in den Mittelpunkt der Erinnerungsarbeit, in Bildungsprojekten gestalteten oft Jugendliche die historischen Stätten als Gedenk- und Lernorte. Ausstellungen wurden überarbeitet oder entstanden völlig neu. Erinnerungsinitiativen beschäftigten sich mit historischen Orten der NS-Geschichte, die bis 1989/90 vergessen, nicht zugänglich oder durch Repressionseinrichtungen und politische Verfolgung nach 1945 tabuisiert waren.¹⁵ Beispiele für diese Entwicklung sind die ehemaligen Standorte von KZ-Außenlagern in Boizenburg,

Wöbbelin, Neustadt-Glewe, Schwarzenpfost, Barth und Neubrandenburg. Gedenkstätten mit mehreren Erinnerungsschichten sind das Dokumentationszentrum Demmlerplatz in Schwerin (Justiz und Geheimpolizei) und die Dokumentation zum politischen Missbrauch des Strafvollzuges im Krummen Haus in Bützow. Bereits am Ende der DDR rückten die jüdischen Opfer stärker in das öffentliche Bewusstsein. Es wurden die Schicksale der jüdischen Einwohner erforscht, jüdische Friedhöfe gepflegt und Erinnerungszeichen aufgestellt. 1991 entstand das Rostocker Max-Samuel-Haus als Erinnerungs- und Begegnungsstätte für jüdische Kultur und 2005 öffnete die Bildungsstätte Alte Synagoge in Röbel, zu der neben dem historischen Synagogengebäude auch eine Dauerausstellung zur regionalen jüdischen Geschichte gehört. Gegen verbreitete Vorbehalte an heutigen Klinikstandorten gewann die Auseinandersetzung mit den NS-Patientenmorden an den ehemaligen Standorten von Heil- und Pflegeanstalten an Bedeutung. Neben diese „Opferorte“ – an denen es immer auch Täter gegeben hat - traten seit 1990 weitere NS-Erinnerungsorte, die etwas über den „schönen Schein“ des Dritten

¹⁵ Siehe Karge, Wolf/ Rübesamen, Hugo/ Wagner, Andreas, Bestandsaufnahme der politischen Memoriale in Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin 1998.

Reichs, die Integrationskraft des NS-Systems aussagen. Peenemünde, Prora und Alt Rehse sind wohl die überregional bedeutsamsten. Sie gehörten bis 1990 zu militärischen Sperrgebieten und existierten als historische Orte im regionalen Gedächtnis nicht. Die Wiederaneignung dieser Orte ging einher mit Veränderungen in der Wahrnehmung der NS-Vergangenheit, einer Erweiterung der Perspektiven auf diese Zeit. Mit diesen Orten verbinden sich oft Mythen, die eine Verharmlosung oder Verklärung der Vergangenheit bedeuten. Hier eine kritische Lesart der Vergangenheit anzubieten bedeutet, die Leit- und Zukunftsbilder der Nazi-Ära von „Volksgemeinschaft“, „Volksgesundheit“, technischem Fortschritt und Leistung, Massentourismus und Massenmedien in ein Verhältnis zu den Bildern der Zerstörung und Menschenverachtung, des Krieges und der Gewaltverbrechen zu setzen. Es geht nicht darum, beide Seiten gegeneinander auszuspielen, sondern aufeinander zu beziehen. Diese widerspruchsvolle Doppelseichtigkeit des Nationalsozialismus ist für eine wirklichkeitsnahe Auseinandersetzung mit der Vergangenheit zu nutzen. Es geht nicht um eine nachträgliche Moralisierung der Vergangenheit, um eine kritische Einfärbung der Vergangenheit – möglicherweise noch aus außenpolitischen Beweggrün-

den –, sondern um ein Erkennen der Tatsachen und Zusammenhänge für eine Abwendung zukünftiger Gefährdungen der bundesdeutschen Demokratie. Man kann nicht über die wissenschaftliche Forschung und technische Entwicklung in der NS-Zeit sprechen, ohne Fragen nach den Zielen und politischen Zwecken zu stellen: 1936 begann das deutsche Militär mit dem Aufbau eines Doppelforschungszentrums im Norden der Insel Usedom, die Erprobungsstelle der Luftwaffe in Peenemünde-West und die Heeresversuchsanstalt zur Entwicklung der Raketentechnik in Peenemünde-Ost. Das Ziel der Arbeiten war eine Massenvernichtungswaffe. Im Oktober 1942 gelang erstmals der Start einer Großrakete A 4 in Peenemünde, die später propagandistisch zur Vergeltungswaffe V 2 stilisiert wurde. Die Produktion dieser Waffe in den Stollenanlagen bei Nordhausen kostete tausende KZ-Häftlingen das Leben, ihrem Einsatz gegen Großstädte in Großbritannien, Frankreich und Belgien fielen tausende Zivilisten zum Opfer. Hier von einer Autonomie oder Wertneutralität der Forschung oder Technik zu sprechen, hieße die Augen vor der Realität zu verschließen. Obwohl der Einsatz der V 2-Rakete seit September 1944 ohne Einfluss auf den weiteren Kriegsverlauf blieb, bildete die Peenemünder

Raketentechnologie nach ihrer Aneignung durch die Siegermächte den Ausgangspunkt für die Fortentwicklung zu militärischen und zivilen Trägerraketen. Ein Entwicklungsstrang führte zur friedlichen Weltraumforschung. Doch Peenemünde war nicht der Geburtsort der Weltraumfahrt, sondern eine gigantische Rüstungsschmiede der Nationalsozialisten.¹⁶ Historische Orte, an denen das Spannungsverhältnis zwischen technischer Innovation und politischer Einbindung in die Ziele des NS-Systems eingeschrieben ist, gibt es neben Peenemünde verschiedene andere in Mecklenburg-Vorpommern. Doch nur an wenigen arbeiten museale Einrichtungen, die entweder dem historischen Ort gewidmet sind oder ihn als Element in eine übergreifende lokalhistorische Ausstellung aufnehmen. Ein überregionales Beispiel ist das Luftfahrttechnische Museum Rechlin. Es stellt die Geschichte der Erprobungsstelle der Luftwaffe, die in unterschiedlicher Gestalt zwischen 1918 und 1945 existierte, in den Mittelpunkt seiner musealen Präsentation. Nach 1933 ließ die Luftwaffe die militärischen Anlagen um Rechlin zur größten Luftwaffenerprobungsstelle im Deutschen Reich ausbauen, die 1943 über 4.078 Mitarbeiter

verfügte. Seit 1943 setzte die Luftwaffe auf dem Gelände auch männliche und weibliche Häftlinge aus dem KZ Ravensbrück zur Zwangsarbeit ein. Das ehemalige Gelände des KZ-Außenlagers befindet sich im benachbarten Retzow und wurde durch mehrere internationale Workcamps sowie mit Unterstützung der Gemeinde gesichert, markiert und mit Informationen zur Lagergeschichte versehen. Die gegensätzlichen Pole der NS-Geschichte der Erprobungsstelle Rechlin – Flugzeugentwicklung und Hochtechnologie auf der einen Seite sowie Zwangsarbeit und einen verbrecherischen Krieg auf der anderen – in die Ausstellung zu integrieren, ist bisher nur unvollkommen gelungen. Gleichwohl konnte die ehrenamtliche Initiative eine umfangreiche Sammlung von Objekten aufbauen, einen Museumsbetrieb etablieren und die Ausstellung auf Aspekte der Ortsgeschichte und der militärischen Nutzung nach 1945 erweitern. Rechlin war bis 1994 in einen sowjetisch-russischen und einen deutschen Teil getrennt. Noch heute sind die Spuren dieser verschiedenen militärischen Nutzungen unübersehbar. Ausdrücklich der Militärgeschichte gewidmet ist das 1992 eröffnete Marinemuseum Dänholm in Stral-

¹⁶ Neufeld, Michael J., *Die Rakete und das Reich. Wernher von Braun, Peenemünde und der Beginn des Raketenzeitalters*, Berlin 1997.

sund. Der Dänholm, eine Insel zwischen Stralsund und Rügen, wurde zwischen 1850 und 1991 militärisch genutzt. Allerdings wird in der Ausstellung die politische Rolle und Funktion der Marine weitgehend ausgeblendet, im Vordergrund steht die Faszination an der Militärtechnik. Zahlreiche beeindruckende Objekte und Dokumente bleiben ohne den historischen Kontext, übergreifende Fragestellungen gibt es kaum. Hier dominiert die weitgehend unreflektierte Traditionspflege einer Marinekameradschaft. Kritische Fragen an das Selbstbild der Offiziere und Soldaten, an Feindbilder, den Umgang mit unangepassten Soldaten, Fahnenflucht und Militärjustiz in den unterschiedlichen politischen Systemen finden sich in der Ausstellung leider nicht, obwohl zahlreiche spannende Objekte und Dokumente Ansatzpunkte bieten und die Schriftenreihe umfangreiche Informationen bereit stellt.¹⁷

Andere Orte und Themen sind in zeitlich begrenzten Ausstellungsprojekten vorgestellt worden. Dazu gehören in unterschiedlicher Qualität die Ausstellungen zu den

Norddeutschen Dornier-Werken in Wismar, zu den Heinkel Flugzeugwerken in Rostock, dem Arado-Flugzeugwerk in Anklam. Das Heimatmuseum Anklam zeigte 2005 eine Sonderausstellung zu den Luftangriffen auf die Stadt. Andere Ausstellungsprojekte wählten den Ausgangspunkt Zwangsarbeit, um die Folgen der rüstungsindustriellen und militärischen Entwicklung für die Menschen zu zeigen. Hier nähert man sich aus der Perspektive der Opfer dem Thema Technik und Militär im Nationalsozialismus. Dazu gehören die von der Geschichtswerkstatt Rostock e. V. entwickelte Wanderausstellung „Zwangsarbeit im Ostseeraum 1939–1945“¹⁸ oder die Wanderausstellung des Fördervereins Dokumentations- und Begegnungsstätte Barth e. V. „Das Jagdflugzeug Heinkel He 162 – ein Produkt der Sklavenarbeit im Nationalsozialismus. Die Stätten seiner Konzeptionierung, Erprobung, Produktion und seines Einsatzes im Land Mecklenburg“¹⁹. Beide Projekte haben gerade wegen der Vermeidung von Schwarz-Weiß-Bildern eine positive Resonanz gefunden.

17 Schriftenreihe des Marinemuseums Dänholm, Heft 1, 1992 ff. Im Jahr 2005 erschien Heft 10 zur Offiziershochschule der Volksmarine.

18 Stunnack, Grit, Zwangsarbeit im Ostseeraum 1939-1945, hrsg. von der Geschichtswerkstatt Rostock e. V., Rostock 2006.

19 Albrecht, Martin, Flugzeuge aus Barth. Heinkels "Müller-Werk" und das Außenlager des KZ Ravensbrück, hrsg. von der Landeszentrale für politische Bildung Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin 2006.

Ausblick

Die Grundlage für einen verantwortungsvollen Umgang mit der Technik- und Wissenschaftsgeschichte der NS-Zeit ist die umfassende Erforschung der Tatsachen und Zusammenhänge. Dass dazu auch die politisch-gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für die Wissenschafts- und Technikentwicklung gehören, die ja auch nicht ohne Rückwirkungen auf die wissenschaftliche und ingenieurtechnische Arbeit geblieben sind, versteht sich eigentlich von selbst. Ein Herauslösen einzelner technischer Errungenschaften aus dem historischen Kontext und das Postulat von der „Wertfreiheit“ der Technik und Wissenschaft verbauen eine kritische Auseinandersetzung und schränken die wissenschaftlichen Erkenntnismöglichkeiten ein. Auf der anderen Seite müsste nach über 60 Jahren ein differenzierter und fairer Blick auf die historischen Akteure möglich sein. Das bedeutet nicht, die Menschen aus ihrer Verantwortung zu entlassen, sondern ihr konkretes Handeln in konkreten Situationen zu untersuchen, dabei sind ihre Handlungsspielräume, biografischen Prägungen und gesellschaftlichen Einflüsse in Betracht zu

ziehen. Heroisierung oder Tabuisierung von Personen gehen gleichermaßen fehl.

Kritische Fragen können sich nicht auf einzelne historische Zeiträume beschränken oder parteipolitischen Erwägungen folgen. Vor dem Hintergrund der DDR-Erfahrungen scheint für manche die NS-Vergangenheit eine Projektionsfläche für entlastende, verharmlosende und pauschalisierende Positionen, da sie meinen, „unbeschädigt und anständig durch zwei Diktaturen gegangen zu sein, und dabei immer wieder ihre eigene Beteiligung verdrängen (oder gegen reale und vermeintliche Verdienste aufrechnen)“.²⁰ Genau so ist die Beschränkung von kritischen Fragen allein auf Zeiten der Diktaturen extrem naiv. Ausgehend von einer Untersuchung der Vergangenheit muss es in der politisch-historischen Bildung gelingen, für gegenwärtige ethische Fragestellungen zu sensibilisieren. Unter den Bedingungen weitgreifender und unkontrollierbarer Auswirkungen von Erfindungen und technischen Innovationen sind ethische Fragen zu einer Grundvoraussetzung für unsere Zukunftssicherung geworden. Dabei geht es nicht um Technikfeindschaft, sondern um eine kritische

²⁰ Reif-Spirek, Peter, Später Abschied von einem Mythos. Jussuf Ibrahim und die Stadt Jena, in: Leo, Annette/ Reif-Spirek, Peter, Vielstimmiges Schweigen. Neue Studien zum DDR-Antifaschismus, Berlin 2001, S. 24.

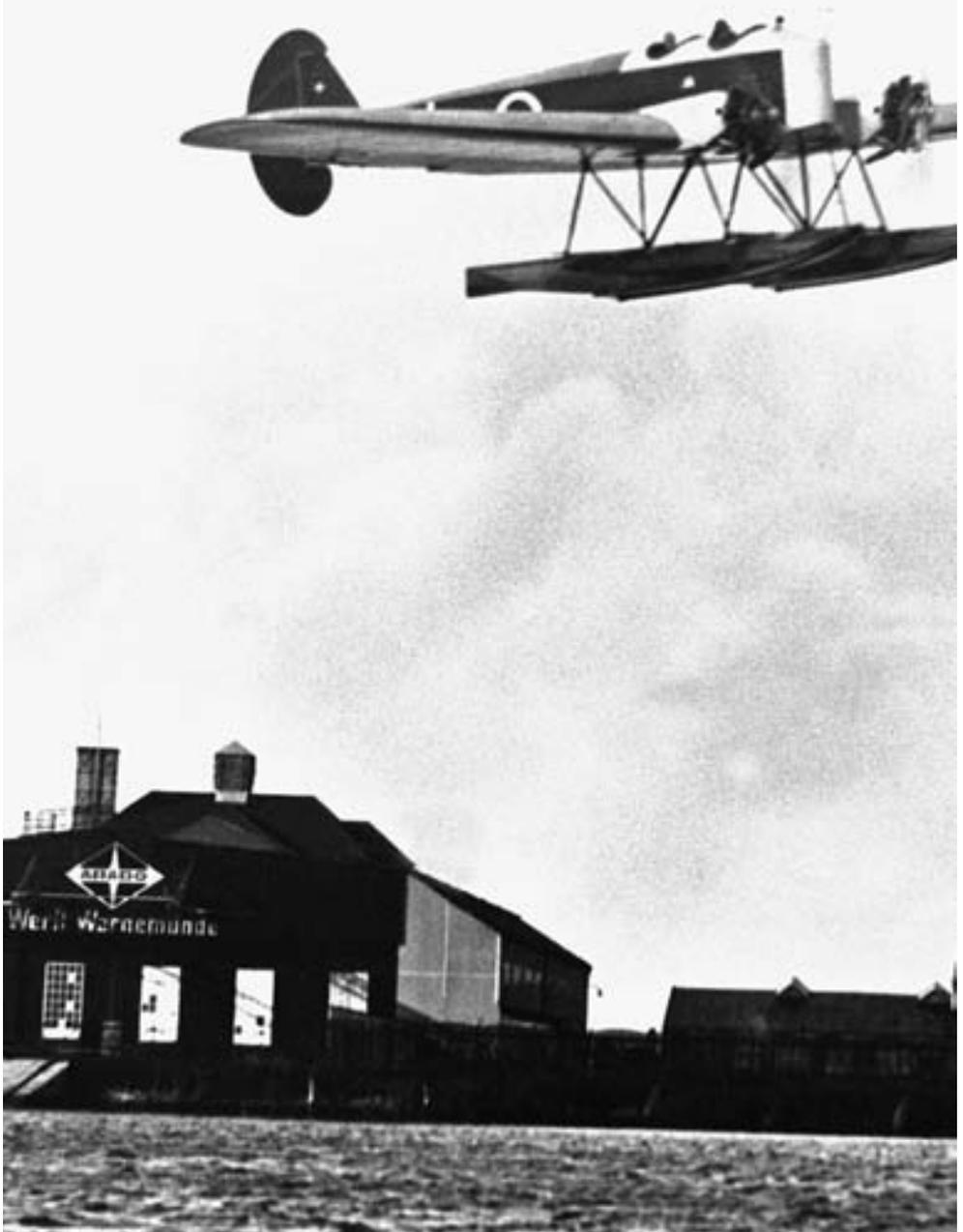
und öffentliche Debatte um die Ziele und Zwecke sowie die Folgen der Technik- und Wissenschaftsanwendungen. Demokratische Systeme bieten die Möglichkeiten für pluralistische Kontrollinstanzen und Gegengewichte, hier kann eine kritische Öffentlichkeit Einfluss nehmen. Voraussetzung ist allerdings, dass Menschen verantwortlich diese Möglichkeiten wahrnehmen und sich auch Wissenschaftler als Staatsbürger verstehen. „Werden die Wissenschaftler heute – in einer zunehmend krisengeschüttelten Welt, in der sie ihrer Berufung oft nur noch folgen können, wenn sie ihren Zahlmeistern genehm sind – sich wie die Mitläufer unter Hitler verhalten: wie lauter Heisenbergs, von Weizsäckers und von Brauns, die von der Regierung

und dem Militär profitieren und zugleich behaupten, freie Individuen zu sein, die sich von der Gesellschaft und der Politik fern halten? ... Oder werden sie sich daran beteiligen, die Sichtschranken niederzureißen, die bislang die Verteidigungsforschung vor öffentlicher Neugier, Kritik und Einflussnahme schützen?“²¹

Eine rein historische Betrachtung, würde uns der Fähigkeit zu selbstkritischer Reflexion berauben, um gegenwärtige Gefährdungen und Missbräuche zu erkennen und ihnen begegnen zu können. Darin liegt der eigentliche Wert eines ehrlichen und verantwortungsbewussten Umgangs mit der Vergangenheit.

21 Cornwell, John, *Forschen für den Führer. Deutsche Naturwissenschaftler und der Zweite Weltkrieg*, Bergisch Gladbach 2004, S. 522.

Rekonstruktion von Vergangenheit



Eines der beiden 1928 gebauten zweimotorigen Seeschulflugzeuge Arado W II kreist vor der Warnemünder Werft über dem Breitling. Quelle: Archiv Volker Koos.



Die Arado-Flugzeugwerke in Rostock-Warnemünde

Entstehung und Entwicklung des Werkes

Arado ist das älteste Rostocker Flugzeugwerk. Seine Entstehung geht auf die Zeit des Ersten Weltkrieges zurück. Damals war die am 17. Juni 1912 durch Graf Brandenstein-Zeppelin und Dipl.-Ing. Theodor Kober am Bodensee gegründete Firma Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH der größte Seeflugzeug-Lieferant der deutschen Marine. Da die Abnahme der Marineflugzeuge in Warnemünde erfolgte und der Standort der Mutterfirma relativ nahe bei Frankreich lag, errichtete man 1917 ein Zweigwerk in Warnemünde auf dem westlichen Breitlingufer. Vorausgegangen war der Abschluss eines Boden-Pachtvertrags mit der Stadt Rostock über 20.902 m² am Laakkanal am 16. Mai 1916. Das Gelände wurde von der Stadt durch Aufspülen von Baggergut erhöht und nach dem Verlegen der nötigen Versorgungs-

leitungen und der Anbindung an das Verkehrsnetz am 24. Oktober 1917 übergeben. Eine weitere Fläche von 14.348 m² für die Anlage einer geplanten Fliegerschule pachtete die Firma östlich des Seeflugzeug-Versuchskommandos (SVK). Das Vorkaufsrecht für Geländeerweiterungen wurde von der Stadt ebenfalls erworben. Ab 1917 wurden die Bauten des Werkes errichtet. Es entstanden ein zweieinhalbstöckiges Verwaltungsgebäude, eine Montagehalle mit 3.200 m² Grundfläche, eine Kantine, ein Heizhaus, eine Maschinentischlerei, Lager- und andere Nebengebäude, dazu kamen Gleis- und Straßenanschluss, Stromversorgung und ein Slip für Seeflugzeuge zur Warnow. Nach Fertigstellung der Fabrikanlagen begann 1918 die „Werft Warnemünde der Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH“ mit der Fertigung von Schwimmern und Tragflächen und montierte etwa 50

Stück des Seeaufklärers FF 49 C aus vom Bodensee angelieferten Teilen. Leiter der Werft wurde Kapitänleutnant a. D. Walter Hormel, der vorher beim Seeflugzeug-Versuchskommando der Marine Dienst getan hatte. Die technische Leitung lag in den Händen von Dipl.-Ing. Karl Grulich, dem bekannten Konstrukteur der vor dem Krieg erfolgreichen Harlan-Eindecker. Man plante, in Warnemünde den Bau von Ganzmetallflugzeugen aufzunehmen. Das Kriegsende bedeutete zunächst die Produktionseinstellung. Ende 1918 überflog man noch mehrere fertige Maschinen nach Schweden und entzog sie so dem Zugriff der Siegermächte. Am 5. Februar 1919 kaufte das Friedrichshafener Unternehmen für 80.000,- Mark das bisherige Pachtgelände. Vorher war im Rahmen der Erweiterung des SVK nach Osten aber das für eine Fliegerschule vorgesehene Gebiet von der Marine beschlagnahmt worden.

Nach Kriegsende konnte die Produktion mit der Herstellung von Fischkuttern, Motorbooten und Eisjachten wieder aufgenommen werden. Das wurde von der Reichsmarine gefördert, die Subventionen des Reiches für den Bau von Kuttern in Warnemünde und bei der Luftfahrzeug-Gesellschaft (LFG) in Stralsund veranlasste. So wollte man die modernen Werke erhalten. Im November 1920 über-

nahm dann der Stinnes-Konzern die Werft Warnemünde zum Kaufpreis von rund 3,7 Millionen Mark, davon waren 1,8 Millionen Mark für Gelände und Gebäude angesetzt. Die Gesellschaft wurde als Zweigniederlassung der „Dinos“-Automobilwerke AG, Charlottenburg, handelsrechtlich registriert. Hugo Stinnes plante damals, den Bau von Flugzeugen deutscher Konstruktion auch in ausländischen Zweigwerken aufnehmen zu lassen und schuf ein entsprechendes Firmengeflecht. Es scheint so, als hätte er dabei auch Interessen der deutschen Militärführung vertreten, die im Geheimen gegen das Verbot des Kriegsflugzeugbaus in Deutschland durch den Versailler Vertrag arbeitete. Indiz für diese verdeckte Verquickung ist beispielsweise die durch den „Stinnes-Direktor“ Walter Hormel erfolgte Bestellung des Baus von zehn Seeaufklärern HE 1 bei den neugegründeten Ernst Heinkel Flugzeugwerken. Im Rahmen dieser strategischen Planungen erfolgte 1924 auch die Gründung der Ikarus GmbH in Novisad bei Belgrad durch Erich Serno im Auftrag von Stinnes. Dieses Werk wurde erst 1928 verkauft. Ebenfalls 1924 entstand unter Serno als Geschäftsführer die Aquila Verkehrs GmbH in Berlin zum „Bau und Vertrieb von Flugzeugen“. An dieser wurde 1925 auch Ernst Heinkel beteiligt und erhielt

dadurch finanzielle Unterstützung für die Entwicklung der HD 17, HD 21 und HD 32. Diese Typen für die erste geheime Ausrüstung der Reichswehr und Ausbildung von künftigen Militärpiloten im Rahmen der „Sportflug GmbH“ waren auch zum Nachbau in der Warnemünder Werft bestimmt. Hugo Stinnes' Tod am 10. April 1924 führte zur Aufteilung seines Konzerns und Änderung der Luftfahrtpläne. Teile des Unternehmens wurden veräußert. Die bis zum 25. Februar 1925 der AG Hugo Stinnes in Hamburg unterstellte Werft Warnemünde der Dinos-Automobilwerke AG wurde von der am 7. April 1925 durch Walter Hormel und Kaufmann Dr. Werner Hansel neu gegründeten Firma „Arado“-Handelsgesellschaft mbH mit Sitz in Hamburg als Zweigniederlassung übernommen. Mehrheitsgesellschafter war Hormel mit 90 Prozent des Gesellschaftskapitals von 50.000 Mark. Am 18. Juni erfolgte die Handelsregistereintragung der Arado Handelsgesellschaft, die am 10. August 1925 als Eigentümer der Warnemünder Anlagen in das Grundbuch aufgenommen wurde. Geschäftsführer waren Walter Hormel und Oberstleutnant a. D. Felix Wagenführ. Ende 1925 schied Walter Hormel jedoch bei Arado aus und seine Anteile übernahm Heinrich Friedrich August Lübbecke. Dies geschah wahrscheinlich zum

30. September, ist aber bisher unbelegt, auch die Hintergründe bleiben im Dunkeln. Lübbecke blieb als Mehrheitsgesellschafter bei Arado völlig im Hintergrund, übte keinerlei Einfluss auf die Konstruktion der Arado-Flugzeuge aus und trat auch geschäftlich nicht auffallend in Erscheinung. Bei den Beschäftigten der Firma blieb er weitgehend unbekannt. Arado wurde in geschäftlicher Hinsicht vom Minderheitsgesellschafter und Geschäftsführer Wagenführ und dem am 4. September als Prokurist eingetretenen Erich Serno repräsentiert, der von der Aquila Verkehrs GmbH kam. Die Vermutung liegt nahe, dass es sich beim Kauf der Arado Handelsgesellschaft mbH um eines der Strohmanngeschäfte im Auftrag der verdeckt agierenden Reichswehr handelte. Bevor am 22. Dezember 1925 die neuen Gesellschafter Lübbecke und Wagenführ das Stammkapital auf 150.000 Mark verdreifachten, wovon Lübbecke 135.000 Mark hielt, wurde beispielsweise am 3. November eine Hypothek von 50.000 Mark auf das Grundstück der Werft Warnemünde eingetragen. Diese gehörte einer ominösen „Hamburger Hof“ AG. 1927 umfasste die Arado-Werft auf dem Westufer des Breitling eine Fläche von 42.281 m², von denen etwa 15.000 m² bebaut waren. Neben den Werkstatt- und Verwal-

tungsgebäuden gab es eine Holztrocknungsanlage, eine Sägerei und eine Werksfeuerwehr. In der Folge zeigte sich, dass die von Arado gebauten Flugzeuge fast vollständig aus dem Subventionstopf des Reichsverkehrsministeriums bezahlt wurden. Ein nennenswerter Erfolg auf dem freien Markt konnte bis auf zwei ins Ausland verkaufte Maschinen nicht erzielt werden. Carl von Ossietzky legte 1929 in seinem „Weltbühne“-Artikel „Windiges aus der deutschen Luftfahrt“ mit der Frage „Wo sind die Abnehmer für Albatros und Arado?“ seinen Finger in die offene Wunde. Die Umstände der Finanzierung und damit letztendlich der Eigentumsverhältnisse bei Arado sprechen gegen den Versuch, daraus ein gesundes Privatunternehmen, das später vom NS-Regime „zwangsverstaatlicht“ wurde, zu machen. Wie anders als aus der totalen wirtschaftlichen Abhängigkeit vom Reichsverkehrsministerium ist sonst die am 4. Januar 1932 erfolgte Übernahme der Leitung des Arado-Konstruktionsbüros durch Dipl.-Ing. Walter Blume zu erklären. Dies geschah auf Anregung des Reichsverkehrsministeriums im Rahmen der durch die nötigen Einsparungen eingeleiteten Konzentrationen in der deutschen Luftfahrtindustrie. Da das Reichsverkehrsministerium de facto bereits Besitzer der Arado-Werft war,

bedurfte es offenkundig keines größeren „Zwangs“, um diese Änderung herbeizuführen. Bereits vor der mit der Machtübernahme der NSDAP am 30. Januar 1933 im großen Maßstab einsetzenden Aufrüstung und der am 25. April 1936 mit dem Verkauf seiner nominal 135.000 Mark betragenden Anteile an der Firma durch Heinrich Lübke an die Luftfahrtkontor GmbH erfolgten endgültigen Verstaatlichung des Unternehmens lassen eine Reihe von Veränderungen in der Firmenleitung und Struktur erkennen, dass Arado de facto nicht mehr im Besitz von Lübke stand. Da das Werk finanziell völlig von den geheimen Rüstungsaufträgen des Reichsverkehrsministeriums abhängig war, sicherte sich dieses seine An- und Abschlagszahlungen für Bauaufträge durch Grundschulden auf das Warnemünder Werft-Grundstück.

Zusammen mit dem vom Reichsverkehrsministerium als Chefkonstrukteur eingesetzten Walter Blume kamen sieben seiner bisherigen Mitarbeiter von Albatros. Von diesen bekamen der Aerodynamiker Josef Blaß, Entwurfsleiter Franz Meyer, die Spezialisten für Fahrwerk Hoffmann, für Tragflächen- und Steuerungsorgane Walter Föhring und für Rumpf, Triebwerk und Leitwerk Walter Reinhardt die Leitung der entsprechenden Abteilungen bei Arado. Dipl.-

Ing. Walter Blume wurde nach 1933 auch Technischer Direktor des am 4. März 1933 in Arado-Flugzeugwerke GmbH umbenannten Betriebes. Der bisherige Verwaltungschef Sieke, der Oberingenieur Paul F. Looks, der Organisationsleiter Otto Affeldt und der Betriebsingenieur Fridolin Keidel schieden aus. Der neue Betriebsdirektor Max Cämmerer war für die Umstellung auf den Serienbau zuständig. Alle nicht zum Flugzeugbau gehörenden Fertigungszweige wurden eingestellt und man errichtete als ersten Neubau eine Fabrikationshalle von 2.250 m² Grundfläche, in der der Teilebau, die Materialprüfung und ein Teil des Lagers Platz fanden. Der Betrieb expandierte weiterhin stark und erhielt ab 1934 auch einen eigenen Flugplatz mit zwei je 1.200 m² großen Flugzeughallen. Weitere Neubauten waren drei Montagehallen mit insgesamt 6.185 m² Fläche, ein Kesselhaus mit Transformatorenstation und ein Anbau von 900 m² Fläche am bisherigen Lager. Die alte Montagehalle von 1917 nahm die Teilefertigung und Büroräume im zweiten Stock auf. Anfang 1936 übernahm Arado das Gelände der Chemischen & Teerprodukten-

fabrik Warnemünde GmbH, die von 1924 bis 1929 auf dem früher von der Gothaer Waggonfabrik gepachteten Grundstück auf der südlichen Seite des Laakkanals entstanden war. Bis zum Januar 1940 vergrößerte sich der Grundbesitz des Warnemünder Werkes auf insgesamt 243.194 m². Ab 1934 entwickelte sich Arado durch Zweigbetriebe in Brandenburg und weiteren Orten zum Rüstungsgroßkonzern.

Am 20. Juni 1938 wurden eine Flieger-Technische Vorschule zur Ausbildung von Militärschülern und neu errichtete Ausbildungswerkstätten der Arado-Werke in Groß-Klein bei Warnemünde eröffnet. Darin erhielten etwa 200 Lehrlinge eine Ausbildung als Metallflugzeugbauer in Vorbereitung auf den technischen Dienst in der Luftwaffe.¹

In Warnemünde bei Arado gebaute Flugzeuge

Nach Wiederaufnahme des Flugzeugbaus 1925 entstanden in der Warnemünder Werft der „Arado“-Handels-GmbH zunächst 15 Exemplare des Heinkel Schulflugzeugs HD 21 und anschließend

¹ Weiterführende Literatur zur Arado-Geschichte: Koos, Volker, Luftfahrt zwischen Ostsee und Breitling, Berlin 1990; Kranzhoff, Jörg Armin, Arado – Geschichte eines Flugzeugwerks, Oberhaching 1995; Ders., Die Arado Flugzeuge – Vom Doppeldecker zum Strahlflugzeug, Bonn 2001; Chronik der Arado Flugzeugwerke GmbH, Werksmanuskript, ca. Dezember 1936.

vier HD 32 im Lizenzbau. Ab Frühjahr 1926 produzierte man auch erste eigene Konstruktionen. Dazu waren Walter Rethel als Chefkonstrukteur und einige weitere deutsche Ingenieure und Facharbeiter von den Fokker-Werken aus Holland angeworben worden. Rethel war im Weltkrieg Konstrukteur bei der Luft-Verkehrsgesellschaft mbH (LVG) in Berlin und den Kondor-Flugzeugwerken in Gelsenkirchen, bevor er 1920 in die Niederlande ging.

Allerdings blieben die Arado-Muster meist Einzelstücke und nur ab und an konnten kleine Serien von Schulflugzeugen gebaut werden. Bau und Reparatur von Kleinschiffen und auch die Fertigung von Möbeln u. ä. liefen nebenbei weiter. Es entstanden bei Arado neben Schul- und Übungsflugzeugen auch Versuchsmuster von Jagddoppeldeckern für die getarnte Reichswehr-Fliegerrüstung sowie Sport- und Verkehrsmaschinen. Die Belegschaft des Werkes blieb gering und überstieg selten 100 Personen. Das Verkehrsflugzeug Arado V 1 führte 1929 einige beachtete Langstrecken-Postversuchsflüge aus, bevor es bei einer Schlechtwetterlandung zu Bruch ging.

Insgesamt entstanden bei Arado in Warnemünde bis Anfang 1933 nur rund 80 bis 90 Flugzeuge, meist in der Stückzahl von ein bis drei Maschinen eines Typs. Die 15

in Lizenz gefertigten Schulflugzeuge Heinkel HD 21 bildeten die größte Serie, gefolgt von 14 bzw. 10 Stück der Eigenkonstruktionen SC I und SC II. Die bei Arado gewählten Werksbezeichnungen der Flugzeuge lassen deren geplanten Einsatzzweck erkennen, da man das System aus dem Weltkrieg weiter verwendete. So stand S für Schulflugzeug, gefolgt von einer römischen Ziffer, die angab, um den wievielten Entwurf dieser Kategorie von Arado es sich handelte. C und D standen dementsprechend für Aufklärungs- bzw. Jagddoppeldecker. Das erste Arado-Flugzeug S I war ein reines Schulflugzeug, ebenso wie die in einem Exemplar für die Türkei gebaute S III. Die im Auftrag des Reichsverkehrsministeriums entwickelten „Schulflugzeuge“ SC I und SC II konnten im Bedarfsfall auch als Behelfsaufklärer mit entsprechend stärkeren Motoren verwendet werden. Ebenso zeigt die Bezeichnung der damals „einsitzigen Post- oder Versuchsflugzeuge“ genannten Muster SD I bis SD III eindeutig deren Aufgabe als Jagdflugzeuge.

1933 begann in Warnemünde der Reihenbau der ersten für die Ausrüstung und Ausbildung der Luftwaffe vorgesehenen Typen. Diese, die Jagd- und Übungsflugzeuge Ar 64, Ar 65 und das Schulflugzeug Ar 66, waren vor 1933 entwickelt worden und wurden nun auch zur



Eines der beiden 1928 gebauten zweimotorigen Seeschulflugzeuge Arado W II kreist vor der Warnemünder Werft über dem Breitling.
Quelle: Archiv Volker Koos.

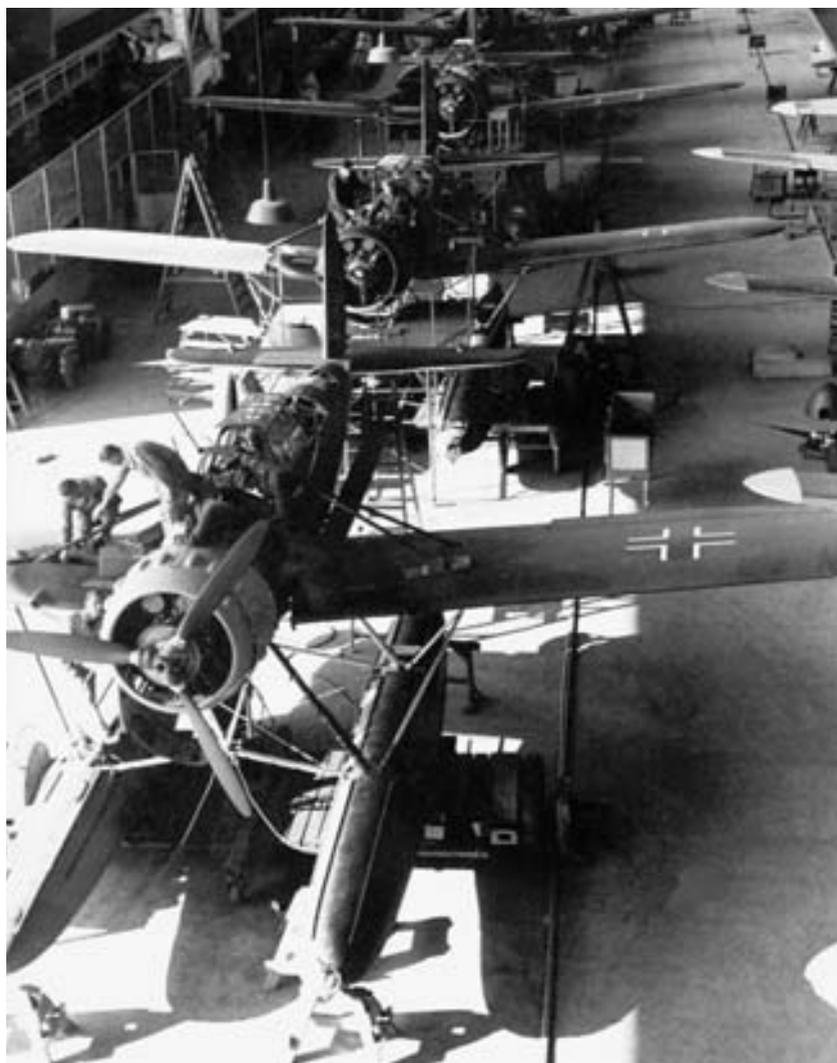
Lizenzfertigung an andere Firmen übergeben. Die Ar 64 wurde beispielsweise in 18 Exemplaren bei Arado in Warnemünde und in 12 Exemplaren bei Focke-Wulf in Bremen produziert. Vom Jagd-Doppeldecker Ar 65 entstanden 134 in Warnemünde und 24 bzw. 36 bei den Lizenzfirmen Erla und Ago. Bereits im März 1935 konnte eine Ar 66 als 520. in Warnemünde gebautes Arado-Flugzeug ausgeliefert werden. Im Folgemonat flog die erste im neuen Werk Brandenburg gebaute Ar 66. Die Steigerung der Fertigungszahlen durch die 1933 einsetzende Ausrüstung war enorm. Während im ganzen Jahr 1932 nur 10 Flugzeu-

ge das Warnemünder Werk verließen, waren es 1933 bereits 69, gefolgt von 353 im Jahr 1934. Bis zum Umzug des Konstruktionsbüros und des Musterbaus nach Brandenburg (Ende 1935) sowie der Überwindung der dadurch hervorgerufenen Verzögerungen wurden die Prototypen der Neukonstruktionen bis zur Ar 81 in Warnemünde gebaut. Dann folgte in Warnemünde ab Mitte der dreißiger Jahre nur noch der Reihenaufbau von Militärflugzeugen mit dem Schwerpunkt See- und Jagdflugzeuge. Zuerst entstanden insgesamt 122 He 59. Damit baute Arado in Warnemünde fast dreimal soviel Maschinen dieses

Musters in Serie wie das benachbarte Heinkelwerk. Ähnlich war es beim Seeaufklärer Heinkel He 60, von dem bei Arado insgesamt 238 Exemplare entstanden. Danach nahm man den Großserienbau von Jagdflugzeugen der Typen Messerschmitt 109 und später Focke-Wulf 190 auf. Dazu kamen als Eigenkonstruktionen noch die Seeaufklärer Arado 95 (mindestens 27 Stück in Warnemünde gebaut) und Ar 196. Die Fertigung des Bord- und Küstenaufklärers Ar 196 lief nach dem Prototypenbau in Brandenburg zuerst ausschließlich in Warnemünde. Im April 1939 setzte hier die Fertigung ein. Laut Angaben des United States Strategic Bombing Survey (USSBS) sind in Warnemünde von September 1939 bis März 1944 insgesamt 434 Ar 196 gebaut worden. Dazu kommen 23 Ar 196 A-3 aus französischer Fertigung bei SNCASO und 69 bei Fokker in den Niederlanden gebaute Ar 196 A-5.

Wegen der nur lückenhaft erhaltenen Monatsmeldungen der abgenommenen Flugzeuge ist die Zahl der im Arado-Nordkonzern in Lizenz gebauten Jagdflugzeuge nicht ganz exakt nachweisbar. Da oft nur die immer wieder geänderten Lieferpläne vorliegen, ist es meist schwierig, eine begründete Fertigungszahl zu nennen. In der Literatur sind solche Planzahlen

oft unkommentiert übernommen, oder sogar verwechselt und mit Schätzungen ergänzt worden, so dass hier Skepsis geboten ist. Die Fertigung von Jagdflugzeugen begann mit 144 Messerschmitt Bf 109 D ab Dezember 1938. Anfang 1939 setzte der Serienbau des Baumusters Bf 109 E ein, der im März 1941 endete. Die Gesamtzahl der in Warnemünde gebauten Bf 109 E betrug 613 Stück. Von Januar bis Oktober 1941 sind dann noch 358 Stück des Typs Bf 109 F-2 in Warnemünde montiert worden, was eine Gesamtzahl von 1.115 Stück in Warnemünde gebauten Messerschmittjägern ergibt. Im August 1941 begann bei Arado der Bau des neuen Musters Focke-Wulf Fw 190. Die Berichte des USSBS, die bei Kriegsende auf der Basis der erbeuteten deutschen Unterlagen erstellt wurden, nennen folgende Bauzahlen für Warnemünde. 1941 sind insgesamt 52 Fw 190, im Jahr 1942 weitere 580, im Folgejahr 702 und 1944 sogar 2.610 Fw 190 ausgeliefert worden. Die Gesamtzahl von 3.944 Stück dürfte bis zum Kriegsende noch auf rund 4.500 gestiegen sein. Die letzten, nicht mehr verwirklichten Planungen sahen dann ab Spätsommer 1945 den Bau der vierstrahligen Ar 234 C in Warnemünde vor. Die Gesamtzahl der in Warnemünde von 1925 bis 1945 bei Arado gebauten Flugzeuge



Der Reihenbau des Seeaufklärungs- und Bordflugzeugs Ar 196 lief während des Krieges im Warnemünder Arado-Werk parallel zur Fertigung der Jagdflugzeuge Messerschmitt Bf 109 und Focke-Wulf Fw 190. Hier sieht man links die Taktstraße mit den Ar 196, während am rechten Bildrand noch die Flächenrandbögen der daneben gebauten Bf 109 erkennbar sind. Quelle: Volker Koos.

betrug somit rund 7.200.² Zulieferungen von Teilen für Warnemünde erfolgten aus Anklam, Tutow, Malchin und Greifswald. Ende September 1943 arbeiteten in diesen Betrieben des „Arado-Nordkonzerns“: in Warnemünde 3.540, in Anklam 1.723, in Tutow 242, in Malchin 723 und in Greifswald 292 Personen, insgesamt also eine Belegschaft von 6.520 Personen.

Zweigwerke und Auslagerungsbetriebe der Arado-Nordgruppe

Ab 1936 entstand im pommerischen Anklam ein Zweigbetrieb des Warnemünder Arado-Werks. Anfangs wurden dafür die leerstehenden Anlagen der ehemaligen Münsterschen Eisengießerei benutzt. Dazu kamen weitere neue Gebäude und Anlagen, darunter die Hauptmontagehalle L. Am 1. April 1937 erfolgte die offizielle Betriebsaufnahme. Das Werksgebäude lag nördlich des Bahnhofs in Richtung Peene. 1940 umfasste es eine Grundfläche von 223.135 m². Anklam fertigte Baugruppen, wie Tragflächen, Leitwerke u. a., die

dann nach Warnemünde und später in dessen Außenstandorte zur Endmontage geliefert wurden.³ Als Reaktion auf die alliierten Luftangriffe zergliederte man während des Krieges die Fertigung aller Werke und errichtete weitere Außenstandorte und Materiallager. Den ersten Bombenangriff gegen die Arado-Werke in Warnemünde flog das britische Bomber Command in der Nacht vom 8. zum 9. Mai 1942. Der verursachte Produktionsausfall lag nur bei etwa zwei Tagen, während die benachbarte Kröger-Werft stärker betroffen war. Wirksamer war der überraschende Tagesangriff der 8. US Air Force am 29. Juli 1943, der einen Produktionsausfall von 20 % verursachte. Zahlreiche Gebäude waren beschädigt und schwer getroffen. Am 9. Oktober 1943 griffen die Amerikaner auch das Arado-Werk in Anklam an, wobei neben 40 % des Werkes auch rund die Hälfte der Wohn- und Geschäftshäuser der Stadt vernichtet wurden. Weitere Produktionsstandorte der Arado-Nordgruppe wurden in Malchin, Greifswald und auf dem Fliegerhorst Tutow, in Sanitz, Kopenhagen und Bad

² Die Fertigungszahlen sind nach einer Vielzahl von damaligen Unterlagen zusammengestellt. Dazu zählen erhaltene Monatsmeldungen des C-Amtes des Reichsluftfahrtministeriums, die Unterlagen des U. S. Strategic Bombing Surveys, Beschaffungsmeldungen des Generalquartiermeisters der Luftwaffe, Lieferpläne und Flugzeug-Beschaffungspläne des RLM. Diese sind meist im Bestand T-177 (RLM) des National Archives in Washington, D.C., zu finden bzw. im Bestand des Bundesarchivs, Militärarchiv, in Freiburg aufbewahrt.

³ Wittig, Peer, Das Aradowerk in Anklam, in: Anklamer Heimatkalender 2001.

Doberan eingerichtet. In Warnemünde arbeitete man im Kurhaus an der Funkausrüstung der Fw 190 und als Zulieferbetriebe wirkten auch die Firma Bachmann in Ribnitz (Schwimmer und Motorhauben Ar 196) und die Rostocker Neptun-Werft (Rümpfe Ar 196).

Demontage nach 1945

Schon 1945 begannen die Demontagen in der Sowjetischen Besatzungszone Deutschlands. Aus dem Warnemünder Arado-Werk gingen 1.662 Werkzeugmaschinen, Pressen und weitere Maschinen an das Moskauer Flugzeugwerk Nr. 23. Im Spätsommer 1945 gab die sowjetische Armee eine der Warnemünder Hallen frei, in der sich die Stadtwerke einrichteten, die im November bereits 34 Personen beschäftigten. Man stellte landwirtschaftliche Geräte und Maschinen, Bratpfannen und andere dringend benötigte Dinge des täglichen Bedarfs her. Doch bereits im Frühjahr 1946 ließ die sowjetische Militäradministration trotz Protestes der Stadtverwaltung auch diese Halle sprengen und beendete so die friedliche Weiternutzung. Ab Juni 1946 entstand auf dem geräumten Arado-Gelände die Bootswerft Warnemünde, woraus sich der spätere VEB Warnow-Werft entwickelte. Die Werft baute anfangs Kutter

und dann Schiffe als Reparationsleistung für die Sowjetunion. Heute ist sie Teil des norwegischen Aker-Konzerns und wurde nach der deutschen Wiedervereinigung zu einer der modernsten Schiffswerften Europas ausgebaut. Die in Anklam verbliebenen Werksanlagen wurden 1946 demontiert.

Anhang

Beschäftigtenzahlen des Werkes Warnemünde im Vergleich zum Arado-Gesamtkonzern⁴

Datierung der Angabe	Warnemünde	Arado gesamt	Anteil Warnemündes am Gesamtkonzern in Prozent
Mai 1926	rund 70	rund 70	100
1927	rund 150	rund 150	100
1932	287	287	100
31.12.1933	753	753	100
31.12.1934	2.485	2.485	100
31.12.1936	2.306	8.875	26
31.12.1937	2.134	10.248	21
31.03.1939	2.936	14.777	20
31.12.1940	3.925	23.144	17
31.03.1941	4.130	23.662	17,5
30.09.1943	3.540	25.690	13,8

⁴ Die Beschäftigtenzahlen entstammen teilweise der o. g. Literatur oder sind den Jahresberichten der Geschäftsführung entnommen. Diese finden sich z. T. in Mikrofilmen des NASM, Washington, z. B. im Film 2972 des Bestandes „German and Japanese Air Technical Documents“. Generell sind die Daten meist aus mehreren Quellen zusammengestellt, wobei nur Originalquellen bzw. in der Literatur zitierte Originalquellen benutzt wurden.

Anzahl der bei Arado in Warnemünde gebauten Flugzeuge*

Stück	Typ
64	versch. Ar-Konstruktionen, HD 21, HD 32 und HD 38 bis 1932
18	Ar 64
134	Ar 65
566	Ar 66
1	Ar 67
2*	Ar 68
7	Ar 69
3*	Ar 76
2	Ar 77
3*	Ar 81
238	He 60
122	He 59
27+	Ar 95
434+	Ar 196
1.115	Bf 109 D, E, F
~4.500	Fw 190

* Mit „*“ versehene Zahlen sind Versuchsmuster, die höchstwahrscheinlich noch in Warnemünde entstanden. Die mit „+“ versehene Angaben sind Mindestwerte. Die Trennung der in Warnemünde und Brandenburg gebauten Ar 66 ist schwierig, da anfangs gemeinsame Werknummernblöcke benutzt wurden. Der angegebene Wert ist nach Kombination verschiedener Originalunterlagen der wahrscheinlichste.



Jo Sollich

Der Architekt Herbert Rimpl – seine Industrie- und Wohnbauten für die Heinkel-Flugzeugwerke

Über die Entwicklung der Deutschen Luftfahrtindustrie, insbesondere an den Standorten der Ostseeküste, zwischen 1919 und 1945 sind in den vergangenen Jahren einige Veröffentlichungen erschienen, die insbesondere die politischen Verhältnisse im Zusammenhang mit den Bauverböten durch den Versailler Vertrag und die Auswirkungen der sukzessiven Lockerungen der Bauverböte ab 1922 darstellen.¹

Auch die wirtschaftliche Entwicklung der Ernst Heinkel Flugzeugwerke sowie Darstellungen über deren technische Errungenschaften sind Gegenstand vieler Publikationen. Die baulichen Auswirkungen der ab 1934 stark expandierenden Ernst Heinkel Flugzeugwerke auf die Gemeinden der

Standorte der Werke, die neben den Werkhallen weitreichende Veränderungen in den Stadtbildern der jeweiligen Städte mit sich brachten, sind bisher wenig betrachtet worden.

Ernst Heinkel, ein Konstrukteur und Flieger der ersten Stunde aus dem süddeutschen Raum, war 1911 nach Berlin-Johannistal gezogen, um bei einer der dort ansässigen Flugzeugbaufirmen LVG (Luftverkehrsgesellschaft) als Konstrukteur zu arbeiten, nachdem ein schwerer Absturz mit einer selbstgebauten Maschine Eigenentwicklungen vorerst unmöglich gemacht hatte. 1913 wurde er durch die Firma Albatros dann als Konstrukteur abgeworben. Der österreichische Unternehmer Ignaz Etrich warb Ernst Heinkel

¹ Z. B.: Lutz Budraß, *Flugzeugindustrie und Luftrüstung in Deutschland 1918–1945*, Düsseldorf 1998.

im Sommer 1914, um mit ihm ein neues Flugzeugwerk, die „Brandenburgische Flugzeugwerke GmbH“ in Brandenburg an der Havel aufzubauen. Dort war Heinkel bis zum Ende des Ersten Weltkriegs 1918 beschäftigt. Nach Auflösung des Werkes im Zuge des Bauverbotes von Luftfahrtgeräten durch den Versailler Vertrag zog Heinkel vorerst wieder nach Süddeutschland. Der Besuch eines Freundes im Jahr 1921 führte jedoch zu erneuten, dennoch verbotenen Flugzeugbautätigkeiten. In Travemünde konstruierte Heinkel dann für die Amerikaner und Japaner militärisch nutzbare U-Boot-Jagdflugzeuge. Insbesondere Schweden engagierte die deutschen Flugzeugbauer um Ernst Heinkel und kaufte die ersten selbst konstruierten Maschinen des Typs S 1 und S 2. Mit Lockerung der restriktiven Maßnahmen aus dem Versailler Vertrag Mitte 1922 entschloss sich Heinkel zur Gründung eines eigenen Flugzeugwerkes in einer ehemaligen Halle des Seeflugzeug-Versuchskommandos in Rostock-Warnemünde und nahm im Dezember 1922 die Produktion seines ersten Flugzeuges HE 3 auf. Zwischen 1923 und 1925 baute Heinkel vielzählige Flugzeugtypen, teilweise für Japan, Amerika und getarnt, für die deutsche Reichswehr. Bereits im Jahr 1928 betrug die Zahl der Neuentwicklungen bei

Heinkel zehn Flugzeugtypen, außerdem Katapulte und Schleuderflugzeuge, die im Auftrag des deutschen Reichswehrministeriums hergestellt wurden. Neben militärischen Entwicklungen kamen ab 1928 Aufträge des Reichsverkehrsministeriums zur Entwicklung von Postflugzeugen hinzu. 1932 nahm Ernst Brandenburg, Ministerialdirigent im Reichsverkehrsministerium, Kontakt zu Heinkel auf, um ihn mit dem Bau eines Schnellflugzeuges für die Lufthansa zu beauftragen. Im Rahmen dieses Auftrags lernte Ernst Heinkel dann auch den damaligen Lufthansa-Direktor Erhard Milch kennen. Milch unterstützte bereits zu dieser Zeit Adolf Hitler durch günstige Konditionen für die Nutzung von Flugzeugen der Lufthansa und durch die ständige Bereitstellung des Piloten Hans Bauer, der bis 1945 Hitlers persönlicher Pilot sein sollte. Nach Kündigung von angemieteten Hallen durch das zuständige Reichskommissariat 1931 verlagerte Heinkel die Produktion auf die Standorte in der Bleicherstrasse und später in der Werftstrasse. In diesem Zusammenhang wurde auch die „Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke GmbH“, bzw. deren Holding „Rowa GmbH“ gegründet. Bei einem Besuch des Chefs des bis dahin noch geheimen Luftwaffen-Verwaltungsamtes Albert Kesselring (später Generalfeldmar-

schall) bei Ernst Heinkel im Jahr 1933 wurde Heinkel vorgeschlagen, ein neues Werk bei Rostock für ca. 3.000 Arbeiter zu errichten. Entsprechend der direkt nach der Machtübernahme geltenden Maxime, möglichst wenig direkte Eingriffsmechanismen in die industriellen Initiativen zu installieren, wurden Heinkel von Kesselring hohe Abnahmepreise für die Flugzeuge zugesichert. Die finanzielle Verantwortung lag somit bei der Industrie. Auf der Suche nach einem geeigneten Firmengelände stieß Ernst Heinkel auf ein Gelände neben dem Flugplatz in Warnemünde, wo sich bereits die Arado-Flugzeugwerke befanden. Dieser Vorschlag wurde jedoch von Hermann von Pfistermeister² aus Berlin abgelehnt, da zwei dicht nebeneinander liegende Werke luftkrieggefährdet seien. Bei der weiteren Suche kam in Rostock nur noch ein Gelände an der Warnow in Betracht. Als Heinkel dann in der Landeshauptstadt von Mecklenburg-Schwerin verfahrensgemäß die Bauerlaubnis beantragte, erschien daraufhin der Gauleiter Friedrich Hildebrandt mit dem Baugesuch bei ihm. Hildebrandt teilte Heinkels Meinung über die

logistisch recht unglückliche Lage des gewählten Geländes an der Warnow und schlug ein 300 ha großes Gelände der Staatsdomäne in Rostock-Marienehe an der Warnow vor.

Im Januar 1934, ein Jahr nach der Machtübernahme durch die NSDAP, wurde über eine Anzeige ein Bewerbungsverfahren zum Neubau eines Flugzeugwerkes für die Ernst Heinkel GmbH in Rostock eingeleitet. Unter den zahlreichen Bewerbern befanden sich unter anderen der Architekt Castiglioni Grünfeld, der Architekt der Kölner Fordwerke Sneu und der damals unbekannte Herbert Rimpl.³ Rimpl konnte den Wettbewerb für sich entscheiden. Damit begann die selbständige Arbeit eines erst 32-jährigen Architekten und wohl eine der erfolgreichsten Architektenkarrieren im nationalsozialistischen Deutschland.

Rimpl, 1902 in Mallmitz, Kreis Sprottau – „preußisch Schlesien“ – (heute Malomize/Polen), geboren, hatte sein Architekturstudium bei Prof. Theodor Fischer an der TH München absolviert und anschließend bei der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft gearbei-

² Baron, Ritter Hermann von Pfistermeister, ehemaliger bayerischer Generalstabsoffizier und Major, war Direktor bei Ernst Heinkel und vertrat die Ernst Heinkel Flugzeugwerke in der ständigen Vertretung in Berlin, die Heinkel zur Lobbyarbeit ab ca. 1932 eingerichtet hatte. Pfistermeister pflegte die Kontakte zu staatlichen Institutionen und zu Vertretern konkurrierender Unternehmen.

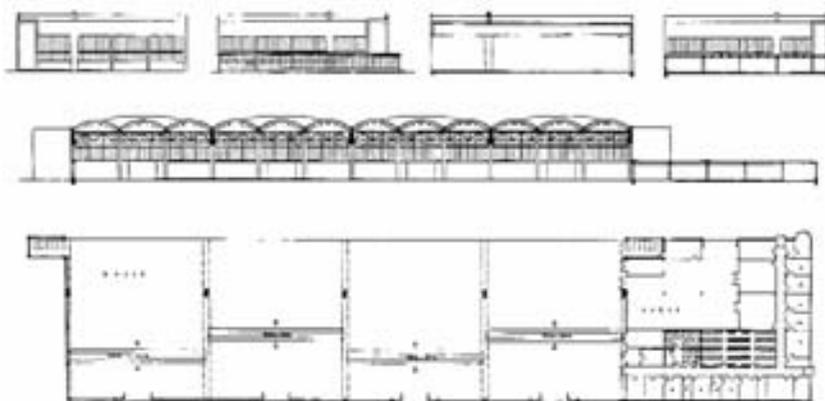
³ Ernst Heinkel, Ein stürmisches Leben, Stuttgart 1958, S. 246.

tet. Trotz des auch für Architekten überaus angespannten Arbeitsmarktes gelang es Herbert Rimpl, bei der Oberpostbaudirektion in Augsburg zwischen 1927 und 1929 eine Anstellung zu finden. Die Leitung der Oberpostbaudirektion unterstand Prof. Robert Vorhoefer, dessen aufgeschlossene und fordernde Haltung einer modernen Architekturauffassung gegenüber bekannt war und später als ‚Postbauschule‘ bezeichnet wurde.

In direktem Anschluss hatte Rimpl eine Anstellung als Leiter des Zweigbüros des bekannten Architekten Dominikus Böhm zur Leitung des Büros in Hindenburg (Schlesien, heute Zabrze/Polen)

erhalten. Diese Anstellung kam wohl auf Grund persönlicher Beziehungen Prof. Theodor Fischers zustande, wie schon bereits bei der Anstellung unter Prof. Vorhoefer. Zwischen 1929 und 1931 konnte Rimpl leitend Neubauten größeren Umfangs in Hindenburg für Dominikus Böhm errichten. Unter der Knappheit der finanziellen Mittel waren bei diesem Projekt auch äußerst schwierige Verhandlungen mit dem Stadtbüro zu führen, welches auf der Auftraggeberseite stand. Für Herbert Rimpl eine Möglichkeit, sich Fähigkeiten in Verhandlungen mit Behörden anzueignen. Durch Zuspitzung der wirtschaftlichen Krise im Jahr 1931 wurde das Arbeits-

Heinkelwerke Rostock, Werk I.



Ansichten, Schnitte und Grundriß der Montagehalle I im Maßstab 1:1000.

Ansichten, Schnitte und Grundrisse der Montagehalle I im Heinkelwerk, Rostock-Marienehe. Quelle: Baumeister 1953, Heft 3, S. 174.

verhältnis dann beendet, da die Baumaßnahmen gestoppt worden waren. Rimpl nutzte die Zeit, in der die Chancen auf Anstellungen als aussichtslos gelten mussten, um an seiner Dissertation zu arbeiten und war nebenbei als Kustos am Kunstverein Augsburg beschäftigt. Dort hielt er Vorträge über Stadtbaugeschichte und organisierte Ausstellungen. Wie es dann zum Jahreswechsel 1933/34 zur Wettbewerbsteilnahme Rimpls zur Planung für die Heinkel-Werke-Rostock kam, ist ungewiss. Vielleicht gab es eine Empfehlung des ehemaligen Stadtbaurates aus Hindenburg, Dipl. Ing. Wolf, der Rimpls Fähigkeiten schätzen gelernt hatte.

Nach der Wettbewerbsentscheidung zog Rimpl direkt von Augsburg nach Rostock und nahm seine Tätigkeit auf. Heinkel schuf dazu innerhalb des Werkes eine Bauabteilung, deren Leitung Rimpl übertragen wurde. Die Erstbesichtigung des neuen Geländes erfolgte sogleich mit Heinkel und Rimpl und in den folgenden Monaten wurden die Entwürfe für das neue Werk erarbeitet. Wegen der zeitlichen Auslastung Ernst Heinkels fanden die Entwurfsbesprechungen häufig nachts bis in die Morgenstunden statt.

Für den seriellen Bau von Flugzeugen in großem Maßstab gab es bis zu dieser Zeit keine architektonischen Vorbilder. Lediglich die

Fließbandproduktion von Kraftwagen konnte als Erfahrungswert herangezogen werden. Rimpl etablierte nach Analyse der Bauabfolgen der Flugzeuge eine städtebauliche Anlage, die sich aus modularen Baukörpern analog zum Produktionsprozess zusammensetzte. Getrennt voneinander wurden Hallen für den Bau von Flugzeugrumpf, Tragflächen, Leitwerk und die Endmontage bis zur Einfliegehalle in einem organisierten Ablauf angelegt. Die typisierten Fertigungshallen hatten seitlich angegliederte Werkstätten in Flachbauten, von denen aus die Zulieferung zur Montage erfolgte. Die Einfliegehalle stand am Ende des Produktionsprozesses und bildete den Abschluss der Anlage zum Flugfeld. Bei der Gestaltung der Industriebauten bediente sich Herbert Rimpl einer überaus modernen Formsprache. Geradlinige und kubische Gebäude mit großflächigen Verglasungen prägten die Architektur.

Die Planungen wurden im Reichsluftfahrtministerium vorgelegt und wegen des entwurflich stark dominanten Rasters der Anlage wurde eine Anpassung der Gebäudestellungen an eine „organische“ Struktur verlangt, um die Anlage aus luftschutzes-technischen Gründen nicht direkt als solche aus der Luft erkennbar zu machen. Mit dem Bau des ersten bis dritten Abschnittes wurde im Frühjahr 1934



Zeichnung der Produktionshallen der Heinkelwerke, Rostock-Marienehe.

Quelle: Baumeister 1953, Heft 3, S. 174.

begonnen. Ein Brand im Juni 1934 in einer Halle des alten Heinkel-Werkes führte im Folgenden zu einer verstärkten Kontrolle der Heinkelwerke und somit auch des Neubaus durch die NSDAP. Heinkel wurde vorgeworfen, gezielt Parteigenossen der NSDAP zu entlassen und ehemalige Sozialisten bevorzugt einzustellen. Der Brand im Werk sei auf einen Sabotageakt der sozialistisch gesinnten Angestellten zurückzuführen. Gauleiter Friedrich Hildebrandt ließ durch die Geheime Staatspolizei eine Untersuchung mit Verhören von Angestellten durchführen. Hermann Göring sah sich durch das Ereignis veranlasst, nachdem er bereits 1932 das Werk

besucht hatte, nun abermals mit Ernst Heinkel persönlich Kontakt aufzunehmen. Sein Hauptinteresse schien jedoch, durch den Brand der Werkshalle keinen Rückschlag im geplanten Produktionsprogramm befürchten zu müssen. Letztendlich wurde zum Ende der Untersuchung im Juli 1934, die durch den Generalinspekteur der Luftwaffe Erhard Milch geleitet wurde, festgestellt, dass ein Wächter und SS-Angehöriger den Brand durch Unachtsamkeit ausgelöst hatte. Nachdem der Neubau des Werkes im Juli und August bereits in Arbeit war und die Baukonjunktur im Deutschen Reich nicht nur durch die zunehmende Rüstungsindustrie angezogen hat-

te, wurde durch Herbert Rimpl im Sommer des Jahres festgestellt, dass das bisher veranschlagte Budget wegen der gestiegenen Baupreise nicht eingehalten werden könne, und es wurden massive Nachverhandlungen mit den Firmen geführt. Die erfolgreichen Verhandlungen enthielten auch empfindliche Vertragsstrafen bei Bauverzug. Am 3. Dezember 1934 waren dann die ersten Bauten mit Verzögerungen im Rohbau fertig gestellt. Das Richtfest mit Beteiligung des Oberbürgermeisters und Vertretern des Reichsluftfahrtministeriums endete jedoch in einem Tumult, da die Bauunternehmer Gerüchte aufgenommen hatten, Rimpl würde unter massiver Inan-

spruchnahme der Konventionalstrafen die Baurechnungen der Firmen nicht vollständig begleichen lassen. Heinkel hatte sich unterdessen bereits entschlossen, auf Geltendmachung der Konventionalstrafe zu verzichten, konnte diese Entscheidung wegen der entstandenen Unruhen jedoch nicht mehr am Abend des Richtfestes bekanntgeben und zog sich mit Herbert Rimpl in eine Bar zu einer Privatfeier zurück. Im September 1934 fuhr Ernst Heinkel zu einer Kur nach Bad Wörishofen, in der er die Diäten und Kaltwasseranwendungen des Arztes Kneipp kennenlernte. Heinkel war von der Heilmethode derart nachhaltig beeindruckt,



Flugzeughalle der Heinkelwerke, Rostock-Marienehe. Quelle: Baumeister 1953, Heft 3, S. 183.

dass er plante, Teile der Anwendungen in das neue Werk in Marienehe zu integrieren und ließ dazu umgehend Herbert Rimpl telegrafisch nach Bad Wörishofen bestellen. Rimpl, der unter massiven Termindruck der Fertigstellung der ersten Hallen stand, musste seine Arbeit liegenlassen und fuhr noch nachts nach Wörishofen. Unmittelbar nach seiner Ankunft ließ Heinkel Herbert Rimpl ins Bad bitten. „‘Guten morgen, Herr Doktor‘, brachte er nur noch mit Verwunderung heraus. Dann war es aus mit ihm. Ich verpaßte ihm einen original Kneippschen Wechsel-Blitzguß mit einigen Atmosphären Druck. Ich hatte ihn noch nie schreien gehört. Jetzt bewies er, daß er schreien konnte.“⁴ In den folgenden zwei Tagen besichtigten Heinkel und Rimpl sämtliche Kuranlagen in Wörishofen und trafen die ersten Überlegungen für Einrichtungen im Werk Marienehe. Heinkel plante, an Stelle eines Krankenhauses ein Gesundheitshaus zu bauen und die Werksverpflegung auf den Standard in Wörishofen zu setzen. Acht Tage nach seiner Rückkehr hatte Herbert Rimpl die Planungen für die Anlagen fertig. Heinkel kaufte mit dem Arzt Dr. med. Hans Lottermoser, den er in Wörishofen als Werks-

arzt angeworben hatte, die sanitären Anlagen wie Badewannen, Brauseanlagen, Unterwassermassageanlagen, Fuß- und Armbadwannen ein und ließ diese nach Marienehe bringen. Im ebenfalls von Ernst Heinkel errichteten Gesundheitshaus standen dann bei Fertigstellung schließlich Wasser-tretbecken, Wechselfußbäder, ein Bestrahlungsraum, ein Massage-raum, ein Inhalatorium, ein Röntgengerät und ein Elektrokardiograph zur Verfügung. Heinkel stellte einen Küchenchef ein, für den Herbert Rimpl einen Kantinenbau errichtete. Um die Versorgung der Werkskantine mit frischen Lebensmitteln zu gewährleisten, kaufte Heinkel den Rest des angrenzenden Staatsgutes Marienehe mit 907 preußischen Morgen auf und ließ das vorhandene Gutshaus von Rimpl umbauen. Die Vieh- und Hühnerställe sollten nach neusten Erkenntnissen errichtet werden, so dass Herbert Rimpl Ernst Heinkel gegenüber verzweifelt geklagt haben soll: "(...) da kommt uns jedes Ei auf 20 Mark. (...)". Im Rahmen des Ausbaus des Gutes plante Rimpl die Aufstockung des ehemaligen Gutshauses Marienehe für acht Wohnungen und Gutsküche, mehrere Stallgebäude und Silos. Die Heinkel-Werke Rostock avan-

⁴ Ebenda, S. 260f.

⁵ Ebenda, S. 264.



**Montagehalle der Heinkelwerke,
Rostock-Marienehe.** Quelle: Baumeister
1953, Heft 3, S. 175.

cierten innerhalb kürzester Zeit zu dem modernsten Flugzeugwerk

zumindest in Europa und wurden von Vertretern der

Luftfahrtindustrie und Luftrüstung aus Japan, Spanien, Frankreich, Norwegen, Dänemark und selbstverständlich in großer Anzahl auch aus Deutschland besucht. Die erteilte Aufmerksamkeit galt nicht nur den von Heinkel entwickelten Flugzeugen, sondern auch der neuartigen Unternehmensphilosophie, die eine Gestaltung der Arbeitswelt unter höchsten ästhetischen und gesundheitlichen Ansprüchen beinhaltete. Von der optimalen Arbeitsplatzgestaltung über eine anspruchsvolle Außenanlagengestaltung der Werkanlagen bishin zur Fürsorge um gesunde Ernährung, medizinischen Versorgung und sportliche Betätigung der Belegschaft wurde Sorge getragen. Damit sollte eine

hohe Bindung der so genannten ‚Gefolgschaft‘ an den Betrieb erreicht und selbstverständlich eine Steigerung des betrieblichen Ergebnisses erzielt werden. Im Deutschen Reich war nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten einhergehend mit der Gleichschaltung der Gewerkschaften innerhalb der neu gegründeten Deutschen Arbeitsfront (DAF) das ‚Amt Schönheit der Arbeit‘ eingerichtet worden. Ziel dieser Organisation, die in den ersten Jahren nach Gründung dem späteren Generalbauinspekteur und Rüstungsminister Albert Speer unterstand, war es, deutsche Betriebe zur Steigerung der Produktivität und zur Politisierung des Arbeitsplatzes umzugestalten.



**Montagehalle der Heinkelwerke,
Rostock-Marienehe.** Foto: Baumeister
1953, Heft 3, S. 180.

Betriebe wurden aufgefordert, in den Betriebsräumen neben den Emblemen der Deutschen Arbeitsfront auch Hakenkreuzfahnen aufzuhängen. Spruchbänder mit politischen Parolen zur Steigerung der Produktivität im Sinne der Aufrüstung und gegen Sabotage fanden sich an Wänden von Produktionsstätten wieder. In Kampagnen wurden den Beispielen verdreckter und vermüllter Industriebetriebe moderne, sorgsam gestaltete Arbeitswelten gegenübergestellt. Die Aufforderung zur Einrichtung von Werkssportplätzen hatte mit Sicherheit nicht nur die Gesundheit der Werktätigen zum Ziel, sondern war Bestandteil einer allgemeinen ‚Wehrrüstung‘. Der Aufbau der werksinternen Organisation des ‚Amtes Schönheit der Arbeit‘ innerhalb der ‚Gefolgschaft‘ spiegelt somit die Durchsetzung des ‚Führerprinzips‘ in der Alltagsgesellschaft des nationalsozialistischen Deutschlands wider. Einen Musterbetrieb fand das ‚Amt Schönheit der Arbeit‘ in den Ernst Heinkel Werken in Rostock, der in vielzähligen Publikationen abgebildet wurde. Dass sich die vorgenannten betrieblichen Einrichtungen auch für andere Zwecke nutzen ließen, wird unter anderem auch durch die Einladung Heinkels dokumentiert, den Gau-Parteitag des Jahres 1939 auf dem Firmengelände abzuhalten, der filmisch dokumentiert ist.

Im Mai 1936 wurde Herbert Rimpl durch den Oberbürgermeister der Stadt Rostock zum Mitglied des Aufsichtsrates der Rostocker Wohnungs- und Siedlungsbaugesellschaft m.b.H. ernannt. Dadurch wird in Rimpls Lebenslauf erstmals deutlich, dass er als Werksarchitekt der Heinkel-Werke Rostock nicht nur Aufgaben im Bereich der Planung der Industrierwerke zu übernehmen hatte, die er inzwischen bereits mit einem umfangreichen Arbeitsstab erledigte, sondern neben den Versorgungs- und Sozialbauten, die noch auf Initiative Ernst Heinkels zustande kamen, nun auch unmittelbar in die Wohnungsbaupolitik des Dritten Reiches eingebunden war.

Innerhalb der Branche des Flugzeugbaus blieb diese alle Lebens- und Arbeitsbereiche übergreifende Professionalisierung nicht unbeachtet. Dieses hatte zur Folge, dass Herbert Rimpl mit seiner Bauabteilung 1935 innerhalb der Heinkel-Werke Rostock von den Bucker-Werken in Berlin den Auftrag zum Neubau eines Flugzeugwerkes in Rangsdorf bei Berlin erhielt. Es folgte weiterhin 1937 ein Planungsauftrag für ein Lizenzbau-Werk der Bucker-Flugzeugbau in Sevilla/Spanien für den spanischen Flugzeugbau-Konzern CASA (Construcciones Aeronáuticas SA).

Weitaus umfangreicher als der

Werksneubau für Heinkel in Rostock-Marienehe wurde dann 1936 der Neubau des Heinkel-Werkes Oranienburg. Am Beispiel des Werksneubaus in Oranienburg wird eine weitere Phase nationalsozialistischer Wirtschaftspolitik deutlich. Hatte in Rostock noch die Kommune in Form der Rostocker Wohnungs- und Siedlungsbauengesellschaft für die Beschaffung des entsprechenden Wohnraumes für die wachsende Belegschaft der Heinkel-Werke Sorge getragen, so setzte mit Wirkung des zweiten Vierjahresplans eine neue Orientierung ein. Das expandierende Wirtschaftsunternehmen musste zur Genehmigung von Werksneubauten zeitgleich entsprechenden Wohnungsneubau nachweisen. In Oranienburg führte diese Auflage zum Siedlungsbau der so genannten ‚Weißen Stadt‘ und der Siedlung Leegebruch, die nun ebenfalls durch Herbert Rimpls Baubüro geplant und errichtet wurden.

Das zu planende Flugzeugwerk übertraf sämtliche bisher im Flugzeugbau bekannten Maßstäbe und sollte für lange Zeit das modernste Werk der Welt sein. Nach einer eiligen Standortsuche unter den Vorgaben des Reichsluftfahrtministeriums, das Werk in der Nähe Berlins zu errichten, fiel die Entscheidung auf den Standort Oranienburg. Inwieweit Herbert Rimpl und Heinkel von der Er-

richtung des neuen Konzentrationslagers in Sachsenhausen wussten, ist nicht belegt. Oranienburg, bis 1936 ein eher kleines und beschauliches Städtchen, wuchs im Zuge der planmäßigen Vernichtungspolitik durch die Einrichtung des Konzentrationslagers vorerst innerhalb der Stadt an der Berliner Straße, dann im Zusammenhang mit der neu erstellten Generalinspektion der Konzentrationslager und der großen SS-Kaserne mit dem Konzentrationslager Sachsenhausen. In unmittelbarem Zusammenhang sind die ab 1936 forcierten Industrieansiedlungen um Oranienburg zu sehen, deren Standortwahl nicht ohne die Einbeziehung der Inhaftierten des Konzentrationslagers zu bewerten sind. Zwar wurden die Flächen für die SS-Kaserne, die Generalinspektion und das Konzentrationslager östlich und die Industrieflächen westlich des historischen Stadtkerns der Stadt angesiedelt und nicht räumlich unmittelbar nebeneinander, dennoch ist der Zusammenhang unbestreitbar. Eher wegen Standortmerkmalen für die Anbindung des neuen Industriegebietes für die Rüstungsindustrie an das Verkehrsnetz der Wasserstraßen und der Schienentränge und aus Gründen des Luftschutzes fiel die Wahl für diese Zonen auf den westlichen und südlichen Ortsrand von Oranienburg. Zur Erschließung der Stand-

orte wurden kurzfristig zwei Wasserstraßen neu eingerichtet, der Oder-Havel-Kanal und der Oranienburger Kanal. Vom südlich von Oranienburg gelegenen Ort Lehnitz wurde eine neue Eisenbahnverbindung bis hin zum Ort Germendorf geschaffen.

Das gesamte Bauprogramm für die neu zu errichtenden Heinkel-Werke Bärenklau, später Heinkel-Werke Oranienburg, bestand aus einem Flugplatz, einem Werk I bei Germendorf zur Vormontage, einem Werk II bei Annahof zur Endmontage, einer Werkssiedlung mit Einfamilienhäusern und sämtlicher Infrastruktur in Leegebruch und einem Werksbauernhof.

Rimpl ließ die Bauten in starker gestalterischer Anlehnung an die Bauten des Werkes in Rostock entwerfen. Teilweise waren aus den Bauten in Rostock Typenbauten hervorgegangen, die sowohl in Oranienburg, als auch bei den Bucker-Werken in Rangsdorf zur Anwendung kamen.⁶

Vermutlich war das Reichsluftfahrtministerium durch den engen Kontakt zur Luftfahrtindustrie auf den Architekten Herbert Rimpl aufmerksam geworden, der bei seinen Bauten für Heinkel und Bucker gänzlich neue Maßstäbe generalistischer Planung gesetzt hatte. Zu Jahresbeginn 1938 wur-

de Rimpl für die Planung der neu zu errichtenden ‚Stadt der Hermann-Göring Werke‘ bei Salzgitter herangezogen und mit der Gesamtplanung beauftragt. Die Arbeit für Heinkel endete somit vorerst und Rimpl baute einen Planungsstab innerhalb der Reichswerke Hermann Göring auf, der neben Salzgitter unmittelbar nach der Annexion Österreichs die Stahlwerke in Linz und an zahlreichen anderen Standorten des weit verzweigten Hermann-Göring-Konzerns zu planen hatte. Rimpls Büro wurde Bestandteil des Montanblock-Baustabes. Weiterhin betrieb Rimpl ein Privatbüro, in dem er Aufträge des Generalbauinspektors Albert Speer, wie z. B. die Planung des Südbahnhofs in der Reichshauptstadt Berlin, bearbeitete. Unter Albert Speer wurde Rimpl mit der Einrichtung eines Prüfbüros für Bauvorhaben der Industrie beauftragt und mit fortschreitendem Kriegsgeschehen als Planungsbüro für die unterirdische Verlagerung der Rüstungsindustrie eingesetzt. In dieser Eigenschaft kam es abermals zu einer Zusammenarbeit zwischen dem Heinkel-Konzern und Rimpl, da das Tochterunternehmen Heinkels, die Hirth Motorenfabrik, bei Heilbronn eine unterirdische Verlagerung des Betriebes anstrebte.

⁶ Vgl.: Herbert Rimpl, Ein deutsches Flugzeugwerk, Die Heinkel-Werke in Oranienburg, Berlin ca. 1940.

Gegen Kriegsende hatte das Baubüro Rimpl mit den vielzähligen Niederlassungen eine Größe von ca. 1.000 Mitarbeitern erlangt. Rimpl führte Architekturbüros in Salzgitter, in Linz⁷ und in der Ukraine (in Krivoi Rog) für Bauten des weitverzweigten Hermann-Göring-Konzerns. Außenstellen hatte es ebenfalls in Paris, Heilbronn, Berga und Breslau gegeben. In Berlin war das Hauptbüro in unmittelbarer Nähe der Verwaltung des Hermann-Göring-Konzerns in der Klosterstraße untergebracht. In diesem Hauptbüro wurden auch die Planungen für die unterirdische Verlagerung der Rüstungsindustrie größtenteils erarbeitet und das Prüfbüro für Großbauvorhaben der Rüstungsindustrie geführt. In einem kleineren Privatbüro entstanden Planungen vor allem im Auftrag des Generalbauinspektors und Rüstungsministers Albert Speer, wie zum Beispiel die Planung des Südbahnhofs für die Reichshauptstadt Berlin. Auch wenn andere namhafte Architekten des Dritten Reiches umfangreiche Planungsaufträge von Speer oder von Adolf Hitler selbst erhalten hatten, wie zum Beispiel Hermann Giesler für die Umgestaltung von Linz, so kann davon ausgegangen werden, dass Herbert Rimpl als das umsatz-

stärkste Architekturbüro des Dritten Reiches gelten muss. Rimpl selbst erhielt einerseits als Prokurist der WAG (Wohnungsbau- und Aktiengesellschaft der Reichswerke Hermann Göring) ein Gehalt. Andererseits wurden ihm Honorare für Planungen im Auftrag des Generalbauinspektors ausbezahlt. Bürokosten für Aufträge aus dem Prüfbüro und zur unterirdischen Verlagerung der Rüstungsindustrie wurden unmittelbar von den Auftraggebern getragen. Das von Mitarbeitern auch häufig als ‚Rimpl’s Laden‘ bezeichnete Architekturbüro hatte sich in der Zeit des nationalsozialistischen Deutschland nicht nur einer größtenteils modernen Formsprache bedient, sondern auch Planungsmethoden, die in der Bewegung der Moderne professionalisiert worden waren, auf seine Bürostruktur übertragen. Es entstand ein Architekturkonzern völlig neuen Maßstabs, der Architekturbüros gegenüberstand, die zumeist nicht mehr als 20–30 Mitarbeiter hatten, und der rückblickend als Träger einer ‚totalen Planung‘ bezeichnet werden muss. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges war der Architekturkonzern zerschlagen, zumal die meisten Zweigbüros an Tochterkonzerne der Reichswerke Hermann Göring

7 In der Steiermark entstanden allein für die Reichswerke Hermann Göring und deren angegliederte Konzerne in der Zeit zwischen 1938 und 1943 ungefähr 13.000 Wohnungen.

gekoppelt waren. Die Ernst-Heinkel-Werke Rostock waren durch Luftangriffe seit 1942 sehr stark zerstört. Die Heinkel-Werke Oranienburg ließ die sowjetische Armee, bis auf die Einfliegehalle, in den ersten Nachkriegsjahren demontieren. Der Ortsteil Leegebruch und die ‚Weiße Stadt‘ in Oranienburg existieren heute noch. Ein nahezu vollständig erhaltenes Gesamtensemble, bestehend aus Werkssiedlung, Werks-sportplatz, Verwaltungsgebäude und Produktionshalle aus der Phase einer ‚Totalen Planung‘ für die Luftfahrtindustrie ist als Werksge-lände der ehemaligen Bucker-Werke in Rangsdorf bei Berlin erhalten geblieben.

Die Bauten der Ernst Heinkel Flugzeugwerke in Rostock und Oranienburg, die am Anfang der Karriere des Architekten Herbert Rimpls standen, wurden bis in die Nachkriegsjahre in Fachzeitschriften als herausragende Beispiele der Industriearchitektur veröffentlicht.⁸ Herbert Rimpl baute nach einigen Anfangsschwierigkeiten in Wiesbaden ab 1952 wieder ein kleines Architekturbüro auf. Bekannteste Bauten der Nachkriegszeit sind das Bundeskriminalamt in Wiesbaden 1954 und sein letztes Bauwerk, die Fachhochschule in Dieburg a. L. (vormals Postaka-

demie). Herbert Rimpl starb 1978 in Wiesbaden. Viele der ehemaligen angestellten Architekten des Baubüros Rimpl, von denen einige am Bauhaus studiert hatten, prägten in der Nachkriegszeit die Architektur des Wiederaufbaus in der Bundesrepublik.

Literatur

Durth, Werner, Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900–1970, Braunschweig 1986.

Durth, Werner und Gutschow, Niels, Träume in Trümmern, zwei Bände, Braunschweig 1988.

Harlander, Tilman, Zwischen Heimstätte und Wohnmaschine, Basel-Berlin-Boston 1995.

Nerdinger, Winfried (Hrsg.), Bauhaus-Moderne im Nationalsozialismus. Zwischen Anbiederung und Verfolgung, München 1993. Bauwelt 1953, Heft 26, S. 511:

Flugzeughallen. Architekt: Professor Dr.-Ing. Herbert Rimpl, Wiesbaden.

Bauwelt 1954, Heft 51, S. 1004–1008: das Bundeskriminalamt in Wiesbaden. Architekt: Professor Dr.-Ing. Herbert Rimpl, Wiesbaden.

Schneider, Christian, Stadtgründung im Dritten Reich. Wolfsburg und Salzgitter, München 1979.

⁸ Z. B.: Verwaltungs- und Konstruktionsgebäude und Montagehalle Marienehe; in: Neue Bauwelt, Nr. 31, Juli 1950.

Heinkel, Ernst, Stürmisches Leben, Stuttgart 1958.

Meyer, August, Hitlers Holding, Die Reichswerke „Hermann Göring“, München Wien 1999.

Happel, Josef, Dominikus Böhm, Regensburg 1943.

Wietstruk, Siegfried, Rangsdorf bei Berlin. Zur Geschichte des Flugplatzes und der „Bücker-Flugzeugbau G.m.b.H.“ in: Brandenburgische Denkmalpflege 5. 1996, Heft 1, S. 65–70



Lutz Budraß

Hans-Joachim Pabst von Ohain. Neue Erkenntnisse zu seiner Rolle in der nationalsozialistischen Rüstung

Seitdem im Frühjahr 2004 bekannt wurde, dass das neue Terminal am Flughafen Rostock-Laage den Namen von Hans-Joachim Pabst von Ohain tragen soll, wurde heftig über den Plan diskutiert. Die Diskussion riss auch nicht ab, nachdem Gesellschafter und Geschäftsführung des Flughafens sich für diese Namensgebung entschieden hatten, obwohl die von der Hansestadt Rostock berufene Expertenkommission zuvor weitere Forschungen zu Ohain ange-mahnt hatte. In den Sondersammlungen des Deutschen Museums in München gibt es eine Handakte Ernst Heinkels, in der Schriftstücke zur Entwicklung des Strahltriebwerks HeS II zwischen Ende

1943 und Ende 1944 abgelegt wurden. In dieser Handakte befindet sich ein Dokument, das geeignet ist, die Kontroverse über Hans-Joachim Pabst von Ohain zu entschärfen.¹ Es ist ein erster Durchschlag einer sechsseitigen, eng beschriebenen Niederschrift einer Zeugenvernehmung unter dem Briefkopf des Chefs der Luftwaffen-Rechtspflege, die am 25. November 1944 von einem Oberfeldrichter vorgenommen wurde. Der Durchschlag ist maschinenschriftlich von dem vernehmenden Richter, dem Vernommenen und einer anwesenden Stabshelferin gezeichnet und als Geheime Kommandosache eingetragen. Heinkel wurde dieses Vernehmungsproto-

¹ Deutsches Museum München, Sondersammlungen, Archiv, Dokumentation, (DMM/ASD) FAA 001/0323.

koll am 25. Januar 1945 zugesandt, da er keine Zeit gefunden hatte, zu einer persönlichen Vernehmung zu kommen. Stattdessen formulierte Heinkel eine Stellungnahme zu dem Vernehmungsprotokoll, die er am 15. Februar 1945 an den zuständigen Oberfeldrichter sandte. Damit endet dieser Vorgang in der Akte.

Im Folgenden soll der Inhalt der Vernehmungsniederschrift zunächst vorgestellt und anschließend versucht werden, die Angaben – in Bezug auf die zentralen handelnden Personen – zu prüfen. Abschließend werden einige Überlegungen angestellt, wie weit dieses Dokument geeignet ist, die Rolle von Hans-Joachim Pabst von Ohain im Dritten Reich neu zu bewerten.

1. Das Vernehmungsprotokoll²

Vernommen wurde am 25. November 1944 Werner Hilgendorf, 28 Jahre alt, zu diesem Zeitpunkt seit rund einem Monat Grenadier bei einer Ausbildungskompanie der Panzerjäger in Gnesen, vorher jedoch – seit Juli 1939 – Ingenieur bei Heinkel in Rostock, darunter etliche Jahre im Büro von Hans-Joachim Pabst von Ohain. Die Ver-

nehmung erfolgte als Vorermittlung zu einem Kriegsgerichtsverfahren. Der „militärische Vorgesetzte“ des neu einberufenen Grenadiers hatte es in Gang gesetzt, „demgegenüber er [Hilgendorf, L.B.] Andeutungen über Schwierigkeiten auf dem Gebiet der Turboentwicklung gemacht hatte.“³ Auf diesen sechs Seiten schildert Hilgendorf nicht allein seinen Beitrag zur Strahltriebwerksentwicklung bei Heinkel, sondern nennt auch Einzelheiten zur Rolle Ohains. Und die Schlussfolgerung, die er dem vernehmenden Richter nahelegt, ist: Ohain habe den Kriegseinsatz seines Triebwerks aus wissenschaftlichen, aber auch aus ethisch-religiösen Motiven hintertrieben.

Es ist aber nicht Ohain, der in Hilgendorfs Schurkengeschichte die Hauptrolle spielt, sondern Harald Wolff, dem Heinkel im Herbst 1941 die Leitung über die Strahltriebwerksprojekte in seinem Unternehmen übertragen hatte. Denn es gab bei Heinkel nicht nur die Projektgruppe Ohain, die sich mit Strahltriebwerken beschäftigte, sondern auch die Gruppe um Max Adolf Müller, der mit etlichen Mitarbeitern im Mai 1939 von Junkers zu Heinkel gewechselt war; nach Hilgendorfs Auffassung mit

² Alle weiteren Angaben nach: Oberkommando der Luftwaffe (OKL), Chef der Luftwaffen-Rechtspflege, Vernehmungsprotokoll, 25.11.44, DMM/ASD FAA 001/0323.

³ OKL, Oberfeldrichter Dr. Schleich an Heinkel, 25.1.44, ebd.

besseren Technikern und einem besseren Projekt. Zwischen diesen beiden Gruppen entstanden etliche Spannungen und Wolffs Aufgabe bestand auch darin, zu vermitteln. Hilgendorfs Geschichte handelt zuerst davon, wie Ohain und Wolff dem Projekt der Gruppe um Müller Hindernisse in den Weg stellten, bis Heinkel 1942 Müller die Kündigung nahelegte. Hilgendorf selbst habe nach dem Ausscheiden Müllers Anstrengungen unternommen, das Strahltriebwerk von Ohain meist mit Rückgriff auf Erkenntnisse aus dem Projekt Müllers zu verbessern, sei aber dabei von Wolff behindert worden, bis er schließlich auf eigenen Wunsch aus dem Büro Ohains ausgeschieden sei. Das Motiv des Kreises um Ohain und Wolff sei die Sicherung ihres Einflusses bei Heinkel gewesen, vor allem aber Zweifel über den Ausgang des nationalsozialistischen Krieges. Ohain habe eine immer größere Gleichgültigkeit bei der Weiterentwicklung der Turbine an den Tag gelegt und sich – unterstützt durch Wolff – auf technische Spielereien verlegt. Hauptsächlich sei ihm an der Vergrößerung und Verbesserung seiner Forschungseinrichtungen gelegen gewesen. Ohain habe zudem schon Mitte 1943 geäußert, dass sein „Turbo-Triebwerk“ in diesem Krieg nicht mehr zum Zuge kommen werde, während Wolff gleich

mehrfach bemerkt habe, dass Deutschland den Krieg verlieren werde. In den letzten Sätzen seines Verhörs kommt Hilgendorf undeutlich auf die Überzeugungen Wolffs und Ohains zu sprechen, die sie seiner Ansicht nach zur Sabotage der Strahltriebwerksentwicklung bei Heinkel geführt hätten: „Auffallend ist nur, dass die Herren, die zu dem Kreise der Herren v. Ohein [sic] und Dir. Wolf gehörten, in den Jahren 1942/43, katholisch gewesen sind.“

2. Die Beteiligten

Wie ist diese Vernehmung zu bewerten? Es gibt im Wesentlichen zwei Zugänge, die sich gegenseitig nicht ausschließen. Der erste und naheliegende ist: Dies ist die Aussage eines Ingenieurs, der sich für das Ende seiner Karriere an seinen früheren Vorgesetzten rächen will, und sie deshalb denunziert. Hilgendorfs Vorwürfe sind so schwerwiegend, dass sie ausgereicht hätten, Wolff und Ohain zum Tode zu verurteilen. Er ist sich über die möglichen Folgen seines Schritts durchaus im Klaren, und er versucht, die Bewertung seiner Geschichte zu steuern. Er „möchte Herrn Dr. v. Ohein [sic]“ (von Wolff spricht er in diesem Zusammenhang nicht) keine „bewusste Sabotage zur Last le-

gen“, wozu er auch „keine Anhaltspunkte habe.“

Tatsächlich wirft er Ohain, vor allem aber Wolff, Sabotage vor. Hilgendorf wollte Rache nehmen für die Zurückweisung seiner Ideen während der Zeit bei Ohain, vor allem aber für die Einberufung zu den Panzerjägern. Diesen Vorwurf konnte er nicht offen vorbringen, aber es war durchaus ungewöhnlich, dass ein Ingenieur, der Kenntnisse über eines der wichtigsten Rüstungsprojekte hatte, zur Wehrmacht freigegeben wurde. Hilgendorf lastete auch dies offenbar Wolff an, der sich trotz der fruchtlosen Bemühungen um die Verbesserung der Ohainschen Strahltriebwerke seinem Weggang aus Rostock nicht entgegen gestellt habe. Für ihn selbst hatte die Einberufung bittere Konsequenzen. Gnesen lag mitten im Zentrum der im Januar 1945 losbrechenden sowjetischen Offensive in Polen. Am 22. Januar 1945 starb Hilgendorf in einem Lazarett in Landsberg an der Warthe.⁴

Dass hier ein Denunziant spricht, lässt sich auch aus dem sehr vage formulierten Vorwurf schließen, im Strahltriebwerksprojekt bei Heinkel habe es eine „katholische Gruppe“ gegeben. Da Jesuitenpatres bei der Vorbereitung des At-

tentats auf Hitler mitgewirkt hatten, war das Feindbild des Katholizismus als Hort des Widerstands gegen das Regime wiederbelebt worden; wenn sich Hilgendorf dieses Feindbildes bedient, lässt das auf die feste Absicht schließen, seinen früheren Vorgesetzten so weit wie möglich zu schaden, selbst wenn die Beweise wegen der Verzögerung der Strahltriebwerksentwicklung nicht ausreichen würden, gegen Wolff und Ohain vorzugehen. Wiewohl sie von einem Denunzianten stammen, gibt es jedoch etliche Hinweise, dass Hilgendorfs Aussagen auf Tatsachen beruhen. Dies ist der zweite Zugang zur Interpretation dieses Dokuments: Hilgendorf, wenngleich vom Rachemotiv geleitet, gibt Hinweise, ein Rätsel zu lösen, das die historische Forschung immer wieder beschäftigt hat: Warum gelang es trotz der Pionierrolle der Heinkel-Werke nicht, eines der Ohainschen Triebwerke bis zum Kriegsende in die Serienproduktion zu nehmen? Die Schlüsselfigur in der Darstellung Hilgendorfs ist der im Mai 1942 bei Heinkel ausgeschiedene Max Adolf Müller. Selbst wenn er seine eigenen Anstrengungen zur Verbesserung der Ohain-Turbine in den Vordergrund hebt, dann

⁴ Die Datenbank des Volksbundes Deutscher Kriegsgräberfürsorge verzeichnet unter der Nummer B2047446 den Grenadier Wilhelm Karl Werner Hilgendorf, geb. am 30.10.1916, gest. 22.1.45. [www.volksbund.de/graebersuche; Zeitpunkt des letzten Besuchs der Seite: 6.11.06]

doch stets mit Verweis darauf, dass sie letztlich auf den Arbeiten der Gruppe von Müller basierten. Hilgendorf erwähnt überdies, er habe schon vor seiner Vernehmung eine interne Denkschrift über die Ohain-Strahltriebwerke He S 8 und He S 11 verfasst, in der auch die Vorwürfe gegen Wolff und Ohain aufgelistet gewesen seien. Nicht nur Heinkel, sondern auch Müller habe noch nach seinem Ausscheiden ein Exemplar dieser Denkschrift erhalten. Hilgendorfs Vorwürfe gipfeln letztlich darin, dass es ein Fehler gewesen sei – und im Umkehrschluss der wichtigste Erfolg der Saboteure Wolff und Ohain – dass Müllers Turbine nicht mehr fertiggestellt werden konnte. Diese These formulierte auch Heinkel bereits während des Krieges: „He S 30 töten war ein Fehler“, heißt es in einer Vorlage zu einer Besprechung im Reichsluftfahrtministerium am 10. November 1944, also 14 Tage vor der Vernehmung Hilgendorfs.⁵ In seiner Autobiographie hat Heinkel diese Auffassung präzisiert, und zwar ausdrücklich als Vorwurf gegen Wolff: „Die geschilderten Zustände in Zuffenhausen hatten zur Folge, dass das

modernste und meistversprechende unter meinen Triebwerken, der He S 30, mit großer Verspätung erst Ende 1942 zu ein paar Probelaufen kam.“⁶ Eine Nagelprobe für die Vorwürfe Hilgendorfs ist mithin die Geschichte der Turbine von Max Adolf Müller und ihrer Absetzung zugunsten des Triebwerks von Ohain. Wer war also jener Max Adolf Müller und was war die Ursache des Konflikts über dessen Triebwerk? Max Adolf Müller ist als Pionier des Strahltriebwerks bei weitem nicht so bekannt wie Ohain, doch wird er in den Darstellungen zur Geschichte der Strahltriebwerke regelmäßig vermerkt.⁷ Als stellvertretender Leiter des Flugtechnischen Instituts an der TH Charlottenburg hatte er bald nach Ohain begonnen, sich mit einem neuen Antriebssystem zu beschäftigen. Anlass war der Wechsel des Leiters jenes Instituts, Herbert Wagner, an die Spitze der Flugzeugentwicklung im Junkers-Konzern. Wagner bekam dort den Auftrag, ein Flugzeug mit sehr großer Reichweite zu entwickeln. Umgehend stand fest, dass die herkömmlichen Ottomotoren als Antrieb im Prinzip nicht ausreichen

⁵ Besprechung mit Herrn Schelp, 10.11.44, DMM/ASD FAA 001/0323.

⁶ Heinkel, Ernst, *Stürmisches Leben*, hrsg. v. Jürgen Thorwald (d. i. Heinz Bongartz), Stuttgart u. a., o. D.; S. 433.

⁷ Schabel, Ralf, *Die Illusion der Wunderwaffen. Die Rolle der Düsenflugzeuge und Flugabwehrraketen in der Rüstungspolitik des Dritten Reiches*, München 1994 S. 46ff.; Constant, Edward W. II, *The Origins of the Turbojet Revolution*, Baltimore, London 1980, S. 178ff.

würden.⁸ Aus diesem Grund begannen Wagner und Müller 1937 mit Studien über Rückstoßantriebe, die recht bald greifbare Resultate zeigten: Zwar zeigte sich der Chef der Motorenentwicklung bei Junkers, Otto Mader, so skeptisch, dass das Triebwerkprojekt nicht direkt bei der Stammfirma, sondern einer Tochtergesellschaft des Junkers-Konzerns, der Magdeburger Werkzeugmaschinenfabrik, MWF, in Angriff genommen wurde, dort freilich gelang es bereits Anfang 1939, ein funktionsfähiges Versuchsgerät herzustellen.⁹ Anders als in der radial verdichteten Turbine von Ohains war der Kern des Geräts von Müller und Wagner ein mehrstufiger Axialverdichter, der wiederum – ebenso wie weitere deutsche Strahltriebwerksentwicklungen – auf Arbeiten von Alfred Betz und Walter Encke in der Aerodynamischen Versuchsanstalt in Göttingen seit Anfang der 30er Jahre basierten.¹⁰ Die Versuche mit der Turbine von

Wagner und Müller mussten kurz vor dem Beginn der Erprobung unterbrochen werden. Als der Junkers-Konzern Anfang 1939 Heinrich Hertel – der kurz zuvor bei Heinkel entlassen worden war – als Chef der Flugzeugentwicklung einstellte, kehrte Herbert Wagner Junkers den Rücken und wechselte auf einen Lehrstuhl an der Technischen Hochschule in Danzig. Kurz zuvor war überdies der wichtigste Förderer des Projekts bei Junkers, der Chef der Motorenproduktion, Fritz Achterberg, tödlich verunglückt, so dass die 15-köpfige Magdeburger Entwicklungsgruppe zunächst an das Flugtechnische Institut in Berlin zurückkehrte, um Mitte 1939 von Heinkel übernommen und im September 1939 fest bei der Ernst Heinkel Flugzeugwerk GmbH angestellt zu werden. Der Wechsel zu Heinkel am Vorabend des Zweiten Weltkriegs war der entscheidende Entwicklungssprung in der Geschichte der Mag-

⁸ Strahltriebwerksentwicklung, Interview M. A. Müller, 30.11.52, DMM/ASD FAA 001/0025. Dieses Interview mit Müller wurde von einem Mitarbeiter Heinkels für dessen Biographie *Stürmisches Leben* geführt. Die Angaben in der Biographie gehen zu einem großen Teil auf die Ausführungen Müllers zurück. Zu Wagner: Friedrich, Rudolf, *Erste Arbeiten am axial durchströmten Strahltriebwerk*, in: Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt (Hrsg.), Herbert Wagner. Dokumentation zu Leben und Werk, o.O. o.J., S. 81 – 94; Herbert Wagner, *Meine Arbeiten am Strahltriebwerk*, Anlage zu einem Brief vom 8.5.80, ebd., S. 126 – 127.

⁹ Friedrich, Rudolf, *Erste Arbeiten*, S. 88f. (wie Anm. 8)

¹⁰ Zur Übersicht über die deutschen Strahltriebwerksentwicklungen s. den Bericht der British Intelligence Objectives Sub-Committee (BIOS), *German Gas Turbine Developments during the period 1939 – 1945*, BIOS Overall Report No. 12, 1949, Schriftendepot der Universitätsbibliothek, Ruhr-Universität Bochum.

deburger Projektgruppe – nun von Max Adolf Müller allein geleitet. Die meisten Angehörigen der Magdeburger Gruppe hatten gerade eben ihr Studium beendet und wären als Angehörige eines Forschungsinstituts kaum vor der Einberufung zur Wehrmacht zu schützen gewesen. Heinkel hingegen konnte als einer der wichtigsten Unternehmer der nationalsozialistischen Rüstung nachgerade beliebig Freistellungen vom Kriegsdienst erwirken. Die Gruppe Müllers blieb daher nicht nur von personellen Einbussen verschont, sondern sie wuchs in den folgenden Monaten rapide, da die Leiter anderer Forschungsinstitute ihre wertvollsten Mitarbeiter zu Müller vermittelten, um sie auf diese Weise vor der Unterbrechung ihrer Forschung durch den Kriegsdienst zu schützen. Max Adolf Müller hatte aus diesem Grund bereits Mitte 1940 annähernd 50 Ingenieure und Wissenschaftler in seiner Entwicklungsgruppe, die zu den begabtesten Köpfen in den deutschen Ingenieurwissenschaften gehörten.¹¹ Unter dieser Konzentration auf die Wagner-Müller-Turbine, die unter der Bezeichnung He S 30 bei Heinkel weiter entwickelt wurde, litt vor allem das zweite Strahl-

triebwerksprojekt bei Heinkel, jenes von Hans-Joachim Pabst von Ohain. Im Unterschied zu Müller, der als Ingenieur im bekanntesten flugtechnischen Institut Deutschlands groß geworden war und seine Turbine anwendungsbezogen – auf die Problemstellung des Flugzeugbaus hin – entwickelt hatte, war Ohain in erster Linie ein theoretisch orientierter Kopf, für den die Anwendung seiner Turbine gegenüber der Klärung der theoretischen Grundlagen unbedingt nachrangig war. Allein, um Ohain überhaupt eine Anleitung für die konstruktive Umsetzung seiner Strahltriebwerke zugänglich zu machen, hatte Heinkel ihn im Juni 1939 zu einem Aufenthalt bei Wunibald Kamm, Leiter des Instituts für Motor- und Kraftfahrwesen der TH Stuttgart vermittelt.¹² Kamm freilich nutzte die Gelegenheit, um seinerseits einen begabten Mitarbeiter bei Heinkel unterzubringen, um ihm die Unterbrechung durch den Kriegsdienst zu ersparen, jenen Werner Hilgendorf, der – wie erwähnt – im Juli 1939 im Büro von Ohain eingestellt wurde.

Durch den Eintritt der Gruppe Max Adolf Müllers löste sich auf den ersten Blick das Problem der anwendungsbezogenen Weiterent-

11 Max Adolf Müller, Entwurf eines Schreibens an Generalingenieur Eisenlohr, RLM, ca. Juni 1942, DMM/ASD FAA 0001/1068.

12 Heinkel an Kamm, 2.6.39, DMM/ASD FAA 001/0314.

wicklung des Turbinenkonzepts von Ohain. Bereits während des Krieges und auch später behauptete Müller, Heinkel habe ihn zum Leiter der „gesamten Triebwerksentwicklung bei den EHF, also auch der 6 bis 8 Herren umfassenden bereits vorhandenen Gruppe des Herrn v. Ohain“ ernannt. Auch führte er mehrfach an, der wichtigste Erfolg Ohains, der spektakuläre Flug des Versuchsflugzeugs He 178 mit der Ohain-Turbine He S 3, sei überhaupt erst durch seine Einwirkung möglich geworden: „Ich hatte damit gleichzeitig die Verpflichtung übernommen, die in Marienehe bestehende Gruppe werkstoffmäßig und konstruktiv zu beraten, damit die dort schon laufende Aufgabe, die zu versagen drohte, doch noch zum Tragen kam.“¹³

In den Schilderungen Müllers zeichnen sich die Spannungen zwischen den Köpfen der Strahltriebwerksentwicklung bei Heinkel bereits ab. Ohain war seit 1936 damit beschäftigt, seine am physikalischen Institut der Universität Göttingen entwickelten theoretischen Überlegungen zu einem Strahltriebwerk mit radialem Verdichter zu konkretisieren und

konnte dabei, anders als Müller mit dem Axialverdichter von Betz und Encke, auf keine Vorarbeiten zurückgreifen. Der Vorwurf der Säumigkeit ließ sich leicht gegen ihn formulieren. Zumal, da er auf die Loyalität seiner Mitarbeiter nicht rechnen konnte – Hilgendorf ist das beste Beispiel – musste Ohain die stetig anschwellende Projektgruppe Müllers, die sich kompromisslos darauf konzentrierte, ein Triebwerk für den Kriegseinsatz zu schaffen, als Bedrohung seiner eigenen Arbeit empfinden, die er nach wie vor an der Erarbeitung der physikalischen Grundlagen ausrichtete. Nicht allein Hilgendorf, sondern etliche weitere Beobachter der Arbeit Ohains lasteten ihm das Festhalten an der Grundlagenforschung an, auch Heinkel selbst: „Physiker Ohain“ lautete die Kurzfassung des Vorwurfs, der in etlichen Notizen und Briefen Heinkels festgehalten ist.¹⁴

Die eingehendste Charakterisierung der beiden Leiter der Strahltriebwerksentwicklung bei Heinkel formulierte Wunibald Kamm, der Heinkel nach dem Auftaktbesuch Ohains im Juni 1939 weiterhin beriet. Im Januar 1941 wies er

¹³ Strahltriebwerksentwicklung, Interview M. A. Müller, 30.11.52, DMM/ASD FAA 001/0025.

¹⁴ Besprechung mit Herrn Schelp, 10.11.44, DMM/ASD FAA 001/0323. vgl. Heinkel an den Vorstand der EHAG, 15.3.44, „hervorragender Physiker, der aber einen energischen Chef-Konstrukteur haben muss, der die schon seit 6 Jahren betriebene Bastelei des Herrn von Ohain nicht zulässt.“ DMM/ASD FAA 001/0365.

Heinkel darauf hin, dass Müller Praxis und Theorie mit einem „Gedankenreichtum von seltenem Wert“ zu vereinigen wisse, während Ohain „ein wissenschaftlich sehr klar denkender [...] Mann“ sei, „dem ein hohes Verantwortungsgefühl eher Beschränkungen in der Auswahl der Gedanken vorschreibt.“¹⁵ Als die Konflikte zwischen Ohain und Müller bald darauf eskalierten, da Müller die Weiterentwicklung der Ohainschen Turbine (He S 8) an sich reißen wollte, riet Kamm Heinkel noch eindringlicher, Müller an sich zu binden, auch um den Preis, dass Ohain aus dem Unternehmen ausschied: „Wenn in Rostock der Eindruck entsteht, dass Müller unverträglich und machthungrig sei, so ist mir dies aus den dortigen Umständen und aus den persönlichen Eigenschaften Müllers heraus leicht erklärlich. Müller [...] hat sich in selbstloser Hintanstellung der Verfolgung seiner eigenen Entwicklungsvorschläge fast vollkommen für die [...] Betriebsbereitmachung des He S 8A-Triebwerks [...] eingesetzt und stets in der Hoffnung gelebt, dass [...] er auch an die wirksame Förderung des Triebwerks He S 30 und der übrigen von ihm vorbereiteten Arbeiten kommen könne. [...] Erschwert wird ihm die Sache auch

dadurch, dass Herr v. Ohain, der ihm gegenüber früher äußerte, er wolle im wesentlichen nur das He S 8 A-Triebwerk fertigmachen und dann sich mehr in die theoretische Arbeit, unter Umständen an einer Hochschule, zurückziehen, neuerdings ihm gegenüber Anspruch darauf erhebt, das Gesamtgebiet des Strahltriebwerks, also einschließlich der von Müller bisher bearbeiteten Probleme zu behandeln [...].“ Vor die Wahl gestellt, einen dieser beiden Männer für die Leitung der Strahltriebwerksentwicklung auszuwählen, setzte Kamm hinzu, würde er sich unbedingt für Müller entscheiden, der „eine ganz auf die Sache eingestellte ungeheure Stoßkraft und Einsatzbereitschaft“ gezeigt habe. „Die Aufgaben, die Herr v. Ohain erfüllt, lassen sich dagegen auch von anderen begabten Diplom-Ingenieuren nach einiger Einarbeitung erledigen.“¹⁶

Was auf den ersten Blick als bloße Rivalität zweier Ingenieure erscheint, hatte unter der nationalsozialistischen Herrschaft eine politisch-ideologische Komponente. „Selbstlose Hintanstellung“, „Stoßkraft“ und „Einsatzbereitschaft“ waren Begriffe, die zur Kennzeichnung einer „nationalsozialistischen“ Führungspersönlichkeit verwendet wurden, also Charak-

15 Kamm an Heinkel, 11.1.41., DMM/ASD FAA 001/0314.

16 Kamm an Heinkel, 29.5.41, DMM/ASD FAA 001/0314.

teren, die „um der Sache selbst“ willen prinzipielle Erwägungen hintanstellten und die Reflexion des eigenen Handelns einer unbedingten Leistungsbereitschaft opferten.¹⁷ Wenn Kamm Ohain ein „Verantwortungsgefühl“ zuschrieb, das ihn in der Auswahl seiner Gedanken beschränkte, so war das negativ gemeint. Ohain, der offenbar in einer prinzipiellen Erwägung darauf bestand, auch während des Krieges das Verhältnis zwischen theoretischer Forschung und Anwendung nicht zu verletzen, war in dieser Perspektive nicht mehr zeitgemäß.

Im Gegensatz dazu gehörte Müller zu jenen Ingenieuren und Wissenschaftlern, die nicht nur treu zum nationalsozialistischen Regime standen, sondern auch ihre Arbeit vorbehaltlos in den Dienst des nationalsozialistischen Krieges stellten und dabei moralische Hemmnisse abstreifen. Geboren im

lothringischen Metz, war Müller schon in der „Kampfzeit“, also vor der Ernennung Hitlers zum Reichskanzler, zu den Nationalsozialisten gestoßen.¹⁸ Die Förderung der Magdeburger Gruppe wurde auch dadurch erleichtert, dass Müller durch Parteikontakte sein Konzept Hermann Göring auf dem Reichsparteitag 1939 präsentieren konnte. Auch in den folgenden Jahren hatte er keine Hemmungen, Partei- und Regierungsstellen über die „Ungeheuerlichkeit“ zu informieren, die dazu geführt hatte, dass „dem deutschen Volk [...] eine vielleicht kriegsentscheidende Waffe bereits während ihrer Herstellung [...] zerstört“ wurde. Letzten Endes gaben erst diese „Dolchstöße“ den Ausschlag, dass Heinkel Müller im Mai 1942 die Kündigung nahe legte. Dass Müller zu den fanatischen Nationalsozialisten zu zählen ist, offenbart sich allerdings erst recht durch seine

17 Der nationalsozialistische Wandel der Führerauswahl ist v. a. für die Gestaltung der Offizierslaufbahn belegt: Kroener, Bernhard R., „Menschenbewirtschaftung“. Bevölkerungsverteilung und personelle Rüstung in der zweiten Kriegshälfte (1942 – 1944), in: Ders. u.a., Organisation und Mobilisierung des deutschen Machtbereichs. Zweiter Halbband: Kriegsverwaltung, Wirtschaft und personelle Ressourcen, 1942 – 1944/45, Stuttgart 1999, (= Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg, 5/2), S. 859f.

18 Max Adolf Müller, Entwurf eines Schreibens an Generalingenieur Eisenlohr, RLM, ca. Juni 1942, DMM/ASD FAA 0001/1068. Dieser Entwurf, mit dem der Chef des Motorenbaus im RLM auf Fehler in der Strahltriebwerksentwicklung hingewiesen werden sollte, enthält etliche Vorwürfe gegen Ohain, Wolff und auch Heinkel, die teils auch in der Vernehmung Hilgendorfs genannt werden; Verfasser war ursprünglich ein nicht genannter Mitarbeiter Müllers, SS-Mann, der mit Müller in einer „langjährigen von der Kampfzeit herrührenden Kameradschaft verbunden“ war. Müller machte sich selbst zum Autoren, indem er den Bericht von der dritten in die erste Person setzte. Wie dieses Denunziationsschreiben in die Hand von Heinkel geriet, ist nicht zu klären.

Arbeit, nachdem er bei Heinkel ausgeschieden war: Der Mann, dem Heinkel schon im März 1944 „nachweinte“,¹⁹ arbeitete dann im Auftrag des Führungshauptamtes der Waffen-SS an der Entwicklung eines Strahltriebwerks für Panzer und war schließlich in die Entwicklung von so genannten Selbstopfergeräten beteiligt, die einen spezifischen Beitrag der SS zur nationalsozialistischen Rüstung darstellten.²⁰

Im Gegensatz zu Müller entzog sich Ohain dem Druck, sein Triebwerk in die industrielle Produktion und möglichst schnell zum Kriegeinsatz zu bringen. Hilgen dorfs Vorwurf, Ohain sei die Fertigstellung seiner Turbine gleichgültig gewesen, wird unter anderem dadurch belegt, dass der Name Ohain in den Protokollen über Entwicklung und Produktion seiner Triebwerke zwischen 1942 und 1945 höchst selten zu finden ist, obwohl er nach dem Ausscheiden Müllers unangefochtener Leiter der nach Zuffenhausen bei Stuttgart verlegten Strahltriebwerksentwicklung war. Erst im April 1943 erhielt er die Prokura für die Hirth-Motoren GmbH, ob-

wohl Heinkel diese Gesellschaft eigens zur Herstellung der Ohain-Turbine erworben hatte und Ohains Abteilung bereit Mitte 1942 nach Zuffenhausen umgezogen war.²¹

Das war keine Sabotage, zeigte aber immerhin eine Orientierung an Prinzipien – nicht moralischen, aber jenen, aus denen sich Maß und Ziel wissenschaftlicher und technischer Entwicklung ableiten lassen. Widerständig wurde Ohain, der sich auf diese Weise allerdings schon vom „Heinkel-Tempo“ einer durch Improvisation und Durchstechermethoden gekennzeichneten Entwicklungspolitik absetzte, allerdings erst im Wechselspiel mit Harald Wolff. Sowohl Heinkel als auch Müller stellen Wolff das denkbar schlechteste Zeugnis aus. In einem Briefwechsel 1948 titulieren sie Ohain und Wolff als „Nichtskönner“ (Müller) und Gauner (Heinkel über Wolff).²² Im Interview für die Biographie Heinkels bezeichnet Müller Wolf noch drastischer als „den größten Stümper der Entwicklung, der in seinem ganzen Leben nie etwas selbständig bearbeitet hat, sondern immer nur von

19 Heinkel an den Vorstand der EHAG, 15.3.44, DMM/ASD FAA 001/0365.

20 Strahltriebwerksentwicklung, Interview M. A. Müller, 30.11.52, DMM/ASD FAA 001/0025.

21 Verzeichnis der vertretungsberechtigten Personen, Stand 1.7.42 (handschriftlich im April 1943 geändert), DMM/ASD FAA 001/0304.

22 Müller an Heinkel, 25.1.48, DMM/ASD FAA 001/1068; Heinkel an Müller, 28.9.48, ebd. Den Hinweis auf beide Dokumente verdanke ich Dr. Volker Koos.

dem Nachbau des geistigen Eigentums anderer lebte.“²³ Heinkel gab schon während des Krieges seine Auffassung zu Protokoll, dass Wolff „zu weich“ gewesen sei, um die Produktionsvorbereitung der Strahltriebwerke rechtzeitig zu organisieren. Seit 1943 sammelte Heinkel belastendes Material gegen den Mann, den er ursprünglich engagiert hatte, um den Konflikt zwischen Müller und Ohain zu schlichten.

Ein Blick auf den Werdegang Wolffs lehrt, dass dieser Mann keineswegs weich, sondern mutig war. Im Jahr 1885 geboren, kam er zu Heinkel, da er nach einer langen und erfolgreichen Karriere 1941 als Direktor des Werkes Spandau der BMW entlassen worden war. Selbst wenn die Haltung Wolffs bislang nur andeutungsweise zu erschließen ist, so lassen sich gerade aus dieser Entlassung Schlussfolgerungen über sein Weltbild und seine Motive ziehen, die ihn – soweit ist der Vorwurf Hilgendorfs tatsächlich zu bestätigen – zu dem Entschluss führten, die Fertigstellung der letzten Turbine Ohains, He S II, zu verhindern. Wenig älter als Heinkel, gehörte Wolff zu den Pionieren des Flugzeugbaus. Als leitender Inge-

nieur in der Flugzeugbau-Abteilung bei Siemens & Schuckert war er während des Ersten Weltkriegs maßgeblich an der kurzen, aber spektakulären Entwicklung des Flugzeugbaus bei Siemens beteiligt, die nicht nur einige der wichtigsten deutschen Flugmotoren hervorbrachte – die tatsächlich aus französischen Modellen abgeleitet waren – sondern auch Flugzeuge: darunter den Jagdeinsitzer Siemens D IV, dessen Konstruktion Wolff zugeschrieben wird.²⁴ Wenn gleich Siemens unmittelbar nach dem Waffenstillstand den Flugzeugbau einstellte, blieb Wolff bei dem Konzern, allerdings nun beim Flugmotorenwerk von Siemens & Halske in Spandau, das 1933 in die Siemens Apparate und Maschinenbau (SAM) ausgegliedert wurde. In dieser Gesellschaft nahm Wolff den Posten des technischen Geschäftsführers ein. Schon allein diese Skizze macht eine wichtige Lebenserfahrung Harald Wolffs deutlich: Als er im Ersten Weltkrieg bei Siemens & Schuckert mit dem Flugzeugbau begann, war er kaum 30 Jahre alt und seine Erfahrung in den zwanziger Jahren lässt sich auf den Nenner bringen, dass die Scheinblüte der Rüstung des Ersten

²³ Strahltriebwerksentwicklung, Interview M. A. Müller, 30.11.52, DMM/ASD FAA 001/0025.

²⁴ Eine historische Darstellung zum Flugzeugbau bei Siemens fehlt. Die Angaben stammen aus der Broschüre der Siemens AG: Milestones. 100 Years of powered flight. 100 years of innovation by Siemens, o. O. 2003.

Weltkriegs eine ganze Generation talentierter junger Männer aufgezogen, sie nach dem Ende des Krieges aber einer ungewissen Zukunft überlassen hatte. Schon allein deshalb musste er einer erneuten Aufrüstung skeptisch gegenüberstehen, die sich in der Ausgliederung der SAM 1933 ankündigte, nachdem Carl-Friedrich von Siemens, jüngster Sohn von Werner von Siemens während der 20er Jahre mehrfach darüber nachgedacht hatte, den Flugmotorenbau ganz aufzugeben. Es ist nach den bislang vorliegenden Erkenntnissen nicht möglich festzustellen, wie weit Wolff als Direktor der SAM an der Entscheidung Carl-Friedrich von Siemens beteiligt war, sich den Forderungen des Reichsluftfahrtministeriums zu verweigern, die Kapazität des Flugmotorenwerkes in Spandau der nationalsozialistischen Rüstungsplanung gemäß auszubauen. Diese Weigerung, die Siemens mit der fehlenden wirtschaftlichen Grundlage für den Flugmotorenbau im Frieden begründete, führte 1936 zur Verstaatlichung des Siemens-Flugmotorenbaus als Brandenburgische Motorenwerke (Bramo), die Gebäude und Personal, darunter auch den Direktor Harald Wolff, von Siemens über-

nahm.²⁵

Da die Bramo als Staatsunternehmen unter etlichen Umstellungsschwierigkeiten litt, verfügte das RLM bereits 1938 die Fusion mit BMW, die allerdings auch erst unter Druck und mit beträchtlichen finanziellen Anreizen auf das Angebot eingingen, die frühere Siemens-Gesellschaft zu übernehmen.²⁶ Die Bramo war ein großer Brocken für BMW. Franz-Josef Popp, seit der Neugründung 1922 Generaldirektor des Unternehmens, reagierte auf die Chancen der Fusion mit einem Entwicklungsprogramm, das BMW zu der führenden Flugmotorenfirma neben Daimler-Benz und Junkers machen sollte, aber bedeutete, dass die Entwicklungsanstrengungen des Werkes in Spandau zunichte gemacht wurden. Er forderte 1940, dass sich BMW weder auf den in Spandau seit der Mitte der 30er Jahre entwickelten Flugmotor (BMW 800), noch auf den zu diesem Zeitpunkt vom Reichsluftfahrtministerium mit oberster Priorität versehenen Motor konzentrieren solle, der am Stammsitz in München gebaut wurde (BMW 801), sondern der gesamte Konzern sich auf Flugmotorenprojekte werfen solle, die die Stellung von BMW auf dem Verkehrsmarkt

²⁵ Budraß, Lutz, *Flugzeugindustrie und Lufrüstung in Deutschland*, Düsseldorf 1998, S. 383ff.

²⁶ Zur Übernahme der Bramo und zum Konflikt über Wolff nun im Detail: Werner, Constanze, *Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit bei BMW*. München 2006, S. 32–49.

der Nachkriegszeit sichern würden. Die unterdessen in Spandau bereits begonnene Strahltriebwerksentwicklung würde BMW hingegen den anderen Firmen oder einem staatlichen Forschungsinstitut überlassen. Wolff muss sich an seine eigenen Erfahrungen am Ende des Ersten Weltkriegs erinnert gefühlt haben: mit einem Federstrich wurden langjährige, technisch aussichtsreiche und mit erheblichem persönlichen Engagement vorangetriebene Projekte abgesetzt, die im Falle von Siemens/Bramo eine Aufgabe sämtlicher Arbeiten seit dem Ende des Ersten Weltkriegs bedeuteten. In dieser Situation entschloss sich Wolff, das entscheidende Schreiben Popp dem Reichsluftfahrtministerium (RLM) zuzuspielen. Die Folge war die BMW-Krise, von der sich der Konzern bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs nicht mehr erholte: Popp musste den Vorstandsvorsitz Anfang 1942 aufgeben. Wolff wurde bereits 1941 entlassen und Bruno Bruckmann, der Chef der Motorenentwicklung in Spandau, stieg zum Leiter der Flugmotorenentwicklung im gesamten BMW-Konzern auf.²⁷ Als Wolff 1941 bei Heinkel die Oberleitung über die konkurrierenden Strahltriebwerksprojekte übernahm, hatte er somit mindestens bei zwei Gelegenheiten Ein-

fluss auf grundlegende Unternehmensentscheidungen in der nationalsozialistischen Rüstung gehabt: die einzige offene Verweigerung eines Luftfahrtunternehmens, an der Radikalisierung der nationalsozialistischen Aufrüstung teilzunehmen, hatte er zumindest unmittelbar verfolgen können, während er den Anlass für die Krise geliefert hatte, die einen der wichtigsten Flugmotorenproduzenten ins Chaos stürzte.

Die Situation bei Heinkel ähnelte in zweierlei Hinsicht der bei BMW: Auch hier gab es mit Hans-Joachim von Ohain ein aussichtsreiches technisches Projekt, das von einem rabiaten Konkurrenten bedroht wurde, und es gab einen überaus selbstherrlichen Unternehmenschef, dem technische Forschung und Entwicklung allenfalls als Mittel zur Wahrung der Rolle des Unternehmens in der nationalsozialistischen Industrie diente. Nachdem Müller 1942 das Unternehmen verlassen hatte, konzentrierte sich Wolff darauf, die kontinuierliche Weiterentwicklung der Ohain-Turbine gegen den Druck Heinkels zu sichern, möglichst schnell in die industrielle Produktion der He S 11 einzusteigen. Der entscheidende Coup gelang ihm, als er mit dem Hinweis auf Heinkels kleinliche Eingriffe in die Arbeit in Zuffenhausen – in

27 Ebenda, S. 87 – 109.

einem Schreiben an Wolff im Februar 1943 hatte Heinkel in 14 Punkten Detailentscheidungen kritisiert, bis hin zu der Gewährung eines einwöchigen Urlaubs für den Leiter des Prüfstandes – eine Vollmacht des Generalluftzeugmeisters im RLM, Erhard Milch, erwirkte, mit der Wolff zum kommissarischen Leiter des Werkes Zuffenhausen ernannt wurde. Die Kündigung Wolffs hatte Heinkel zuvor abgelehnt.²⁸ Von diesem Zeitpunkt an war Heinkel ein unmittelbarer Eingriff in den Strahltriebwerksbau in Zuffenhausen verwehrt. Erst 1944 – mit der Entscheidung für den „Volksjäger“ He 162 – konnte er wieder auf die Fertigstellung der Turbine drängen, da die Ohain-Turbine für dieses Flugzeug vorgesehen war. Nun freilich fiel es Wolff und den anderen Beteiligten nicht schwer, trotz des wachsenden Zorns Heinkels auf die Kriegsumstände zu verweisen, wenn die Verzögerung der Fertigstellung der Turbine begründet werden musste. Auf diese Weise erklärt sich der Umstand, dass Heinkel auf die Berichte Hilgendorfs über den verzögerten Anlauf der Produktion bis zu dessen Einberufung nicht rea-

gieren konnte, obwohl er Hilgendorfs Wunsch nach einer Versetzung schon vor der Zeugenaussage registrierte.²⁹ Unterdessen sammelten nicht nur Hilgendorf – als verlängerter Arm Müllers – und Heinkel Material, um Wolff zu Fall zu bringen, sondern auch Wolff seinerseits gegen Heinkel – Angaben Müllers aus der Nachkriegszeit zufolge versuchte Wolff Müller sogar zu einem gemeinsamen Vorgehen gegen Heinkel zu überreden.³⁰ Auch Hilgendorf erwähnt eine Bemerkung Wolffs, dass Heinkel sich mit einer Weitergabe des belastenden Materials versehen solle, da es ihm selbst ein Kriegsverfahren eintragen könne. Hätte Heinkel doch begründen müssen, warum er Müller die Kündigung nahelegte, als dieser das Reichsluftfahrtministerium in die Konflikte zwischen den beiden Entwicklungsteams bei Heinkel einweihte. Am Ende war es dieses Wissen, dass jeder der Beteiligten genügend Material über den jeweils anderen besaß, das die Eskalation hinauszögerte, bis Hilgendorf seine Zeugenaussage machte. Dann freilich übersandte Heinkel als Anlage zu seiner Stellungnahme das Material gegen Wolff, das er schon im

²⁸ Heinkel an Wolff, 22.2.43 und Wolff an Heinkel, 24.2.43, DMM/ASD FAA 001/0365. Heinkel, *Stürmisches Leben*, S. 431f.

²⁹ Besprechung mit Herrn Schelp, 10.11.44, DMM/ASD FAA 001/0323.

³⁰ Strahltriebwerksentwicklung, Interview M.A. Müller, 30.11.52, DMM/ASD FAA 001/0025.

März 1944 an den Vorstand der EHAG geschickt hatte, und versuchte sich mit einer Floskel aus dem Verfahren zu ziehen: „Was noch im einzelnen sich in Zuffenhausen bei der Entwicklung entsprechend den Angaben Hilgendorfs ereignet hat, vermag ich nicht zu beurteilen, da meine Aufgabe von einer höheren Warte aus gesehen sich mit den von Hilgendorf geschilderten Details selbstverständlich nicht befassen konnte“³¹ Am 15. Februar 1945 hatte offenbar selbst Ernst Heinkel eingesehen, dass eine Forcierung des Kriegsverfahrens ihm keinen Nutzen mehr bringen konnte. Dass Heinkel es vermied, Wolff auch in der Nachkriegszeit als Saboteur zu bezichtigen, hatte einen anderen Grund. Heinkel, der sich zu dieser Zeit selbst dem Spruchkammerverfahren über seine Verwicklung in die nationalsozialistischen Verbrechen stellen musste, schreibt in einem Brief an Müller 1948: „Wenn Wolff vor eine Spruchkammer käme, dann würde er bestimmt behaupten, dass er Sabotage getrieben habe und er würde nicht angeben, dass er aus Unfähigkeit die Strahltriebwerke nicht weiter entwickeln konnte“.³² Die Abneigung Heinkels gegen Wolff war so groß, dass er ihm noch nicht einmal das Wider-

standsmotiv zugestehen wollte, obwohl er einen entscheidenden Beleg dafür in seinen eigenen Akten hatte. Heinkel wollte Wolff und Ohain als Versager erscheinen lassen und ließ die eigentliche Wendung in der Geschichte der Strahltriebwerke auch in seiner Autobiographie unterschlagen.

3. Schluss

Mit einigen Vorbehalten kann aus der Aussage Hilgendorfs der Schluss gezogen werden, dass Wolff methodisch gegen den Kriegseinsatz der Strahltriebwerke arbeitete und sich dabei mit dem wesentlich jüngeren von Ohain einig war, der sich – so lässt sich die Aussage Hilgendorfs auch interpretieren – Freiräume für seine Grundlagenforschung schaffen wollte und sich gegen die Absicht stemmte, sie möglichst schnell im Krieg einzusetzen. Wolff und Ohain gingen aber offenbar so geschickt vor, dass nicht genügend Beweise entstanden, um Hilgendorfs Anwürfe zu erhärten. Beide überlebten den Krieg. Wolff war nach Kriegsende bis zu seiner Pensionierung 1954 Geschäftsführer der Studiengesellschaft für Triebwerksbau bei BMW. Letztlich ist aber auch die Spekula-

³¹ Heinkel an Schleich, OKL, Luftwaffen Rechtspflege, 15.2.1945.

³² Heinkel an Müller, 28.9.48, DMM/ASD FAA 001/1068.

tion tragfähig, dass das Handeln Wolffs und Ohains sich nicht allein aus der Erkenntnis speiste, dass der Krieg für Deutschland verloren war: Immerhin war Wolff für die Serienproduktion der He S II verantwortlich, die mit dem gewachsenen Einfluss Heinkels durch die He 162 1944 in einem stillliegenden Bergwerk bei Kochendorf in Württemberg eingerichtet werden sollte, möglichst rasch und unter weitgehender Ausnutzung von KZ-Häftlingen. Der wichtigste Ertrag der Verweigerung Ohains und Wolffs war daher, dass dieser Teil der Verlagerung nicht mehr abgeschlossen werden konnte. Der Umstand, dass sich sogar Karl Hayn, der 1942 die Einrichtung des KZ-Werks von Heinkel in Oranienburg geleitet hatte, gegen das Projekt in Kochendorf wandte, da auch der Häftlingseinsatz „ein großes Volumen an Unterbringungsmöglichkeiten, Verpflegungseinrichtungen und andere Dinge“ fordere, gibt einen Eindruck davon, wie furchtbar die Bedingungen der Produktion in Kochendorf gewesen wären, wäre sie auf Touren gekommen. Es gibt zu wenige Informationen über von Ohain und Wolff, um auch die Behauptung zu belegen,

dass ihr katholischer Glaube sie befähigt habe, den Kriegseinsatz des Strahltriebwerks zu hintertreiben. Immerhin verbrachte jedoch von Ohain die letzten Jahre seiner wissenschaftlichen Tätigkeit an der katholischen Universität in Dayton/Ohio.

In einem Reader, den das Rostocker Friedensbündnis zuletzt im vergangenen Jahr veröffentlichte, wird als ein wichtiger Beweggrund, die Benennung des Flughafenterminals nach Hans-Joachim Pabst von Ohain abzulehnen, Folgendes ausgeführt: „Wenn düsengetriebene Kampflugzeuge schließlich – unvorhersehbar – nicht in entscheidendem Umfang eingesetzt wurden, so ist das nicht Verdienst von Ohains, sondern (glückliches) Resultat einiger technologischer Mängel in den Heinkel-Werken (der originale Ohain-Motor war zu schwer und vom Material her zu aufwendig, als dass sich Nazideutschland im Stadium des fortgeschrittenen Krieges mit ihm noch eine Serienproduktion leisten konnte); [...] sowie der Kurzsichtigkeit und technischen Inkompetenz hoher Nationalsozialisten und Wehrmachts-offiziere.“³³

Ein einzelnes Vernehmungsprotokoll reicht nicht aus, um von

33 Rostocker Friedensbündnis (Hg.): Hans-Joachim Pabst von Ohain als Namensgeber für den neuen Flughafen-Terminal in Rostock-Laage? Materialien zur Diskussion, Rostock 2005, S. 6f.

Ohains Widerstand gegen die Vereinnahmung seiner Erfindung für den nationalsozialistischen Krieg unzweifelhaft zu beweisen. Weitere Forschungen zu Ohain und zur Geschichte seiner Strahltriebwerke sind jetzt um so dringender anzumahnen, um sein Handeln unter dem nationalsozialistischen Regime in allen Facetten freizulegen. Trotz dieses Vorbehalts lässt sich durch die Aussagen des Denunzianten Hilgendorf und ergänzende Materialien eine neue These zu

Ohain formulieren: Das Strahltriebwerk der Heinkel-Werke wurde auch deshalb nicht mehr im Zweiten Weltkrieg eingesetzt, weil sein Erfinder, Hans-Joachim Pabst von Ohain, und der Verantwortliche für seine Produktion, Harald Wolff, sich dem gemeinsam entgegenstellten. In diesem Licht sind sie aller Ehren wert.



Martin Albrecht

Die Heinkel He 162 – Zur regionalen Biographie eines Strahlflugzeuges am Ende des „Dritten Reiches“

Die Geschichte dieses Flugzeugtyps war typisch für die letzten Monate des Nazisystems im sich abzeichnenden Zusammenbruch der deutschen Rüstungsproduktion am Ende des Krieges. Im Herbst 1944 legte Heinkel auf Anforderung der Luftwaffenführung das Projekt für den leichten Strahljäger Heinkel 162 vor, der unter einfachen Produktionsbedingungen in großen Serien gefertigt und nach Vorstellungen einiger Herren aus dem „Jägerstab“ gar von flüchtig ausgebildeten Hitlerjungen gesteuert werden sollte. Seine überlegene Geschwindigkeit sollte den „Volksjäger“ zu erfolgreichen Gefechten mit den alliierten Bombern, aber auch mit den schnellen Jagdbombern befähigen. Unter den Zwängen der drohenden Niederlage der Wehrmacht entwickelten die Konstrukteure im viel gerühmten „Heinkel-Tempo“

ein neuartiges Jagdflugzeug, den Düsenjäger He 162. Kein Flugzeugtyp des „Dritten Reiches“ war in seiner Entstehung und Produktion so dezentral angelegt. Der Bau erfolgte an mehreren Standorten unter hohem materiellen und logistischen Aufwand. Der Einsatz von Tausenden Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen ermöglichte die Serienproduktion.

Die He 162 wurde in Gemischtbauweise hergestellt: Der Rumpf war aus Metall, Tragflächen und Teile des Leitwerks aus Holz. Bei der Holzverarbeitung wurden verschiedene Teile miteinander verklebt. Ein Düsentriebwerk saß auf dem Rücken der kleinen Maschine, sodass die He 162 entfernte Ähnlichkeit mit der als Vergeltungswaffe V 1 bezeichneten Fieseler Fi 103 aufwies. Antrieb sollte ein Junkers- oder ein BMW-Triebwerk sein. In Rostock und in

Barth wurden vermutlich meist BMW-Triebwerke eingebaut. Einfach sollte der Heinkeljäger zu produzieren sein, einfach sollte er in der fliegerischen Handhabung werden. Darauf deutete schon der Suggestivname „Volksjäger“ hin.¹ Eine unkomplizierte Fertigung war es indes nicht. Klebetechnik und Klebstoff warfen Probleme auf. Die neuartigen Turbinen waren nicht im ausreichenden Maße vorhanden. Auch das Flugverhalten ließ zu wünschen übrig, und nur langjährige Flugzeugführer kamen nach einigen Anläufen mit der Maschine klar. Der Einsatz von kurz eingewiesenen Jungen der Flieger-HJ konnte nicht mehr in Betracht gezogen werden und diese Idee versandete in den Wirren der letzten Kriegswochen.

Der Zusammenbau der He 162 startete buchstäblich in der letzten Kriegsphase. Die Maschinen wurden im mecklenburgischen Heinkel-Stammwerk Rostock und im dazu gehörenden Verlagerungsbetrieb Barth gefertigt. Auch in kleinen Filialen in Krakow am See und Fürstenberg, die für Einzelteile herangezogen wurden, lief die Herstellung an. Außerhalb Mecklenburgs und Pommerns fertigten das Heinkel-Werk Oranienburg und der Heinkelbetrieb in Wien-Schwechat dieses Modell. Aber nicht nur die Fabriken der Ernst Heinkel AG wurden mit entsprechenden Aufträgen versehen. Das Netz der Zulieferer erstreckte sich auf eine Reihe kleiner Firmen, die Metallteile, Instrumente und Geräte fertigten. Hinzu kamen viele



Das Jagdflugzeug Heinkel He 162 im Jahr 1945. Quelle: Manfred Griehl, Luftarchiv Mainz.

¹ Das Projekt wurde in seiner kurzen Geschichte zudem noch mit den Namen „Salamander“ und „Spatz“ bezeichnet.

kleine Tischlereien und Werkstätten, die in Süddeutschland und Thüringen hölzerne Tragflügel und Leitwerkteile produzierten. Ernst Heinkel stellte zufrieden fest, dass der ganze Entwicklungs- und Fertigungsprozess eine ungeahnte Dynamik erfuhr. Er erlebte sogar die Genugtuung, dass sein alter Konkurrent, der Junkers-Konzern, den Auftrag übernehmen musste, im mitteldeutschen Gebiet in Bernburg und Staßfurt den Heinkel-Jäger zu montieren. Heinkel sah die Umstände der Produktion seines letzten Serienflugzeuges nach dem Zweiten Weltkrieg so: „Das letzte Strahlflugzeug der deutschen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg erhielt die Typenbezeichnung He 162 und wurde dann unter der unrichtigen Bezeichnung „Volksjäger“ Gegenstand vieler geheimnisvoller Berichte. Es mochte sein, daß etwas Geheimnisvolles um dieses letzte Flugzeug war, das unter den damaligen Umständen entstand. (...) Ein Drittel der Gesamtproduktion sollte in den inzwischen über ganz Mecklenburg und vor allem nach Barth verlagerten Betrieben meines Stammwerkes Rostock-Marienehe geleistet werden, zwei Drittel bei Junkers vor allem unterirdisch in den großen Werkstätten bei Staßfurt. (...) Wenige Wochen nach Beginn des Serienbaus

konnte trotz verzweifelter Anstrengungen, bei denen nicht nur die deutsche Arbeiterschaft, sondern auch Tausende ausländischer Arbeiter, die nicht wie Häftlinge oder Gefangene unter Druck standen, noch einmal Ungeheures leisten, von einer geregelten Produktion konnte keine Rede mehr sein. Am 1. April 1945 mußten wir alle Werke in Wien wegen der anrückenden Roten Armee schließen. Maschinen und Bauteile wurden soweit als möglich abtransportiert. (...) Die Verbindungen nach Rostock und Dessau zerrissen Mitte April.“²

Die Realität war anders als Heinkels Sicht vom Anfang der 50er Jahre. Nicht nur sein Urteil über die „nicht unter Druck“ stehenden ausländischen Arbeiter wirkt heute wie eine wirklichkeitsfremde Schutzbehauptung.

Der Kriegslage an der Jahreswende 1944/1945 gehorchend, war vorgesehen, die kleine Düsenmaschine de facto in drei mehr oder weniger geschlossenen Erprobungs- und Produktionskreisläufen in Norddeutschland, im Anhaltinischen und im bayrisch-österreichischen Raum einsatzreif zu machen und in den Endkampf zu schicken. Bezogen auf den Norden Deutschlands hieß das, die He 162 wurde:

– konzipiert bei Heinkel von

einem Team, dessen federführende Mitarbeiter von Rostock eben gerade erst nach Wien evakuiert worden waren,
– getestet in Rechlin an der Müritz in der Erprobungsstelle der Luftwaffe,
– produziert in Rostock im Stammbetrieb und in Barth im KZ,
– eingesetzt von Parchim, Rostock und anderen Fliegerhorsten aus in den letzten Kriegstagen.

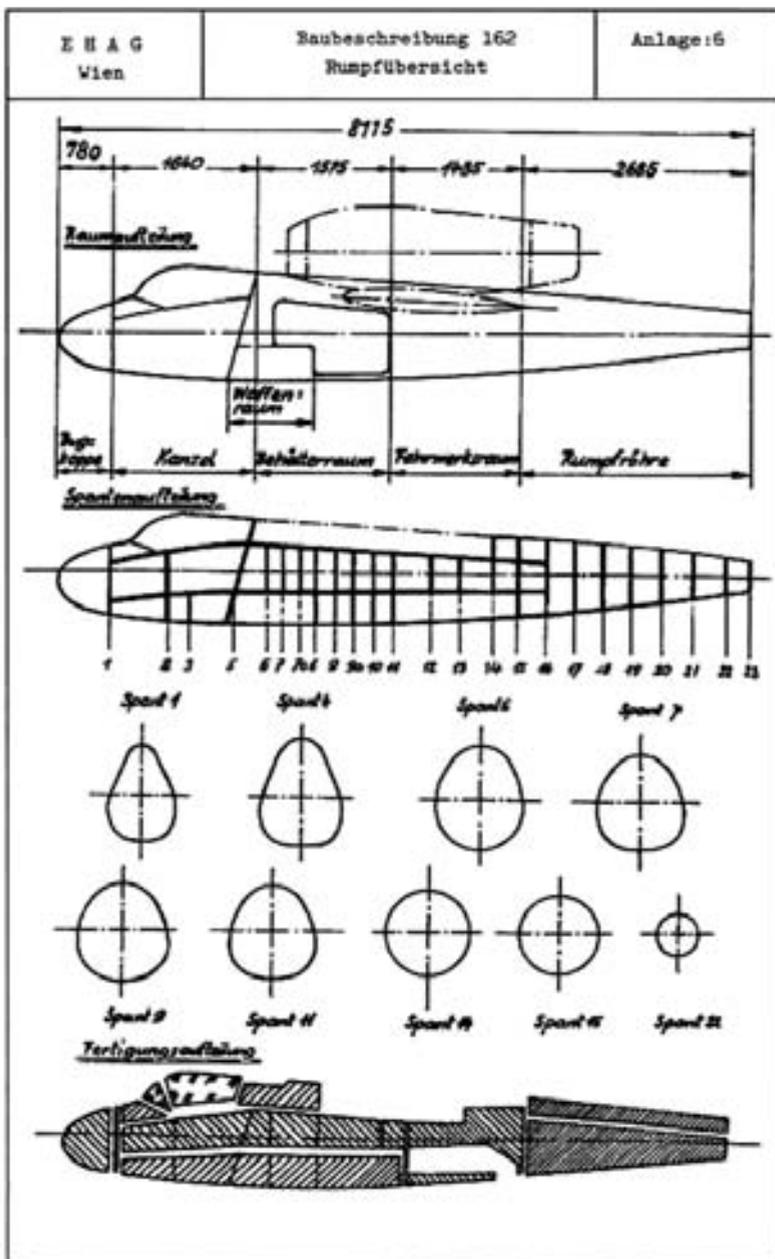
wenigen Beispiele, bei denen die einzelnen Stufen der Erprobung, der Produktion und des realen Kriegseinsatzes eines Waffensystems nahezu lückenlos in Mecklenburg und Pommern erfolgten. Die Entstehung dieses Flugzeugs macht einen oftmals unterschätzten Zustand deutlich: der mecklenburgisch-vorpommersche Raum dümpelte nicht mehr einfach als verlängerte Werkbank



Turbinenprüfung der He 162 in der Luftwaffenerprobungsstelle Rechlin 1944/45.
Quelle: Manfred Griehl, Luftarchiv Mainz.

Die He 162 war in diesem Sinne über nahezu alle technologischen und einigen einsatztaktischen Stufen hinweg ein „Landeskind“, dessen Lebenslauf Punkt für Punkt mit authentischen Orten im heutigen Bundesland verbunden werden kann. Die He 162 ist eines der

reichsweit tätiger Großkonzerne vor sich hin, sondern hatte nach über einem Jahrzehnt zielgerichteter Arbeit ein Eigenleben mit unterschiedlichen, aufeinander abgestimmten Produktions- und Nutzungsstufen hochentwickelter und innovativer Technikkomplexe erreicht.



Aus der Baubeschreibung der He 162.
Quelle: Peter Korrell, Wolfenbüttel.

Heinkel war eines der großen Unternehmen der deutschen Luftfahrttechnik und -rüstung. Dem Firmengründer Ernst Heinkel (1888–1958) war es mit viel Geschick gelungen, seinen relativ kleinen Betrieb in Warnemünde über die wirtschaftlich harten 20er Jahre zu bringen. Im „Dritten Reich“ entstand aus seiner Firma ein moderner Großkonzern, der die zunächst geheime und sich dann explosiv entwickelnde Luftwaffe entscheidend beeinflusste. Von Warnemünde aus war der Rostocker Raum schon vor der Machtübernahme planmäßig zum Luftfahrtzentrum ausgebaut worden.³ Nach der Machtübernahme wurde Heinkel zum größten Arbeitgeber Mecklenburgs. Im Jahr 1940 arbeiteten 30% der in der Rüstung im Wehrkreis II (Mecklenburg und Pommern) Tätigen im Rostocker Flugzeug- und Schiffbau: Bei Heinkel 13.100, bei der Konkurrenzfirma Arado 4.500 und im U-Bootbau der Neptun-Werft 3.400 Arbeitskräfte. Die

Produktionsbetriebe Ernst Heinkels sind bei der Zuweisung von Arbeitskräften stark bevorzugt worden. Heinkel soll nach Aussage von Gauleiter Friedrich Hildebrandt im Frühjahr 1942 um die 18.000 Arbeitskräfte allein in Mecklenburg unter seiner Regie beschäftigt haben.⁴ Ausländische Arbeitskräfte spielten mit zunehmender Kriegsdauer eine zunehmend wichtige Rolle. In allen Heinkelbetrieben in und außerhalb Deutschlands werden auf dem Höhepunkt der Luftrüstung Mitte 1944 um die 50.000 Arbeiter und Angestellte, Kriegsgefangene, Zwangsarbeiter, Häftlinge und KZ-Häftlinge für den Konzern direkt tätig gewesen sein. Ein Revisionsbericht zur Ernst Heinkel AG fasste die Arbeitskräfteentwicklung des Konzerns im Zeitraum 31.3.1943 bis 31.3.1944 zusammen: „Beachtlich ist der Anteil der Ausländer (Zivilausländer wie Kriegsgefangene) und KL-Häftlinge⁵ an der Beschäftigtenzahl. Er stieg von 47,4 % zum

³ Martin, Albrecht, Rüstung und Zwangsarbeit im nationalsozialistischen Mecklenburg und Vorpommern, in: Albrecht, Martin (Hrsg.), Rüstung und Zwangsarbeit im nationalsozialistischen Mecklenburg und Vorpommern. Reihe Beiträge zur Geschichte Mecklenburg-Vorpommern Nr.11, Friedrich-Ebert-Stiftung, Landesbüro Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin 2005, S. 4–31; allgemein dazu: Ostrop, Florian, Einheimische und Fremde. Zwangsarbeit in der mecklenburgischen Seestadt Wismar 1939 bis 1945, Rostock 2006, S.8–37.

⁴ Stamp, Friedrich, Zwangsarbeit in der Metallindustrie 1939–1945. Das Beispiel Mecklenburg-Vorpommern, Berlin 2001, S. 83–85.

⁵ Gemeint sind KZ-Häftlinge. Im „Dritten Reich“ wurde für die KZ fast ausschließlich die Abkürzung „KL“ angewandt.

31. März 1943 auf 52,5 % zum März 1944. Dabei hat sich der Anteil der Häftlinge an den Stichtagen von 9,5 % auf 21 % bzw. 24,4 % erhöht. Auf die beiden größten Zweigwerke, Seestadt Rostock und Oranienburg, entfallen von der Zahl der Beschäftigten am Bilanzstichtag 28. 661 Personen, das sind 59,5 %.⁶ Die Jahresleistung aller Heinkelbetriebe einschließlich des Rostocker Werkes, das wiederum die Ergebnisse des ersten halben Jahres des Satellitenbetriebes „Müller-Werk“ in Barth einschloss, belief sich im umrissenen Zeitraum auf 562,5 Mio. Reichsmark. Nach Abzug aller Steuern und der Gewinnabführung verblieb ein Bilanzgewinn von 2,7 Mio. Reichsmark, was sich in einer Dividende von 6 % niederschlug.⁷

Heinkel nahm als erster Konzern die Angebote der Naziführung an und beschäftigte seit 1942 im steigenden Maße KZ-Häftlinge. Im

Heinkel-Werk Oranienburg (HWO) wurde erstmals im großindustriellen Rahmen der Einsatz von KZ-Häftlingen in der Rüstungsproduktion geplant, realisiert und für gut und praktikabel befunden.⁸ Und das nicht nur seitens der SS, sondern auch von Seiten des Konzerns und seines Chefs, des Wehrwirtschaftsführers Professor Ernst Heinkel. Nach und nach wurde das HWO bis auf ein deutsches Rahmenpersonal auf die personelle Struktur eines KZ-Betriebes umgestellt.⁹

Die „Experimente“ mit KZ-Häftlingen in den Jahren 1942/43 schlugen sich in einer erheblichen Zunahme der Gesamtbelegschaft des Konzerns nieder. Heinkel konnte aufgrund der Arbeitskräfte aus dem KZ im HWO schon 1942 seine großen Betriebseinheiten im Deutschen Reich und im besetzten Europa neu ordnen. Am einen Ende der Werkspalette fanden sich die profitabel ausgelasteten Pro-

⁶ Bundesarchiv Lichterfelde, R 8135 / 4125, Bericht Nr. V 12196 (Vorläufiger Bericht) der Deutschen Revisions- und Treuhand-AG Berlin über die bei der Ernst Heinkel AG, Seestadt Rostock, vorgenommene Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. März 1944, Bl. 11. Der Prüfbericht entstand vom 3. bis 16.10.1944 und griff in einigen Daten über den eigentlichen Prüfzeitraum hinaus.

⁷ Ebenda, Bl.27.

⁸ Budraß, Lutz, Der Schritt über die Schwelle. Ernst Heinkel, Das Werk Oranienburg und der Einstieg in die Beschäftigung von KZ-Häftlingen, in: Meyer, Winfried / Neitmann, Klaus (Hg.), Zwangsarbeit während der NS-Zeit in Berlin und Brandenburg, Potsdam 2001, S.129–162.

⁹ Budraß, Lutz, Flugzeugindustrie und Luftrüstung in Deutschland 1918–1945, Düsseldorf 1998, S. 775–780; Strebel, Bernhard, Das KZ Ravensbrück. Geschichte eines Lagerkomplexes. Paderborn 2003, S. 419–435.

duktionsbetriebe in Oranienburg und im ehemals polnischen Mielec-Budzyn, am anderen Ende der hochwertige Entwicklungs- und Stammbetrieb in Rostock.

Die Ausdehnung der Kriegsproduktion stieß allerdings an die Grenzen von Fertigungskapazitäten. Zudem waren Rostock und sein Umland bevorzugtes Ziel intensiver alliierter Bombenangriffe. Nach langen Vorbereitungen hatte die britische Royal Air Force ihre strategische Luftoffensive gegen die gegnerische Kriegsindustrie und Bevölkerung eröffnet. Zu den ersten großen Mehrfachangriffen gegen Städte mit bedeutenden Luftfahrtbetrieben gehörten die vom März und April 1942 auf Lübeck und Rostock. Die mecklenburgische Seestadt, ihre Einwohner und Betriebe, wurden schwer getroffen. Die Rüstungsbehörden und der Konzern mussten handeln.

Naheliegend war die Aufgliederung der Produktionseinheiten und eine Auffächerung in kleinere Betriebe im Umland. Ähnlich hatten britische Flugzeugfabriken 1940 auf deutsche Luftangriffe reagiert und so den Abbruch der eigenen Jagdflugzeugproduktion wirkungsvoll verhindert. Diese Maßnahmen waren der deutschen Seite bekannt. Solche Erfahrungen suchte man nun auszunutzen.

1942 beginnend und bis mindestens in den November 1944 anhaltend, begann eine Verlagerungsaktion von gigantischem Ausmaß. Über 4.150 Betriebe wurden erfasst, zwei Drittel der Verlagerungen dienten dem Schutz der Rüstungsproduktion. Davon machte wiederum die Verlagerung und Dezentralisation der Flugzeugindustrie den Hauptteil aus. Die Produktion der größten Hersteller von Flugzeugzellen sollte so von 27 auf 729 Produktionsstätten, die der 51 Flugmotorenwerke auf 249 Betriebe aufgeteilt werden. Dabei waren mehrere Grundsätze zu befolgen:¹⁰

- Die Fertigungsstätten sollten von Endmontage und Einflugbetrieb getrennt und in einen Umkreis von 50 km vom Stammwerk entfernt gelegt werden.

- Große Werke sollten in kleinere Einheiten untergliedert werden, die jeweils entweder Rümpfe, Tragflächen oder Leitwerke herstellten.

- Die Produktion jeder Fertigungsstätte sollte nicht mehr als 150 Flugzeuge im Jahr betragen. Die Rostocker Heinkel-Werke gehörten wegen der augenscheinlich großen Gefährdung zu den ersten Betrieben, die umfassend in die Verlagerung überführt wurden. Bei Heinkel Rostock sind aufgrund der dortigen Betriebsstruk-

¹⁰ Groehler, Olaf, *Bombenkrieg gegen Deutschland*, Berlin 2000, S. 286–287.

tur zwei große Verlagerungsstränge zu unterscheiden:¹¹ Das Entwicklungswerk als alter, traditioneller Kern, dessen Ursprünge sich bis in das mittelständische Unternehmen „Ernst Heinkel Flugzeugwerke Warnemünde“ aus der Zwischenkriegszeit zurückverfolgen lassen, war aus Sicht des Firmengründers der wertvollste Teil. Daneben bestand in Rostock das Serienwerk, das durch die laufende Produktion – sie umfasste zum damaligen Zeitpunkt den Bomber Heinkel He III – bis an den Rand der Kapazitäten ausgelastet war und im Interesse der weiteren offensiven Kriegsführung Nazideutschlands lebensfähig gehalten werden musste. Zudem brachte dieses Werk dem Konzern die Mittel ein, um sich kostspielige Entwicklungen, wie etwa die Forschungen zum Strahlantrieb, leisten zu können, die lange keine staatliche Unterstützung genossen.

Beide Betriebe erfuhren unterschiedliche Auffächerungen. Die rüstungslenkenden Behörden des Reiches wiesen diese Bewegungen nicht nur an, sie erleichterten auch die Entscheidungen der Konzerne finanziell. Ernst Heinkel konnte sich die Verlagerung seiner

Betriebe und die Einrichtung der neuen Produktionsstätten allein im Zeitraum vom 31. März 1943 bis zum 31.3.1944 mit 22,5 Mio. Reichsmark aus der Staatskasse vergüten lassen. Diese kam ebenfalls mit 20,6 Mio. für „durch Feindeinwirkung vernichtete Bestände“ auf.¹²

Wichtige Abteilungen des Entwicklungswerkes verlegte der Konzern aus dem Rostocker Raum in damals noch nicht so gefährdete Gebiete des Großdeutschen Reiches.¹³ So kam die Flugerprobung und der Musterbau unter dem leitenden Mitarbeiter Ulrich Raue nach Wien-Schwechat, die Konstruktionsabteilung unter Karl Schwärzler und seinem Stellvertreter Otto Butter in die Wiener Stadtmitte in die Fichtegasse 11 und die wichtige Projektabteilung unter Siegfried Günter in die Heinkel-Villa nach Ober-St.Veit/Wien.

Das Rostocker Serienwerk folgte im Gegensatz dazu den allgemeinen Weisungen für Rüstungsverlagerungen und wurde somit auf Mecklenburg und Pommern verteilt. Dieses Werk hatte nach kurzer Zeit gut 40 Verlagerungsorte zwischen Elbe und Vorpommern, Fürstenberg an der Havel und

11 Jahnke, Karl-Heinz, Ernst Heinkel und die Seestadt Rostock. Eine Dokumentation, Rostock 2002, S. 47.

12 Bundesarchiv Lichterfelde, R 8135/4125, Bericht Nr. V 12196, Blatt 27 (wie Anm. 6).

13 Hiller, Alfred, Heinkel 162. Volksjäger, Wien 1984, S. 16.

dem Fliegerhorst Pütznitz. Im Stammwerk Rostock-Marienehe lief indes natürlich die Produktion weiter. Fast alle Verlagerungsbetriebe waren Zulieferer in Bezug auf einzelne Teile oder für aus mehreren Einzelteilen zusammengesetzte „Komponenten“. Es gab nur eine Ausnahme: das „Müller-Werk“ auf dem Fliegerhorst Barth, das de facto ein Satellitenbetrieb des Stammwerkes wurde.

Für den 1935/36 entstandenen Flugplatz der Deutschen Luftwaffe in Barth begann damit eine zweite Karriere. Er war ein schon im Frieden weitläufig und großzügig ausgebauter Horst mit ausreichenden Nebengebäuden und Unterbringungsmöglichkeiten. Der Flugplatz mit der Deckbezeichnung „Festspielhaus“ war Rostock nahe und gut mit der Bahn zu erreichen. In Zeiten mit Transportproblemen war das ein wichtiger Gesichtspunkt. Heinkel nutzte den Fliegerhorst seit dem 4.12.1941 als Abstellplatz für die Rostocker Produktion.¹⁴

Technisch war er bestens ausgestattet.¹⁵ In seinen acht großen Hangars arbeiteten auch nach Abzug der meisten fliegenden Ein-

heiten der Luftwaffe im Jahr 1943 gut ausgebildete Soldaten des technischen Dienstes und zivile Beschäftigte des Luftwaffenpersonals. Die Lehrlingsausbildung in der Flugzeugwerft der Luftwaffe war samt Ausbildern noch am Ort. Alle diese potenziellen Arbeitskräfte fielen besonders ins Gewicht, da Heinkel möglichst wenig eigene Arbeitskräfte aus Rostock abziehen, aber ein produktionsstarkes Zweigwerk aufbauen sollte und wollte.

Für eine Nutzung der Anlagen in Barth sprach aus Sicht von Heinkel sicher noch ein besonderer Grund. Die Umstände waren einmalig. In geringer Entfernung vom Platz hatte die Luftwaffe das Stalag (Stamm lager) Luft I in den Wiesen am Bodden angelegt. Das seit dem 7.7.1940 existierende Stalag besaß von Oktober 1943 bis Mai 1945 den Status eines Kriegsgefangenenlagers für Offiziere der alliierten Luftstreitkräfte.¹⁶ Die Belegungsstärke schwoll im Zuge der Luftschlacht über Mitteleuropa schnell an. Am Kriegsende im Frühjahr 1945 betrug sie durch die Zuführung eines evakuierten Camps aus Ostpreußen ca. 9.000

14 Albrecht, Martin / Radau, Helga, Flugzeuge aus Barth. Heinkels „Müller-Werk“ und das Außenlager des KZ Ravensbrück, Schwerin 2006, S. 24.

15 Albrecht, Martin, Der Leitturm des Fliegerhorstes Barth. Zur Archäologie und Geschichte eines vergessenen Ortes, in: Zeitgeschichte regional, 9. Jg., (2005) H. 2, S. 78–84.

16 Radau, Helga / Albrecht, Martin, „Wir wachten eines Morgens auf, und die Wachen waren verschwunden.“ – Aus der Geschichte des Stalag Luft 1 in Barth, in: Zeitgeschichte regional, 8. Jg. (2004), H. 1, S. 22–30.

alliierte Kriegsgefangene. Die Mehrzahl von ihnen waren Offiziere der gegen Deutschland kämpfenden westalliierten Luftstreitkräfte. Einen Platz, der im Rostocker Umfeld sicherer vor alliierten Luftangriffen sein würde, hätten Heinkels Direktoren nicht finden können. Die unmittelbare Nähe von Kriegsgefangenen- und Rüstungsobjekten stand gegen Geist und Buchstaben des Genfer Abkommens von 1929. Dort wird betont „...kein Kriegsgefangener darf (...) dazu verwendet werden, (...) durch seine Anwesenheit bestimmte Punkte oder Gegenden vor Beschießung zu schützen.“¹⁷ Heinkel übernahm den Fliegerhorst ohne langes Zögern. Das Kriegstagebuch des Rüstungskommandos Stettin weist für den 15.11.1943 eine Mitteilung des Luftgaukommandos III über die Auflösung des Fliegerhorstes Barth und die Belegung des Platzes durch die Heinkel-Flugzeugwerke Rostock nach.¹⁸ Bis auf einige Angriffe durch kleinere Bomberformationen, Jagdbomber oder Jagdflieger, die möglicherweise auf Grund falscher Geländeorientierungen erfolgten, wurde der Platz bis April 1945 nicht schwer und schon gar nicht mittels Bomben-

teppichen angegriffen. Zuletzt ging die Werkleitung sogar so weit, im Wäldchen nahe dem Stalag und somit gut zwei Kilometer vom Horst entfernt, neu gefertigte Flugzeugteile zu stapeln, um sie so noch besser zu schützen. Das Stammwerk hatte einen optimalen Platz und die beste Struktur für die Verlagerung eines großen Teils seiner Rostocker Produktion gefunden. Im Sinne der oben umrissenen Verlagerungsvorgaben von 1942/43 war ein kompletter Betrieb im Umfeld des Stammwerkes für einen maximalen Ausstoß von 150 Maschinen pro Jahr entstanden. Hier sollten zunächst ausschließlich Teile und Komponenten für den Bomber/Transporter He III, den Nachtjäger He 219 und Tragflächen für den Jäger Me 109 gefertigt werden. An eine Endmontage der Flugzeuge oder gar an das Einfliegen war 1943 nach allen zugänglichen Dokumenten noch nicht gedacht worden. Allerdings erfolgten erste Versuche dafür nach Zeitzeugenaussagen schon 1944 mit He III-Mustern. Die nahezu komplette Montage und das Einfliegen des Düsenjägers Heinkel He 162 geschah dann 1945 aus der Zwangslage am Kriegsende heraus.

¹⁷ So die deutsche Übersetzung des im Ursprung französischen Textes. Zitiert nach: Hamburger Institut für Sozialforschung, Verbrechen der Wehrmacht. Dimensionen des Vernichtungskrieges 1941–45, Hamburg 2002, S. 23.

¹⁸ Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg i. B. WF - 01/11370, Bl. 431.

Das Zweigwerk Barth gedachte die Betriebsführung aufgrund ihrer „positiven“ Erfahrungen nahezu ausschließlich durch die Arbeitskraft der KZ-Häftlinge zu betreiben. Heinkel plante, nur wenige deutsche Facharbeiter, Werkmeister und Ingenieure dafür abzustellen. Für den Aufbau des nach dem Beauftragten des Heinkelwerkes, Herrn Müller, als „Müller-Werk“ bezeichneten Betriebes war die Entwicklung vorgezeichnet. Der ehemalige Heinkel-Betriebsdirektor Dr. Ing. Otto Köhler gab später zu Protokoll: „Im Jahre 1942 wurde aufgrund der Beschädigung eines Teils der Heinkelwerke durch Bombenangriffe eine Schwerpunktverlagerung der Produktion nach Barth vorgenommen. Anfang 1943 erhielt der Heinkelkonzern den Auftrag, Tragflächen für die Firma Messerschmitt herzustellen. Da für die zusätzliche Durchführung dieses Produktionsauftrages nicht genügend Arbeitskräfte beim Heinkelkonzern zur Verfügung standen, wurden von dem Hauptdirektor Karl Hayn Verhandlungen mit dem Amt G (SS-Wirtschaftsamt) und zwar mit SS-Obersturmführer Sommer aufgenommen, um mit dessen Unterstützung Arbeitskräf-

te aus den Konzentrationslagern zu erhalten. Die Verhandlungen liefen im positiven Sinne für den Konzern aus, indem eine Genehmigung zum Einsatz von KZ-Häftlingen in der Produktion in den Heinkelwerken erfolgte.

Aufgrund dieser Genehmigung wurde meinerseits, aufgrund meiner Tätigkeit als Betriebsführer, mein Assistent Dipl. Ing. von Faber, Eberhard beauftragt, mit der SS des Konzentrationslagers Ravensbrück die entsprechenden Verhandlungen zur Einrichtung des KZ Barth zu führen. Über den näheren Inhalt der Verhandlungen und die seitens von Faber getroffenen Vereinbarungen mit der SS über die Einrichtung eines KZ-Lagers Barth ist mir nur insoweit etwas bekannt, als die Bedingungen des bereits bestehenden KZ Oranienburg mit zur Grundlage der Vereinbarungen genommen wurden.“¹⁹

Die Initiative für die Errichtung des KZ Barth ging somit eindeutig vom Heinkel-Konzern aus.

Im Barther Außenlager des KZ-Ravensbrück arbeiteten Frauen und Männer unter scharfer SS-Bewachung exklusiv für den Heinkelkonzern.²⁰ Es war direkt auf die Bedürfnisse eines Flugzeugwer-

¹⁹ Die Bundesbeauftragte für die Stasi-Unterlagen (Im Folgenden zitiert: BStU), Ast Rostock AIM 1469/67, Teil I, Bl. 94–95.

²⁰ Birth, Ines, Das KZ-Außenlager Barth 1943–1945, Diplomarbeit, Sektion Geschichte, Wilhelm-Pieck-Universität Rostock, Rostock 1988, maschinenschriftlich.

kes, in diesem Falle zunächst eben eines Teile- und Komponentenwerkes zugeschnitten. Die für das neu aufzubauende Werk benötigten Arbeitskräfte stellte im großen Maße das Frauen-Konzentrationslager Ravensbrück. Zunächst hatte aber ein Männerkommando aus dem KZ Buchenwald die vorhandenen Bauten hergerichtet.²¹ Drei Luftwaffenkasernen wurden für männliche KZ-Häftlinge aus Ravensbrück, Sachsenhausen, Buchenwald und anderen Lagern eingerichtet, drei weitere zur Aufnahme der Frauen umgebaut. Diese sechs Kasernen und ein dazwischen liegendes Küchengebäude wurden einfach mit Stacheldraht umzäunt. Wachtürme schirmten das Gelände ab. Drei Gebäude des Flugplatzes waren den Frauen vorbehalten, in die benachbarten drei Häuser kamen die Männer. Die Gesamtzahl der Arbeitskräfte lag beständig bei 1.300 bis 1.800 Frauen und Männern.²² Bei Erschöpfung oder Tod wurden die Gefangenen sofort durch neue Häftlinge ersetzt. In den letzten Kriegswochen stiegen die Häftlingszahlen durch Evakuierte stark

an. Insgesamt waren vom November 1943 bis Ende April 1945 wohl 6.000 bis 7.000 Häftlinge in den Hangars und in verschiedenen Aussenkommandos eingesetzt. Es wird geschätzt, dass um die 2.000 von ihnen die Entbehrungen und Todesmärsche nicht überstanden haben.²³

Die großen Werke in Rostock und besonders in Oranienburg waren auf eine moderne Fließproduktion ausgerichtet. Ernst Heinkel war auf sein Serienbauwerk Oranienburg so stolz, dass er die Betriebsgliederung in seine Memoiren aufnehmen ließ.²⁴ Das gesamte Werk war zwischen Wäldern und Grünanlagen in zwei Werkteilen quasi auf der „grünen Wiese“ angelegt. Somit konnte die Betriebsgliederung von technologischen Überlegungen bestimmt werden und musste nicht räumlichen Vorgaben – wie etwa engen Grundstücksgrenzen – folgen. Das Werk 1 wies acht Werkhallen auf, die alle Produktionsstufen bis zum Abschluss der Vormontage vollständig umfassten. Die Komponenten Rumpf, Tragflächen, Kanzel usw. umrissen zunächst die Produk-

21 Engelmann, Elke / Radau, Helga, Hinter Stacheldraht, in: Scheffelke, Jörg / Garber, Gerd (Hrsg.), Stadt Barth 1255–2005. Beiträge zur Stadtgeschichte, Schwerin 2005, S. 143–150.

22 Weinmann, Martin, Das nationalsozialistische Lagersystem, Frankfurt a. M. 1998, S. 575; BStU, HA IX/ 11, ZUV 4, Akte 7, Protokoll Robert Rentmeister vom 22.11.1964, Blatt 62.

23 Bundesarchiv Lichterfelde, R 8135/4125, Bericht Nr. V 12196, Blatt 32 (wie Anm. 6).

24 Heinkel, Ernst, a. a. O., S. 258–260.

tionsziele in den vorderen Hallen. Die einzelnen Teile wurden häufig an größenidentischen Modellen, die in den Arbeitsräumen aufgebaut waren, auf ihre Qualität und die Maßhaltigkeit geprüft. In nachgeordneten Hallen erfolgte dann in der Vormontage etappenweise das Zusammenfügen dieser großen Elemente zum fast kompletten Endprodukt. Die Fertigungstiefe der Werke war im Vergleich zu heutigen Bedingungen enorm. Im Werk 2 fügten die Spezialisten das Flugzeug endgültig zusammen. Anschließend kamen die kompletten Maschinen in die Einfliegehalle. Werk 2 grenzte unmittelbar an den Werksflugplatz, der für das eigentliche Einfliegen genutzt wurde.²⁵

Für die innere Gliederung des „Müller-Werkes“ in Barth scheinen das Flächenangebot und die konkrete Hallenstruktur des Fliegerhorstes nicht unwesentlich gewesen zu sein. Seine acht großen Hangars spiegelten offenbar die acht großen Produktionshallen des Werkes 1 vom Oranienburger Modell inhaltlich und organisatorisch wider. Heinkel konnte Elemente der Betriebsgliederung in seinem modernen Serienwerk fast 1:1 übernehmen und somit ein eingespieltes Betriebsmuster ohne große Schwierigkeiten adaptieren. Das war sicher ein weiterer ent-

scheidender Vorteil, der für die Verlagerung eines solch komplizierten Werkes im Block auf den Barther Flugplatz sprach. Die bis dato bekannten Hinweise von ehemals in Barth beschäftigten Zeitzeugen legen nahe, die aus Oranienburg bekannten Abteilungen (Werkhallen)

1. Materiallager
 2. Presswerk (falls in Barth vorhanden – M.A.)
 3. Einzelteilherstellung
 4. Bau des Rumpfes
 5. Tragflügelmittelstück
- in den Hallen 1 bis 4 des Fliegerhorstes Barth zu vermuten. Dort waren die Arbeitsorte der gefangenen Frauen. Hier finden sich auch in den Berichten der Häftlingsfrauen viele Hinweise auf einen Zweischichtbetrieb, da der Bedarf an jenen Einzelteilen und Komponenten sehr hoch gewesen sein wird. Dazu gehörten zweifellos die arbeitsintensive Kanzel, der sperrige Rumpf und die empfindlichen Tragflächen. Unterschiedliche Werkstätten in anderen Regionen Deutschlands und Frontwerften der Luftwaffe werden im Krieg einen hohen Bedarf an solchen Ersatzteilen angemeldet haben. Das hieß, dass ein Produktionsausstoß erreicht werden musste, der wesentlich höher als die Zahl der zusammengesetzten Flugzeuge war. Die männlichen Häftlinge arbeite-

²⁵ Budraß, Lutz, Flugzeugindustrie und Luftrüstung, S. 775–820 (wie Anm.9).

ten in den aus Oranienburg bekannten Abteilungen

6. Einbautenhalle

7. Vorrichtungsbau

8. Vormontage.

Dafür wurden die Hallen 5 bis 8 genutzt. Da Hinweise vorhanden sind, dass vom „Müller-Werk“, das heißt vom Fliegerhorst aus, zumindest zeitweilig komplette Flugzeuge der Typen He 111 im Jahr 1944 und He 162 im Folgejahr gestartet wurden,²⁶ kann davon ausgegangen werden, dass in Barth zumindest am Ende des Krieges eine Endmontage und ein Einflugbetrieb vorhanden gewesen müssen. Der innerbetriebliche Ablauf war also mindestens in diesen Fällen komplett. Für das Verlagerungswerk Barth wurden aber im Rahmen der Produktion aller in Frage kommenden Flugzeugtypen weder eigene Werk-Nummern für komplette Flugzeuge, noch separate Fertigungskennzeichen für Einzelerzeugnisse vergeben. Die Barther Produktion wurde als Teil des Ausstoßes des Rostocker Stammwerkes dort mit erfasst. Seit Ende 1944 wurde das Werk für die Produktion des Düsenjägers He 162 vorbereitet. Das kleine Flugzeug war der letzte Flug-

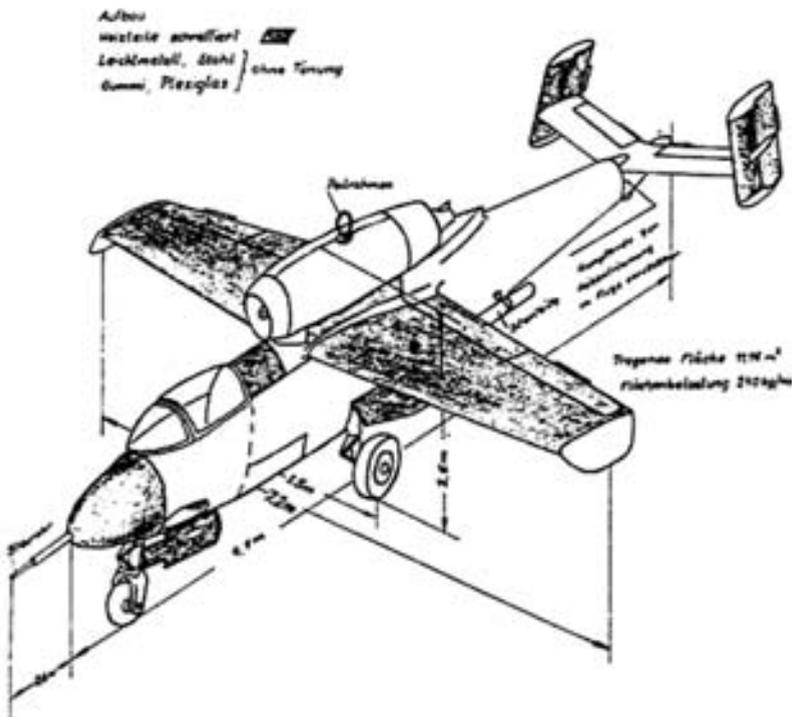
zeugtyp, der bei Heinkel in Serie ging. Auch hierbei war das „Müller-Werk“ in der Situation eines Satellitenproduzenten. In Barth wurden wiederum einzelne Komponenten gefertigt, aber auch komplette Flugzeuge zusammengebaut, die dann nach Rostock und zu einigen wenigen Luftwaffenflugplätzen überflogen wurden. Für die deutschen Spezialisten und einige Häftlinge, die für die Produktion eingesetzt waren, erschien als erster Hinweis auf die neuartigen Flugzeuge eine zusätzliche Absonderung innerhalb des „Männerteils“ im Halbkreis der ehemaligen Flugzeughallen. Einzelne Arbeitsorte wurden nochmals separiert. „In den Hallen 5 bis 8 waren nur einige wenige Ingenieure und Meister sowie Vorarbeiter mit ganz besonderen Ausweisen tätig. Da hatte nur die SS das Sagen“, so die Aussage von Annalies Krüger, die vom 1.12.1944 bis 30.4.1945 in der Werksleitung arbeitete.²⁷ Die Herstellung des neuen Flugzeuges wurde in Angriff genommen, ohne die Produktion der Teile für die He 219 zu stoppen. Während der Arbeiten am neuen Jäger entstanden sofort Arbeits-

²⁶ Information von Heinz Gülzow vom 20.7.2005 mit vielem Dank für seine Hilfe. Weitere Hinweise auf die Produktion von Flugzeugteilen und das Einfliegen der Maschinen in Barth auch in: Trubitsch / Eicker, Forschungsauftrag: Aufklärung von Kriegs- und Naziverbrechen in Rüstungsbetrieben in Barth / Mecklenburg 1965, Sammlung der Mahn- und Gedenkstätte Ravensbrück RA I / 6-1-13.

²⁷ Albrecht, Martin/Radau, Helga, Flugzeuge aus Barth, S. 52 (wie Anm. 14).

kräfteprobleme bei der Fertigung der Holzteile in jenen eigentlich den Männern vorbehaltenen Hallen. Die neuen Produktionsschritte erforderten den Einsatz zusätzlicher Produktionsarbeiter, die indes nicht mehr sofort verfügbar waren. Zunächst mussten Frauen aus anderen Fertigungsbereichen für das Verleimen der Sperrholzfleichen herangezogen werden. Dies geschah im Sektor der Hallen

5 bis 8. Eine neue Produktionshelling für den Zusammenbau des kompletten Jagdflugzeuges errichteten die Heinkelgenieure zusätzlich in der „Ostgarage“, die eigentlich der Unterbringung von Kraftfahrzeugen diente und nordöstlich der Hallen zwischen Werk und KZ-Komplex lag. Anfang 1945 kamen dann weitere ca. 400 männliche Häftlinge in das KZ Barth.²⁸



Die Materialverwendung bei der He 162 im Jahr 1945. Quelle: Peter Korrell, Wolfenbüttel.

Ernst (Ari) Fleischer, der heute in Israel lebt, berichtete dazu: „Ab Weihnachten 1944 arbeiteten wir an einem neuen Typ, der uns nicht erläutert worden ist. Heute weiß ich, dass es ein moderner Düsenjäger gewesen war. Zunächst war ich in Halle 8, dann in 6 und der Ostgarage als Schlosser bzw. Einrichter eingesetzt.“²⁹ Im Bericht von Alexander Jefimenkow ist zu lesen: „Im Januar 1945 brachte man mich und andere Häftlinge in eine andere Halle zum Arbeiten, der sogenannten „Ostgarage“, wo man Versuchsdüsenflugzeuge baute. Der Raum war nicht beheizbar. Material zum Bau dieser Flugzeuge war praktisch nicht vorhanden.“³⁰ Wenn Ignaz Golik aus Polen heute zurückdenkt, erinnert er sich an diese Umstände: „Ich arbeitete ab Ende 1944 in der Ostgarage und einer benachbarten großen Halle, aber nicht direkt in der Produktion, sondern ich baute Wagen für Taktstraßen zum Aufbocken von Düsentriebwerken. Russische Frauen arbeiten in den Hallen an Hellingen. Dort klebten sie die Flugzeuge zusammen.“³¹ Trotz der grundsätzlich neuen Technologie und des großen Ma-

terialmangels gelang es, fertige Düsenjäger zu bauen und einzufliegen. So berichtete der kriegsgefangene US-Oberleutnant George L. Vogler in seinem Tagebuch unter dem Datum 19.4.1945: „Ich sah einen einstrahligen Düsenjet wie verrückt herumfliegen. Er landete auf dem Flugplatz.“³² Andere einstrahlige Düsenflugzeuge als den Heinkeljäger hatte die deutsche Luftwaffe damals nicht. Die Alliierten setzten zu dieser Zeit weder ein- noch zweistrahlig Düsenjäger in ihren Frontverbänden ein.

Das „Müller-Werk“ umfasste zu Kriegsende nahezu den gesamten Fliegerhorst Barth. Werk und KZ-Außenlager bildeten eine unauflösbare Einheit, die durch die Werksleitung des Heinkelbetriebes und die SS-Kommandantur zusammengehalten worden ist. Die Herstellung des Heinkeljägers He 162 war zweifellos der Höhepunkt der Produktion dort am Rande der Stadt.

In Bezug auf die He 162 verkörperte das Stammwerk in Rostock-Marienehe die „erste Generation“ eines Fertigungswerkes für diesen einstrahligen Jäger. Der Betrieb lief zwar nicht mehr im friedens-

29 Ari Fleischer im Interview mit Martin Albrecht, 18.4.2005, siehe hier Anm. 14, S. 52.

30 Albrecht, Martin/Radau, Helga, Flugzeuge aus Barth, S. 52 (wie Anm. 14).

31 Ignaz Golik im Interview mit Martin Albrecht, 27.10.2004, siehe hier Anm. 14, S. 53.

32 In Auszügen im Archiv des Fördervereins Dokumentations- und Begegnungsstätte Barth e.V. Mit Dank an Familie Vogler in den USA.

gemäßen Takt. Hunderte Zwangsarbeiter und die zuweilen auftretenden Luftangriffe zeichneten ein gespenstisches Bild. Zwischen den Trümmern der alten, aber zumeist intakten Fertigungsanlagen konnten dennoch Flugzeuge des Typs He 162 ab Februar/März 1945 einsatzfähig in Serie hergestellt werden.

Eine Fertigung der „zweiten Generation“ lag im „Müller-Werk“ in Barth vor. Eine stark eingeschränkte und sicher nicht komplikationslose und tendenziell chaotische Produktion in dafür nicht entworfenen Produktionsräumen unter Zuhilfenahme starker KZ-Häftlingskontingente kennzeichnete sie. Unter den gleichen Vorzeichen wurden in Staßfurt und Wien-Schwechat Bergbaustollen als Produktionsräume genutzt. Ab März 1945 wurden zumindest in Barth und Staßfurt dennoch flugfähige Düsenjäger hergestellt. Vorbereitungen zur Fabrikation in Anlagen der zweiten Generation liefen auch im KZ „Dora“ im Kohnstein bei Nordhausen an. Im dortigen unterirdischen Werk bereitete man u. a. das Programm „Schildkröte“ für die Herstellung der He 162 vor. Auf einer geplanten Fläche von 25.500 Quadratmetern sollte stufenweise bis August 1945 ein monatlicher Ausstoß von 1.000 He 162-Flugzeugzellen und bis zu 2.000 BMW-Turbinen erreicht werden. Solche realitätsfer-

nen Planungen führten dazu, dass die räumlichen und materiellen Voraussetzungen im Kohnstein nicht ausreichten. Es sollten dort gleichzeitig die Flügelbombe V 1, die ballistische Rakete V 2 und die He 162 produziert werden. Die unterschiedlichen Arbeitsabläufe kollidierten ständig. Bis Kriegsende entstanden im Kohnstein keine Serienjäger mehr.

Bezogen auf den Betriebsablauf für eine möglichst rentable Produktion des Jägers war indes die letztmögliche Etappe einer effektiven Fertigung noch nicht erreicht. Das Heinkel-Management bereitete noch einen letzten Ausweg vor. Die Rüstungslenker planten als „dritte Generation“ mehrere weitere Montagebetriebe, die komplett auf der „Grünen Wiese“ angesiedelt werden sollten. Im Umfeld bereits bestehender großer Flugzeugwerke sollte so die Produktion der He 162 zusätzlich hochgefahren werden. In diesen Zusammenhang gehört die projektierte Anlage bei Schwarzenpfost/Gelbensande in der Rostocker Heide. Die Anlage unter der Deckbezeichnung „Robert“ wurde ab Ende 1944 speziell für die Produktion des Volksjägers errichtet. Ebenso wie in Barth bildete ein Außenlager des KZ Ravensbrück das vorrangige Arbeitskräftepotenzial des Betriebes, der wie beim Barther Müller-Werk dem Stammwerk des Heinkelkonzerns in Ros-

tock direkt zugeordnet war. Ein Teil der Frauen des KZ-Außenlagers in Barth wurde für Schwarzenpfort ausgebildet und noch Anfang 1945 dorthin überführt. Eine Serienproduktion sollte in Schwarzenpfort wohl im späten Frühjahr 1945 beginnen. Die Rote Armee war schneller.

Wie viele He 162 damals in den verschiedenen Betrieben noch gefertigt werden konnten, ist nicht eindeutig zu belegen. Gemeinsam produzierten Rostock und Barth

bis Kriegsende mindestens 55 Exemplare. Zusammen mit den in Oranienburg, im Staßfurter Gebiet und im Wiener Raum gefertigten wurden offiziell 116 Heinkeljäger von der Luftwaffe übernommen.³³ Der wirkliche Produktionsumfang lag wahrscheinlich sogar bei über 125 Maschinen.³⁴ Unter den Bedingungen der letzten Kriegswochen sowie der kurzen Projektierungs- und Fertigungszeiten eine durchaus bemerkenswerte Leistung. Nach dem Krieg erfreute sich der



Restaurierte He 162 im Imperial War Museum in London. Aufnahme von 2005.
Quelle: Martin Albrecht, Berlin.

33 Griehl, Manfred, Heinkel He 162, Illertissen 1999, S. 12–13; Koos, Volker, Ernst Heinkel Flugzeugwerke 1933–1945, Königswinter 2003, S. 113.

34 Griehl, Manfred, Die deutsche Tagjagd, Wölfersheim-Berstadt 2002, S. 44.

Düsenjäger Heinkels regen Interesses seitens der Siegermächte. Die Westalliierten sicherten sich die einsatzbereiten Maschinen vom Flugplatz Leck in Schleswig-Holstein und untersuchten sie in den ersten Nachkriegsjahren intensiv. Alle in den westlichen Luftstreitkräften und in ihren Forschungsinstitutionen getesteten Heinkel He 162 waren diesem Bestand entnommen. Sie entstanden fast alle in Rostock oder Barth. Die Maschinen, die die bald einsetzenden Verschrottungen im Westen überstanden, kamen in Depots und Museen und sind u. a. im Londoner Imperial War Museum zu besichtigen.

In Rostock, Barth und in allen anderen Produktionsorten besetzte die Rote Armee die Taktstraßen. Die Rostocker wie die Barther Einrichtungen der Ernst Heinkel AG waren beschädigt, aber im Wesentlichen noch betriebsfähig. Fertige und halbfertige Flugzeuge und Komponenten, Halbzeuge und ein großer Instrumenten- und Maschinenbestand wurden von der Roten Armee requiriert. Wenig später begannen die Demontagen. In Rostock sind zumindest zwei weitere He 162 im Sommer 1945 für die Sowjetunion montiert und mit der Eisenbahn nach Osten transportiert worden.³⁵ Die Rote

Luftflotte testete die Maschinen ausgiebig. Wichtig war nicht nur der moderne Düsenantrieb, sondern auch die rationelle und engpasschonende Rohstoffnutzung durch den Einsatz von Holz. Hunderte von Häftlingen und Fremdarbeitern, aber auch deutsche Dienstverpflichtete und Fabrikarbeiter, die am „Volksjäger“ gearbeitet hatten, erlebten das Kriegsende nicht. Die Umstände der Herstellung der He 162 ohne „Druck“ kostete sie das Leben.

³⁵ Dimitri Alexejewitsch Sobolew, *Deutsche Spuren in der sowjetischen Luftfahrtgeschichte*, Hamburg, Berlin, Bonn 2000, S. 141.



Florian Ostrop

Das „NS-Archiv des Ministeriums für Staatssicherheit“ und seine Bedeutung für die Erforschung der Rostocker NS-Geschichte

Wer versucht, mit geschichtswissenschaftlichen Methoden lokale und regionale Ereignisse während der Jahre des „Dritten Reichs“ zu rekonstruieren, stößt insbesondere im Bereich polizeilicher Aktivität auf erhebliche Überlieferungslücken in den Archiven. Was das Territorium des heutigen Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern betrifft, so ist dies teilweise – wie auch anderswo – dadurch begründet, dass kurz vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges viele der von Heinrich Himmler beherrschten Polizei- und SS-Dienststellen Akten vernichteten. In dem Teil Deutschlands, der 1949 zur Deutschen Demokratischen Republik (DDR) wurde, ließ die

Staatsführung Anfang der 1950er Jahre zudem Akten aus lokalen und regionalen Archiven beschlagnahmen, die meist entweder zwischen Januar 1933 und Mai 1945 entstanden waren oder Ermittlungen über diese Zeit berührten. Die Aktion führte zur Bündelung personenbezogener Daten beim Ministerium für Staatssicherheit (MfS). Diese Daten schienen für die Zwecke eines Geheimdienstes geeignet, etwa für die öffentliche Bloßstellung politischer Gegner oder die Erpressung von Personen im In- und Ausland.¹

Das mit der Zusammenführung dieser Daten entstandene „NS-Archiv des Ministeriums für Staatssicherheit“ war lange Zeit

¹ Vgl. Leide, Henry, NS-Verbrecher und Staatssicherheit. Die geheime Vergangenheitspolitik der DDR, Göttingen 2006.

für die öffentliche Nutzung gesperrt bzw. so unzureichend erschlossen, dass eine sinnvolle Auswertung nicht möglich schien. Nach der gewaltfreien Revolution in der DDR 1989/90 und der damit verbundenen Auflösung des MfS hatte das Zentrale Staatsarchiv der DDR etwa 6.500 laufende Meter Akten, das waren über 800.000 Einzelakten, des „NS-Archivs“ übernommen.² In Verbindung mit dem Beitritt der DDR zum Geltungsbereich des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland ging die Verwaltung dieser Akten am 3. Oktober 1990 auf das Bundesarchiv über. Elf Jahre später begann eine elfköpfige Gruppe mit der Sichtung und Erschließung des „NS-Archivs“. Die Unterlagen sollten im Rahmen dieses Projektes aus dem Bundesarchiv so weit wie möglich wieder in ihre ursprünglichen Erschließungszusammenhänge zurückgeführt werden. Nach vier weiteren Jahren begann 2005 schließlich die Rückgabe eines Großteils der Akten aus Dahlwitz-Hoppegarten an die zuständigen Archive. Zu diesen zählt mit etwa 80 laufenden Metern auch das Landesarchiv in Schwerin. Dort ist nach vorheriger Absprache nun

der Bestand „4-1 NS-Archiv des Ministeriums für Staatssicherheit (MfS)“ benutzbar.³ Inwieweit ist dieser Bestand für die Geschichte der Rüstungsindustrie in Rostock bzw. unter allgemeinerer Fragestellung für die Rostocker Lokalgeschichte interessant? Im Rahmen von Recherchen für das Amt für Kultur und Denkmalpflege der Hansestadt Rostock hatte der Autor dieses Beitrages im Jahr 2005 Gelegenheit, den Gesamtnachweis (elektronische Datenbank) des Bestandes damals noch im Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde zu sichten und sich mit dem Inhalt einiger Akten auseinanderzusetzen. Auf dieser Grundlage wird im Folgenden ein grober Überblick über den Bestand gegeben. Zudem werden drei im Hinblick auf Rostock ausgewählte Akten vorgestellt, weniger im Sinne einer Interpretation der enthaltenen Informationen denn als exemplarische erweiterte Verzeichnung, die beleuchtet, welche relevanten Informationen interessant klingende Titel enthalten können. Auf diese Weise soll auf die Möglichkeiten eines Quellenbestandes hingewiesen werden, der

1. lange Zeit nicht zugänglich war,

² Ausführlich hierzu: www.bundesarchiv.de/aufgaben_organisation/abteilungen/reich/00381/index.htm. Letzter Zugriff: 19.11.2006, 20.47 Uhr.

³ Diese Information (vom 11.9.2006) verdanke ich Dr. Mathias Manke, Landesarchiv Schwerin.

2. u. a. deshalb noch relativ unbekannt ist und schließlich
3. nun in einer vergleichsweise gut erschlossenen Form vorliegt.

Bestandsübersicht

Die Qualität der einzelnen Einheiten des „NS-Archivs“ ist sehr unterschiedlich. Neben Originalakten finden sich solche, in welche Schriftstücke aus völlig anderen Ursprüngen einsortiert wurden. Teilweise wurden auch komplett neue Akten aus mehreren Überlieferungszusammenhängen zusammengestellt. Einen guten Zugang zu Akten, aus denen sich Rostocker Geschichte rekonstruieren lässt, erhält man über die Suche nach einschlägigen Provenienzen. Zu diesen zählen im „NS-Archiv“ unter anderem das Polizeipräsidium Rostock, das Kriminalamt Rostock, das Kommando der Schutzpolizei Rostock, das Zollamt Rostock, das Universitätsarchiv Rostock, das städtische Wohnungsamt und das städtische Gesundheitsamt, die NSDAP-Kreisleitungen Rostock-Stadt und Rostock-Land, die NSDAP-Ortsgruppen Steintor, Rostock-Südost, Rostock-Lichtenhagen, Warnemünde-Kurpark sowie das Oberlandesgericht Ros-

tock⁴ Die an diesen Stellen bis 1945 erwachsenen Akten aus dem „NS-Archiv“ sind in nennenswertem Umfang Personalunterlagen, was bei einer systematischen Auswertung neue Impulse für den Bereich der Täterforschung, insbesondere im Bereich der Sicherheits- bzw. Parteidienststellen, verspricht. Ein Findbuchvermerk, der eine besonders prominente Persönlichkeit betrifft, ist der Hinweis auf die politische Beurteilung des späteren bundesdeutschen Staatssekretärs Dr. Walter Hallstein aus dem Jahr 1941 in einer Akte der NSDAP-Ortsgruppe Rostock-Südost (ZB II 3752 A.20). Aber auch Forschungen zum Widerstand können auf neue oder ergänzende Informationen stoßen, etwa in Akten der Stadt Rostock über Ermittlungen wegen Verächtlichmachung des Bundes Deutscher Mädel (von 1935) und über Verächtlichmachung der Reichsregierung (von 1935/36 – ZA I 10737 A 22/1 und folgende). Das „NS-Archiv“ umfasst auch zahlreiche Akten, die erst nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs entstanden sind. So betrifft eine Vielzahl von Signaturen die Entnazifizierungskommission Mecklenburg-Vorpommern. Weit über 140 Akten sind dabei dem früheren

⁴ Auf die Angabe aller Einzelsignaturen kann an dieser Stelle verzichtet werden, da sich diese über die elektronische Suche nach der Provenienz in der elektronischen Datenbank in Schwerin leicht ermitteln lassen.

Stadt- oder dem Landkreis Rostock gewidmet. Hinzu kommen Akten, die im Rahmen von Entnazifizierungsverfahren in Orten angelegt wurden, die mit Entwicklungen in Rostock eng verknüpft waren, z. B. Barth, wo KZ-Häftlinge während des Zweiten Weltkriegs Zwangsarbeit für die Ernst Heinkel Flugzeugwerke geleistet hatten.⁵ Hinzu kommen einige Akten des Ausschusses zur Bereinigung der Wirtschaftsbetriebe.

Auch in Dokumenten anderer übergeordneter Behörden, etwa des Landeskriminalamtes, sind laut Findbuch weiterführende Informationen enthalten, z. B. Übersichten über ehemalige NSDAP-, SA- und SS-Mitglieder. Akten der Deutschen Arbeitsfront enthalten Namen von Personal in „Fremdarbeiter“-Lagern in Rostock; eine Akte enthält darüber hinaus das Arbeitsbuch einer „Ostarbeiterin“ des Durchgangslagers Stadtweide.⁶

Beispiele

Die elektronische Bestandsübersicht verzeichnet unter der Signatur ZA II 15571 A.13 eine Akte der

Stadtverwaltung Rostock, Verwaltungsabteilung Warnemünde, die „Spionageabwehr“ und „Landesverteidigung“ in den Jahren 1933 – 1935 zum Thema hat.

In dieser Akte sind als Rüstungsbetriebe in Rostock für den Zeitraum um 1933 folgende Firmen erwähnt: Konrad Jürges, Maschinen u. Feldbahnfabrik (Alexandrienenstraße 27), Norddraht (Werftstraße) und Ludwig Otto (Am Wendentor). Speziell aus den Ernst Heinkel Flugzeugwerken enthält die Akte Informationen über einen unter Spionageverdacht stehenden Elektromonteur. Es handelte sich dabei um einen ehemaligen Studenten der Ingenieurschule Wismar. Die Namen eines Informanten der Geheimen Staatspolizei sowie die Unterschriften mehrerer Gestapobeamten sind auf verschiedenen Dokumenten zu finden.

Besonders vielversprechend wirkte bei der Bestandsdurchsicht die Signatur ZB II 3752 A.15 mit der Provenienzzangabe Wohnungsamt Rostock, der Laufzeit 1935 – 1945 und der Inhaltsangabe Wohnungen von Wachleuten (SS) des KZ

⁵ Ergänzend sei hier auf eine Akte der NSDAP-Ortsgruppe Gelbensande hingewiesen, deren Entstehung bei der Verzeichnung auf etwa 1939 geschätzt wurde. In Gelbensande bestand während des Zweiten Weltkriegs ebenfalls ein Außenlager des KZ Ravensbrück.

⁶ Es handelt sich dabei um die Akte ZA I 11969, 7. Vgl. (auf das zentrale Durchgangslager Parchim bezogen) ausführlicher zur Ergiebigkeit dieser und weiterer DAF-Akten: Florian Ostrop, *Einheimische und Fremde, Zwangsarbeit in der mecklenburgischen Seestadt Wismar 1939 – 1945*, Rostock 2006, S. 180.

Ravensbrück in Rostock. Denn die Quellenlage über den Einsatz von KZ-Häftlingen in Rostock ist bislang unbefriedigend.⁷ Doch auch die erwähnte, nicht sehr umfangreiche Akte ZB II 3752 A.15 enthält keinerlei Dokumente über diesen Einsatz, sondern vielmehr Angaben über eine Frau aus Rostock, die seit dem 1. Mai 1943 Angehörige der Waffen-SS und Aufseherin im KZ Ravensbrück war, sowie den Namen eines im KZ Ravensbrück tätigen SS-Obersturmführers.

Ausführlicher soll als drittes Beispiel aus dem „NS-Archiv“ die Schlussbilanz der Ernst Heinkel Flugzeugwerke zum 31. März 1943 vorgestellt werden. (ZM 1628, A.2). Die Stärke dieser Quelle, die die Geschäftslage kurz vor der Überführung der Ernst Heinkel Flugzeugwerke GmbH in eine Aktiengesellschaft zusammenfasst, liegt in ihrem nüchternen dokumentarischen Charakter. Die in ihr enthaltenen Zahlen mit beigefügten, sehr kurzen Bezeichnungen liefern Belege für die Existenz und den Umfang von Werksanlagen, Werkswohnungen, „Fremdarbeiterlagern“, Fabrikationsumfang

und die Höhe von Schadensersatzforderungen für Zerstörungen durch Luftangriffe.

Erwähnt sind beispielsweise mehrere verlustreiche Nebenbetriebe von Heinkel: Dammerstorf (sic!), Haus Hohenzollern, Haus Braunlage, Gut Eickhof, Gut Marienehe, Gut Evershagen. Als Zugänge zum Sachanlagevermögen findet man: „Drahtzaun für Barackenstadt Marienehe“, „Kanalisation Russenlager Sportplatz“, „10 1/2 Baracken Russenlager Evershagen“, „Entlausungsbaracke“, „2 Baracken Güstrow“, „1 Baracke Nielsen“, „2 Baracken Rumänenlager“, „1 Baracke Dreibergen“, „Baracke am Sportpalast“. Darüber hinaus sind in dieser Position erwähnt die Wohngebäude Adolf Beckerstraße 20 in Rostock u. Parkstraße 25 in Warnemünde, sowie das Barackenlager Lager Pütznitz (dort befand sich ein Seefliegerhorst des Reichsluftfahrtministeriums) und ein Barackenlager Althof.

Eine Übersicht über vorgenommene Installationen enthält zusätzlich Hinweise auf Baracken in Brinckmansdorf, auf die Existenz eines zweiten Barackenlagers „Pütznitz II“, darauf, dass bei Heinkel mehrere „Entlausungsba-

⁷ Über diesen Einsatz existieren keine Originaldokumente. Zu einer einigermaßen belastbaren Quelle siehe Friedrich Stamp, *Zwangsarbeit in der Metallindustrie. Das Beispiel Mecklenburg-Vorpommern*, Berlin 2001, S. 40 sowie zum Wortlaut einer entsprechenden Aussage des ehemaligen Lagerkommandanten Anton Kaindl (KZ Sachsenhausen) vom 19.8.1946 Kathrin Möller, *Lilienthal, Fokker & Co oder der Traum vom Fliegen*, Rostock 2006, S. 76.

racken“ betrieben wurden, und auf ein „Russenlazarett Lager Sportplatz“.

Die erwähnten Örtlichkeiten waren größtenteils „Anlagen im Bau“. Das traf auf die Baracken Brinckmansdorf, die Baracken Pütznitz I und II, die Baracken Althof und das Russenlager Evershagen zu. Als weitere im Bau befindliche Anlagen sind erwähnt ein Barackenlager Ribnitz, der Betrieb von Hirth-Motoren in Waltersdorf, der Loitzer Metallbau, jeweils eine Pferdestallbaracke in Papendorf und Bramow und eine in Rostock befindliche „Kröplin 1/2 Baracke“ (Kröplin war ein Ort, eine Firma o. Ä. in Rostock). Aus dem Werk Wien-Schwechat erfährt man, dass es dort eine Lehrwerkstatt gab. Selbstverständlich wirft eine buchhalterische Quelle kompliziertere Fragestellungen auf, die sich nicht aus ihr selbst heraus, sondern nur durch die Auseinandersetzung mit bisherigen Forschungsergebnissen und neu entdecktem Quellenmaterial beantworten lassen. Eine solche Fragestellung betrifft den rechtlichen Status einzelner Standorte, oder vorsichtiger ausgedrückt, in der Unternehmensbilanz auftauchender Örtlichkeiten. So finden sich als Verkäufe bilanziert eine Barackenlieferung an Bachmann, Ribnitz, eine Barackenlieferung an Hirth, Waltersdorf, eine Barackenlieferung an Loitzer Metallbau sowie eine Ba-

rackenlieferung an Kröplin, Rostock. Waren die erwähnten Empfänger rechtlich selbstständig oder wurde hier lediglich zwischen verschiedenen Einheiten im Unternehmen abgerechnet? – Erwähnt sind auch Forderungen an das Flugzeugwerk Mielec, die Flugzeugwerke Nantes, das Flugzeugwerk Budzyn sowie die Jenbacher Berg- und Hüttenwerke. Als nahestehendes Unternehmen ist das Flugzeugwerk Kastrup erwähnt. Forderungen an das Reichsluftfahrtministerium aufgrund von Werkverlagerungen wurden gestellt für „Wien-Schwechat (Musterbau)“ sowie „Adorf / Ölsnitz (Drehteilwerk)“.

Knappe Hinweise enthält die Bilanz auf die Umsetzung des Werkwohnungsbaus. Es ist in diesem Zusammenhang die Rede von Schulden an die Mecklenburgische Heimstätte, Schwerin, für Bauten in Bad Doberan, ein Darlehen des Reichsluftfahrtministeriums für das Hansa-Viertel, das Komponisten-Viertel und das Ostmarkenviertel (alle in Rostock) sowie wiederum für Bauten in Bad Doberan.

Abgesehen von den weiter oben erwähnten Belegen für „Fremdarbeiter“-Unterkünfte lässt sich aus der Quelle entnehmen, dass es bei Heinkel 1942/43 eine „Russenumschulung“ gab, offenbar wie in anderen Betrieben der Flugzeugindustrie (z. B. bei den Norddeut-

schen Dornier-Werken Wismar), um eine besser auszunutzende Qualifikation ausländischer Arbeitskräfte zu erreichen. Ob der ebenfalls erwähnte „Sprachunterricht“ das gleiche Ziel verfolgte, deutsche Arbeitnehmer im Umgang mit „Fremdarbeitern“ stärken sollte oder einem gänzlich anderen Zweck (z. B. dem Auslandsgeschäft) diene, verrät die Quelle nicht. Ein zusätzlicher Beleg für bisherige Forschungsergebnisse sind die Positionen „Lohnersparnisse der Wanderarbeiter aus Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Ungarn“, „Kriegsgefangene Lagergeld M'ehé“ und „Kriegsgefangene Lagergeld, Werftstr.“. Zuletzt enthält die Bilanz auch Hinweise auf das Heinkel-Auslandsgeschäft durch ausgewiesene Anzahlungen aus den Staaten Rumänien, Türkei und Ungarn sowie ein unter dem Tarnnamen „RLM-Belgien-Lieferungen“ verbuchtes Geschäft.

In den für diesen Beitrag weitgehend unkommentierten Aussagen geht die Quelle teilweise über den bereits bekannten (gleichwohl aber nach wie vor nicht erschöpfend ausgewerteten!) Bestand des Bundesarchivs Berlin-Lichterfelde R 8135 (Deutsche Revisions- und

Treuhand-Aktiengesellschaft) hinaus.⁸

Die Übersicht und die ausgeführten Beispiele zeigen Chancen und Grenzen des hier vorgestellten Bestandes. Nicht nur für die Rostocker Stadtgeschichte erscheint es als insgesamt lohnenswerte Aufgabe, das „NS-Archiv des Ministeriums für Staatssicherheit“ systematisch auszuwerten. Im Rahmen einer solchen Auswertung mögen sensationelle Funde vielleicht eher selten sein. Doch die einzelnen Akten des Bestandes dürften sich zu Erkenntnissen verdichten lassen, die bisherige Argumentationslücken schließen helfen, neue Fragen aufwerfen und damit für die künftige Forschung wichtige Impulse bedeuten werden.

⁸ Dieser Bestand enthält u. a. Revisionsberichte über die in Mecklenburg und Pommern tätigen Flugzeugunternehmen, mit deren Hilfe sich u. a. Produktions- und Beschäftigungszahlen während der 1920er, 1930er und 1940er Jahre in weiten Teilen rekonstruieren lassen.



Heinkels Firmenarchiv im Deutschen Museum München

Der Schwabe Ernst Heinkel und Rostock, der Heinkelbetrieb und das Land Mecklenburg – das sind unendliche Geschichten im neuen Bundesland. Oftmals wird die Quellenlage bei der Erforschung der Zusammenhänge bemängelt. Aber ganz selten sind entsprechenden Aktenbestände nun doch nicht. Seit Jahren lagern so beispielsweise Materialien des ehemaligen firmeneigenen Heinkelarchivs aus Stuttgart in den Räumen des Münchener Deutschen Museums. Sie sind der interessierten Öffentlichkeit schon länger zugänglich gemacht.¹

Nach dem Krieg standen die einzelnen Werke Heinkels wie auch die der Ernst Heinkel AG insgesamt in der sowjetischen Besat-

zungszone unter staatlicher Verwaltung bzw. unter „Vermögenskontrolle“ in der entstehenden Bundesrepublik Deutschland. Ab 1950 konnte von den alten Werken zunächst lediglich das im süddeutschen Stuttgart-Zuffenhausen liegende Werk wieder durch Ernst Heinkel übernommen werden. Im Rahmen dieses Werkes entstand das so genannte „Heinkel-Archiv Stuttgart“.

Diese Sammlung wurde in zwei Lieferungen im Januar 1999 und im Mai 2000 dem Archiv des Deutschen Museums übergeben. Die alte Aktenordnung wurde in München aufgelöst und in eine modernere Form gebracht.² Da die meisten Firmenunterlagen wahrscheinlich während des Zweiten

¹ Siehe z. B. in Paul Erker, Ernst Heinkel, Die Luftfahrtindustrie im Spannungsfeld von technologischem Wandel und politischem Umbruch, in: Paul Erker und Toni Pierenkemper (Hg.), Deutsche Unternehmer zwischen Kriegswirtschaft und Wiederaufbau. Studien zur Erfahrungsbildung von Industrie-Eliten, München 1999, S.217–290.

² Der Bestand hat nunmehr die Bezeichnung: Deutsches Museum München, Archiv, FA 001. Eine durchgehende neue Paginierung steht leider noch aus.

Weltkrieges durch Kriegseinwirkungen vernichtet oder insbesondere in der frühen Nachkriegszeit gezielt durch die Siegermächte verlagert wurden, umfasst der Gesamtbestand des Archivs nur relativ wenige Originalakten aus der Zeit vor dem Kriegsende 1945, wie sie z. B. als Handakten von Ernst Heinkel überliefert worden sind. Punktuell konnte der Bestand der Stuttgarter Originalakten später durch Ankäufe und Ersatzüberlieferungen angereichert werden. Erhalten sind so Unterlagen zu Ernst Heinkel selbst, Geschäftsakten der Werke, eine Technische Sammlung zum Flugzeug- und Motorenbau sowie zu den Projekten nach 1945, Druckschriften, Veröffentlichungen der Heinkel-Werke, Pläne und Stücklisten und über 10.000 Fotos.

Insgesamt umfasst der Firmenbestand 1.830 Akteneinheiten mit Tausenden Dokumenten und weit über 20.000 Einzelblättern. Auch wenn sich die überwiegende Anzahl der Dokumente auf Zusammenhänge aus anderen Regionen Deutschlands bzw. Österreichs oder auf die Nachkriegszeit bezieht, erscheinen doch die Entwicklungsstränge zur „Mecklenburger“ oder „Rostocker“ Zeit als ständig präsent. Die Bedeutung und die riesige Potenz dieses Betriebes in der alten Seestadt bzw. jenes verästelten Firmenkonstrukts für die politische Historie

wie für das Verständnis des wirtschaftlichen und sozialen Werdens des Landes an der Ostsee wird Blatt für Blatt fassbar.

Besonderes Interesse aus Mecklenburger Sicht beanspruchen die Unterlagen einer Materialsammlung zur Heinkel-Biografie „Stürmisches Leben“ sowie Fragmente seiner privaten und betrieblichen Korrespondenz (1928–1958), u. a. mit dem Reichsluftfahrtministerium betreffs diverser Bau-, Forschungs- und Entwicklungsarbeiten (1938–1944) und Teile des Briefverkehrs mit dem Heinkel-Büro Berlin (1927–1944).

Die Firmenunterlagen und Geschäftsakten enthalten für die Zeit bis 1949 Akten aus den Rechtsabteilungen sowie Schriften zur Organisation, zur Verwaltung und zu Geschäfts-, zu den Leistungs- und Prüfberichten der Konzernbetriebe. Aus den Jahren 1941 und 1942 sind Teile der jährlichen Leistungsberichte überliefert.

In der technischen Sammlung finden sich Typenblätter, Beschreibungen, Handbücher und zusammengestellte Akten zu Entwicklung und zum Bau von Flugzeugen, Triebwerken und Katapulten. Besonders ausführlich und detailfreudig sind die Flugzeuge He III, He 162, He 177 und He-Julia P1066 sowie der Hirth Motor HM 500 und das Katapult He-K14 dokumentiert. Weit über 2.500 Blätter umfassen die Transparent-

zeichnungen, Blau- und Lichtpausen mit Ansichten, Schnitten, Stücklisten und Detailzeichnungen von einzelnen Flugzeugen (He-162, He-219, He-280) und von Triebwerken (He-S 11 und HWK 109-509).³

Kaum eine Person, die im Mecklenburg des Dritten Reiches zu den prägenden Gestalten gehörte, ist bis zum heutigen Tage so umstritten wie der Begründer und das langjährige Oberhaupt des größten Einzelbetriebes der Region. Wer war nun aber Ernst Heinkel: ein Kapitalist, ein Opportunist, ein Nazi, ein Patriarch, ein „Nur-Techniker“? Die Dokumente im Münchner Archiv können zunächst nur ansatzweise neue Akzente für die Biografie des Industriekapitäns erschließen. Ein Beispiel: Der Nazi-Gauleiter und Reichsstatthalter Mecklenburgs, Friedrich Hildebrandt, und Ernst Heinkel standen bekanntermaßen auf keinem guten Fuß zueinander. Die Reibereien zogen sich in verschiedener Intensität über die zwölf Jahre des Tausendjährigen Reiches hin. Waren das nur regelhafte Widersprüche zweier starker Persönlichkeiten oder zeugte der Konflikt gar vom widerständigen Verhalten des Schwaben in seinem Rostocker Stammbetrieb?

Das Heinkel-Archiv dokumentiert

Momente einer solchen Auseinandersetzung, die unmittelbar nach den ersten schweren Bombardierungen Rostocks und des Stammwerkes des Konzerns aufflammten. Heinkel nutzte Mitte 1942 geschickt die ungeteilte Aufmerksamkeit, die ihm von verschiedenen Reichsbehörden, so auch seitens des Staatssekretärs im Reichsluftfahrtministerium, des Generalfeldmarschalls Eberhard Milch, aus diesem Anlass entgegengebracht werden musste, um zu einer Generalabrechnung mit dem ungeliebten Gauleiter in Schwerin anzusetzen.

Heinkel geht in seiner offenbar kaum mehr privaten Fehde mit dem Gauleiter nicht nur mit dem verbalen schweren Säbel auf den Reichsstatthalter los. Er führt auch das Florett in einer solchen Weise, dass sich Hildebrandt noch im Abstand eines weiteren Jahres „...nach dem Endsieg an den Führer wenden und sein Amt zur Verfügung stellen wolle ...“. Nicht nur in der Diktion Heinkels scheint der Ausgang des Kampfes unklar gewesen zu sein. Die von Heinkel aufgeworfenen Meinungsverschiedenheiten mit Hildebrandt und den NSDAP-Behörden muten aber gespenstisch an:

Originalton Heinkel 1942: „Es wurde uns der Vorwurf gemacht, dass im Werk mit ‚Knüppelmetho-

³ Weitere Informationen im Findbuch des Bestandes FA 001.

den‘ regiert würde. Soweit es sich aber übersehen läßt, kann von einem Missbrauch der Gewalt keine Rede sein. Es handelt sich allenfalls in zwei Fällen um Entgleisungen Einzelner.

Wir haben etwa 19.000 Gefolgschaftsmitglieder. Davon ist etwa ein Viertel ein Völkergemisch von Polen, Franzosen, Letten, Dänen, Tschechen, Ukrainern, Italienern, Ungarn, Russen, Kroaten, Holländern, Rumänen, Bulgaren und Belgiern. Es ist eigentlich ein Wunder, dass bei dieser Zusammensetzung nicht mehr passiert. Ich halte es für völlig unberechtigt, von ‚Knüppelmethoden‘ zu sprechen, denn 4 Fälle bei einer Gefolgschaft von 19.000 Mann sind doch ein verschwindend kleiner Prozentsatz. Man darf doch bei der Beurteilung auch nicht übersehen, dass es einmal notwendig sein kann, sich bei offensichtlicher Aufsässigkeit in einer entsprechenden Weise durchzusetzen. Von Beamten der Kriminalpolizei wurde uns selbst der Rat gegeben, den Polinnen ‚ruhig eine in die Fresse zu hauen, wenn sie frech werden‘. Der Kriminalbeamte Mittelstädt hat z. B. ein reichsdeutsches Mädchen unberechtigt angefasst und an die Wand geschleudert. Wenn derartiges selbst bei amtlichen Persönlichkeiten

vorkommt, so wird man Entgleisungen Einzelner in einem Industrie-Grossbetrieb auch nachsichtiger beurteilen müssen.“⁴ Erst Mitte 1943 glätteten sich die emotionalen und bürokratischen Wogen bei der Auseinandersetzung mit Friedrich Hildebrandt zumindest an der Oberfläche. Aus der Zeit des Höhepunktes des Einsatzes der Ausländer, der dann auch KZ-Häftlinge einschloss, das heißt aus den Jahren 1944/45, sind solche Entgleisungen Heinckels weder verbal noch real überliefert. Der Heinkelkonzern wurde 1943 umstrukturiert zur Ernst Heinkel AG, der Firmengründer verlor seine übermächtige Rolle. Wären diese markigen Worte des Wehrwirtschaftsführers zum Umgang mit den ausländischen ArbeiterInnen im Jahre 1945 bekannt gewesen, so wäre das Tagebuch seiner Internierung bei den Briten vom 26. Mai bis zum 30. Juli 1945 sicher anders ausgefallen, falls es überhaupt geschrieben worden wäre.⁵ Seine oben geäußerte Haltung betreffs der Anwendung von physischer Gewalt gegen ausländische Arbeiter wäre, wenn sie unmittelbar nach Kriegsende 1945 bekannt gewesen wäre, äußerst fatal für seine bald sehr agilen Nachkriegsaktivitäten gewesen.

⁴ Brief Ernst Heinkels an den Reichsstatthalter und Gauleiter Friedrich Hildebrandt vom 04.08.1942, in: Deutsches Museum München, Archiv, FA 001/0272.

⁵ Deutsches Museum München, Archiv, FA 001/ 0013.

Unmittelbar nach Kriegsende stand Ernst Heinkel britischen Vernehmern Rede und Antwort. Die Behandlung ausländischer Arbeitskräfte spielte dabei keine Rolle. Ernst Heinkel registrierte indes mit Aufmerksamkeit die zunächst überaus günstige Aufnahme, die sein letztes Einsatzflugzeug, das er im Auftrag der Deutschen Luftwaffe entwickelt und gefertigt hatte, bei den Briten gefunden hatte. Sogleich bot er den verhörenden Offizieren an, die Maschinen vom Typ Heinkel He 162 weiter zu produzieren.⁶ Zu diesem Düsenjäger, dem sogenannten Volksjäger, versuchte er in den Folgejahren so viele Dokumente zusammenzustellen, wie ihm nur irgendwie möglich war. Ein ganzer Komplex von Akteneinheiten des Münchener Bestandes ist dann folgerichtig diesem Modell gewidmet.⁷ Nach seiner Rückkehr aus der kurzzeitigen Internierung stürzte sich Heinkel trotz aller Schwierigkeiten und der Tatsache, dass eigentlich alle seine geschäftlichen Tätigkeiten noch für Jahre gesperrt waren, in die Arbeit. Im Stuttgart-Zuffenhausener Werk sollte im Auftrag der US-Amerikaner die

Entwicklung des Düsentriebwerkes He-S 11 fortgeführt werden. Doch in einem Brief vom 18. April 1946 rät er: „Die Brüder kommen doch nicht auf die Beine. Herr von Ohain murkst privat an einem Külschrank und kümmert sich so gut wie gar nicht um das Gerät.“⁸

Heinkel interessierte sich natürlich stark für die Nachrichten, die schon kurz nach Kriegsende aus seinen alten Betrieben im Bereich der sowjetischen Besatzungsmacht zu ihm gelangten. Die Kunde, die ihn beispielsweise Ende 1945/Anfang 1946 im Süddeutschen aus dem Standort Rostock erreichte, war zunächst überraschend günstig. „Dort hat sich der Unternehmensdirektor Köhler in vorbildlicher Weise für die Interessen des Werkes und meine eigenen Interessen eingesetzt. Die Mecklenburgische Landesregierung hat Dr. Köhler beauftragt, bei mir anzufragen, was ich für Absichten hinsichtlich dieses Werkes habe, ob ich es umgründen und mich weiter daran beteiligen will. (...) Also immerhin ein guter Anfang.“ – so befand er in einem Brief vom 4. April 1946.⁹

⁶ et-Fighter Heinkel 162 (Volksjäger). Target No. 5/55. By Dr. Ernst Heinkel and Karl Frydag. Combined Intelligence Objectives Sub-Committee (CIOS) Evaluation Report 166 a, 7. July 1945, p.7.

⁷ Deutsches Museum München, Archiv, FA 001/ 0824-0854.

⁸ Brief Ernst Heinkels an Karl Frydag vom 18.04.1946, in: Deutsches Museum München, Archiv, FA 001/ 0178.

⁹ Brief Ernst Heinkels an Karl Frydag vom 04.04.1946, ebenda.

Wenige Monate später war die „Umgründung“ oder eine schlichte „Weiterführung“ der Rostocker Heinkelwerke kein diskutierbares Thema mehr. Nach der Demontage und dem Abtransport nahezu aller Betriebsanlagen und der Verhaftung Dr. Köhlers seitens der sowjetischen Behörden dachte niemand mehr an die Wiederaufnahme einer Flugzeugproduktion in Rostock unter dem Heinkel-Signet. Wissenschaftler und Techniker Heinkels fanden sich wie ihre Kollegen aus anderen deutschen Firmen, die in der SBZ in Hochtechnologiewerken an unterschiedlichen Arbeiten für die SMAD gearbeitet hatten, in Einrichtungen auf dem Territorium der UdSSR wieder und kehrten erst nach vielen Jahren nach Deutschland zurück.

Bleibt die Frage: Wer war Ernst Heinkel?

In jedem Fall ein machtbewusster Firmenpatriarch und gewiefter Selbstdarsteller. Er gehörte zu den in Mecklenburg sesshaft gewordenen „Neubürgern“, die für die ganze Region eine Tür aufgestoßen haben. Eine Tür in eine neue Zeit, die nicht nur die moderne Technik, sondern ebenso Berge von Toten bereithalten sollte. Seine „Schuld“ war weder das Eine noch das Andere. Wie er sich wann wirklich verhielt, was er nicht nur technisch oder technologisch bewusst beförderte, das

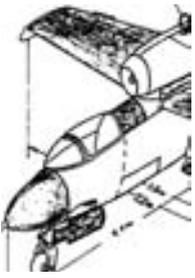
muss noch eingehend erforscht werden.

Wenig wirklich Neues ergibt sich aus den Münchener Akten zunächst zur eigentlichen Person. Dies liegt nicht zuletzt in der Quellenspezifität begründet, hat doch der Patriarch viele der Dokumente selbst zusammengetragen oder zusammenstellen lassen. Er hat, wie man annehmen darf, auch die Überlieferung gesteuert. Die Person des „spiritus rector“ wird im ersten Anlauf nicht klarer, ja sie versucht sich im Schutz der Papierstapel noch weiter zu entziehen. Doch sie hat Spuren hinterlassen. Spuren, die in Gestalt von Aussparungen wichtiger Themenkomplexe quasi als „Negativabdrücke“ einen eigenen, spezifischen Quellenwert besitzen. Diese Schatten sollten aufmerksam registriert werden.

Wichtig und bedeutsam für die Konzerngeschichte und die Technikentwicklung im Norden Deutschlands sind die Stuttgarter/Münchener Akten allemal. Eine jede anspruchsvolle Biografie Ernst Heinkels oder jede ernst gemeinte Werksgeschichte kommt ohne deren grundlegende Auswertung nicht aus. Interessanterweise wird in den genannten Dokumenten ein weiterer Komplex von wichtigen Details für die Geschichte Heinkel'scher Unternehmungen in Mecklenburg angerissen, der es verdient, tiefergehend

erforscht zu werden. Es ist die Ebene des mittleren und höheren Managements, das Ernst Heinkel in die Rostocker Region gezogen hatte oder das dort herangebildet worden war. Für die Biografien der Herren Siegfried Günter, Otto Butter, Dr. Otto Köhler und Dr. Rudolf Kapp, um nur einige aus der ersten und zweiten Reihe der Industrieführer und Konstrukteure zu nennen, ergibt sich eine Fülle von Mosaiksteinen, die sie und ihre

Rolle beim Aufbau und beim Betrieb des Heinkel-Konzerns in neuem Licht erscheinen lassen. Hier sollten weiterführende biografische Spezialuntersuchungen ansetzen, um das Phänomen „Heinkel“ deutlicher werden zu lassen.



Martin Handschuck

Die Technische Fakultät für Luftfahrtwesen an der Universität Rostock – Dissonanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit

Die Existenz einer solchen Einrichtung an der Universität Rostock in den Jahren 1952/53 ist sicherlich weiten Teilen der Öffentlichkeit nicht bekannt. Hierfür sprechen mehrere Belege. In der zweibändigen Festschrift zum 550-jährigen Jubiläum der Gründung der Universität im Jahre 1969 wird die Fakultät mit keinem Wort erwähnt.¹ Gleiches trifft auf eine Festschrift von 1994 zu. Dies verwundert um so mehr, als sich das viele Seiten umfassende Werk nach Maßgabe des Herausgebers

weniger der Geschichte der Universität selbst, sondern der ihrer Einrichtungen widmen sollte.² Dem Verfasser dieses Beitrags gewährte nur der Zufall Einblick in ein offensichtlich bisher unbeachtetes Kapitel der Nachkriegsgeschichte der Rostocker Universität. Bei den Recherchen im Universitätsarchiv für eine Studie über die Geschichte der Hochschule in den Jahren 1945 bis 1955³ fiel ihm ein katalogisierter Bestand auf, der bis dato offenbar keinen Eingang in ein Findbuch gefunden hatte. Der

1 Geschichte der Universität Rostock 1419–1969. Festschrift zur Fünfhundertfünfzig-Jahrfeier der Universität, 2. Bd., Berlin, 1969.

2 Mögen viele Meinungen um die eine Wahrheit ringen. 575 Jahre Universität Rostock (Hrsg. vom Rektor der Universität Rostock), Rostock, 1994.

3 Handschuck, Martin: Auf dem Weg zur sozialistischen Hochschule. Die Universität Rostock in den Jahren 1945 bis 1955 (Quellen und Studien aus den Landesarchiven Mecklenburg-Vorpommerns, Bd. 6), Bremen, 2003.

nur wenige Akten umfassende Bestand trug den Titel: „Technische Fakultät für Luftfahrtwesen“. Ein solcher Fund ist natürlich ein Glücksfall für jeden Historiker. Bietet sich doch so die einmalige Gelegenheit ein bisher offenbar unbekanntes historisches Phänomen dem Dunkel der Vergangenheit zu entreißen.

Natürlich waren die Informationen, welche die aufgefundenen Dokumente lieferten, unzureichend, um die Geschichte der Fakultät im Detail zu beleuchten. Auch die Fachliteratur hatte bis dato ihre Existenz nur für eine Randnotiz für Wert befunden.⁴ Weitere Recherchen in den Landesarchiven in Schwerin und Greifswald blieben ergebnislos. Dafür förderten Akten im Bundesarchiv in Berlin-Lichterfelde wertvolles Material zutage, um wenigstens in Ansätzen die kurzlebige Historie der Fakultät darzustellen. Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges befand sich ein großer Teil der Luftfahrtindustrie des untergegangenen Dritten Reiches im sowjetischen Einflussbereich. Allein auf dem Territorium des heutigen

Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern hatten drei der führenden Flugzeugwerke ihren Standort:

- die Arado-Flugzeugwerke in Warnemünde bei Rostock,
- die Ernst Heinkel Flugzeugwerke in Rostock-Marienehe und
- die Norddeutschen Dornier-Werke in Wismar.

Hinzu kam die Heeresversuchsanstalt in Peenemünde, die im zurückliegenden Krieg insbesondere durch Entwicklung der Vernichtungswaffen V1 und V2 bekannt geworden war.⁵

Schon wenige Wochen nach Kriegsende begannen die Besatzungsmächte gleichermaßen mit der Erfassung der vorhandenen technischen Ressourcen Deutschlands. Dabei waren die ehemaligen Alliierten nicht nur am technischen Material an sich, sondern speziell am Personal interessiert. So setzte eine regelrechte „Jagd“ auf die deutschen Wissenschaftler ein, die ihre Erkenntnisse dem jeweiligen neuen „Dienstherren“ zur Verfügung stellen sollten.⁶ Die Sowjetunion requirierte bis in den Sommer 1945 hinein recht

4 Siehe hierzu Hartlepp, Heinz: Luftfahrtausbildung, in: Michels, Jürgen / Werner, Jochen (Hrsg.): Luftfahrt Ost 1945–1990. Geschichte der deutschen Luftfahrt in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ), der Sowjetunion und der Deutschen Demokratischen Republik, Bonn, 1994, S. 190ff., hier S. 190.

5 Michels, Jürgen: Die deutsche Luftfahrtindustrie bei Kriegsende auf dem Gebiet der späteren Deutschen Demokratischen Republik (1944/45), ebenda, S. 9f.

6 Ders.: Luftfahrtindustrie in der Sowjetischen Besatzungszone unter sowjetischer Regie (1945–1947), ebd., S. 18ff., hier S. 18.

willkürlich in dem von ihr besetzten Gebiet technisches Material und Personal. Danach gestatteten die sowjetischen Behörden ausgewählten Betrieben die Aufnahme der Produktion bzw. ließen die Produktionsstätten unter der Leitung eigener Ingenieure zielgerichtet demontieren.

Im April 1946 wurde dieser Prozess kurzzeitig ausgesetzt. Vermutlich wollte man die Bevölkerung für die Vereinigung von KPD und SPD zur SED unter sowjetischer Regie günstig stimmen. Teilweise gestattete man zu diesem Zeitpunkt deutschen Ingenieuren sogar, vorhandene Prototypen weiterzuentwickeln. Nach weniger als einem Jahr setzte allerdings erneut die verstärkte Demontage ein, die von fünf speziell für diesen Zweck von der SMAD gegründeten Arbeitsgruppen koordiniert wurde.⁷

Zuvor hatte ein Ereignis erheblichen Einfluss auf das Schicksal vieler technischer Spezialisten, die in der Sowjetischen Besatzungszone verblieben waren.

Am Morgen des 22. Oktober 1946 wurde etlichen von ihnen mitgeteilt, dass sie auf Befehl der sowje-

tischen Besatzungsmacht verpflichtet wären, für fünf Jahre in der Sowjetunion zu arbeiten. Innerhalb weniger Stunden wurden sie mitsamt ihren Familien unter strenger Bewachung von Sicherheitskräften zu für den Transport in die UdSSR bereitstehenden Sonderzügen gebracht. In den folgenden Jahren sollten sie einen entscheidenden Anteil an dem rasanten Aufbau der Flug- und Rakettentech­nik der Sowjetunion haben.⁸ Auf der anderen Seite schien damit auch das Ende eines eigenständigen Flugzeugbaus auf dem ostdeutschen Territorium besiegelt.

Am Beginn der 50er Jahre hatte sich die Situation jedoch entscheidend verändert. Die sichtbaren wirtschaftlichen Erfolge der ersten Nachkriegsjahre stimulierten die SED zu den Beschlüssen über den ersten Fünfjahrplan, der eine enorme Entwicklung und den Ausbau der industriellen Kapazitäten der DDR zur Folge hatte. In diesem Prozess spielte die gezielte Förderung der Naturwissenschaften und der technischen Wissenschaften an den Universitäten und Hochschulen eine herausragende

⁷ Ebenda, S. 18f.

⁸ Vgl. zu dieser Problematik Michels, Jürgen: Überstellung der mitteldeutschen Luftfahrtindustrie und ihrer wichtigsten Fachleute in die Sowjetunion (1946–1958), ebd., S. 36ff.; Mewes, Karl-Hermann: Pirna 014. Flugtriebwerke der DDR. Entwicklung, Erprobung und Bau von Strahltriebwerken und Propellerturbinen, Oberhaching, 1997 sowie Jurleit, Manfred / Lemke, Frank: Von der IL-14 bis zum Kurzstreckenverkehrsflugzeug 155 (Aufstieg und Fall des DDR-Flugzeugbaus, 1), in: Fliegerrevue, 1990, 8, S. 242ff.

Rolle.

An der Universität Rostock spiegelte sich dies besonders anschaulich wider. Mit der Technischen Fakultät für Schiffbau wurde die erste Technische Fakultät an einer deutschen Universität überhaupt eröffnet. (Zum Vergleich: In der Bundesrepublik geschah dies etwa zehn Jahre später.) Es soll an dieser Stelle auch nicht unerwähnt bleiben, dass ihre Gründung auf persönliche Anweisung von SED-Generalsekretär Walter Ulbricht erfolgte.⁹

Dieser Konstitution schlossen sich die Begründungen einer separaten Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät (deren Bereiche hatten bisher im Verbund mit der Philosophischen Fakultät existiert) und einer eigenständigen Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät an. Überdies erfuhr die Landwirtschaftliche Fakultät einen enormen Ausbau unter technischen Gesichtspunkten.¹⁰ Damit hatten jedoch die Überlegungen der verantwortlichen Politiker, Rostock zu einem Zentrum für die Ausbildung von technischen Kadern zu machen, noch kein Ende gefunden.

Die ersten Erfolge des Fünfjahr-

plans, die sich vor allen Dingen in einer weiteren Produktionssteigerung in den Bereichen der Schwerindustrie manifestierten, animierten einige SED-Politiker zu weiterreichenden Projekten. Aus einem Entwurf des Ministeriums für Maschinenbau der DDR vom 19. Mai 1952 wird ersichtlich, dass man offenbar in Ost-Berlin über den Aufbau einer eigenständigen Luftfahrtindustrie nachdachte.

Dabei spielten allerdings nicht nur rein wirtschaftliche Erwägungen eine Rolle. Bereits zu diesem Zeitpunkt machte man sich in führenden Kreisen der Regierung intensive Gedanken über die Bildung nationaler Streitkräfte. Zu deren Bewaffnung sollten auch leichte und schwere Kampfflugzeuge gehören.¹¹ Andererseits bot der Industriezweig Flugzeugbau aber in erster Linie die Möglichkeit, hochwertige Produkte herzustellen, mit denen sich die DDR in ökonomischer Hinsicht zumindest im Ostblock konkurrenzfähig glaubte. Nicht zuletzt sollte die Aufnahme eines eigenständigen Flugzeugbaus jedoch auch die Stärke und Leistungsfähigkeit des politischen Systems demonstrieren.

⁹ Siehe Schreiben von Ministerpräsident Wilhelm Höcker an das Ministerium für Volksbildung Mecklenburg-Vorpommerns vom 31. August 1950, Landeshauptarchiv in Schwerin (LHAS), 6.11-21, 2394a, Blatt (Bl.) 36.

¹⁰ Vgl. ausführlich zu diesem Prozess Handschuck, S. 236ff. (wie Anm. 3).

¹¹ Werner, Jochen: Luftfahrtindustrie in der DDR (1952–1961), in: Michels / Werner, S. 72ff., hier S. 72.

Im Frühjahr 1952 haftete derartigen Überlegungen noch der Charakter von Planspielen an. Die Alliierten hatten per Beschluss den Deutschen den Aufbau einer eigenen Luftfahrtindustrie strikt untersagt. Die Wirtschaftspolitiker der SED glaubten wohl aber, dass dieser Zustand angesichts des beginnenden Kalten Krieges bald Makulatur sein würde. Sie begannen deshalb Verhandlungen mit der Sowjetunion über die Freigabe der von ihr genutzten ehemaligen Zivil-, Militär und Feldflugplätze. Die Hauptabteilung 18 des Ministeriums für Maschinenbau installierte überdies in Pirna unter größter Geheimhaltung erste Konstruktionsbüros.¹² Gleichzeitig intervenierten führende Politiker der SED in Moskau, um eine Rückkehr der im Herbst 1946 requirierten Wissenschaftler zu befördern. Diese sollten neben den in Deutschland verbliebenen Spezialisten das wissenschaftliche Fundament für den neuen Industriezweig bilden. Der Aufbau einer leistungsstarken Luftfahrtindustrie in der Dimension, wie sie der Staatsführung vorschwebte, erforderte allerdings weitaus mehr speziell ausgebildete Fachkräfte. Die entsprechenden Regierungsstellen der DDR mussten demzufolge Maßnahmen ein-

leiten, die eine Berufsausbildung auf diesem Gebiet ermöglichten. Zur Heranbildung eines akademischen Nachwuchses für die neue Industrie sollte eine Technische Fakultät für Luftfahrtwesen an einer der vorhandenen Universitäten errichtet werden. Die Wahl fiel dabei auf Rostock.¹³

In der Retrospektive mag man diese Entscheidung zunächst mit Luftfahrttradition (für die Rostock bekanntermaßen stand) in Verbindung bringen. Nach Auffassung des Verfassers gab es hierfür jedoch andere Gründe. Von den ehemaligen Anlagen in Marienehe und Warnemünde existierten – wenn überhaupt – nur noch wenige Gebäude. Der technische Inhalt war ausnahmslos demontiert worden. Somit hätte zukünftigen Studenten des Luftfahrtwesens keinerlei Anschauungs- und Probematerial zur Verfügung gestanden. Demgegenüber hatte sich die Bedeutung der Stadt Rostock und damit ihrer Universität durch die mit dem Fünfjahrplan begonnene Industrialisierung der Küstenregion enorm erhöht. Dies spiegelten nicht zuletzt die bereits erwähnten Fakultätsneugründungen bzw. -erweiterungen anschaulich wider. Es ist mehr als offenkundig, dass sich Rostock zu einem Zentrum der technischen Wissen-

¹² Ebenda, S. 73, Mewes, S. 28f.

¹³ Hartlepp, S. 190 (wie Anm. 4).

schaften in der DDR entwickeln sollte. Folgt man dieser Überlegung, so kann die Anweisung, den Standort der geplanten Fakultät hier festzulegen, kaum mehr verwundern.

Bereits im Sommer 1952 nahmen die Überlegungen hierzu konkretere Formen an. Am 4. September beschloss der Ministerrat der DDR, eine Technische Fakultät für Luftfahrtwesen in Rostock zu errichten. Mit der Umsetzung des Vorhabens betraute die Regierung das Staatssekretariat für Hochschulwesen.

Dessen verantwortliche Mitarbeiter verwarfen zuerst den anfänglich favorisierten Plan, eine Technische Fakultät mit drei Fachrichtungen (Schiffbau, Flugzeugbau und Werkstoffkunde) aufzubauen, in der die technischen Einrichtungen von allen Fachrichtungen gleichermaßen genutzt werden sollten. Für den Lehrkörper der nunmehr eigenständigen Fakultät für Luftfahrtwesen sollten vorhandene Lehrkräfte aus der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen bzw. Schiffbautechnischen Fakultät herangezogen werden. Darüber hinaus dachte man daran, Lehrveran-

staltungen von Ingenieuren der Warnowwerft und des Dieselmotorenwerks abhalten zu lassen. Das Kontingent der angehenden Flugzeugbauingenieure setzte das Staatssekretariat mit 300 Studierenden fest, wobei 250 aus den Arbeiter-und-Bauern-Fakultäten stammen sollten.¹⁴

Die Vorbereitungen für die Errichtung der Fakultät wurden an der Universitätsleitung vorbei durchgeführt. Zwar teilte Rektor Erich Schlesinger schon Mitte September 1952 dem Senat die beabsichtigte Eröffnung der Fakultät mit,¹⁵ aber erst Anfang Oktober informierte Abteilungsleiter Hans Goßens vom Staatssekretariat den Rektor über die genauen Maßnahmen hinsichtlich der Realisierung des Ministerratsbeschlusses.¹⁶ Die Parteiorganisation der Universität war diesbezüglich wesentlich früher konsultiert worden. Überraschenderweise kritisierte diese dann jedoch die Vorgehensweise des Staatssekretariats. Ende September teilte Parteisekretär Willi Bonnen dem ZK der SED nämlich mit, dass in Rostock der Eindruck vorherrsche, „dass das Staatssekretariat überhaupt nicht weiß, wel-

¹⁴ Aktennotiz vom 18. September 1952, Universitätsarchiv Rostock (UAR), Technische Fakultät für Luftfahrtwesen (TFL), 3, ohne Blatt (o. Bl.).

¹⁵ Siehe hierzu Protokoll der Senatssitzung vom 11. September 1952, UAR, Rektorat (R) III, 259, o. Bl.

¹⁶ Goßens an Schlesinger am 8. Oktober 1952, Bundesarchiv in Berlin-Lichterfelde (BArch), Ministerium für Hoch- und Fachschulwesen (MHF), DR 3, 1. Schicht (Sch.), 372, o. Bl.

ches Ausbildungsziel diese Fakultät hat“.¹⁷

Die Kritik war vollauf berechtigt. Zu diesem Zeitpunkt waren an der Universität noch keinerlei Richtlinien für Studienpläne in der neuen Fachrichtung eingegangen. Des Weiteren war die räumliche Unterbringung der Einrichtung überhaupt nicht geklärt. Ebenso mangelte es an Fachliteratur für die Studenten. Die in Zusammenarbeit mit den Heinkel-Werken aufgebaute Bibliothek des Mathematischen Instituts war schon im Zuge der Requirierung durch die sowjetischen Besatzungsbehörden nach Berlin gebracht worden.¹⁸

Dennoch nahm die Fakultät wie vorgesehen am 2. Oktober 1952 ihren Lehrbetrieb auf.¹⁹ Die Studenten des ersten Studienjahres, die das Gros der neu Immatrikulierten stellten, waren ausnahmslos Absolventen der Arbeiter- und Bauern-Fakultäten. Die wenigen jungen Leute, die das Studium im zweiten oder dritten Studienjahr aufnahmen, waren ursprünglich an der Schiffbautechnischen Fakultät eingeschrieben gewesen

und sahen in dem Studiengang neue Perspektiven.²⁰

Die vorhandenen „Anlaufschwierigkeiten“ belasteten allerdings von Anfang an eine reibungslose Arbeitsweise der Einrichtung.²¹ Schon bald stellte sich überdies heraus, dass unter den Immatrikulierten eine ungenügende fachliche Auslese vorgenommen worden war. Beispielgebend hierfür ist ein Schreiben des Dekans Alfred Klose vom 5. November 1952 an das Staatssekretariat. Darin beklagte sich der ehemalige Professor der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät, dass von den über 250 Studenten des ersten Studienjahres bei Klausuren, in denen ihnen mathematische Kenntnisse abgefordert worden waren, allein 100 versagt hätten. Einigen Studenten bescheinigte er sogar, dass sie „den Anforderungen nicht gewachsen“ seien. Seiner Auffassung nach sollten diese für ein Jahr zur ABF zurückkehren. Um die Missstände zu beheben, regte Klose daraus folgernd die Bildung einer Fachschule für die Ausbildung von Ingenieuren für Luftfahrt an, um den „Versa-

17 Bonnen an das ZK am 25. September 1952, UAR, TFL, 3, o. Bl.

18 Ebenda.

19 Monatsbericht der SED-Parteiorganisation der Universität Rostock für den Monat September 1952 vom 13. Oktober 1952, UAR, Universitätsparteileitung (UPL), 137, o. Bl.

20 Interview des Verfassers mit Dr. Dr. Renate Hüchel am 1. November 1999.

21 Schlesinger an das Staatssekretariat für Hoch- und Fachschulwesen am 25. Oktober 1952, UAR, TFL, 3, o. Bl.

gern“ eine andere berufliche Orientierung zu geben.²²

Die Leistungen insbesondere der Absolventen der ABF kamen nicht von ungefähr. Viele von ihnen hatte man noch vor Beendigung ihrer dreijährigen Ausbildung für die neue Fakultät angeworben. Ihnen fehlten demzufolge fundamentale Kenntnisse speziell in den Naturwissenschaften.²³

Auch in anderer Hinsicht sahen die Verhältnisse indes nicht viel besser aus. Aufgrund der Überlastung der Rostocker Baufirmen konnte der für die Unterbringung der Fakultät vorgesehene Umbau der Tischlerei Strobelberger am Vogelsang nicht plangerecht erfolgen.²⁴ Zu Beginn des Jahres 1953 stellte sich zudem heraus, dass für eine reibungslose Ausbildung der Studierenden ein zahlenmäßig entsprechender Lehrkörper fehlte. In einer Eingabe an Walter Ulbricht beklagte sich der stellvertretende Dekan der Schiffbautechnischen Fakultät, Alfred Krause, am 8. Januar 1953 über die unvorhergesehene Ausbildung der 300 Stu-

denten für Luftfahrtwesen im Fach Werkstoffkunde, die der Lehrkörper seiner Fakultät mit übernehmen musste.²⁵ Die Fakultät stellte somit alles in allem einen Torso dar.

Dieser Zustand konnte den Verantwortlichen in Berlin natürlich nicht verborgen bleiben. Nach dem überraschenden Tod des Dekans Ende Februar reagierten sie ziemlich drastisch. Am 6. März 1953 teilte Staatssekretär Gerhard Harig lapidar dem Rektor mit, dass die Fakultät „aufgrund neuer Beschlüsse der Regierung“ ihre Tätigkeit mit Ablauf des Studienjahres 1952/53 einzustellen habe.²⁶ Die Abwicklung wurde dem seit März amtierenden Dekan Rudolf Müller übertragen.

Ein persönlich gehaltener Bericht der Abwicklungsstelle aus dem Herbst 1953 verdeutlicht die Tatsache, welche ein Chaos noch nachträglich an der Fakultät geherrscht haben muss:

„Man sollte nicht glauben, was unsere ‚Luftfahrtstudenten‘ manchmal für

22 Klose an die Abteilung Mathematik-Naturwissenschaften des Staatssekretariats für Hoch- und Fachschulwesen am 5. November 1952, ebenda.

23 Informationen von Siegfried Silbereisen an den Verfasser am 14. November 2006. Aus dem Zeugnis Silbereisens von der ABF geht überdies hervor, dass seine „Zuerkennung der Hochschulreife [...] nur für die Techn. Fakultät f. Luftfahrtwesen d. Universität Rostock“ galt.

24 Bericht über die gegenwärtige Lage des Hochschulwesens von der Abteilung Propaganda des ZK vom 31. Oktober 1952, BArch, MHF, DR 3, 1. Sch., 223, Bl. 18-36.

25 Krause an Ulbricht am 8. Januar 1953, BArch, MHF, DR 3, 1. Sch., 383, o. Bl.

26 Harig an Schlesinger am 6. März 1953, UAR, TFL, 2, o. Bl.

„Schiet“ nachgelassen haben. Einer hat eine für die GST entliehene Schreibmaschine nicht zurückgebracht, zwei Studenten haben die entliehenen Bettstellen und Bett-Teile ebenfalls nicht wieder abgeliefert. Rechnungen der FDJ-Fakultätsgruppe blieben unbezahlt und dererlei Scherze mehr.“²⁷

Nur etwa einem Drittel der Studenten, denen die FDJ-Hochschulgruppenleitung im Übrigen eine gewisse „Überheblichkeit“ vorwarf,²⁸ wurde die Möglichkeit gegeben, ihr Studium an der Technischen Hochschule Dresden fortzusetzen. Dort existierte bereits ein Studiengang Aerodynamik. Insgesamt waren dies 128 Studierende.²⁹ Andere Studenten hatten wiederum das Glück ihre Ausbildung an der Schiffbautechnischen Fakultät fortsetzen zu können.³⁰ Damit wurde jedoch auch das Kapitel Luftfahrtwesen an der Universität Rostock endgültig geschlossen.

Es ist allerdings zu bezweifeln, dass allein die unhaltbaren Zustände zu dem schnellen Ende der

Fakultät in Rostock geführt haben. Das vorliegende Quellenmaterial erlaubt leider nur wenige Rückschlüsse auf die Motivation der SED hinsichtlich der Auflösung. Noch zu Beginn des Jahres 1953 plante das Staatssekretariat, eine eigenständige Hochschule für Luftfahrtwesen in Dresden zu errichten. Offenbar hatte man erkannt, dass eine für das Flugwesen notwendige umfassende Ausbildung im Leichtmetallbau an der Universität Rostock nicht zu gewährleisten war. Hier orientierte man sich eher auf den Schwermetallbau; eine der wichtigsten Grundlagen für den Schiffbau.³¹ Nach den Ereignissen am 17. Juni 1953 verwarf man derartige Überlegungen jedoch wieder. Aufgrund der angespannten Situation glaubte man vermutlich in der SED-Führung nicht, dass die Bevölkerung für derartig kostenintensive Projekte wie einer eigenen Luftfahrtindustrie einzunehmen war. Die bestehenden Einrichtungen an der Dresdner Hochschule wurden samt Personal und Studierenden in die dort bereits existierende

27 Abwicklungsstelle für die ehemalige Fakultät für Luftfahrtwesen an Rudolf Müller am 20. Oktober 1953, ebenda.

28 Protokoll über die 6. Sitzung der FDJ-Hochschulgruppenleitung, o. D., UAR, FDJ, Kt. 5, FDJ-Hochschulgruppenleitung. Sitzungen, Beratungen, Beschlüsse 1953–1959, o. Bl.

29 Schreiben an die Hochschule für Transportmaschinenbau in Dresden vom 4. August 1953, UAR, TFL, 2, o. Bl.

30 Informationen von ehemaligen Studenten der Technischen Fakultät für Luftfahrtwesen an den Verfasser am 14. November 2006.

31 Desgleichen.

Fakultät für Maschinenwesen integriert.³² Kurzzeitig waren die maßgeblichen Stellen sogar drauf und dran, das Vorhaben Eigenständiger Flugzeugbau in der DDR ganz einzustellen.³³

Nach weniger als sechs Monaten machte die Beruhigung der gesellschaftlichen Verhältnisse eine Revision der Entscheidungen des Sommers jedoch möglich. Im Dezember 1953 erhielt eine Gruppe in der UdSSR arbeitender deutscher Wissenschaftler um Brunolf Baade vom Sowjetischen Luftfahrtministerium den Auftrag, ein Passagierflugzeug speziell für die Produktion in der DDR zu konzipieren. Ende Juni 1954 ließ die sowjetische Führung nicht nur diese Gruppe ausreisen, sondern stattete sie darüber hinaus mit Bauunterlagen für das zweimotorige Verkehrsflugzeug Iljuschin IL-14 aus.³⁴ Etwa zur gleichen Zeit begannen in der DDR die Vorbereitungen für einen zweiten Neuanfang in der Luftfahrtindustrie. Diese sollte jedoch in einem wesentlich bescheideneren Umfang als noch 1952 ausgestaltet werden. Neben dem Lizenzbau der IL-14 planten die DDR-Wirtschaftsexper-

ten allerdings bereits die Entwicklung eines eigenen Prototypen: des Strahltriebverkehrsflugzeuges 152.³⁵

Bis zur Realisierung dieser Vorhaben sollte es indes noch eine Weile dauern. Erst am 22. September 1955 hob der Ministerrat der UdSSR das Gesetz Nr. 25 des Alliierten Kontrollrates auf, das den Flugzeugbau auf deutschem Territorium untersagte.³⁶ Somit konnte 1956 mit der Fertigung von Flugzeugen in Dresden begonnen werden.

Bekanntermaßen war die Luftfahrtindustrie nur ein kurzes Kapitel in der Geschichte der DDR. Nach dem Absturz eines Prototyps der 152 am 4. März 1959 gab es bereits die ersten Stimmen in der SED-Führung, die das sofortige Ende des Industriezweiges forderten. Allerdings sollte es noch zwei Jahre dauern, bis eine derartige Weisung an die Flugzeugbauer in Dresden erging.³⁷ Bei einem Treffen zur Beratung der Perspektive der Luftfahrtindustrie der DDR am 2. Juni 1959 im Kreml erklärte die sowjetische Seite, dass sie an einem Kauf der 152 nicht mehr interessiert wäre. Weitere Bemühun-

32 Hartlepp, S. 190f. (wie Anm. 4).

33 Werner, S. 76f. (wie Anm. 11).

34 Jurleit / Lemke, S. 244. (wie Anm. 8).

35 Werner, S. 78f. (wie Anm. 11).

36 Jurleit / Lemke, S. 244. (wie Anm. 8).

37 Ebenda, S. S. 246.

gen um Absatzmöglichkeiten auf der Frühjahrmesse 1960 scheiterten ebenso.³⁸

Obleich sich namentlich Brunolf Baade gegen die Einstellung des Flugzeugbaus aussprach, war dies Thema einer geheimen Abstimmung im engsten Kreis von Walter Ulbricht Ende November 1960. Danach war ein entsprechender Beschluss des Politbüros vom 28. Februar 1961 nur ein formaler Schritt. Mitte März wurde dann den Arbeitern in den betreffenden Betrieben und der Öffentlichkeit mitgeteilt, dass der Flugzeugbau in der DDR eingestellt wird. Dem folgte am 31. August die offizielle Auflösung der Technischen Fakultät für Luftfahrtwesen an der TH Dresden.³⁹

Zu diesem Zeitpunkt existierte die gleichnamige Fakultät an der Universität Rostock bereits acht Jahre nicht mehr. Die fehlende Präsenz des Kapitels Luftfahrtindustrie allgemein in der DDR-Geschichtsschreibung kann nach Erachten des Verfassers als Indiz dafür gewertet werden, dass die SED – nicht nur in den späteren Jahren ihrer Herrschaft – ungern an fehlgeschlagene Projekte erinnert werden wollte.

Die Rostocker Fakultät und ihre kurze Existenzdauer sind überdies auch ein Synonym für zwei Phä-

nomene des gesellschaftlichen wie wirtschaftlichen Systems der DDR in den 50er Jahren. Einerseits wird so die Intensität belegt, mit der man Projekte in Angriff nahm, deren Dimension einem heutigen Betrachter der damaligen Ereignisse als nahezu unglaublich erscheinen muss. Andererseits verdeutlichen beide das relativ schnelle Scheitern derartiger Vorhaben an den ökonomischen Gegebenheiten des vergleichsweise kleinen Staates. Dessen Kapazitäten korrespondierten nämlich in keinerlei Hinsicht mit der Renommiersucht der Herrschenden und ihren Erwartungen, die sie in das gesellschaftliche System setzten.

³⁸ <http://www.skybird-ev.de/152/gf-end.htm>, letzter Zugriff 16. November 2006.

³⁹ Ebenda.



Lebensgeschichtliches Interview mit dem ehemaligen Zwangsarbeiter in den Heinkel-Werken Wladi- mir Ostapenko

Der Ukrainer Wladimir Ostapenko ist einer von etwa viertausend sowjetischen Zwangsarbeitern, die zwischen 1942 und 1945 in den Rostocker Heinkel-Werken beschäftigt waren.¹ Der Kontakt zu ihm kam über die Gedenkstätte Bergen-Belsen zustande. Bereits Ende der 1990er Jahre wurde dort ein Forschungsprojekt initiiert, in dessen Rahmen biographische Informationen zu den ehemaligen Häftlingen des KZ Bergen-Belsen aus der ehemaligen UdSSR gesammelt wurden. Eine For-

schungsgruppe der Universität Hannover erarbeitete anhand von Briefen und Audio-Interviews ehemaliger KZ-Häftlinge die Dokumentation „Häftlinge aus der UdSSR in Bergen-Belsen“. Wladimir Ostapenko war in dieser Dokumentation als ehemaliger Häftling der KZ Neuengamme und Bergen-Belsen mit einem Briefauszug vertreten. In knappen Sätzen beschrieb er die Umstände seiner Verschleppung nach Deutschland und erwähnte seine Arbeit im Heinkel-Werk Rostock-

¹ Vgl. bei Friedrich Stamp, *Zwangsarbeit in der Metallindustrie 1939-1945*, S. 15-16 sowie bei Martin Albrecht unter Mitarbeit von Helga Radau, *Flugzeuge aus Barth*, S. 18-19: Nach den Angaben der „Gefolgsstatistik“ erhöhte sich die Zahl der ausländischen Zivilarbeiter im Rostocker Heinkel-Werk von Januar 1942 bis März 1943 von 2.616 auf 6.700, dazu zählten 159 Italiener, 220 Ungarn, 901 Franzosen, 1.113 Polen und 3.650 Sowjetbürger.

Marienehe.²

Da in der Gedenkstätte Bergen-Belsen seit einigen Jahren ein großangelegtes Videointerviewprojekt mit ehemaligen Häftlingen läuft,³ entstand in der Geschichtswerkstatt Rostock die Idee, in Kooperation mit der Gedenkstätte Bergen-Belsen ein Videointerview mit Wladimir Ostapenko in Rostock durchzuführen. Im März 2006 kam Herr Ostapenko auf Einladung der Geschichtswerkstatt Rostock e.V. für insgesamt vier Tage nach Rostock. Das mehr als vierstündige Interview mit ihm wurde am 20. März 2006 aufgenommen. An den anderen Tagen konnte Herr Ostapenko in Rostock die Orte besuchen, an denen vor 64 Jahren sein Leidensweg durch deutsche KZ begann, darunter das ehemalige Gelände der Heinkel-Werke in Rostock-Marienehe.

Wladimir Ostapenko wurde 1924 in Charkow, der damaligen Hauptstadt der Ukraine, als Sohn eines Tischlers geboren. Er wuchs mit sieben Geschwistern in bescheidenen Verhältnissen auf. Nachdem

er die 7.Klasse beendet und damit die mittlere Schulreife erlangt hatte, begann er 1939 eine Schlosserlehre im Elektromechanischen Werk in Charkow. Dieses 1888 in Riga gegründete und während des Ersten Weltkrieges nach Charkow verlegte Werk zählte zu den ältesten und größten Industriebetrieben der Sowjetunion; die dort in den 1930er Jahren hergestellten elektrischen Maschinen und Motoren konkurrierten erfolgreich mit den westlichen Fabrikaten. Zusammen mit dem Charkower Traktorenwerk und dem 1926 gegründeten Flugzeugwerk bildete es das Rückgrat der Wirtschaft eines der größten Industriezentren der Sowjetunion.

Als die Deutschen im Juni 1941 die Sowjetunion überfielen, arbeitete Wladimir Ostapenko als Schlosser im Elektromechanischen Werk. Wie andere strategisch wichtige Charkower Betriebe wurde auch das Elektromechanische Werk und seine Stammebelegschaft im Spätsommer 1941 in die östlichen Gebiete der Sowjetunion evakuiert.

2 Häftlinge aus der UdSSR in Bergen-Belsen. Dokumentation der Erinnerungen, Hrsg. von Hans-Heinrich Nolte, Frankfurt am Main 2001, S. 47. Ein ähnlich knapper Bericht Wladimir Ostapenkos erschien in der russischsprachigen Dokumentation „My pobedili smert“, die 2005 in Lwow erschienen ist und die Erinnerungsberichte ehemaliger KZ-Häftlinge auch aus Charkow enthält (Bericht von Wladimir Ostapenko, S. 125-127).

3 Karin Theilen, Kooperation zwischen der Gedenkstätte Bergen-Belsen und dem Fortunoff Video Archive for Holocaust Testimonies, in: Zwangsarbeit und Gesellschaft. Beiträge zur Geschichte der nationalsozialistischen Verfolgung in Norddeutschland, Heft 8, Bremen 2004, S. 169-171.

Wladimir Ostapenko blieb in Charkow, weil er auf den Einberufungsbefehl vom Wehrkommando wartete. Obwohl er mit seinen 16 Jahren das wehrpflichtige Alter bei Weitem nicht erreicht hatte, meldete er sich gleich nach dem deutschen Überfall freiwillig zur Roten Armee, um die Heimat zu verteidigen:

„Wir waren patriotisch eingestellt und unter Berücksichtigung dessen, dass uns irgendein Land überfällt und einen Krieg gegen uns beginnt ... [...] Ich hätte das nicht machen müssen. [...] Ich habe mich freiwillig gemeldet, damit man mich einzog. [...]“ (Zeitzeugenbericht von Wladimir Ostapenko, S. 26, nachfolgend werden lediglich die Seiten mit entsprechenden Zitaten genannt.)

Auf seine Einberufung wartete Wladimir Ostapenko bis zum Oktober 1941. Erst kurz bevor die sowjetischen Truppen Charkow verlassen hatten, wurde er zum Wehrkommando bestellt und zu einem Sprengkommando eingeteilt. An den letzten Tagen vor dem Einmarsch der Deutschen beteiligte er sich an Sprengungen bzw. Verminungen von Zufahrtswegen, Brücken, Treibstofflagern

und anderen militärisch wichtigen Objekten, damit diese nicht von den Deutschen genutzt werden konnten.

„Der Befehl lautete also, das alles zu sprengen [...]. Und so habe ich auf meinen Schultern wahrscheinlich mehrere hundert Kilogramm eben dieses Sprengstoffes an [...] die festgelegten Objekte geschleppt. Und dort waren erfahrene Sprengpioniere, die wussten, wohin man was und wie viel legen musste, um alles zu sprengen. [...] Als die Deutschen die Stadt Charkow vollständig eingenommen hatten, befahl man uns in den Untergrund zu gehen...“ (S.3)

Der Einmarsch der Deutschen in Charkow am 24. Oktober 1941 wurde durch zahlreiche Explosionen in der Stadt begleitet.⁴ Das stark zerstörte Stadtzentrum, Barrikaden aus Sandsäcken und eine abweisende Haltung der Einwohner ließen auf erhebliches Widerstandspotenzial in der Industriemetropole schließen.⁵ Deshalb gingen die Deutschen mit besonderer Härte gegen die Zivilbevölkerung Charkows vor. Bereits in den ersten Wochen der Okkupation wurde den Charkowern vorgeworfen, sich in ungenügendem Maße an

⁴ Vgl. z. B. Bosse, George, *Jene Zeit in Charkow 1936-1941. Eine Jugend unter Stalin*, Berlin 1997, S. 242-243 sowie S. 246-248: Vermint wurden auch zahlreiche öffentliche Gebäude in der Stadt, wie z. B. das Gebäude des Gebietskomitees der Partei.

⁵ Ebenda.

der Entminung der Stadt zu beteiligen. Infolge dessen fanden die ersten Massenverhaftungen und Hinrichtungen statt. Es wurde eine Sperrstunde von 16.00 bis 6.00 Uhr verhängt. Jeder, der sich ohne einen gültigen Ausweis auf der Straße aufhielt, konnte erschossen werden.⁶ Zu den ersten Opfern zählten Kommunisten⁷ und Juden: Seit Mitte Dezember wurden in „Drobizkij Jar“ mehrere Tausend Charkower Juden ermordet.⁸

Auch in der Familie Ostapenko gab es Opfer – eine Schwester von Wladimir Ostapenko wurde von einem Deutschen erschossen, weil sie jemand als Ehefrau eines Kommunisten angezeigt hatte.⁹

Kleinere Razzien gegen mutmaßliche Partisanen gehörten zum Alltag in Charkow. Die Razzia, in die Wladimir Ostapenko Ende Dezember 1941 auf einem Güterbahnhof geriet, war jedoch die größte seit Beginn der deutschen Okkupation. Er selbst hielt sich auf dem Bahnhof auf, weil er seine Kameraden aus dem Untergrund über die Bewegungen der deutschen Truppen und ihrer Militärtechnik informieren sollte.

Wladimir Ostapenko hatte Glück, denn offensichtlich glaubten die Deutschen, dass er tatsächlich ein Waise war und sich auf dem Bahnhof aufhielt, weil er nach Essbarem suchte – so klang die von ihm erfundene Geschichte:

„Die [Deutschen] schauten dir ins Gesicht und wenn ihnen irgendetwas darin nicht gefiel, verdächtigten sie dich. Wenn jemand ihnen nicht gefiel, hingen sie ihn an Ort und Stelle auf ... Aber mir glaubte man. Ja, ja, wohl. Wahrscheinlich spielte das Alter eine Rolle. [...] Wir waren bestimmt zehn bis zwölf Leute, denen sie nichts angetan haben.“ (S. 24)

„Nachdem man uns überprüft hat, mussten wir zu fünf antreten. Dann wurden wir sortiert, die einen nach rechts, die anderen nach links. Alle in meinem Alter, so von fünfzehn bis siebzehn, kamen auf die eine Seite und alle älteren auf die andere Seite. Von denen wurden sechs bis sieben Leute aussortiert, mit einem Auto direkt zur Sumskaja-Straße gebracht und dort an Balkonen erhängt. Auf Schildern schrieb man: „Partisanen!“ Alle anderen [von den Älteren], die noch übrig geblieben waren, wurden verladen und in den Stadtwald ge-

⁶ Mitteilung des deutschen Stadtkommandanten Charkows vom 14. November 1941, in: Ni dawnosti, ni sabwenija, Moskau 1984, S. 73.

⁷ Ebenda.

⁸ Schätzungsweise 16 bis 20 Tausend, vgl. <http://ngplus.com.ua>

⁹ Zeitzeugenbericht von Wladimir Ostapenko, S. 24

fahren. Dort befand sich ein Grab und dort wurden sie auch erschossen. Aber uns, die übrig geblieben waren, brachte man zur Panasowka. Dort befand sich eine Schule oder Berufsschule, dort wurden wir ... also zusammengetrieben. Dort drin befanden sich schon Leute, ungefähr fünfzig. Man trieb die Leute auf den Märkten und Straßen zusammen, holte Jugendliche aus Kinderheimen und brachte sie hierher. Und als das Haus vollgestopft war – etwa mit siebenhundert, sechshundert Leuten – gab man uns drei Tage nichts zu essen und zu trinken. Dann am vierten Tag brachte man Suppe, 300 Gramm Brot pro Person und „Kaffee“. Das war alles. Man gab uns zu essen, dann ertönte das Kommando „Antreten!“ Wir mussten antreten und wurden zum Bahnhof geführt. Am Bahnhof standen schon spezielle Waggons bereit, [...] Güterwaggons, in die wir verladen wurden. [...] Nach einiger Zeit wurde eine Lok angehängt. Dann ertönte ein Pfiff und wir fuhren los.“ (S. 4)

Herr Ostapenko gehörte somit einem der ersten Transporte mit Zivilisten aus der Sowjetunion, die zur Zwangsarbeit nach Deutsch-

land gebracht wurden, an. Nach ursprünglichen – nicht zuletzt „rassischen“ und sicherheitspolitischen – Vorbehalten gegen den „Russeneinsatz“ in der deutschen Kriegswirtschaft wurde im Oktober/November 1941 von Hitler und Göring beschlossen, grünes Licht für den Einsatz von sowjetischen Kriegsgefangenen und Zivilisten zu geben.¹⁰ Ein etwa 1.000 Mann starker Transport mit Bergarbeitern aus dem ukrainischen Kriwoj Rog kam vermutlich Ende 1941 im Ruhrgebiet an, über weitere Transporte aus der Zeit vor Anfang 1942 ist kaum etwas bekannt.¹¹

Die massenhaften und planmäßigen Anwerbeaktionen und Zwangsrekrutierungen begannen in den besetzten sowjetischen Gebieten jedoch erst 1942,¹² nachdem die entsprechenden verwaltungstechnischen Vorbereitungen, zu denen etwa die sog. „Ostarbeitererlasse“ des RSHA vom 2. Februar zählten, abgeschlossen wurden.¹³ Charkow und Stalino (heute Donezk), die bedeutendsten Industriezentren der Ukraine, gehörten zu den wichtigsten Orten der Zwangsrekrutierungen: In der For-

¹⁰ Vgl. Herbert, Ulrich, Geschichte der Ausländerbeschäftigung in Deutschland 1880 bis 1980. Saisonarbeiter, Zwangsarbeiter, Gastarbeiter, Bonn 1986, S. 135-136.

¹¹ Vgl. Poljan, Pawel, Schertwy dwuch diktatur. Ostarbeitery i woennoplennye w Tretjem reiche i ich repatriazija, Moskau 1996, S. 77.

¹² Ebenda, S. 82.ff.

¹³ Vgl. Herbert, Ulrich, Geschichte der Ausländerbeschäftigung in Deutschland 1880 bis 1980, S. 137.

schungsliteratur sind insgesamt vier Transporte mit qualifizierten Facharbeitern von Ende Januar-Anfang Februar 1942, deren Ziele Rheinland, Brandenburg, Nürnberg und Köln waren, belegt.¹⁴ In der vorhandenen Forschungsliteratur wird hervorgehoben, dass in der Anfangsphase des „Russeneinsatzes“ vor allem auf besondere Qualifikationen der Arbeiter geachtet wurde und dass die ersten Transporte nach Deutschland überwiegend aus Freiwilligen bestanden, die der Arbeitslosigkeit und dem Hunger in den Industriezentren entkommen wollten.¹⁵ Die Schilderung von Herrn Ostapenko lässt jedoch nicht auf eine planmäßige und freiwillige Zusammenstellung des Transportes, in dem er sich befand, schließen: Es handelt sich vielmehr um eine repressive Aktion, deren Nebeneffekt in einer gewaltsamen Aushebung von Arbeitskräften bestand. Die Behandlung der Deportierten war unmenschlich:

„Wir fuhren drei Tage und Nächte von Charkow nach Belaja Zerkow in der Nähe von Kiew. Wir bekamen nichts zu essen und zu trinken. Die Waggons waren mit Draht verriegelt

und die Luken mit Stacheldraht versperrt. Der Waggon wurde nicht geheizt, so dass es kalt war ...

[...] Die Toilette befand sich in der Ecke, in der Ecke des Waggons. Im Waggon herrschten Minusgrade, so dass natürlich alles gefror.

[...] Man konnte nicht schlafen.

Wenn du einschläfst, erfrierst du. So erging es uns drei Tage und Nächte ohne Essen und Trinken, bis wir in Belaja Zerkow ankamen. Als wir in [Belaja] Zerkow ankamen, hörten wir, während der Waggon geöffnet wurde, Stimmen: „Herauskommen und antreten!“. Wir wurden durchgezählt. Ungefähr sechs oder sieben Personen aus dem Waggon wurden bereits tot herausgeworfen. Sie waren erfroren. [...] Wir bekamen eine Kelle Suppe, „Kaffee“ und einen kleinen Brotlaib für drei Personen, hart, wie Eis. [...] Wir brachen das Brot auseinander, teilten es in drei Teile und aßen [es] auf der Stelle auf. Dann fuhren wir weiter.“ (S. 4-5)

Herr Ostapenko berichtet, dass erst nach der Ankunft im Sammellager Przemysl an der polnischen Grenze Listen mit Familienname, Vorname, Geburtsjahr und Beruf angelegt wurden. Zum ersten Mal fragte man ihn nach sei-

¹⁴ Vgl. Poljan, Pawel, Schertwy dwuch diktatur, S. 82.

¹⁵ Vgl. z. B. bei Müller, Rolf-Dieter, Die Rekrutierung sowjetischer Zwangsarbeiter für die deutsche Kriegswirtschaft, in: Europa und der „Reichseinsatz“. Ausländische Zivilarbeiter, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge in Deutschland 1938-1945, hrsg. von Ulrich Herbert, Essen 1991, S. 237.

nem Beruf, worauf er wahrheitsgemäß „Schlosser“ antwortete.¹⁶

Es lässt sich gegenwärtig nicht ermitteln, wann genau der Transport aus Charkow in Rostock ankam. Herr Ostapenko meint, dass er Ende Dezember 1941 Charkow verlassen hat. In der Forschungsliteratur wird auf deutsche Verwaltungsakten hingewiesen, in denen berichtet wird, dass im Februar 1942 360 Flugzeugbauer aus Charkow an die Heinkel-Werke überstellt wurden.¹⁷

Höchstwahrscheinlich handelt es sich hierbei um den Transport, mit dem Herr Ostapenko nach Rostock gebracht wurde: Er erwähnt im Interview, dass etwa 300 Personen aus seinem Transport in Rostock bleiben mussten und weitere 300 nach Hamburg transportiert wurden.¹⁸

Herr Ostapenko erinnert sich, wie er zusammen mit anderen zu Fuß vom Bahnhof in das Arbeitslager marschieren musste:

„Wir wurden aufgestellt und in irgendeine Siedlung geführt, [...] ... die war abseits, nicht im Zentrum, irgendwo am Stadtrand, weil dort die

Baracken schon standen, in denen [...] Belgier, Norweger, Dänen, Polen wohnten. [...] Wir wurden also in dieses Lager gebracht, wo wir weiter und weiter bis ans Ende geführt wurden. Bis zum Wald, dort befanden sich unsere Baracken. Hinter uns begann gleich der Wald [...] Dort waren zwei Baracken durch einen Zaun von den anderen abgeondert. Das Tor wurde geöffnet, wir wurden eingelassen, durchgezählt und auf die Zimmer verteilt. [...] Dann wurden wir einige Tage belehrt, wie wir uns zu führen haben...“ (S.6)

Es wurde bekannt gegeben, was „erlaubt war und was nicht“: Zu den diskriminierenden, aus den rassistischen Vorbehalten entstandenen Verhaltensregeln gehörte, wie sich Herr Ostapenko erinnert, das Verbot, Bürgersteige zu betreten¹⁹:

„Man brachte uns bei, was wir zu tun hatten, was wir nicht machen durften, wie und wo wir laufen sollten. Wir durften nur auf den Straßen gehen und es war halt verboten, auf den Bürgersteigen zu gehen.“ (S.56)
„Für jeden Verstoß konnte man also

¹⁶ Zeitzeugenbericht von Wladimir Ostapenko, S. 5.

¹⁷ Vgl. Friedrich Stamp, Zwangsarbeit in der Metallindustrie 1939-1945. Das Beispiel Mecklenburg-Vorpommern. Eine Studie im Auftrag der Otto Brenner Stiftung, Berlin 2001, S. 16; vgl. auch in: Martin Albrecht unter Mitarbeit von Helga Radau, Flugzeuge aus Barth. Heinkels „Müller-Werk“ und das Außenlager des KZ Ravensbrück, Schwerin 2006, S. 19.

¹⁸ Zeitzeugenbericht von Wladimir Ostapenko, S. 6.

¹⁹ Zeitzeugenbericht von Wladimir Ostapenko, S.33.

zunächst 25 [Schläge] bekommen ... Außerdem musste jeder das Zeichen „Ost“ – „Ostarbeiter“ – tragen.“ (S.6)

In welchem Lager Herr Ostapenko zusammen mit den anderen, wie er sagt, „Jungs aus Charkow“ Anfang 1942 in Rostock untergebracht war, lässt sich nicht genau ermitteln. Ziemlich sicher ist, dass das Lager in der Nähe des Barnstorfer Waldes lag, denn Herr Ostapenko erinnerte sich bei einem Spaziergang durch Rostock, dass sich in der Nähe des Lagers ein Zoo befand und dass die Fußstrecke zum Heinkel-Nebenwerk am Werftdreieck in etwa einer halben- bis dreiviertel Stunde zu bewältigen war.²⁰

Herr Ostapenko berichtet, dass die von den Charkower Zivilisten belegten Baracken bald nach ihrer Ankunft von den Vertretern der Heinkel-Werke aufgesucht wurden:

„...wir verbrachten einige Tage, sozusagen, in Quarantäne und danach kamen einige Leute von den Betrieben: vom Hauptwerk von „Heinkel“ und von einem zweiten Werk, das war ein Nebenwerk genau drei Kilometer [vom Lager] entfernt. (S.6) Es kamen Meister, oder so ähnlich,

in Zivil, extra aus den Werken. Sie wählten sich anhand der Listen [Leute] nach Berufen aus. [...] Ja, speziell ... den Schlosser, den kann ich gebrauchen, dort irgendein Dreher, den kann ich gebrauchen und noch irgend jemand, und ganz woanders brauchten sie jemanden ohne Beruf. Sie stellten Brigaden mit 20, 15 Leuten zusammen.“ (S.33)

Das Rostocker Heinkel-Werk gehörte somit zu den ersten Industriebetrieben in Deutschland, die Zivilarbeiter aus der Sowjetunion beschäftigten. Ein wichtiger Bestandteil ihrer Behandlung war das Verbot, sich in der Stadt frei zu bewegen: Sie wurden, wie Herr Ostapenko berichtet, unter Polizeibewachung zur Arbeit im Nebenwerk und zurück ins Lager geführt.²¹

Herr Ostapenko gibt an, relativ kurze Zeit im Nebenwerk gearbeitet zu haben: nach wenigen Wochen wurde er zusammen mit 15 weiteren Schlossern aus Charkow in das Hauptwerk nach Marienehe verlegt.²² In der Schilderung seiner Erlebnisse dort, die miteinander verwoben sind, lassen sich drei Themenkomplexe erkennen: Zum einen ist es die Arbeit selbst und die damit verbundenen Eindrücke, zum anderen die Verpflegung im

²⁰ Ebenda.

²¹ Ebenda.

²² Ebenda.

Werk und drittens sind es die Kontakte zu französischen Kriegsgefangenen, die in der gleichen Werkhalle gearbeitet haben.

Zusammen ergeben sie eine Geschichte, die einerseits die Persönlichkeit von Herrn Ostapenko charakterisiert und andererseits wichtige Informationen zum Widerstand von sowjetischen Zwangsarbeitern im Heinkel-Werk liefert. Herr Ostapenko war im Hauptwerk Rostock-Marienehe seinen Angaben nach im Presswerk beschäftigt:

„Dort arbeiteten wir, [...] dort standen zuerst unsere Werkbänke, nach uns kamen Franzosen, dann Holländer, dann Dänen, Polen, es war ein langer [Raum] - so wurden wir eingeteilt. Was wir machten? Wir füllten die an uns herangetragenen Bestellungen aus ... stellten Stanzen [...] her. (S.6) [...]

Man stellte das Teil auf die Presse, drückte den Stanzstempel und die Stanzform auf und dann wurde, nehmen wir mal an, ein Fenster oder so etwas rausgedrückt.“ (S.37)

In den ersten Monaten durften die Zwangsarbeiter aus der Sowjetunion während der Arbeit keine Pausen machen, erst später, wie Herr Ostapenko sagt, „lockerte es sich ein bisschen“, so dass jede Stunde kleinere, fünf- bis zehn-

minütige Rauchpausen eingelegt werden konnten.²³

Die Atmosphäre im Werk hat Herr Ostapenko nicht besonders bedrückend empfunden, denn die deutschen Vorgesetzten, mit denen er letztendlich kaum kommunizierte, hatten nichts an den Ergebnissen seiner Arbeit auszusetzen. Herr Ostapenko betont, dass die Deutschen

„qualitativ gute Arbeit schätzten. [...] Da haben sie nicht rumgenörgelt“. (S. 47)

„Es kam vor, dass wir die Fertigstellung hinauszögerten ... [...], man hätte den Auftrag drei, vier Tage eher fertig stellen können. [...] Sie waren trotzdem zufrieden, dass ... [...] alles gut gemacht worden war. [...] Möglicherweise ahnten sie etwas, aber vielleicht auch nicht. Wahrscheinlich dachten sie, dass es so sein muss.“ (S.47-48)

Feindseligkeit am Arbeitsplatz seitens der Deutschen kommt in den Erinnerungen von Herrn Ostapenko nicht vor, dagegen wird von verdeckter Hilfsbereitschaft berichtet: Es kam vor, dass die Deutschen an den Arbeitsplätzen der sowjetischen Zwangsarbeiter anonym Frühstückspakete hinterlegten:

„Dort ein Brot, ein anderes Mal ein

Weißbrot [...] Nun, ein anderer wickelte eine Kartoffel ein, irgend jemand etwas anderes. Sie wussten doch ... Sie haben das ganz gut gemacht. Aber an sich fürchteten sie sich. Sie fürchteten sich, weil sie dafür bestraft werden konnten.“ (S. 35)

Wenn Herr Ostapenko sagt: „sie wussten doch“, meint er, dass die Deutschen natürlich wussten, wie unzureichend und qualitativ schlecht die sowjetischen Zwangsarbeiter ernährt wurden. Die Tatsache, dass sie am untersten Ende der Zivilarbeiterhierarchie standen, manifestierte sich nicht zuletzt in der Verpflegung, die um vieles schlechter als bei den anderen Ausländern war.

„...Es gab einen Speisesaal für die unseren Leute, die in allen Werkhallen arbeiteten, [...] nur für unsere [...], aus der Sowjetunion. Dort ging niemand anderes rein [...].“ (S.46)
„Wir bekamen unser Essen gesondert. Wir bekamen Kohlrüben mit etwas Mehl angedickt zu essen und das war eigentlich ein Fraß.“ (S.7)
„Wir bekamen wahrscheinlich dreihundert Gramm Brot. Ich weiß nicht genau ... wahrscheinlich war es so. [...] Morgens bekamen wir „Kaf-

fee“, ohne alles. Das nannte man Frühstück. [...] Mittag aßen wir in der Mittagspause im Werk. Alle gingen in einen Speisesaal, in dem Tische standen, an denen alle Platz hatten. Dort gab es einen Chefkoch. Er war nicht allein, sondern hatte Helfer. Sie teilten ruckzuck das Essen aus, Rüben mit etwas Mehl angerichtet, damit es dicker war. Das war schon alles, schon alles. Dann gab es noch Pellkartoffeln, meistens gab es Kartoffeln mit Schale. Man schälte die Kartoffeln sehr selten. [...]“ (S. 38)

Deshalb kam es dazu, dass die geringen Entgelte, die an sowjetische Zwangsarbeiter nach der Aussage von Herrn Ostapenko etwa seit Frühsommer 1942 gezahlt wurden, fast ausschließlich für die Beschaffung von Lebensmitteln ausgegeben wurden:

„Der eine bekam zehn, ein anderer fünfzehn, ein anderer zwanzig und noch ein anderer fünfzig Mark²⁴ [...] Damit haben wir ... also es war so, wir gingen in die Stadt, um etwas zu kaufen [...] Meistens gingen wir in Obst- und Gemüseläden. Dort konnte man Kartoffeln, Kohl, Rüben, Möhren oder ähnliches kaufen. Alles andere gab es auf Lebensmittelkar-

²⁴ Herr Ostapenko berichtet, dass er zum Schluss bis zu 50 Mark im Monat bekommen hat (Zeitzeugenbericht von Wladimir Ostapenko, S. 34). Damit erreichte er den für einen Ostarbeiter höchstmöglichen Verdienst, der ungefähr bei einem Viertel des Durchschnittslohnes eines deutschen Arbeiters lag, vgl. dazu in: Mark Spoerer, Zwangsarbeit unter dem Hakenkreuz. Ausländische Zivilarbeiter, Kriegsgefangene und Häftlinge im Deutschen Reich und im besetzten Europa 1939-1945, Stuttgart/München 2001, S. 153-159.

ten. Nun das gab es auch auf Lebensmittelkarten, wahrscheinlich blieb nur manchmal etwas übrig oder die Ware war schon überlagert. Das gaben die [Deutschen] uns, gaben sie uns.“ (S. 34)

Eine andere Möglichkeit, zusätzliche Verpflegung zu beschaffen, bestand darin, Essensreste aus den Behältern, die neben der Werksküche abgestellt wurden, zu holen:

„Wir fuhren zum Stellplatz neben der Küche, bis zur Küche, dort wo der Versorgungsblock war. Dort brachte man nach dem Mittag aus dem ganzen Werk, aus allen Werkhallen auf Elektrokarren das Geschirr und die Essenbehälter hin. In diesen Essenbehältern aus irgendwelchen Werkhallen war noch die Hälfte oder manchmal mehr übrig geblieben. Wir fuhren mit Schubkarren dorthin und suchten aus, was gut war: hier Kartoffelbrei, dort Soße, luden es in die Schubkarre und fuhren zur Werkhalle zurück.“ (S.38)

„...Kartoffeln mit Fleischsoße, die Kartoffeln waren geschält. Wissen Sie, da schmecken die schon ganz anders. Es gab dort auch andere, viel schmackhaftere Suppen, noch so etwas wie ... so was wie süße Speisen, so wie ... ich weiß nicht, woraus sie gemacht wurden, solche ... wie aus Holunder. Ganz habe ich das nicht

verstanden. [...] Wir haben sie in Stücke geschnitten, das alles wurde mit [Soße] übergossen und angerichtet, es schmeckte. Dort konnte man etwas zusätzlich erhalten. Aber ansonsten ...“ (S.46)

Solche Aktionen waren nach der Einschätzung von Herrn Ostapenko zwar illegal²⁵, wurden jedoch von den Deutschen geduldet, denn er beschreibt, wie ihn und seine Kameraden beim ersten Mal ein Deutscher aus seiner Werkhalle zur Küche führte:

„Der [Deutsche] führte uns hin, sagte uns, dass wir uns aussuchen sollen, was wir möchten, dies aufladen und mitnehmen. Und so machten wir es. Einmal brachte er uns hin, damit wir den Weg kannten. Als wir den Weg schon kannten, fuhren wir alleine hin [...]“ (S.47)

Die Essensreste stammten aus anderen Werkhallen:

„Dort arbeiteten mehr Deutsche, aber auch Kriegsgefangene, [...] Franzosen, Belgier, Ungarn. Denen gab man wesentlich besseres, wesentlich besseres Essen.“ (S.38)

Die Erzählung von Herrn Ostapenko belegt, dass am Arbeitsplatz relativ enge Kontakte zwischen den Zivilarbeitern aus der Sowjetunion und Zivilarbeitern anderer

Nationalitäten entstanden – trotz Sprachbarrieren und erheblicher Unterschiede in ihrer Behandlung. Dies wurde in der Forschung in Bezug auf die Heinkel-Werke bisher nicht thematisiert, denn man ging davon aus, dass „die polnischen und ähnlich auch die russischen Arbeiter im wesentlichen in ihrer jeweiligen nationalen Gruppe“ kommunizierten.²⁶ Herr Ostapenko berichtet Folgendes über diese Kontakte:

„In diesem Werk arbeiteten auch französische Kriegsgefangene [...] Wir legten auf der Toilette Rauchpausen ein. Während der Rauchpausen gingen wir gemeinsam auf Toilette. Obwohl wir uns sprachlich nicht verständigen konnten, haben wir uns mit Händen und Füßen unterhalten.“ (S.6-7)

Damals rauchte ich, ja, ich rauchte damals und die [Franzosen] boten mir etwas zu rauchen an. Sie hatten ... sie hatten Zigaretten ohne Filter, auch [normale] Zigaretten und sogar „Primki“²⁷ und dann ... wie heißen sie bloß? – na, diese Zigarren. Ja, sie boten mir welche an [...] Ich erinnere mich daran, wie froh und glücklich ein [Franzose] war, als ich ihm einen 30-Rubelschein mit der Leninabbildung gegeben habe. Ich weiß nicht warum, aber aus irgendeinem Grund hatten gerade die Franzosen Achtung

vor uns...“ (S. 53)

„...als ich diesem Franzosen den Geldschein zeigte, waren sie sehr interessiert. Besonders interessierten sie sich für die Sowjetunion. So lernten wir uns besser kennen.“ (S.7)

„...Die Franzosen waren ganz in Ordnung. [...] Sie waren ihrer Sache sehr verpflichtet und [...] sie halfen den Kameraden, wo sie nur konnten, [...] Nun was meine ich damit? Sie erhielten Pakete. Sie konnten einem etwas geben. Sie konnten dir ein Päckchen zu rauchen geben. Das war zur damaligen Zeit eine große Sache. Also ich meine, dass sie uns auf diese Art und Weise unterstützten.“ (S.55)

„ ...Die [Franzosen] waren mehr oder weniger wie die eigenen. Ich weiß nicht warum, aber das kommt vor. Sie waren uns irgendwie näher. Wir unterhielten uns irgendwie vertrauter mit ihnen. Sie verstanden uns, sagten [zu mir]: leg los ...“ (S. 53)

Auf Anregung seiner französischen Freunde entschied sich Herr Ostapenko, zum Streik unter den sowjetischen Zwangsarbeitern aufzurufen und gegen das schlechte Essen zu protestieren:

„Wir arbeiteten in der Nachtschicht. Wir waren dort etwa 250 Leute ... Also bin ich während der Mittagspause

²⁶ Vgl. z. B. bei Stamp, Friedrich, Zwangsarbeit in der Metallindustrie 1939-1945, S. 79.

²⁷ Vermutlich meint Herr Ostapenko „Prima“, eine Zigarettenmarke

aufgestanden und begann zu reden. Ich sagte: ‚Warum verkauft ihr euch für diesen Fraß? Unsere fallen dort und wir machen hier ...‘ - ungefähr so ... [...] Die Unseren saßen doch alle dort. Aber der Chefkoch war ein Deutscher. Er war ein Deutscher, der ... nun, er verstand mich zwar nicht, sah aber, dass ich aufstehe und rede und den Teller wegschiebe. Zwei Jungen unterstützten mich und schoben ebenfalls ihre Teller beiseite, dann taten zwei Mädchen dasselbe, weitere folgten. Dann riefen [wir] aus: ‚Lasst alles liegen und geht weg! Geht nicht an eure Arbeitsplätze, sondern woanders hin.‘ (S.7)

„Das Werk war sehr groß, überall standen irgendwelche Kisten herum, jeder suchte sich einen Platz und übernachtete dort. Am Morgen gingen wir dann nach Hause, in unsere Baracken. In der nächsten Spätschicht wieder dasselbe. Am dritten Tag kamen dann mehrere Autos mit Gestapoleuten. Man jagte uns in den Speisesaal, wo wir Mittag aßen. Nach dem Mittagessen wurden wir in eine der [...] Werkhallen geführt, sie war so langgezogen. Dort mussten wir uns zu zweit aufstellen. Und dieser Deutsche, dieser Koch, der das Essen ausgab, ging gemeinsam mit ihnen die Reihen ab und erkannte mich. Er zog mich heraus und erkannte mich als denjenigen, der angefangen hatte, sozusagen als Anstifter. Dann erkannte er die beiden

Jungen, die zuerst ihre [Teller] weggeschoben hatten und dann diese beiden Mädchen. Die anderen wurden aufgefordert, wieder an die Arbeit zu gehen. Wir wurden sofort gefasst und ich wurde von den anderen getrennt. Über das Schicksal dieser beiden Jungen und Mädchen weiß ich bis heute nichts. Ich weiß nicht, was mit ihnen passiert ist. Mich haben sie in das Lager gebracht und in den Karzer gesteckt. [...]

Ja, sie brachten mich in unser Lager und steckten mich in den Karzer. Dort saß ich bis zum Morgen, denn das alles war ja nachts passiert. Früh am Morgen kam dann ein so genannter ‚Schwarzer Rabe‘²⁸, so nennt man ihn bei uns so ein Spezialfahrzeug, angefahren. Ich wurde aufgeladen und zur Gestapo gebracht.“ (S.8)

Dieser seltene Fall „kollektiven Widerstands und der Arbeitsverweigerung“, der sich kurz nach der deutschen Niederlage bei Stalin-grad ereignete, wird durch die überlieferten deutschen Akten belegt. Friedrich Stamp erwähnt in seiner Studie über die Zwangsarbeit in Mecklenburg-Vorpommern einen Streik russischer Zivilarbeiter im Presswerk der Heinkel-Werke Anfang Februar 1943. Er geht von einem spontanen Protest gegen das schlechte Essen aus und weist darauf hin, dass die

„Rädelsführer“ unter den „Ostarbeitern“ verhaftet wurden.²⁹ Durch den Bericht von Herrn Ostapenko nimmt dieser Herrmerk eine konkrete Gestalt an. Nun lernen wir einen dieser „Rädelsführer“ kennen und erfahren etwas über sein weiteres Schicksal:

„Man brachte mich zur Gestapo.... [...] hier in Rostock. Zuerst war ich allein. Dann brachten sie diese beiden Burschen. [...] Dann kam irgend ein Untersuchungsführer [...] und dann erschien ein Dolmetscher. Zuerst war es eine Frau und dann ein Mann. Sie wollten wissen, wer mich zu diesem Verbrechen angestiftet hat. Das herauszubekommen war ihr Hauptziel. Ich nahm alles auf mich und behauptete, dass ich mir das selbst ausgedacht hatte und niemand ... nichts ... Ich wusste, wenn ich den geringsten Hinweis, eine Andeutung aus mir herauspresse, werden sie mich noch mehr quälen und ... also kurzum, ganz egal ... du wirst damit nicht leben können. [...] Sie [...] brachten mich nach unten, in den Keller. Dort gab es spezielle Zellen. Zuerst war ich in einer Einzelzelle, in der man sich nirgendwo hinsetzen konnte. Dort gab es nichts, es brannte Licht und von der Decke tropfte es auf den Kopf, was einen wach halten sollte, damit man nicht einschlieft. Jede Nacht gegen zwei, drei Uhr fanden Verhöre statt. Ich war hungrig,

hatte nicht geschlafen und dann fanden noch diese Verhöre statt. Dort gab es eine spezielle Bank, an die man festgebunden wurde. Dann kamen zwei Folterknechte, einer stand links, der andere rechts und ein Dolmetscher: „Erzähle und es wird dir besser ergehen und wenn du schweigst ...“. Ich sagte ihnen, dass ich das allein gemacht habe. Kaum hatte ich es gesagt, gab er ein Zeichen und diese beiden links und rechts schlugen mich von links ... und dann von rechts, so dass mir heiß wurde und dann kalt. Dann verlor ich das Bewusstsein. Sie steckten meinen [Kopf] in ein Fass mit kaltem Wasser [...]. Ich kam wieder zu Bewusstsein, [...], da wurde ich gleich wieder gefragt: „Na, was ist?“ Ich habe kaum „Nein“ gesagt, da gab er schon wieder ein Zeichen: „Los, nochmals.“ Mein Blut spritzte bis an die Decke – so haben sie geschlagen. Als ich bereits nicht mehr stehen, sondern mich nur noch auf allen vieren fortbewegen konnte, schleppten sie mich in meine Zelle. Diese Prozedur musste ich einige Male über mich ergehen lassen, doch ich beharrte darauf, dass ich allein war. Ich habe niemanden verraten und darauf bin ich bis heute stolz. [...] Sollen sie mich doch schlagen, töten, das war mir alles egal. Letztendlich glaubten sie wahrscheinlich, dass ich das wirklich alles allein gemacht habe.“ (S. 8-9)

„Darauf habe ich mich versteift ... [...] Wie lange war ich dort, möglicherweise eine Woche ... Für mich war ein Tag dort so lang wie ein Jahr. Das müssen Sie mir glauben – wie ein Jahr, weil man dort nichts zu essen und trinken bekam, nicht schlafen konnte. Es war zermürbend. Um so mehr, da ich [vorher] das Essen verweigerte und sie mich erst recht mit Hunger, Schlafentzug und Folter quälten. Es gab verschiedene Foltermethoden. Man wurde Kälte ausgesetzt, [...] ...morgens war ich wie gelähmt, am ganzen Körper. Nur das Gehirn arbeitete noch ein bisschen. Und wieder dachten sie, dass ich verrate – aber nein!“ (S. 9)

Der von Wladimir Ostapenko im Heinkel-Werk geleistete Widerstand, seine Standfestigkeit bei den Gestapo-Verhören und die den Freunden gegenüber gehaltene Treue erfüllen ihn noch heute mit Stolz und stellen eine wichtige Grundlage seiner ausgeprägten Selbstachtung dar.

Durch die Nummernbücher des KZ Neuengamme ist belegt, dass Wladimir Ostapenko dort Anfang März 1943 eingeliefert und unter der Häftlingsnummer 17728 registriert wurde:³⁰

„Wir wurden in einen Raum am Eingang geführt, in dem sich der

Oberführer befand und irgendwas auf deutsch sagte, was ich nicht verstehen konnte. Ich hatte die Mütze nicht abgenommen, ich wusste das nicht und überhaupt verstand ich nichts, dabei musste man die Mütze abnehmen und stramm stehen. Er schaute mich an und haute mir aufs Ohr, zuerst aufs linke, dann aufs rechte, dass mir schwarz vor Augen wurde. Dort, im Hof, liefen unsere Gefangenen, sie riefen: „Nimm die Mütze ab!“ Ich nahm sie ab, worauf er sagte „Ah, verstehen! Verstehen ...“ Ich hatte also kaum zwei Schritte ins Lager getan, schon bekam ich meine erste Abreibung.“ (S. 11)

Bei seinem ersten Arbeitseinsatz im KZ musste Wladimir Ostapenko Sand aus Lastkähnen abladen:

„Ich kam also auf den Lastkahn zum Ausladen von Sand. Es war schwerer, nasser Meeressand. Und auf einem Hügel steht ein Kapo mit so einem Knüppel und beobachtet uns. Ich weiß nicht, was er bemerkt hat. Vielleicht habe ich zu wenig aufgeladen oder so. Er kommt auf mich zu und schlägt mich auf den Kopf. Nach dem vierten [Schlag] falle ich um. Ich falle um, höre die Jungs ... als ich wieder zu mir komme: „Steh auf, wenn er zuschlägt!“ Wenn man umgefallen war, musste man so schnell wie möglich wieder aufstehen, sonst wird man geschlagen und noch-

³⁰ Auskunft von Jakob Richter an die Autorin vom 9.11.2006.

mals geschlagen.“ (S. 11-12)

Mit Hilfe von neuen Freunden aus seiner Baracke konnte Wladimir Ostapenko bald in ein anderes Kommando wechseln, später wurde er in das Außenlager Drütte in Watenstedt-Salzgitter verlegt, wo er bis April 1945 bei den Reichswerken „Hermann Göring“ unter schwersten Bedingungen Zwangsarbeit leisten musste.

Anfang April 1945 wurde er zusammen mit etwa 3.000 Mithäftlingen aus Drütte in das KZ Bergen-Belsen evakuiert:

„1945 wurden wir eilig evakuiert, weil die Front schon sehr nahe verlief. Man hörte schon [...] diesen... Kanonendonner [...]. Wir wurden [...] in diese Waggons verladen, in offene Pullmannwagen, in denen wir stehen mussten ... Das geschah alles sehr schnell, im Laufschrift, Laufschrift, Laufschrift – und dann wurden wir transportiert. [...] Wir sollten nach Bergen-Belsen gebracht werden. [...] Auf der Bahnstation in Celle, kaum waren wir dort ... [...] bombardierten Flugzeuge unseren Zug. Ich stand da und schaute zu, wie Flugblätter – das nahm ich zunächst an – abgeworfen wurden. Aber dann hörte ich, dass sie wie die Bienen summten – vschi-i, vschi-i. Es waren Bomben. Als die Bomben abgeworfen wurden, befand ich mich in einer Ecke des Waggons. Ich verfolgte die Bombe bis nach ganz unten. Sie fiel herunter,

genau in die andere Ecke (zeigt). Ich kam wieder zu mir, nachdem ich [eine Zeit lang] ohne Bewusstsein war. Ich hatte eine Wunde an der Hand, dort am Kopf und eine Quetschung. Ich rollte hinunter, kam zu mir. Mir schmerzte der Rücken, ich konnte nicht aufstehen. Trotzdem kroch ich auf ‚allen vieren‘, ‚allen vieren‘ über die Gleise in den Wald. Wir kamen in den Wald, in den Wald ...“ (S. 14)

Wladimir Ostapenko gehörte zu den wenigen Häftlingen, die den amerikanischen Luftangriff auf die Bahnstation Celle überlebten und von den Deutschen eingefangen wurden:

„Sie riegelten den ganzen Wald ab und damit war Schluss. Sie sammelten dort etwa 400 Leute auf.“ (S.14)
„Wir wurden direkt im Wald in einen Haufen zusammengetrieben. Die SS-Leute umstellten uns. Am Morgen, morgens, als wir übernachtet hatten und es gerade anfang hell zu werden, mussten wir aufstehen, uns in Reih und Glied aufstellen und vorwärts ging es.“ (S.40)

Es begann der Fußmarsch nach Bergen-Belsen:

„Ich hatte zwei Kameraden. [...] Einer war auch aus Charkow und der andere war aus Saporoschje. [...] Sie halfen mir, nach Bergen-Belsen zu kommen, ich war ja verwundet. Sie halfen mir, sie hatte es leichter

getroffen [...] (S.50) „Wenn sie nicht gewesen wären, hätte man mich erschossen.“ (S. 51)

„Das waren meine Freunde, solche, die in einer schweren Minute helfen können [...] und ich bin auch so. Ich bin bereit alles zu geben, um meinem Freund zu helfen. Nun, und sie waren auch so, so dass wir vom Charakter zusammen passten“ (S. 51)

„Ich weiß nicht, wie lange wir liefen, doch wir liefen anscheinend nicht weit. Wir wurden in das Lager gebracht. [...] Wir wurden sofort dort hin gejagt, man unterzog uns so etwas wie einer Leibesvisitation, dann gingen wir in diese Baracken. Als ich dann genau hinschaute, sah ich, dass überall in der ganzen Zone, in der ganzen Zone, Leichen lagen. Sie lagen in Gruben und auf Hügeln, überall [...] ... selbst in den Baracken bis zur Decke – überall lagen Tote [...]. Wir schliefen auf den Leichen, weil man draußen nicht schlafen konnte – es war alles mit Scheinwerfern erleuchtet und sobald jemand durch die Zone lief, wurde aus Maschinengewehren geschossen. So war das. Deshalb schliefen wir ... ich, ich persönlich schlief auf den Leichen ...“ (S.15)

Wladimir Ostapenko überlebte das „Inferno“ von Bergen-Belsen und entkam knapp dem Tod, als er wenige Tage vor dem 15. April 1945, an dem das KZ Bergen-Belsen durch die britischen Truppen be-

freit wurde, an Typhus erkrankte. Er wurde in einem britischen Hospital gesund gepflegt und danach mit anderen Sowjetbürgern aus der britischen in die sowjetische Besatzungszone transportiert. Die Überprüfung durch die sowjetischen Sicherheitsdienste, die so genannte „Filtration“, die über das weitere Schicksal jedes repatriierten sowjetischen Bürgers entschied, verlief für Herrn Ostapenko, im Gegensatz zu vielen seinen Leidensgenossen, relativ glatt, denn er wurde nicht des Landesverrats verdächtigt:

„Dort saßen einige Dutzend Leute um einen runden Tisch und stellten alle möglichen Fragen, sowohl gute als auch schlechte. [...]

... Nun, was fragten sie mich? Zum einen machten sie bei mir weniger Ansprüche geltend, weil ich nicht wehrpflichtig war. Das zum einen. Aber den Militärpflichtigen stellten sie wesentlich mehr Fragen. Einen Kriegsgefangenen fragte man, warum er sich in Gefangenschaft begeben hatte. Oder warum einer nicht in der Armee diente? Es kam vor, dass man schon das entsprechende Alter erreicht hatte, aber nicht in der Armee war. Aus welchem Grund, wer, was? Das fragten sie. Aber da ich ja ... Ich erzählte, dass ich ganz im Gegenteil freiwillig eintreten wollte, aber man mich dort nicht nahm. Das war eine andere Frage, immerhin sahen sie meine Dokumente und fragten übe-

rall nach, darunter auch in Charkow, am Wohnort. Von dort erfuhren sie, wie ich nach Deutschland kam ... [...]“ (S. 30)

Vermutlich, weil die Nachfragen in Charkow ergaben, dass Herr Ostapenko im Sprengkommando mitgewirkt hatte, wurde seine patriotische Gesinnung nicht angezweifelt. Da sein Gesundheitszustand es zuließ, wurde Wladimir Ostapenko sofort in die Rote Armee einberufen:

„Nach dem Konzentrationslager dienten wir noch einige Monate auf deutschem Territorium und dann wurden wir verlegt. Die japanische Front wurde eröffnet und wir sollten dorthin geschickt werden. Doch als wir im Donbass³¹ ankamen, hörte der Krieg auf, [...] die Japaner haben einen Kapitulationsvertrag unterschrieben und unser 185. Regiment, dem ich angehörte, wurde einem Bergwerk zugeordnet, in dem wir als Schwerstarbeiter dienten. Wir mussten Schächte bauen, weil alles zerstört war. Wir pumpten also Wasser ab, legten die Schächte trocken und erneuerten sie, dann arbeiteten wir im Bergwerk [...]“ (S.17)

1946 wurde Herr Ostapenko aus der Armee entlassen und kehrte nach Charkow zurück. Er arbeitete weiter als Schlosser, allerdings

nicht mehr im Elektromechanischen, sondern im Flugzeugwerk:

„... Ich fing im Flugzeugwerk an. So ein Werk gibt es bei uns auch. Ich fing dort an zu arbeiten, weil ich mich durch meine Arbeit im Heinkel-Werk schon etwas auskannte mit dem Flugzeugbau. Deshalb wechselte ich in das Flugzeugwerk. Dort wurde ich Schweißer, ich ließ mich umschulen.“ (S.31)

Als Schweißer hat Wladimir Ostapenko im Laufe der Jahre Spitzenqualifikationen erworben. Nachdem er in das Rentenalter kam, arbeitete er bis 1985 als Qualitätsprüfer in einem Versuchswerk, das Geräte für die Weltraumforschung entwickelte.

Seine Zeit in Deutschland ist für ihn nie ein großes Gesprächsthema gewesen, denn

„Die anderen brauchten das nicht, so dass ich es für mich behielt.“ (S.45)

Über seinen Weg durch die deutschen KZ wussten nur seine Familie, seine Frau, enge Freunde und die Personalchefs der Betriebe, in denen er arbeitete, Bescheid. Rückblickend resümiert Herr Ostapenko:

„...Ich bedauere übrigens nichts, obwohl ich das alles durchgemacht ha-

*be, weil irgendwer musste das durch-
machen, bei irgendjemandem musste
man beginnen. Aber sich hinter frem-
den Rücken zu verstecken, das konn-
te ich nicht. Man musste bei sich an-
fangen. So habe ich bei mir angefan-
gen.“ (S.27)*

Das Videointerview mit Wladimir Ostapenko stellt einerseits ein für sich wertvolles Zeugnis eines aufrechten Lebens, aber auch eine

neue Quelle für die Geschichte des „Ostarbeiter“-Einsatzes in Deutschland allgemein und speziell in den Heinkel-Werken dar. Es bleibt nur zu hoffen, dass seine detaillierte Auswertung der Forschung auf diesem Gebiet zugute kommt.

Präsentation von Technikgeschichte



Bearbeiteter Ausschnitt des Fotos von Ottomar Anschütz „Flugbetrieb“, 1893.. Quelle: Archiv Lilienthal Museum Anklam.



„Flugzeugbau in Wismar – die norddeutschen Dornier-Werke“. Konzeption und Rezeption einer Ausstellung des Stadtgeschichtlichen Museums der Hansestadt Wismar¹

Mit der Ausstellung „Flugzeugbau in Wismar – die norddeutschen Dornier-Werke“, die 2005 im Stadtgeschichtlichen Museum der Hansestadt Wismar zu sehen war, wurde eine Facette deutscher Industriegeschichte erstmals beleuchtet, die die Entwicklung der Stadt Wismar im 20. Jahrhundert entscheidend geprägt hat, wegen ihrer Einbindung in die nationalsozialistische Rüstungs- und Kriegspolitik von internationaler Bedeutung war und auch inner-

halb der Unternehmensgeschichte der Dornier-Werke erst wiederzuentdecken war. Von der Vorbereitung dieser Ausstellung, den Erfahrungen bei der Konzeption und Rezeption sowie den möglichen Konsequenzen für künftige Ausstellungsprojekte soll im Folgenden berichtet werden. Gleichzeitig auch die Geschichte der Norddeutschen Dornier-Werke selbst hier zu erzählen, würde den zur Verfügung stehenden Rahmen sprengen. Damit diese Ergebnisse der

¹ Überarbeitete Fassung eines gleichnamigen Vortrags in der Geschichtswerkstatt Rostock e. V. am 22.9.2005

Ausstellung auch über deren Laufzeit hinaus greifbar bleiben, hat das Stadtgeschichtliche Museum 2005 einen historischen Überblick sowie umfangreiche Zeitzeugenberichte im Rahmen der Reihe Wismarer Studien unter dem Titel „Flugzeugbau in Wismar – Erinnerungen an die Norddeutschen Dornier-Werke“ publiziert. Träger und Veranstalter der Ausstellung war das Stadtgeschichtliche Museum der Hansestadt Wismar. Die Ausstellungsräume des Museums befinden sich im so genannten Schabbellhaus, einem Wohn- und Brauhaus der Renaissance im Altstadtbereich unmittelbar gegenüber der St. Nikolaikirche. Für die Sonderausstellungen steht im 1. Obergeschoss ein Raum mit einer Fläche von ca. 160 qm und einer Höhe von 2 m zur Verfügung. Das Personal besteht neben einer Kunsthistorikerin und einer Museologin aus einer Bibliothekarin, einem Restaurator, einem Hausmeister mit Unterstützung von Zivildienstleistenden sowie einer Sekretärin. Dieses Personal ist für sämtliche Aufgaben des Stadtgeschichtlichen Museums zuständig – von der alltäglichen Bestandsbearbeitung und Ausstellungspflege über die Erarbeitung und Präsentation der Sonderausstellungen bis zur Besucher- bzw. Nutzerbetreuung. Bei der Vorbereitung der Dornier-Ausstellung suchten und erhielten

die Museumsmitarbeiter auf verschiedenen Gebieten Unterstützung: Inhaltlich durch einen Historiker, der zeitgleich zur Ausstellungsvorbereitung über ein inhaltlich verbundenes Thema, nämlich die Zwangsarbeit in Wismar ab 1939, promovierte, gestalterisch beim Ausstellungsaufbau durch eine Schauwerbegestalterin, museumspädagogisch durch eine Journalistin mit pädagogischer Ausbildung. Und – last but not least – gab es in Wismar einen Kreis ehemaliger Dornier-Mitarbeiter, alle inzwischen um die 80 Jahre alt, die sich seit 1991 regelmäßig treffen. Einer dieser ehemaligen Lehrlinge hatte sich unabhängig von unserem Ausstellungsprojekt bereits seit den frühen 1990er Jahren der Geschichte seiner ehemaligen Ausbildungsstätte verschrieben und träumte von einer Dornier-Ausstellung in Wismar.

Die Konzeption der Ausstellung

Dass die Geschichte der Norddeutschen Dornier-Werke eine Ausstellung wert ist und auch einer bedarf, ist im Stadtgeschichtlichen Museum seit 1999 Konsens. In diesem Jahr erarbeiteten die Museumsmitarbeiter im Rahmen einer von der Gebäudesubstanz ausgehenden Sanierungs- und Erweiterungsplanung auch die

Konzeption einer neuen Dauerausstellung. Diese sieht vor, in einer vergrößerten Stadtgeschichtsausstellung die Geschichte Wismars ab der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts aus industriege-schichtlicher Perspektive zu beleuchten: Die Gründerzeit und die Weimarer Republik in Verbindung mit den Industriegründungen der Familie Podeus und dem Fahrzeugbau, die Zeit des Nationalsozialismus mit den Dornier-Werken und dem Flugzeugbau und schließlich die Zeit der DDR mit der Mathias-Thesen-Werft und dem Schiffbau.

Um die vor nunmehr sechs Jahren konzipierte Dauerausstellung mit dem vorhandenen Mitarbeiterstamm zu realisieren, erarbeitet das Wismarer Museum seit 1999 kontinuierlich Teilbereiche der neuen Dauerausstellung und stellt diese als Sonderausstellungen dem Publikum vor. Dieses Vorgehen bietet die Chance, die Teilausstellungen vor Publikum quasi auszuprobieren und zu evaluieren. Zudem entstehen erfahrungsgemäß durch diese Ausstellungsprojekte eine Vielzahl von Kontakten, die dem Bestandsaufbau zugute kommen und somit die zukünftige Dauerausstellung bereichern. Nachdem 1998 dem Wismarer Schiffbau und 2002 dem Wismarer Fahrzeugbau je eine Ausstellung gewidmet war, stand für 2005 der Wismarer Flugzeugbau

auf der Agenda. Dieser Drei-Jahres-Rhythmus zwischen den industrie-geschichtlichen Ausstellungen ist dabei sowohl dem Profil des Hauses, das ein thematisch abwechslungsreiches Programm bieten soll, als auch der notwendigen Vorbereitungszeit für Forschung, Ausstellungskonzeption und -realisierung geschuldet. Die Dornier-Ausstellung im Stadtgeschichtlichen Museum beruhte also auf keiner spontanen, von außen ins Haus getragenen Idee und war auch nicht durch Jubiläen oder Gedenkfeiern motiviert, sondern war Teil eines längerfristigen Aufgabenplans.

Die Ausstellungen im Stadtgeschichtlichen Museum der Hansestadt Wismar richten sich gleichermaßen an Einheimische wie Touristen. Von der Themenkombination „Dornier“ und „Wismar“ konnte man eine hohe Anziehungskraft auch für Ortsunkundige erwarten, verbindet sich doch darin Bekanntes, die Weltfirma Dornier, mit Unbekanntem, dem Flugzeugbau in Wismar. Unter den Einheimischen war das Verhältnis zu den ehemaligen Dornier-Werken zwiespältig: Bei den einen war „Dornier in Wismar“ mit viel Stolz belegt. Diese Gruppe rekrutiert sich zum größeren Teil aus ehemaligen Mitarbeitern, zum kleineren Teil aus nach 1945 Geborenen, die vor allem von ihrem technischen Interesse geleitet wer-

den. In ihrer Bewertung der Wismarer Dornier-Werke verdrängte diese Gruppe die Kriegsproduktion sowie die Zwangs- und KZ-Arbeit und begründete ihre Haltung z. B. mit den technischen Innovationen Dorniers. Um mit dieser Gruppe ins Gespräch zu kommen und sie vielleicht zu einer Neupositionierung anzustoßen, musste die Faszination, die für viele noch immer von dem Begriff „Dornier“ ausgeht, auch in der Ausstellung thematisiert werden. Ganz anders die Haltung bei einer anderen Gruppe in der Stadt: Diese machte die Dornier-Werke für die Bombenangriffe auf Wismar, insbesondere für den letzten Angriff im April 1945, dem u. a. das Gotische Viertel mit St. Marien und St. Georgen zum Opfer fiel, verantwortlich. Bei diesen Wismarern war „Dornier“ weniger Teil der eigenen Geschichte als vielmehr etwas von außen über die Stadt Gekommenes, mit dem man selbst nur wenig zu tun hat. Unabhängig von den verschiedenen Positionen zu den Dornier-Werken war das konkrete Wissen um die Geschichte des Konzerns bei allen Gruppen höchstens facettiert vorhanden – auch deshalb, weil man bisher an keiner Stelle, weder in einer Publikation noch in einer Ausstellung, einen umfassenden Überblick über diesen Industriekomplex erhalten konnte. Aus dieser Situation heraus strebte

das Wismarer Museum mit der Ausstellung folgende Ziele an: Erstens sollte das Wissen um die Geschichte der Norddeutschen Dornier-Werke, so weit es vom Museum aus möglich war, auf gesicherten Boden gestellt werden und das den Ausstellungsbesuchern ermöglichen, eine eigene und begründete Bewertung der Werke vorzunehmen. Zweitens sollten auf der Grundlage dieses Wissens die Norddeutschen Dornier-Werke für die Zukunft als Teil der eigenen, städtischen Geschichte Wismars verankert werden. Den ersten Schritt der Ausstellungskonzeption bildete die Themenrecherche. Da es keinen Überblick über die Geschichte der Norddeutschen Dornier-Werke gab, der als Grundlage einer Ausstellungskonzeption geeignet war, mussten die Museumsmitarbeiter diesen Überblick erst erarbeiten. Das bedeutet: Um die Geschichte der Norddeutschen Dornier-Werke ausstellen zu können, mussten wir sie erst selbst in vielen Bereichen recherchieren, Quellen suchen, lesen und bewerten – kurz, die Arbeit von Historikern leisten. Wir haben dabei von Anfang an die Zusammenarbeit mit denen gesucht, die ebenfalls an diesem Thema arbeiten oder Materialien bzw. Informationen zu diesem Themenkomplex besitzen: Technikhistoriker oder Heimatforscher; ehemalige Dornier-Mitar-

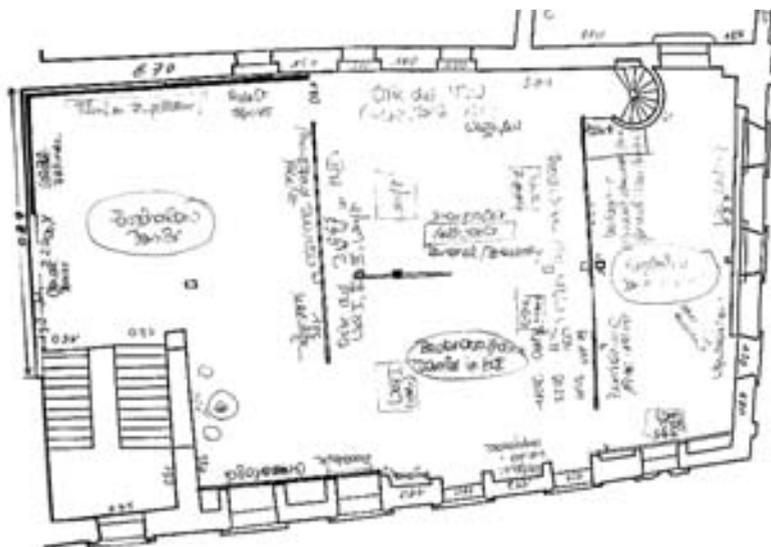
beiter, die sich selbst auf die Spurensuche nach ihrem Betrieb begeben hatten oder auch ehemalige Dornier-Mitarbeiter, die nun durch uns erstmals außerhalb ihrer Familie über ihre Dornier-Zeit befragt wurden. Jeder dieser Partner, mit denen wir zusammenarbeiteten, hatte natürlich ein eigenes Interesse an dem Thema und einen eigenen Blickwinkel. Diese unterschiedlichsten Perspektiven in der frühen Phase der Ausstellungsvorbereitung kennenzulernen, war ein Gewinn für das gesamte Projekt. Es schärfte den Blick dafür, aus welcher Perspektive die Ausstellung die Geschichte erzählen soll. Wir erfuhren quasi nebenbei, welche Mythen in Bezug auf die Wismarer Dornierwerke bestehen oder welche Facetten des Geschehenen ausgeblendet werden, und konnten diese meist unabsichtlich übermittelten Informationen für die Ausstellungsplanung nutzen. Natürlich hegten einige unserer Partner sehr konkrete eigene Wünsche, was für eine Ausstellung entstehen soll. Um hier Frustrationen zu verhindern, war es wichtig, frühzeitig das Konzept der Ausstellung zu vermitteln. Gerade unter einer langfristigen Perspektive wäre es fatal, wenn sich ein Leihgeber bei der Ausstellungseröffnung plötzlich getäuscht fühlt, weil seine Erwartungen nicht erfüllt werden. Andererseits musste allen Beteiligten klar sein

– und es war nicht immer bequem, dies wenn nötig regelmäßig ins Gedächtnis zu rufen –, dass die Ausstellung in Verantwortung und Regie des Stadtgeschichtlichen Museums stattfindet und dass das Museum das Bild der Norddeutschen Dornier-Werke ausstellen wird, das es in seiner Recherche und Diskussion mit den Partnern gewonnen hat und nicht das, das andere zeichnen wollen.

Auf die Themenrecherche folgte die inhaltliche Strukturierung und die Anpassung dieser inhaltlichen Struktur an den zur Verfügung stehenden Ausstellungsraum. In der Fachsprache der Museologen „Die Erstellung eines Drehbuchs“ genannt, setzt hier die tatsächliche Arbeit an der Ausstellung ein. Eine Ausstellung ist schließlich ein eigenes Medium, um ein Thema zu publizieren. Sie ist eben kein Buch und keine Theater- oder Filmaufführung. Bei einer Filmvorführung oder im Theater sitzt der Gast beispielsweise fest auf seinem Platz, der Regisseur kann den Blickpunkt des Besuchers vorwegnehmen und sich darauf einstellen. Im Museum aber hat man es mit einem Rezipienten zu tun, der sich durch einen Raum bewegt, der zwar geführt, aber keinesfalls gegängelt werden will. Daher muss man in einer Ausstellung Wegebeziehungen und wechselnde Blickachsen konzipie-

ren, den Rundgang möglichst unauffällig lenken und zugleich abweichende Wege ermöglichen. Ein anderes Beispiel: Ein Museumsbesucher liest alle Texte im Stehen. Allein diese Haltung hat Auswirkungen auf die Art der Ausstellungstexte. Auch deshalb ist die Produktion einer Ausstellung stets etwas anderes als die Produktion eines Buches. Und als Drittes schließlich, und auch dies gilt für jede Ausstellung, muss bei jeder Ausstellung bedacht werden: Ein Besucher nimmt die Informationen oder Botschaften der Ausstellung nicht nur intellektuell auf. Sinneseindrücke spielen eine nicht zu unterschätzende Rolle bei der Ausstellungsrezeption.

Dem Ausstellungsraum entsprechend bildeten wir zunächst drei Einheiten: Die erste umfasste unter dem Arbeitstitel „Faszination Dornier“ mehrere personenbezogene Schwerpunkte, die unterschiedliche Zugänge zum Thema boten. Die zweite Einheit trug den Arbeitstitel „Bestandsaufnahme Norddeutsche Dornier-Werke“ und war den so genannten W-Fragen gewidmet: Wo waren die Werke? Wer arbeitete dort? Was wurde dort produziert? Und wie? Die dritte Einheit mit dem Arbeitstitel „das Ergebnis von Dornier in Wismar“ umfasste die Themen Zerstörung/Vernichtung und natürlich die Frage: Was blieb? Auf diese erste räumlich-themati-



Inhaltsübersicht aus der Phase der Ausstellungsvorbereitung. Quelle: Stadtgeschichtliches Museum Wismar.

sche Ordnung der Ausstellung folgten Überlegungen zur Exponat-Auswahl und zur Ausstellungstechnik: Welche Objekte haben wir zu welchem Thema, aus welchem Material sind die Exponate, welche Größe haben sie, welche konservatorischen Bedingungen müssen beachtet werden usw. Aus der Beantwortung dieser Fragen ergab sich die Auswahl der Ausstellungstechnik: Welche Vitri-
nen, Sockel und Rahmen sollen verwendet werden und welche Ausstellungsfarben. Schon durch die Größen der Sockel und Vitri-
nen klären sich oft Wege durch die Ausstellung, man denke nur an die Stichworte Durchgangsbreite für Einzelbesucher bzw. Haltepunkte für Gruppenführungen. Allein durch die Präsentationshöhe von Objekten macht man diese einer bestimmten Gruppe von Besuchern zugänglich oder auch unzugänglich: Kinder können mit gerahmten Objekten, die auf der Augenhöhe eines Erwachsenen hängen, wenig anfangen, wohl aber mit Modellen auf einer Podesthöhe von 60 – 80 cm. Damit Erwachsene sich in Ruhe etwas durchlesen können, sollten Kinder Ausstellungsstücke finden, die sie sich eigenständig erschließen können. Ältere Besucher sind dankbar, wenn sie Teile der Ausstellung auch sitzend aufnehmen können. Die Wahl der Ausstellungs-
möblierung beinhaltet also eine Menge

Feinjustier-Arbeit, die dann gelungen ist, wenn sie hinterher keiner bemerkt.

Bereits zu diesem Zeitpunkt zeigte sich, dass ein Großteil der Ausstellungsexponate aus so genannter „Flach-Ware“ bestehen würde: Fotos, Aktenauszügen, Pläne, schriftlichen Quellen, die durch einige Modelle sowie Originalteile von Flugzeugen und ihrer Bewaffnung ergänzt werden sollten. Dazu gab es in der Ausstellung relativ viel zu lesen: einerseits in den Legenden, andererseits in den ausliegenden Originaltexten.

Als Angebot für diejenigen, die nicht so viel lesen wollen oder können, entwickelten wir für jede Ausstellungseinheit thematisch bezogene Hörstationen. Mit Hilfe einfacher, handelsüblicher CD-Spieler konnte der Besucher Erzählungen ehemaliger Mitarbeiter der Norddeutschen Dornier-Werke zuhören. Als Grundlage für die Hörstationen dienten bei den bereits verstorbenen Zeitzeugen Berichte aus verschiedenen Archiven, bei noch lebenden Zeitzeugen wurden die Stellungnahmen entweder aus Briefen oder aus unseren Gesprächsnotizen mit den ehemaligen Dornier-Mitarbeitern gewonnen. Was Zeitzeugen berichten, ist natürlich eine historische Quelle, keine wissenschaftliche Geschichtsdarstellung. Ein Zeitzeuge berichtet stets aus seiner aktuellen Situation heraus und

mit einer bestimmten Absicht. Um die Besucher auch mit diesen Hintergründen vertraut zu machen, wurde auf den Legenden zur Hörstation nicht nur eine kurze Einführung zum Inhalt des Berichts gegeben und der Sprecher genannt, sondern auch festgehalten, wann der Bericht und wann die Aufnahme entstand.

Ein Ausstellungsrundgang

Ein Kurzfilm mit historischen Aufnahmen zur Flugzeugproduktion als bewegtem Ausstellungshinweis und zwei Modelle von Baumustern, die auch bei den

Norddeutschen Dornier-Werken produziert wurden, empfingen den Besucher in dem Treppenaufgang, der zu dem Ausstellungsraum im 1. Obergeschoss führt. Von der Treppe aus betrat der Besucher die erste Ausstellungseinheit, die der Faszination gewidmet war, die historisch und z. T. noch heute mit den Dornier-Werken Wismar verbunden ist.

Die Gestaltung dieses Eingangsbereichs zur Ausstellung zeigt exemplarisch, inwieweit eine Ausstellungsmöblierung ebenso viel kommentiert wie der Wortlaut der Ausstellungstexte:

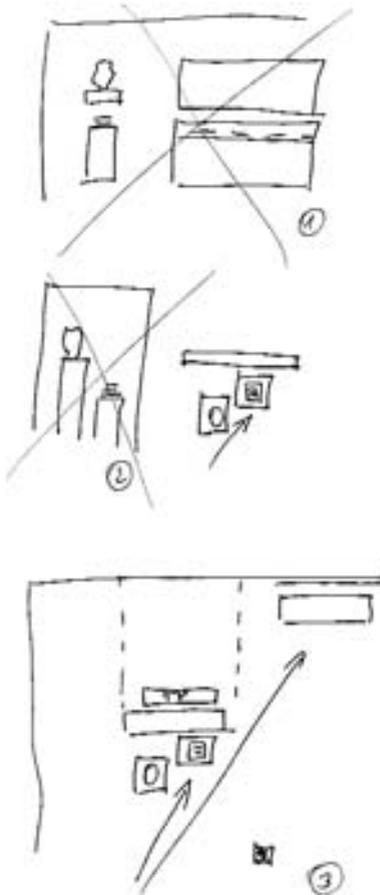


Die Eingangssituation. Quelle: Stadtgeschichtliches Museum Wismar.

Natürlich gehörte der Firmengründer Claude Dornier an den Anfang der Ausstellung und dort an zentrale Stelle. Wir verfügten zu Claude Dornier über folgende Exponate: seine Büste, den Vertrag zur Betriebsgründung, eine Reihe weiterer Archivalien sowie ein Großfoto der Do X. Eine lineare Aufstellung (vgl. nebenstehende Skizze 1) wäre sehr statisch gewesen und zudem durch die Übereinanderschichtung von Vertrag und Büste auch in gewisser Weise monumental. Um diese Wirkung zu vermeiden, wurden Vertrag und Büste nebeneinander arrangiert und räumlich gegeneinander verschoben (vgl. nebenstehende Skizze 2). Diese Verschiebung wurde durch die Trennung von Vertrag und Büste einerseits sowie Archivalien und Do X-Bild andererseits weiterentwickelt (vgl. nebenstehende Skizze 3).

Ein weiteres Exponat zu Dornier, ein Filmausschnitt von ca. 6 min Länge, der die Frühzeit des Fliegens von 1903 bis 1933 zum Thema hat und der aus einer zweiteiligen Dokumentation des NDR mit Genehmigung des Senders vom Museum zusammengeschnitten war, lief im Rücken der Büste Claude Dorniers in einer Dauerschleife, um auch dadurch der Büste den „Gedenk-Charakter“ zu nehmen.

Links der Büste von Claude Dornier befand sich die Ausstellungseinheit



Arbeitsskizzen zur Ausstellungseinheit 1.

Quelle: Stadtgeschichtliches Museum Wismar.

einheit zu den Lehrlingen als heutige Zeitzeugen – sie verbinden mit Dornier ihre Jugend und sind zugleich das Bindeglied in die Gegenwart, rechts folgten dann die Exponate zu den damaligen Arbeitslosen Wismars, denen die Dornier-Werke Arbeit und Brot verhiessen.

Eine weitere Einheit im ersten Ausstellungsteil widmete sich dem Chefeinflieger der Norddeutschen Dornier-Werke, Robert Förster, der 1997 in Wismar verstorben und noch immer in der Stadt sehr bekannt ist; er verkörpert für viele das Abenteuerliche des Fliegens. Und schließlich zum Abschluss der ersten Ausstellungseinheit: Heinrich Schulte-Frohlinde – der Leiter des Dornier-Nordkonzerns, der, als er 1933 nach Wismar kam, die Internationalität der Dornier-Werke zur damaligen Zeit personifizierte.

Damit fanden die Besucher in der ersten Abteilung alle Positiv-Argumente, denen die Museumsmitar-

beiter in den Vorgesprächen immer wieder begegnet waren: Dornier sei technisch innovativ gewesen, die Lehrlinge hätten eine gute Ausbildung erhalten, die Arbeitslosen wieder Arbeit, Fliegen sei aufregend und international gewesen. Schon in der ersten Ausstellungseinheit erhielt dieses positive Bild Widerhaken, nämlich in den Hörstationen von Robert Förster und einem Lehrling. Das nahm aber an dieser Stelle noch nicht jeder wahr.

Inszenatorisch folgten dieser ersten Abteilung eine Chronik des Dornier-Nordkonzerns von der Gründung bis zur Liquidierung sowie Reproduktionen der Ge-



Eine Chronik des Dornier-Nordkonzerns schloss sich an Abteilung 1 an. Quelle: M. Pagels.



Blick von der ersten in die zweite Abteilung.
Quelle: Stadtgeschichtliches Museum Wismar.

schäftsberichte der Dornier-Werke aus den Jahren 1934, 1935, 1936 und 1940 an einem Lesetisch. Gegen die schwärmerischen Aspekte im ersten Teil wurden hier nüchterne Zahlenreihen gesetzt. An den Benutzungsspuren der Leseexemplare konnte man übrigens eindeutig erkennen, dass die Ausstellungsbesucher am häufigsten zum Geschäftsbericht von 1940 griffen. Die auf einer Wismarer Stadtansicht montierte chronologische Übersicht über die Geschichte der Norddeutschen Dornier-Werke war an dieser Stelle von besonderer Bedeutung, da die weitere Ausstellung thematisch und nicht chronologisch geordnet war. Außerdem fand der

Besucher hier eine Synchronisation zwischen der Entwicklung der Norddeutschen Dornier-Werke und der nationalen, bzw. ab 1939 der internationalen Geschichte. Mit den Reproduktionen der Geschäftsberichte wurden dem Besucher möglichst früh im Rundgang historische Quellen zum Selbststudium angeboten, damit dieser begreifen konnte, auf welcher Grundlage das nun folgende Bild der Norddeutschen Dornier-Werke gewonnen wurde.

Im zweiten Teil der Ausstellung erhielt der Besucher Informationen über die Belegschaft der Norddeutschen Dornier-Werke, die Arbeitsorte sowie die Produkte der Werke.

Materialien zu den Beschäftigten fand der Besucher an einer in den Raum gestellten Zwischenwand sowie den gegenüberliegenden Wandnischen. Die Nischen nahmen die Nebenthemen wie Wohnen, Versorgung (Kantine) und Sport auf. Die Vorderseite der Zwischenwand war den Beschäftigten in der Zeit von 1933 bis 1939 gewidmet, die Rückseite den Zwangsarbeitern nach 1939. Beide Seiten der Zwischenwand waren symmetrisch aufgebaut mit gerahmten Originalfotos sowie je einer Tischvitrine, in der sich Archivalien wie Betriebsordnung, Arbeitsverträge und Bewerbungen auf der Vorderseite und Schriftverkehr zur Unterbringung der Zwangsarbeiter sowie deren listenmäßige Erfassungen und kleine Hinterlassenschaften auf der Rückseite befanden. Aufgrund dieser räumlichen Anordnung standen die Beschäftigten der Norddeutschen Dornier-Werke im Zentrum des 2. Teils der Ausstellung. An den rahmenden Wänden befanden sich links die Informationen zu den Betriebsstandorten in Wismar, Lübeck und Berlin sowie rechts die Übersicht über die Produkte der Norddeutschen Dornier-Werke. Modelle zeigten die Werft in Wismar sowie das Werk I; technische Bauteile, wie sie die Dornier-Werke von Zuliefer-Firmen bezogen, wurden in – wiederum in Nischen eingebauten – Vitrinen

gezeigt.

Um auch bei eingeschränkten Raumverhältnissen den Flugzeugbau in seiner originalen Größe und Materialität erlebbar zu machen und einer zu gleichförmigen Exponatreihung entgegenzuwirken, waren das Rad sowie ein Teil einer Rumpfkabine einer He III im Original in die Ausstellung eingefügt. Außerdem bot ein PC kurze Filmsequenzen zur He III, Do 217 und FW 190.

Die Übersicht über die Produkte der Norddeutschen Dornier-Werke war in diesem Ausstellungsteil chronologisch nach ihrem Baudatum im Dornier-Nordkonzern geordnet. Auf diese Weise lernte der Besucher nicht nur die einzelnen Baumuster kennen, sondern konnte selbst erkennen, dass die Norddeutschen Dornierwerke erstens Kriegsflugzeuge in Serie fertigten und zweitens neben den hauseigenen Dornier-Baumustern mindestens ebenso viele Flugzeuge anderer Fabrikate wie Heinkel oder Focke-Wulf bauten. Damit war der Besucher am Ende der zweiten Abteilung befähigt, Mythen, die in der ersten Abteilung thematisiert wurden, selbst zu enttarnen: Beispielsweise spielten Dorniers technische Innovationen der 20er Jahre, die seinen Ruf bis heute prägen, in den Norddeutschen Dornier-Werken eine untergeordnete Rolle: Zum einen gab es hier keine Konstruktionsab-

teilung für die Entwicklung von Flugzeugen, zum anderen wurden mehr fremde als Dornier-eigene Baumuster gefertigt.

Da es in den Norddeutschen Dornier-Werken keine eigene Flugzeugkonstruktion gab, sondern Dornier-Konstruktionen aus Friedrichshafen bzw. anderer Flugzeugfirmen gefertigt wurden, setzte sich die Ausstellung auch nicht intensiv mit technischen Details der verschiedenen Baumuster auseinander. Bei einem Ausstellungsprojekt über die Dornier-Werke Friedrichshafen hätte man sicher die Do 11 als Baumuster mit dem ersten ausziehbaren Fahrwerk be-

tont oder hätte die Diskussion der Piloten über die Flugeigenschaften der Do 217 thematisiert. Im Zusammenhang der Norddeutschen Dornier-Werke reichte ein Hinweis auf diese flugtechnischen Details in den Ausstellungslegenden. Für die Bildrahmen zu den einzelnen Baumustern wurde für jedes Baumuster auch je ein Bild von der Bewaffnung – sei es vom MG-Schießstand oder vom Bombenschacht – ausgewählt, in den Texten wurden auch die Kriegsschauplätze, an denen Maschinen diesen Typs eingesetzt waren, genannt. Auf diese Weise war der Besucher spätestens an diesem



Der dritte und letzte Ausstellungsteil. Quelle: Stadtgeschichtliches Museum Wismar.

Punkt seines Ausstellungsrundgangs auch über das Zerstörungspotenzial der von den Norddeutschen Dornier-Werken gebauten Produkte informiert. Dieser Aspekt der Zerstörung verstärkte sich im dritten Ausstellungsteil. An der ersten Wand dieses Ausstellungsabschnitts erfuhr der Besucher in Fotografien, die nach der Bombardierung Wismars im Sommer 1940 entstanden, sowie in einer zeitgenössischen Dokumentation der Vorbereitung, Durchführung und Erfolgskontrolle des Angriffs vom August 1944, wie die Gewalt, die von den Flugzeugen der Norddeutschen Dornier-Werke ausging, sich auch gegen die Stadt Wismar richtete. Zugleich berichtigte diese Ausstellungseinheit die verbreitete Meinung, die Bombardierung und Zerstörung des Gotischen Viertels im April 1945 stünde im Zusammenhang mit den Dornier-Werken.

Die Bombardierung Wismars 1940 forcierte eine Verlagerung der hiesigen Dornier-Werkstätten auf das westliche Mecklenburg und Brandenburg. Einige dieser Außenstandorte wurden im dritten Teil der Ausstellung thematisiert, eine vollständige Übersicht war aufgrund der Forschungslage zum Zeitpunkt der Ausstellung noch nicht möglich. Neben Kurzdarstellungen zu den Werken in Perleberg, Sternberg und Greves-

mühlen lag in der Ausstellung der Schwerpunkt auf der Präsentation des Betriebsteils in Neustadt-Glewe mit dem angegliederten Konzentrationslager, einem Außenlager des KZ Ravensbrück.

Den Abschluss bildete die Darstellung vom Ende der Werke in Wismar und die Facetten des Neubeginns in Wismar. Erfuhr der Besucher im ersten und zweiten Teil der Ausstellung inwieweit die Norddeutschen Dornier-Werke Hinterlassenschaften der Po-deus'schen Werke nutzten, wurde am Schluss der Ausstellung die Traditionslinie von den Dornier-Werken zur Werftindustrie, die ab 1949 aufgebaut wurde, angerissen. Verbunden mit diesen in die Gegenwart übergreifenden Informationen war die Aufforderung oder das Angebot an die Besucher, ihre individuellen Erinnerungen an die Norddeutschen Dornier-Werke dem Museum zu übergeben.

Und wenn man dort saß und schrieb oder las, fiel immer der Blick auf den Sockel mit den deutschen Waffen und den zerstörten Flugzeugteilen.

Auch ein Besucher, der sich der Ausstellung nicht intensiv widmete, sondern sie nur einmal durchquerte, konnte also die Spannung zwischen den Installationen am Eingang und am Ausgang der Ausstellung wahrnehmen.



Ausstellungsführung. Quelle: Stadtgeschichtliches Museum Wismar.

Zur Rezeption der Ausstellung

Der Werbeetat des Museums bot lediglich die Möglichkeit, potenzielle Besucher mit Plakaten, die kostenfrei in Wismarer Geschäften aushingen, sowie Informationsflyern, die an Hotels und Tourismusinformationen mit der Bitte um Auslage verschickt wurden, auf die Ausstellung hinzuweisen. Hinzu kamen regelmäßige Pressemitteilungen und ein Hinweis auf der vom Förderverein des Stadtgeschichtlichen Museums betriebenen Webseite www.schabbellhaus.de.

Trotz dieser bescheidenen Ausstellungswerbung besuchten bereits in den ersten sechs Wochen nach der Eröffnung am 29. April 2005

mehr als 10.000 Gäste die Ausstellung. Auch Mund-zu-Mund-Propaganda hatte viele auf die Ausstellung aufmerksam gemacht – schon dies ein Indiz auf das Gelingen des Projekts. Wegen des großen Besucherzuzpruchs wurde das ursprünglich geplante Ausstellungsende schließlich mit Zustimmung aller Leihgeber vom 31. Oktober auf den 4. Dezember verschoben. Mehr als 55.000 Gäste besuchten schließlich die Dornier-Ausstellung im Schabbellhaus 2005. Gegenüber den Besucherzahlen der vorangegangenen Jahre, die seit dem Jahr 2000 konstant zwischen 32.000–42.000 Gästen pro Jahr im Stadtgeschichtlichen Museum der Hansestadt Wismar lagen, war dies eine deut-

liche Steigerung. Da jedoch 2005 zeitgleich zur Ausstellung auch die Struktur des Eintrittspreises in das Museum grundlegend geändert wurde und während der Sommermonate anstelle eines festen Eintrittspreises lediglich um eine Spende gebeten wurde, kann diese Erhöhung der Besucherzahl nicht allein auf die Dornier-Ausstellung zurückgeführt werden.

Wie vor der Eröffnung vermutet, besuchten viele ehemalige Dornier-Mitarbeiter sowie deren Nachfahren die Ausstellung. Dies bot die Möglichkeit, eine Reihe neuer Kontakte zu knüpfen, weitere Befragungen durchzuführen und die Sammlung des Museums um eine Reihe von Sachzeugnissen zu erweitern. Wenn auch die Sammlungserweiterungen für die Öffentlichkeit zunächst weniger offensichtlich sind, so sind sie für ein Museum als dem Ort der stadtgeschichtlichen Sammlung ein mindestens ebenso großer Erfolg wie hohe Besucherzahlen. Schon die einfachste Form der Ausstellungsevaluation, nämlich die Beobachtung der Besucher und ihrer Aktivitäten in der Ausstellung durch Museumsmitarbeiter, zeigte das Gelingen des Ausstellungskonzeptes: Die meisten Besucher wählten den konzipierten Rundgang, nutzten die angebotenen Medien, hielten sich relativ lange in der Ausstellung auf und kamen mit ihren Begleitern

ins Gespräch über die gesehenen Dinge. Viele Gäste hinterließen ihre Eindrücke im Besucherbuch. Auch auf diesem Weg wurde deutlich, dass es gelungen war, eine Ausstellung für alle Altersgruppen mit unterschiedlichen Vorkenntnissen zusammenzustellen. Die zum Teil sehr detaillierten Besuchereinträge zeugten davon, dass auch der pädagogische Ansatz, dem Besucher alle Informationen zu den Norddeutschen Dornier-Werken zur Verfügung zu stellen, die ihm eine eigene, fundierte Wertung ermöglichen, auf fruchtbaren Boden gefallen war. Da die Mitarbeiter des Stadtgeschichtlichen Museums durchaus schon mit der Frage konfrontiert worden waren, ob dieses Konzept nicht die Besucher überfordern würde, war uns gerade diese Beobachtung besonders wertvoll. Der aufklärerische Imperativ „Habe den Mut, Dich Deines eigenen Verstandes zu bedienen“ richtete sich eben gleichermaßen an die Museumsmitarbeiter, als sie in der Vorbereitung aus der Fülle der Informationen ein Bild der Norddeutschen Dornier-Werke destillierten, und an den Gast, der die Ausstellung besuchte. Und die Besucher verstehen und schätzen das. Nach den Erfahrungen im Stadtgeschichtlichen Museum – nicht nur mit dieser Ausstellung – kann man nur raten: Man hüte sich, Museumsbesucher zu unterschätzen.

Das Medienecho auf die Dornier-Ausstellung im Schabbellhaus war – vor allem im Vergleich zu den Erfahrungen anlässlich der Rostocker Heinkel-Ausstellung – relativ ruhig. Neben einigen Veröffentlichungen in der „Ostseezeitung“ und in den „Lübecker Nachrichten“ zur Ausstellungsvorbereitung, zum Eröffnungsabend, zu museumspädagogischen Angeboten sowie zum Ausstellungsverlauf gab es unter anderem eine 5-minütige Zeitreise im Nordmagazin auf N3 sowie einen Artikel im Mecklenburg Magazin der „Schweriner Volkszeitung“ (SVZ). Sowohl die Redakteurin des Nordmagazins als auch der Mitarbeiter der SVZ wählten jeweils aus unserem Ausstellungsangebot aus und setzten ihre eigenen thematischen Schwerpunkte, die sie an ihr Publikum weitergaben. Der Film im Nordmagazin beispielsweise hob viel stärker die Person des Betriebsleiters Schulte-Frohlinde hervor als die Ausstellung. Das war aus dramaturgischen Gründen im Hinblick auf die Kürze des Films sicher verständlich. Doch auch ein Mitglied der Familie Schulte-Frohlinde hatte bereits die Frage gestellt, ob die Entscheidung, den Chef der Norddeutschen Dornier-Werke als Person lediglich im ersten Teil der Ausstellung vorzustellen und in den weiteren Teilen der Ausstellung thematische Schwerpunkte zu setzen, durch eine Art

persönlicher Rücksichtnahme motiviert sei oder auf anderen Gründen beruhe. Aufgrund dieser Reaktionen diskutierten wir unseren Ansatz noch einmal intern und waren am Ende doch mit der von uns gewählten Perspektive zufrieden. Wären in Teil 2 und 3 der Ausstellung Handlungen einzelner Personen stärker betont worden, hätte sich auch die gedankliche Auseinandersetzung der Besucher viel stärker auf einzelne Personen bezogen als auf die Strukturen im Dornier-Nordkonzern. Dies hätte wiederum dazu führen können, dass man im Ergebnis die Geschichte der Norddeutschen Dornier-Werke weniger als gemeinsam zu tragendes Erbe der Stadt versteht, sondern unter dem Aspekt des persönlichen Scheiterns und Versagens der Betriebsleitung ablegt – und gerade das war nicht die Zielrichtung der Ausstellung.

Der in der SVZ erschienene Artikel hingegen war von einem Ausstellungsbesucher verfasst, der keine Ausstellung über den Flugzeugbau in Wismar sehen wollte, sondern eine über Claude Dornier und die deutsche Luftfahrtindustrie zur NS-Zeit im allgemeinen. Mit dieser Erwartungshaltung fand der Verfasser zwar den Hinweis auf die Kooperation der Norddeutschen Dornier-Werke mit der Adam Opel AG auf einer Legende im Format DIN A5, hielt aber die

insgesamt neun Hörstationen, die jeweils auf einem farblich herausgehobenen Feld von 2 m Höhe angebracht waren, für unauffällig installiert. Ein nahezu klassischer Fall von interessegeleiteter Wahrnehmung, der uns aber für die Dornier-Ausstellung im Stadtgeschichtlichen Museum der Hansestadt Wismar keine Ansätze zu einer Verbesserung bot.

„Schade, sie hätte mehr Zeit gebraucht ...“ schrieb eine Besucherin nach ihrem Rundgang ins Besucherbuch. Und tatsächlich brauchte man für den Ausstellungsrundgang aufgrund der großen Informationsfülle relativ viel Zeit – jedenfalls mehr, als die meisten unvorbereitet einplanen. Um auch einen Kurzbesuch sinnvoll gestalten zu können und Gästen mit begrenztem Zeitbudget zu ermöglichen, gezielt das sie Interessierende auszusuchen und nicht auf zufällige Entdeckungen angewiesen zu sein, werden die Besucher daher künftig am Beginn ihres Rundgangs mit einem Überblick z.B. in Form eines kommentierten Ausstellungsgrundrisses ausgestattet.

Die Hörstationen wurden von den Besuchern inhaltlich sehr geschätzt. Noch besser wäre es aber, man könnte bei künftigen Projekten auf eine technische Lösung zurückgreifen, die etwas wartungsärmer und bedienerfreundlicher ist. Vor allem aber sollte man

an einer Station gleichzeitig zwei Hörer anschließen können, sodass ein gemeinsames Hörerlebnis mehrerer Besucher möglich wird. Museumsbesuche sind für die meisten Gäste soziale, gesellschaftliche, kommunikative Erlebnisse, über die sie sich austauschen wollen, und das wird natürlich durch Ausstellungsmedien, die vom Besucher nur einzeln genutzt werden können, erschwert. Aufgrund des bisherigen Forschungsstandes war es 2005 sinnvoll, sich auf die Norddeutschen Dornier-Werke zu konzentrieren. Sicher wird das Bild sowohl des Dornier-Nordkonzerns als auch der Heinkel-Werke in Rostock sowie weiterer Flugzeugwerke der Region noch einmal an Schärfe gewinnen, wenn man die Werke miteinander vergleicht und zueinander in Beziehung setzt. Wenn die Dornier-Ausstellung des Stadtgeschichtlichen Museums 2005 zur Grundlage eines solchen, sicher lohnenden Unternehmens wird, zählt auch dies zu den Erfolgen des Projektes.

Es war anfangs die Rede von den Zielen, die sich das Stadtgeschichtliche Museum inhaltlich für die Dornier-Ausstellung gesetzt hatte. Neben der Wissensvermittlung gehörte dazu auch, Anregungen für eine Positionierung zu den Norddeutschen Dornier-Werken zu geben. Und tatsächlich ist inzwischen durchaus ein Um-

denken zu erleben, das auch auf die Ausstellung im Stadtgeschichtlichen Museum Wismar zurückzuführen ist: Bei Erzählungen über die Norddeutschen Dornier-Werke erwähnen nun auch die ehemaligen Lehrlinge das KZ in Neustadt-Glewe und verschweigen es nicht mehr in der Hoffnung, dass niemand davon erfährt, wenn sie nicht davon sprechen. Im öffentlichen Bewusstsein in Wismar ist auch durch die Ausstellung nunmehr verankert, dass die Wismarer Werftindustrie des 20. Jahrhunderts und damit ein gegenwärtiger industrieller Schwerpunkt der Stadt eine unbestreitbare Traditionslinie zu den Norddeutschen Dornier-Werken hat.

Dem Schweizer Schriftsteller Max Frisch wird die Maxime zugeschrieben, man möge doch dem anderen die Wahrheit nicht wie einen nassen Lappen um die Ohren schlagen, sondern wie einen Mantel zum Hineinschlüpfen hinhalten. So schwierig die Wahrheitsfindung im Einzelfall auch ist – das Stadtgeschichtliche Museum der Hansestadt Wismar wird auch seine künftigen Ausstellungen im Sinne von Max Frischs Mantel konzipieren.



Helmut Erfurth

Dessau und die Wiederentdeckung der Geschichte der Junkerswerke

Ein Wiederentdecken der Biographie von Hugo Junkers und seines wissenschaftlich-technischen Lebenswerkes war es genau genommen nicht, was in Dessau seit den 1980er Jahren geschah, sondern vielmehr eine lange, von den Machthabern der jeweiligen politischen Systeme zurückgedrängte und nicht gewollte, jedoch längst überfällige objektive Auseinandersetzung mit dem Erbe unserer Geschichte. Zwar gibt es eine nachlesbare Junkers-Geschichte aus der Weimarer Zeit, dem Dritten Reich und der Nachkriegszeit, doch entsprach sie den Tatsachen? Ist das dort dargestellte Geschichtsbild nicht geprägt von den politischen und ideologischen Interessen, Notwendigkeiten bzw. Zwängen der jeweiligen Zeitepoche?

Der siebzigste Geburtstag von Prof. Hugo Junkers am 3. Februar 1929 wäre durchaus ein geeigneter

Anlass gewesen, die Bedeutung eines Demokraten, Industriellen und Wissenschaftlers für Deutschland und sogar als Weltbürger zu würdigen. Doch die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse mit ihren Machtkämpfen nach dem Ersten Weltkrieg ließen ein unbefangenes Herangehen an die Person Hugo Junkers nicht zu. Deutschland war zutiefst gespalten in sich bekämpfende politische Lager. Auf die Anfrage des „Anhalter Anzeigers“, der auflagenstärksten Tageszeitung des Freistaates Anhalt und stark beachteten Zeitung Mitteldeutschlands, vom 7. Januar 1929 an den sozialdemokratischen Reichskanzler Hermann Müller, ob dieser aus Anlass des Junkers-Geburtstages eine Würdigung der Person vornehmen könne, kam die Ablehnung mit der Begründung, „dass er aus grundsätzlichen Erwägungen heraus für den erbetenen Bei-

Hugo Junkers 70 Jahre

1859 3. Februar 1929

Wir stellen uns an eine Reihe hervorragender Vertreter des deutschen und europäischen politischen und wissenschaftlichen Lebens gesammelt zur Feier des 70. Geburtstag des Herrn Professor Junkers am 3. Februar einige Zeilen zur Verfügung zu folgen. Dies gegen die folgenden Entfaltungen zu

Reichswehrminister Dr. Stresemann

Herrn Junkers, meine herzlichen und besten Glückwünsche zum 70. Geburtstag. Sie sind ein Mann, der nicht nur in der Wissenschaft, sondern auch in der Politik eine hervorragende Rolle gespielt hat. Ihre Leistungen sind ein Vorbild für alle, die sich der Wissenschaft widmen wollen. Ich hoffe, dass Sie noch viele Jahre hindurch Ihre Tätigkeit fortsetzen können und dass Sie die Ehre haben, die Ihnen zusteht, zu genießen.

Stresemann



Reichswehrminister H. Gumbard

Herrn Junkers, meine herzlichsten Glückwünsche zum 70. Geburtstag. Sie sind ein Mann, der nicht nur in der Wissenschaft, sondern auch in der Politik eine hervorragende Rolle gespielt hat. Ihre Leistungen sind ein Vorbild für alle, die sich der Wissenschaft widmen wollen. Ich hoffe, dass Sie noch viele Jahre hindurch Ihre Tätigkeit fortsetzen können und dass Sie die Ehre haben, die Ihnen zusteht, zu genießen.

Gumbard

Glückwünsche zum 70. Geburtstag von Hugo Junkers. Quelle: Anhalter Anzeiger vom 3.2.1929.

trag nicht zur Verfügung stehe.“¹ Daher klangen die Glückwünsche der Reichsbehörden zum 70. Geburtstag von Hugo Junkers sehr verhalten.² Die politischen Gegensätze zwischen der weitgehend monarchistisch orientierten Ministerialbürokratie und dem Demokraten Hugo Junkers waren unüberbrückbar. Ebenso gespannt war sein Verhältnis zur Führung der Reichswehr mit ihrer illegalen Aufrüstung. Gewürdigt und her-

vorgehoben wurden die „bahnbrechenden Erfolge“ des Technikers und Wissenschaftlers Prof. Hugo Junkers als „ein Wahrzeichen deutscher Technik und Tatkraft“.³ Eine geradezu beispielhafte und noch heute wichtige Arbeit legte der Verein Deutscher Ingenieure (VDI) mit seiner Junkers-Festschrift vor, in der namhafte Wissenschaftler in mehreren Beiträgen das Wirken des Jubilars würdigten. Carl Matschoss als Direk-

1 Bundesarchiv Koblenz, Reichskanzlei, R 43 III/ 699, Bl. 213.
2 Anhalter Anzeiger, 4. Beilage zu Nr. 29 vom 3. Februar 1929.
3 Bundesarchiv Koblenz, Reichskanzlei, R 43 III/ 699, Bl. 221.

tor des VDI ist die erste und zugleich unbefangene Würdigung von Hugo Junkers als Techniker und Wissenschaftler in Deutschland zu verdanken.⁴ Aus gleichem Anlass veröffentlichten die Junkerswerke eine Festschrift, die aus der Sicht der Mitarbeiter und der Regionalpolitik die wesentlichsten Etappen seines Lebenswerkes hervorhoben.⁵

Im Herbst 1930 erschien im Dresdner Carl Reissner-Verlag die ers-



Buchtitel zur Junkers-Biografie von Carl Hanns Pollog, Dresden 1930.

te populärwissenschaftliche Biographie über Hugo Junkers mit dem Untertitel „Ein Leben als Erfinder und Pionier“ vom Schriftsteller Carl Hanns Pollog. Der in Weil am Rhein lebende und später in der Schweiz arbeitende Biograph schrieb das Buch nach einem Kurzaufenthalt in Dessau innerhalb weniger Wochen. Das brachte dem Autor Kritik ein, zumal auch Hugo Junkers inhaltliche Vorbehalte äußerte, da er sich stellenweise missverstanden fühlte. Aus einer eher beiläufigen Bemerkung von Junkers, dass es ihm als Flugzeugbauer während des Fliegens aufgrund der Thermik bisweilen auch im eigenen Flugzeug übel werden kann, publizierte Pollog: „Junkers, dem die Aviatik das heute praktisch alleinherrschende Prinzip des dicken, freitragenden Flügels, und zwar nicht die eigentliche Erfindung, wohl aber die erste technische brauchbare Ausgestaltung der Ganzmetall-Bauweise verdankt, war zeit seines Lebens kaum je dazu zu bewegen, den Fuß in eines seiner eigenen Flugzeuge zu setzen!“⁶ Diese fatale Fehlinterpretation war sogar noch in einer im Herbst 2006 ausgestrahlten Fernsehdo-

4 VDI, Festschrift Hugo Junkers zum 70. Geburtstag, gewidmet von A. Berson, A. Gramberg, A. Kessner, O. Mader, A. Nägel und seinen Mitarbeitern, Berlin 1929.

5 Junkerswerke, Hugo Junkers 1859-1929, Dessau 1929.

6 Pollog, Carl Hanns, Das Flugzeug im Dienste der Zivilisation, in: Das Fliegerbuch, Zürich 1947, S. 331 f.



Titel der russischsprachigen Veröffentlichung „Junkers - Flugzeuge“ von Boris Kleiber, Berlin und Moskau 1926.

kumentation des ZDF zu hören.

Die zu recht vorhandene Distanz zur Junkers-Biographie von Pollog für einen ernst zu nehmenden Wissenschaftler fußt nicht nur auf der stark subjektiven Färbung des Textes durch den Autoren, sondern auf der eher beiläufig abgehandelten Darstellung der Grundsätze Junkers'scher Forschungsarbeit. Fragen zur ethischen Haltung von Junkers in wirtschaftlichen und politischen Konflikten

jener Zeit sucht man bei Pollog vergebens. Einige Angaben zur Junkers-Ethik über die „kulturell-zivilisatorische“ Mission der Luftfahrt finden sich interessanterweise in zwei heute kaum bekannten sowjetisch-russischen Schriften aus dem Jahre 1926.⁷ Doch wer las im Deutschland jener Zeit schon Bücher in russischer Sprache? Aber mit welcher Konsequenz Hugo Junkers seine Vision einer „kulturell-zivilisatorischen“ Mission der Luftfahrt verfolgte, beweisen sein Engagement bei der Gründung von Fluggesellschaften, der Schaffung eines Transatlantikverkehrs und seine Auseinandersetzung mit sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Fragen des Zusammenlebens zwischen den Völkern. In der 1925 auf Anregung von Hugo Junkers herausgegebene Denkschrift „Luft-Hansa“, erläuterte Andreas Fischer von Porturzyn, Pressechef der Junkerswerke, die Möglichkeiten der Luftfahrt für die zwischenstaatliche Zusammenarbeit und ihren Einfluss auf das Weltgeschehen. Mit der Fragestellung „Lufrüstung oder Lufthandel“ wurden nicht nur technische und logistische Probleme angesprochen, sondern auch gesellschaftliche und staatliche Verhältnisse erörtert und Va-

⁷ Reisner, Larissa, Junkers, Moskau 1926, wieder abgedruckt in: Reisner, Larissa, Von Astrachan nach Barmbeck, Reportagen 1918-1923, Halle/ Leipzig 1983, S. 171 ff.; Kleiber, Boris, Junkers-Flugzeuge, Berlin 1926.

rianten im zivilen Luftverkehr aufgezeigt: „Eines ist jedenfalls sicher: dass der Traum von den ‚Vereinigten Staaten Europas‘ nur bei fortschrittlicher Weiterentwicklung des Weltluftverkehrs vorstellbar erscheint.“⁸ Ein Gedanke, der



Buchumschlag der Veröffentlichung „Luft-Hansa“ von Andreas Fischer von Poturzyn, Leipzig 1925.

sich heute im Rahmen der Europäischen Union in Realität verwandelt. Ende 1925 machte er sich erneut vor aller Augen zu einem engagierten Sprecher der friedlichen Nutzung der Luftfahrt: "Lassen Sie uns das Flugzeug zu

einem Kampfmittel froher Menschlichkeit machen, welches allen Menschen und allen Nationen Segen bringt und allen Menschen und allen Nationen zusteht. Das ist der Weg, der uns zu einem wirklichen, einem dauerhaften Aufstieg führt." Zwei Jahre später, im August 1927, bei der ersten Verabschiedung deutscher Ozeanflieger aus Dessau führte er aus: "Was wir von der Luftfahrt erwarten, das ist nicht bloß das Bauen von Flugzeugen jeglichen Typs, sondern wir müssen große volkswirtschaftliche Aufgaben erfüllen. Wir müssen Flugzeuge benutzen, um die Völker einander näher zu bringen: mein schönstes Ziel ist, dazu beizutragen, in fruchtbarem Kampf zum Segen und zum kulturellen Fortschritt der Menschheit ... Die Luftfahrt soll nicht nur nach innen frei von jeder Politik sein und versöhnend wirken, sondern auch nach außen hin. Statt die Flugzeuge mit Kriegsmitteln auszurüsten, wollen wir sie mit den Waffen des Friedens und der Menschlichkeit ausstatten. Die Junkers-Flugzeuge sollen dann, wenn sie amerikanischen Boden berühren, Sendboten des Friedens sein, und wir hoffen, dass andere Nationen in dieser großen Sendung mit uns einig gehen."⁹

⁸ Poturzyn, Andreas Fischer von, Luft-Hansa – luftpolitische Möglichkeiten, Leipzig 1925, S. 33.

⁹ Eine Chronik des Flug-Gedankens bis zum Luftverkehr im Dienst der Völkerverbindung, Berlin 1930, S. 131.

Hugo Junkers trug sich spätestens ab dieser Zeit mit dem Gedanken, eine Autobiographie zu schreiben, bei der seine Tagebücher, die er seit seiner Studienzeit mit Akribie führte, die Grundlage bilden sollten. Unter dem Titel „Das Leben, ein Kampf“ wollte er alle seine Erfahrungen niederschreiben. Ein Werk sollte entstehen, das Junkers als eine methodologisch praktische Anleitung zum Handeln verstanden wissen wollte.¹⁰ Bereits im Vorfeld dieser Idee fanden freie Schriftsteller im Privatbüro von Prof. Junkers eine zeitweilige Anstellung, wie Hans Dominik und Hans Richter.

So erschien im Verlag Adolf Sponholtz in Hannover 1927 ein technischer Zukunftsroman über das Junkers-Flugzeugprojekt J 1000. Der Autor Hans Richter, selbst seit 1906 auf dem Gebiet des Gleit- und Segelflugzeugbaus tätig, beschreibt in „T 1000 – Der Roman eines Riesenflugzeuges“ die Junkers-Idee eines Nurflügel-Großraum-Flugzeuges, dessen Ziel es war, als modernes Verkehrsmittel die Länder und Kontinente und deren Kulturen im völkerverbindenden Sinne einander näher zu bringen. Eine nahezu perfekte Beschreibung der Junkerswerke in Dessau

liefert der Roman „Der Wettflug der Nationen“ von Hans Dominik. Er erschien im Verlag Koehler & Amelang in Leipzig. Nicht nur dem technisch interessierten Leser wird die spannende Geschichte eines innovativen Flugzeugwerkes erzählt, dessen Leiter, Professor Eggerth, unverkennbar Charakterzüge von Hugo Junkers aufweist. Hans Dominik kannte Hugo Junkers und dessen technisches und wissenschaftliches Werk gut. Bereits in den frühen 1920er Jahren schrieb Dominik mehrere Artikel und auch Gedichte für die Junkers-Public Relations. Mit diesem phantastischen technischen Roman hat er dem völkerverbindenden Gedanken der Luftfahrt im Sinne des liberalen Weltbürgers Hugo Junkers ein literarisches Denkmal gesetzt.

Durch Vermittlung des im Junkers-Hauptbüro angestellten expressionistischen Kieler Malers Friedrich Peter Drömmer, der das Junkers-Reklameatelier leitete, kam im Frühjahr 1928 der ebenfalls aus der Kieler Kunstszene stammende Schriftsteller Richard Blunck nach Dessau. Zwei Schriften „Abstrakte Kunst – Utopische Architektur“ von 1920 und „Der Impuls des Expressionismus“ von 1921 hatten Blunck bekannt ge-

¹⁰ Deutsches Museum München, Sondersammlungen, Junkers-Notizbuch Nr. 156, Eintragung vom 30. Oktober 1927.

macht. Junkers, selbst ein Verehrer expressionistischer Kunst, gewährt dem Literaten einen tiefen Einblick in sein Leben, vertraute ihm auch sehr persönliche Ansichten an und autorisiert ihn somit zu seinem Biographen. Blunck nahm seine Arbeit sehr ernst und legte Hugo Junkers am 9. Dezember 1929 den ersten Teil seiner Schrift unter dem Titel „Hugo Junkers und sein Werk. Die Persönlichkeit“ vor. Gemeinsam mit seinem Privatsekretär Adolf Dethmann, der wie Blunck aus dem holsteinischen Neumünster stammte, überarbeitete Hugo Junkers die vorgelegte Fassung. Es ist die zusammengefasste Darstellung der Lebensphilosophie von Hugo Junkers, wie sie auch in seinen Tagebuchaufzeichnungen zum Ausdruck kommt. Genau genommen stellt diese Schrift sein Lebensbekenntnis dar. Darin heißt es: „Leben heißt für Junkers kämpfen. Junkers sieht, dass das Leben sich beständig in Gegensätzen bewegt und ausdrückt, und dass es aus Gegensätzen heraus seine Formen entfaltet und gestaltet. Wie Licht nicht ohne Schatten, Tag nicht ohne Nacht, Leben nicht ohne Tod, gut nicht ohne böse denkbar ist, so sind alle Erscheinungen des Lebens polarer Natur. Der Sinn des Lebens liegt in den Gegensätzen, und es kommt für

uns nur darauf an, wenn wir unser Leben fruchtbar gestalten wollen, wie wir uns zu diesen Gegensätzen verhalten. Eine Kämpfernatur wie Junkers, für die das Leben gleichbedeutend ist mit Schaffen und Tat, bejaht diese Gegensätze in ihrer ganzen Schwere und Schärfe. Er sieht in der Spannung zwischen ihnen das Kraftfeld, in dem sich alle menschlichen Energien auswirken müssen. Je größer die Spannung, umso größer die schöpferischen Energien. Es kann also nicht den Inhalt unseres Strebens ausmachen, die Gegensätze des Lebens zu verwischen oder gar auszugleichen zu suchen, sondern wir müssen sie verdeutlichen und vertiefen... Aus den Gegensätzen entsteht Leben, Bewegung und Fortschritt...

Doch würde man sehr fehl gehen, wenn man Junkers, der den Sinn des Lebens im Kampf sieht, darum für einen Verehrer des Gedankens der Gewalt, des Herrenmenschtums und unsozialer Machtgier hielte. Das Gegenteil ist der Fall... Junkers lehnt bewusst den Gedanken des Zwangs und der Gewalt ab... Nur der Kampf ist für das Leben von Wert, der höhere Werte schafft als er zerstört... nicht mit Hass, wenn er fruchtbar sein und belebend wirken soll statt verheerend.“¹¹

Eine Aussage über die Art des Le-

¹¹ Deutsches Museum München, Sondersammlungen, Blunck, Richard, Hugo Junkers und sein Werk, maschinenschriftliches Manuskript, Dessau 1930.

benskampfes notierte Junkers am 9. Januar 1919 in seinem Tagebuch, als die Januarkämpfe in Berlin ihren Höhepunkt erreichten: "Der Kampf darf nicht in einem sinnlos wütenden Zerschlagen alles desjenigen, was der Gegner vertritt, ausgehen. Wenn der politische Kampf fruchtbar sein soll, so muss er vornehm geführt werden, ihm Achtung vor dem Gegner zu Grunde liegen. Das Gute, was er geleistet hat, muss anerkannt werden, es muss sorgsam gehütet werden... In diesem Bestreben darf man sich auch nicht irre machen lassen und muss unbedingt ‚sachlich‘ bleiben, auch dann, wenn es der Gegner anscheinend nicht oder nicht in gleichem Maße tut. Darin liegt keine Schwäche, sondern überlegene Stärke. Also meine Ansicht geht, kurz zusammengefasst dahin: den Gegner ‚scharf‘ aber mit Achtung und ‚Liebe‘ [zu bekämpfen] und nicht mit Hass, dann, nur dann ist Erfolg zu hoffen. Scharf – da wo es sich wie hier um große Interessen (Fragen, Aufgaben) handelt, aber nicht mit Hass, mit Liebe muss der Kampf geführt werden, wenn er fruchtbringend wirken soll."¹²

Im Gegensatz zu den meisten Industriellen seiner Zeit begriff Hu-

go Junkers das Ende des „Großen Krieges“ – wie der Erste Weltkrieg bereits 1918 bezeichnet wurde – und die Entstehung der Republik als eine Epoche des Aufbruchs, der Überwindung von Kastengeist, Hierarchie und verknöchertem Beamtentum, von geistiger Engstirnigkeit und Stupidität, von Bürokratie, Mittelmaß und Uniformität, vor allem jedoch als Ende von militarisierter Zwangswirtschaft und staatlichen Zwangseingriffen. In seinem Tagebuch vermerkte er am 10. Januar 1919: „Es ist ein Glück für uns Deutsche, dass wir den Krieg verloren haben ... Die wahre Quelle unserer Niederlage im Felde, des beispiellosen Zusammenbruches unserer Militärmacht, unseres wirtschaftlichen Lebens, unserer Gesamtkultur [liegt]...in der Verknöcherung auf allen Gebieten des privaten und sozialen Lebens, in dem kurzsichtigen Egoismus, in der rücksichtslosen Selbstsucht.“¹³ Ein Satz, der in den Augen militanter und rechtskonservativer Kräfte unweigerlich den Vorwurf zum Hoch- und Landesverrat nach sich zog und 1933 zur Begründung der Enteignung seines Flugzeug- und Motorenwerkes in Dessau beitrug.

Auch in den folgenden Jahren no-

¹² Deutsches Museum München, Sondersammlungen, Junkers-Tagebuch, Eintragung vom 9. Januar 1919.

¹³ Ebenda, Eintragung vom 10. Januar 1919.

tiert Junkers seine Ansichten, so am 1. Dezember 1924: „Es ist ein großer Irrtum, dass man Marx mit seiner Lehre Schuld an der verhängnisvollen Sozialdemokratie gibt: Die Unzufriedenheit sucht irgendein System, um sich daran zu klammern. Wäre Marx nicht gewesen, so hätte man sich an etwas anderes geklammert... Ein Feind ist erst dann wirklich besiegt, wenn er zum Freund geworden ist, das gilt auf allen Gebieten des menschlichen Lebens... Und so ist es auch auf sozialem Gebiet: ein wirklicher Erfolg kann niemals durch Gewalt, sondern nur durch menschliche Mittel errungen werden.“¹⁴ Kämpfen und Leben sah Hugo Junkers auch als eine Glaubensfrage. So notierte er am 3. März 1925 in seinem Tagebuch: „Das Christentum konnte nur entstehen, geboren werden auf einem Boden, zu einer Zeit, die stark unchristlich eingestellt war, d. h. wo der Egoismus in der schmerzlichsten Weise und Umfang gedieh. Auch ist es undenkbar, dass es eine solche Verbreitung in der Welt gefunden hätte, wenn nicht die Welt reif gewesen wäre für das Christentum.“¹⁵ Am 4. November 1925 schrieb Hugo Junkers ein Memorandum an Hindenburg, indem er erneut die Frage nach

Krieg oder Frieden aufwirft: „Es dreht sich um nichts weniger als um die Eroberung der Welt, (um die Verwirklichung dessen, was mit Waffengewalt vergeblich erstrebt wurde). Die wirtschaftlichen Waffen sind stärker als die Kriegswaffen und die stärkste Waffe von allen sind die Liebe und die Menschlichkeit. Es gilt, mit diesen Waffen die Welt zu erobern.“¹⁶ Diese Aussagen von Hugo Junkers charakterisieren sein Verhältnis zu Krieg und Frieden, seine ablehnende Haltung zur Gewalt und seine soziale Einstellung zur werbeschaffenden Arbeiterschaft und anderen Volksschichten. Sie sollten bei der Neueinschätzung seines Lebenswerks zu Beginn der 1980er Jahre in der DDR eine wichtige Rolle spielen.

Doch zurück zum Jahr 1930. Weshalb das Mitte 1930 vorliegende zweiteilige Manuskript von Richard Blunck über das Lebenswerk von Prof. Junkers nicht zur Drucklegung kam, ist aus den im Deutschen Museum München vorliegenden Quellen nicht ersichtlich. Auch die mir bekannten Familienmitglieder wussten darüber - mit Ausnahme von Klaus Junkers - nicht Bescheid. Es ist zu vermuten, dass mit der zwangs-

¹⁴ Ebenda, Eintragung vom 1. Dezember 1924.

¹⁵ Ebenda, Eintragung vom 3. März 1925.

¹⁶ Ebenda, Eintragung vom 4. November 1925.

weisen Entfernung von Hugo Junkers aus seinem Dessauer Flugzeug- und Motorenwerk von Mai bis November 1933 und durch Junkers Tod am 3. Februar 1935, seinem 76. Geburtstag, die unmittelbare Verbindung zu Richard Blunck abbriss. Die einstigen engen und leitenden Mitarbeiter waren aus dem Junkersunternehmen ausgeschaltet bzw. passten sich den neuen Machtverhältnissen an.

Die spannungsgeladene politische und wirtschaftliche Situation in Deutschland am Ende der Weltwirtschaftskrise begünstigte die so genannte Machtergreifung der Nationalsozialisten. Dazu schrieb Hugo Junkers am 1. Dezember 1931 in sein Tagebuch: „Radikalismus nach rechts und links. Wir sind ganz dem Kapitalismus verfallen. Derselbe hat in jämmerlicher Weise Schiffbruch erlitten, geschäftlich, wirtschaftlich und menschlich (gemeint ist der Erste Weltkrieg, Helmut Erfurth). Es ist noch kein Schimmer einer Besserung zu sehen. Wir treiben in rasendem Tempo noch viel schlimmeren Zuständen zu. Die Not und das Elend wachsen von Tag zu Tag, wir gehen Katastrophen schlimmster Art entgegen.“¹⁷ Hugo Junkers, durch die Nationalsozialisten im Oktober 1933 aus Dessau verbannt und großer Teile

seines Lebenswerkes beraubt, erkannte die Zeichen der Zeit und stellte sich dem juristischen Kampf gegen das System, dem er aber durch Krankheit und Tod am 3. Februar 1935 unterlag. Spätestens ab diesem Zeitpunkt begann auf nationalsozialistischer Seite eine verlogene Verklärung und der schamlose Missbrauch seines Namens, was dazu führte, dass sich nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges in beiden deutschen Staaten über Jahre hinweg ein irreales Bild über die Person Hugo Junkers verfestigte.

Bereits 1933 wurde behauptet, Hugo Junkers habe sich von der Leitung der Werke zurückgezogen, um sich ausschließlich wissenschaftlichen Forschungen zuzuwenden. Genau zum Zeitpunkt des gewaltsamen Ausscheidens von Hugo Junkers im Oktober 1933 erschien die zweite Auflage von Pollogs Biographie, nun unter dem neuen Titel: „Junkers – ein Held deutscher Arbeit“. Im Dezember desselben Jahres, der einstige Flickmanager Heinrich Koppenberg war soeben durch das Reichsluftfahrtministerium zum neuen Aufsichtsratsvorsitzenden der Junkerswerke eingesetzt worden, präsentierte der ehemalige Junkers-Reklamechef Fischer von Poturzyn, der am 19. Oktober 1933

17 Ebenda, Eintragung vom 1. Dezember 1931

„wegen Erschütterung des Vertrauensverhältnisses zu Prof. Junkers“ gekündigt hatte und sich im Dritten Reich zu einer der schillerndsten Persönlichkeiten in der Werbebranche entwickelte, sein Werk „Junkers und die Weltluftfahrt“.¹⁸ Diese an der NS-Ideologie orientierte Schrift präsentierte eine Klitterung des Lebenswerkes von Junkers, wurde als „ein Beitrag zur Entstehungsgeschichte deutscher Luftgeltung“ präsentiert. Das ideologische Anliegen dieser Veröffentlichung ging voll und ganz auf. Innerhalb weniger Wochen war das Buch vergriffen, da es vorrangig als Präsentation für die „Werkschar der Junkerswerke“ gedacht war.

Dagegen fühlte sich die Familie Junkers verpflichtet, nach dem Ableben von Hugo Junkers eine wissenschaftliche Biographie zu fördern. Emma Lingner, die langjährige Privatsekretärin von Hugo Junkers aus Dessau-Ziebigk, bereitete seine Tagebücher und Notizen auf, die Junkers in einer heute nahezu unbekanntem Kurzschrift führte, transkribierte sie und machte sie somit der Forschung überhaupt erst zugänglich. Auf Anregung des bereits erwähnten Direktors des VDI, Prof. Carl Matzschoss, und in Abstimmung mit der Familie Junkers ordnete und



Umschlag der Veröffentlichung „Junkers und die Weltluftfahrt“ von Andreas Fischer von Poturzyn, München 1933.

bearbeitete Margarete Conzelmann in München den persönlichen Nachlass von Prof. Hugo Junkers. Vom Ende der 1930er Jahre bis in die fünfziger Jahre arbeitete sie sein wissenschaftliches Lebenswerk auf. Außerdem befragte sie noch lebende Junkers-Zeitzeugen, wie Mitarbeiter, Partner, Konkurrenten und Widersacher. So entstand eine nicht nur für den Historiker interessante, sondern für das Zeitgeschehen wichtige und unersetzliche Quellensammlung, die trotz aller Zeitgebundenheit der Aussagen ein umfassendes und repräsentatives

Spektrum der Ansichten, Meinungen und Wertungen enthält.¹⁹

Indessen veröffentlichte Dr. Sven Hedin, der bekannte Asienforscher und Schriftsteller aus Schweden, der mit Junkers korrespondierte und ihn auch in Dessau besuchte, im Jahre 1938 in seinem Buch „Fünfzig Jahre Deutschland“ ein Junkers-Porträt, das trotz seiner Deutschland-Verehrung sicher nicht der NS-Ideologie entsprach: „Der Endzweck von Junkers' unermüdlichem Streben war nicht, in erster Linie ein vollkommenes Flugzeug und einen zuverlässigen Motor herzustellen. Sein Ziel lag höher. Das vollkommene Flugzeug war für ihn nur Mittel, die Völker der Erde einander näherzubringen. ... Für ihn gab es keinen Unterschied zwischen Völkern und Nationen. Alle waren Menschen, die unter verschiedenen Bedingungen auf derselben Erde lebten und arbeiteten. ... Während der technische Professor und der geniale Ingenieur die Kraft ihrer Gehirne und Gedanken bis zum äußersten anspannten, um die kleinsten Einzelheiten im Motor oder in der Konstruktion des Ganzmetallflugzeuges und seinen Tragflächen zu verbessern, spähte

seine Seele nach dem Traumland der Zukunft, das er in der Ferne ahnte. Er war Philosoph, Menschenfreund, Träumer, Held und Prophet und dazu ein tiefer und wahrer Christ. In Wirklichkeit arbeitete er nicht an der Vollendung seiner Maschinen, sondern für die Menschheit und für Gott.“²⁰



Umschlag der Veröffentlichung „Die Luftschmiede von Dessau“ von Gerhard Schultze-Pfäelzer, Leipzig und Berlin 1938.

Richard Blunck verlegte 1940 in Berlin sein Buch „Hugo Junkers – Der Mensch und das Werk“.²¹ Mit dieser Biographie, die sich teilwei-

¹⁹ Siehe Erfurth, Helmut, Die Bedeutung und der Erkenntniswert der Junkers-Tagebücher für die Geschichtswissenschaft, unveröffentlichtes Manuskript, Dessau 1993.

²⁰ Hedin, Sven, Hugo Junkers, in: Fünfzig Jahre Deutschland, Leipzig 1938, S. 228 f.

²¹ Blunck, Richard, Hugo Junkers – der Mensch und das Werk, Berlin 1940.

se an seine ursprüngliche Junkers-Arbeit aus dem Jahr 1930 anlehnte, wurde das Lebenswerk von Prof. Junkers nun ganz im Sinne des Nationalsozialismus vereinnahmt. Mit einer Gesamtstückzahl von 55.000 Exemplaren in acht Auflagen bis 1944 war Bluncks Junkers-Biographie ein Erfolg beschieden. Doch sollte gerade diese Schrift nach 1945 bei der Neubewertung deutscher Luftfahrtgeschichte eine Rolle spielen. Bar jeder Realität wurde der 1935 verstorbene Hugo Junkers mit dem Staatskonzern der Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG Dessau (JFM) gleichgestellt und damit neben jene Industriellen gesetzt, die an Rüstung, Krieg, Okkupation und Unterdrückung der europäischen Länder bis 1945 mitgewirkt hatten.

Die amerikanischen und sowjetischen Besatzungsmächte eigneten sich gleichermaßen Forschungsergebnisse, wissenschaftlich-technisches Know-how und das Fachpersonal an. Jegliche Kritik an den Demontagemassnahmen der Alliierten wurde bereits im Vorfeld mit dem Hinweis auf die Zerschlagung eines Kriegsverbrecherkonzerns im Keime erstickt. Wie ein Makel heftete sich der Vorwurf an die einstigen Junkers-Mitarbeiter, dass sie einem Monopolkapitalisten gedient und somit durch ihre Arbeit und ihr Wissen dem Kriegsverbrechen Vorschub geleis-

tet hätten. Verabsolutierungen, die vorrangig in der DDR bis in die 1970er Jahre, teilweise aber auch in der alten Bundesrepublik zu hören waren.

Nach der sowjetischen Demontage des Junkerswerks in Dessau Ende 1946 - das unter amerikanischer Verwaltung stehende JFM-Zweigwerk in Kassel wurde erst am 28. Februar 1950 durch das Land Hessen als Treuhänderin für 4.096.543 DM verkauft - erfolgte die Enteignung und Überführung der noch bis dahin in Dessau existierenden Junkers-Firmen Kalorifer, Kalorimeter und Stahlbau sowie das Unternehmen Junkers & Co in volkseigene Betriebe (VEB). Die Hugo Junkers Werke GmbH in München-Allach blieben in Familienbesitz. Seit 1954 existierte in der Bundesrepublik eine „Vereinigung ehemaliger Angehöriger der Junkers-Flugzeug- und Motorenwerke“, deren Ziel es war, als sozialer Interessenverband zu fungieren, das Erbe von Prof. Hugo Junkers zu wahren und wirtschaftliche Aktivitäten im Flugzeug- und Motorenbau zu fördern. Letzteres scheiterte bis 1955 am restriktiven Alliiertenrecht und den Beschlüssen des Potsdamer Abkommens. Die nicht untätige Junkers-Gesellschaft resümierte 1964: „In der Bundesrepublik scheint man den großen Pionier des Metall-Flugzeugbaus und der Weltluftfahrt

fast vergessen zu haben. Keine große Forschungsanstalt trägt seinen Namen, keine technische Hochschule hat ihm ein bleibendes Monument gesetzt."²² Der 100. Geburtstag von Hugo Junkers am 3. Februar 1959 verging in beiden deutschen Staaten, ohne dass eine offizielle Würdigung seiner Verdienste in Wissenschaft und Technik stattfand.

Gerade im Vorfeld des Junkers-Jubiläums bemühte sich Dr. Margarete Conzelmann gemeinsam mit dem Verein Deutscher Ingenieure um eine Würdigung des Luftfahrtpioniers. Doch Frau Conzelmanns Engagement in der Bundesrepublik stand bis in die

1970er Jahre unter keinem guten Stern. Bis auf einen redigierten Neudruck der Blunck-Biographie 1951 im ECON-Verlag und eine bemerkenswerte mehrteilige Dokumentation über den Pionier der deutschen Luftfahrt unter dem Titel „Die Junkers-Tragödie“, der mit Unterstützung der Junkers-Familie durch den bekannten Journalisten Curt Riess 1954/55 für die Münchner Illustrierte entstand, sowie einen Beitrag von Prof. Dr. Hans Schimank, der 1957 im letzten Nachtragsband der Reihe: „Die großen Deutschen“ erschien, war der Weltbürger Hugo Junkers in der offiziellen Geschichtsschreibung der Bundesrepublik nicht



Überschrift einer Junkers-Artikelserie im Münchener Kurier 1954/55.

präsent.²³ Es blieb den Mitgliedern der Hugo Junkers-Gesellschaft vorbehalten, durch persönliche Veröffentlichungen Biographisches zum Lebenswerk von Prof. Junkers beizutragen.²⁴

In Ost-Berlin schrieb Hans Radandt 1960 im Auftrag der Akademie der Wissenschaften der DDR eine Studie zum Thema „Hugo Junkers – ein Monopolkapitalist und korrespondierendes Mitglied der preußischen Akademie der Wissenschaften.“²⁵ Mit dem auch als Broschur gedruckten Beitrag, der trotz Papierkontingentierung großzügig im Raum Dessau und Dresden angeboten wurde, unternahm die DDR-Geschichtsschreibung den Versuch, den Wissenschaftler, Techniker, Demokraten und Weltbürger ausschließlich in seiner Rolle als Industrieller und Unternehmer darzustellen. Begriffe wie der des „Monopolkapitalisten als Ausbeuter der Arbeiterklasse und Kriegs-

treiber“ hatten Priorität und bestimmten den ideologisch angestrebten Grundtenor. Als so genannter roter Leitfaden gedacht, wurde die Radandt-Schrift innerhalb der DDR-Geschichtsschreibung zur Richtschnur für die Bewertung. Damit sollte das Wiederaufstehen eines unerwünschten „Junkers-Geistes“, insbesondere im neu aufgebauten DDR-Flugzeugbau, verhindert werden. Für seine Arbeit erhielt Radandt viel Lob, obwohl er während seiner Vorträge in den Dessauer Junkers-Nachfolgebetrieben, dem VEB Gasgerätewerk und VEB Junkalor, von den einstigen Junkers-Mitarbeitern ausgelacht und ausgepöffelt wurde. So etwas stand damals nicht in der Dessauer Lokalpresse. Doch über die Mundpropaganda als ältester Form der sprachlichen Informationsweitergabe blieb es jahrelang gegenwärtig. Auch die als „Geheime Verschlusssache“ eingestufte und nie veröf-

23 Schimank, Hans, Hugo Junkers 1859-1935, in: Die großen Deutschen, Ergänzungsband V, Berlin 1957, S. 422 ff.

24 Hugo Junkers-Gesellschaft e. V., Hugo Junkers – Pionier der industriellen Forschung, Festschrift zur Enthüllung der Junkers-Büste im Ehrensaal des Deutschen Museums München am 6. Mai 1968, Köln 1968; Zindel, Ernst, Die Geschichte und Entwicklung des Junkers-Flugzeugbaus von 1910 bis 1945 und bis zum endgültigen Ende 1970, in: Deutsche Luft- und Raumfahrt Mitteilungen 79-01, Köln 1979; Wagner, Wolfgang, Hugo Junkers, in: Kurzbiographien aus der Luft- und Raumfahrt, DGLR-Mitteilungen, Nr. 3/ 79, Köln 1979; Bölkow, Ludwig, Zum 50. Todestag von Prof. Hugo Junkers, München 1985.

25 Radandt, Hans, Hugo Junkers – ein Monopolkapitalist und korrespondierendes Mitglied der preußischen Akademie der Wissenschaften, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte, Teil I, Berlin 1960, S. 53 ff.

fentlichte Arbeit von Gerhard Wissmann, Dresden 1974, über die Geschichte des Junkers-Werks im russischen Fili bei Moskau, folgt der Darstellung von Junkers als „staatsmonopolistischer Kapitalist“, der „das sowjetische Volk hintergangen“ hätte.²⁶

Zur Renaissance des Junkers-Bildes in der DDR-Geschichtsschreibung verhalf jenes wissenschaftliche Kolloquium zum 125. Geburtstag von Hugo Junkers, das am 3. Februar 1983 im Dessauer Bauhaus stattfand. Bereits im Vorfeld der Veranstaltung im Herbst 1981 wurde durch den damaligen 1. Stellvertreter des Oberbürgermeisters der Stadt Dessau, Christoph Döring, eine Junkers-Arbeitsgruppe berufen. Die Arbeitsgruppe setzte sich ausgesprochen interdisziplinär zusammen. Archivare, Gesellschafts- und Staatswissenschaftler, Ingenieure, Historiker, Motorenbauer, Naturwissenschaftler, Patentingenieure und auch einstige Junkers-Mitarbeiter sammelten sich mit dem Ziel, das Lebenswerk von Hugo Junkers zu erforschen.

Spätestens ab diesem Zeitpunkt wurde die Radandt'sche Junkers-Interpretation in Frage gestellt und zu den Akten gelegt. Dessen

waren sich die an einer objektiv-sachlichen und historisch-annähernden Geschichtsaufarbeitung Interessierten bereits im Vorfeld bewusst. Natürlich gibt es überall und zu jeder Zeit ewig Gestrige, so auch in der damaligen Arbeitsgruppe. Ernsthaft bemüht und auf der Suche nach einem gemeinsamen Nenner gelang es jedoch, die unterschiedlichen Interessengebiete bzw. Standpunkte zusammenzuführen.

Natürlich gab es zahlreiche Aspekte, die genug Zündstoff für die Diskussion boten. Unterschiedliche fachliche Ansichten und Meinungen prallten aufeinander, heiße und zeitintensive Gesprächsrunden schlossen sich an. Einzelne Teilnehmer verließen aufgebracht oder wütend das gemeinsame Podium, um sich zurückzuziehen und nach einer gewissen Bedenkzeit wieder der Arbeitsgruppe anzuschließen. Interessanterweise waren es vorrangig die ehemaligen Junkers-Mitarbeiter wie die Ingenieure Dr. Peter Scheffler, Werner Simolke, Oskar Stolle und Dietrich Petzold, die mit diplomatischem Gespür und mit ihrem profunden Wissen gerade auch bei ideologischen Fragen die Wogen der Diskussion zu glätten versuchten. Menschenkenntnis war gefragt. In den wesentlichen Punk-

²⁶ Wissmann, Gerhard, Zur Geschichte der Junkers-Flugzeugwerkes in Fili bei Moskau in den Jahren 1922 bis 1925, ungedruckte Dissertation, Dresden 1974.

ten gelang eine Annäherung der unterschiedlichen Standpunkte, denn das gemeinsame Ziel stand - eine kritische Würdigung der Person von Hugo Junkers.

Das 1. Junkers-Kolloquium war mit einer repräsentativen Junkers-Ausstellung im Dessauer Bauhaus verbunden, die im Herbst 1983 auch im Verkehrsmuseum in Dresden gezeigt werden konnte und bei den Besuchern eine große Resonanz fand.²⁷ Das 1. Junkers-Kolloquium kann aus der historischen Distanz wohl zu Recht als das wichtigste angesehen werden, da es richtungsweisende, neue Akzente in der Junkersforschung setzte.²⁸ Aufgrund der interdisziplinären Zusammenarbeit bei der Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung kamen viele Experten zu Wort, aber auch interessierte BürgerInnen konnten Fragen stellen bzw. ihre Meinung äußern. Die geschichtlich interessierten Dessauer profitierten von der Veranstaltung. So wurde die Tätigkeit der berufenen Junkers-Arbeitsgruppe beim Rat der Stadt bis zum 2. Junkers-Kolloquium 1985 verlängert. Doch weitaus wichtiger war, dass sich ein Junkers-The-

menkreis in der Gesellschaft für Heimatgeschichte bildete, die ich damals für den Stadtkreis ehrenamtlich leitete. Zwar konnte man in der DDR Vereine gründen, doch die Mühen der Ebene mit ihren Hürden an Reglementierungen, Verfügungen und Vorschriften ließen einen auch verzweifeln. Hier sei Prof. Dr. Olaf Groehler gedankt, der seinerzeit als stellvertretender Direktor am Institut für deutsche Geschichte an der Akademie der Wissenschaften der DDR viel Unterstützung gewährte. Dass sich Interessierte zur Junkersgeschichte, aber vor allem auch ehemalige Junkers-Mitarbeiter organisieren konnten, war für die damaligen Verhältnisse ein Novum, auf das wir Gründer mit Stolz zurückblicken. Auf dem 2. Junkers-Kolloquium 1985, das aus Anlass des 50. Todestages von Hugo Junkers stattfand, ging es um das Verhältnis von Hugo Junkers zu Krieg und Frieden, zu Gewalt- und Nichtgewaltanwendung. Zu beiden Veranstaltungen erschienen Protokollbände und eine kleine Junkers-Biographie.²⁹ Unter dem Thema „100 Jahre Junkers in Dessau“ galt es während

²⁷ Junkers-Nachrichten Nr. 1/2, 25. Jahrgang, Bremen 1984, S. 4 f.

²⁸ Ebenda, S. 3.

²⁹ Wissenschaftliche Beiträge zum Junkers-Kolloquium am 3. Februar 1984 im Bauhaus Dessau, Heft 1, Dessau 1985; Hugo Junkers – Leben und Werk, Beiträge zur Stadtgeschichte, Nr. 1, Dessau 1985; Wissenschaftliche Beiträge zum Junkers-Kolloquium am 1. Februar 1985 im Bauhaus Dessau, Heft 2, Dessau 1986.

des 3. Junkers-Kolloquiums am 28. Oktober 1988 im Bauhaus Dessau, seine liberale Demokratieauffassung und Lebenseinstellung auf den Gebieten der Ethik, des Humanismus und der Toleranz darzustellen. Spätestens zu diesem Kolloquium stieß man an die Grenzen der DDR-Geschichtspolitik, da Akzente erkennbar waren, die sich nicht so einfach in die bis dahin übliche geschichtsideologische Lesart einordnen ließen. Die liberale und tolerante, jedoch auch kämpferische Demokratieauffassung eines Hugo Junkers, dessen Kritik sich gegen staatliche Bevormundung, Reglementierung und Bürokratisierung richtete, schien seinerzeit einige politisch Verantwortliche als eine ideologisch geschickt getarnte Kritik gegen das Staatswesen der DDR zu empfinden. Man vermutete wahrscheinlich, die Zivilcourage eines Prof. Junkers könnte den mündigen Bürger zum Nachdenken über die Praktiken des real existierenden Sozialismus im eigenen Land anregen. Daher kam auch bis zur politischen Wende in der DDR kein Protokollband zustande. Trotz dieser Behinderung erschienen bis Ende der 1980er Jahre in der DDR

drei wesentliche Veröffentlichungen über Hugo Junkers.³⁰

Aus Anlass des 100. Jahrestages der ersten Gründung einer Junkers-Firma in Dessau fand am 23. Oktober 1992 im Bauhaus Dessau das 4. Junkers-Kolloquium statt. Es herrschte eine optimistische Aufbruchstimmung, schließlich war es die erste gesamtdeutsche Junkers-Veranstaltung, zu der viele prominente Gäste kamen. „Von Dessau ging eine Renaissance des Junkers-Bildes aus“, schätzte Prof. Dr. Olaf Groehler in seinem Hauptreferat die Junkers-Rezeption ein. Ein Satz den Bernd Junkers, Enkel des namhaften Wissenschaftlers, in seiner Grußadresse bestätigte: „Die Beschäftigung mit dem Leben und Wirken von Hugo Junkers hat in Dessau eine gute Tradition.“³¹ Diese Veranstaltung war erneut mit einer Ausstellung verbunden, auf der sich der am 13. August 1992 in Dessau gegründete Förderverein „Technikmuseum Hugo Junkers“ vorstellte.

Seit dieser Zeit gibt es in Dessau zahlreiche Aktivitäten verschiedener neu gegründeter Vereine, die sich der Luftfahrt, ihrer Geschich-

³⁰ Schmitt, Günter, *Junkers und seine Flugzeuge*, Berlin 1986; Groehler, Olaf, *Hugo Junkers – Luftfahrtpionier, Industrieller und bürgerlicher Liberaler*, in: Groehler, Olaf (Hrsg.), *Alternativen – Schicksale deutscher Bürger*, Berlin 1987; Groehler, Olaf/ Erfurth, Helmut, *Hugo Junkers – ein politisches Essay*, Berlin 1989.

³¹ *Wissenschaftliche Beiträge zum 4. Junkers-Kolloquium am 23. Oktober 1992 im Bauhaus Dessau*, Dessau 1994.

te und der Persönlichkeit von Hugo Junkers widmen. Aus dem anfänglich gemeinsamen Miteinander ist teilweise auch ein Nebeneinander geworden - leider, muss man sagen, aber das bringt die Demokratie halt mit sich. Wichtig ist jedoch, das gemeinsame Ziel nicht aus den Augen zu verlieren, die deutsche Luftfahrttradition und ihre Geschichte, deren wesentliche Wurzeln im mitteldeutschen Raum liegen, wach zu halten, zu wahren und zu pflegen. Wenn man die Frage stellt, warum man sich auch künftig einem der größten Wissenschaftler des 20. Jahrhunderts und Pioniers der

Luftfahrt zuwenden sollte, dann nicht der Verklärung der Vergangenheit und Historizität wegen, sondern wegen der Erkenntnis, dass die von Hugo Junkers praktizierte Lebensphilosophie und die innovative Methodik einer praxisbezogenen Wissenschaftsentwicklung ein Schlüssel zur Realisierung heutiger Aufgaben sein können.³²

³² Vgl. Groehler, Olaf, Aufbau- oder Zerstörungsinnovation. Die Luftfahrtforschung Hugo Junkers im politischen und militärischen Spannungsfeld der zwanziger und dreißiger Jahre unseres Jahrhunderts, in: Wissenschaft und Krieg – Krieg in der Wissenschaft, Marburg 1990; Schmitt, Günter, Hugo Junkers – Ein Leben für die Technik, Planegg 1991; Wagner, Wolfgang, Hugo Junkers – Pionier der Luftfahrt, Bonn 1996; Erfurth, Helmut, Das große Junkers Flugzeugbuch – Hugo Junkers und seine Konstruktionen, München 2006.



Otto Lilienthal: Abenteurer – Nationalheld – Markenzeichen. Über die wechselnde Wahrnehmung einer Pionierleistung

Vielleicht der erste „Liebling der Medien“ sei er gewesen, so meint der britische Luftfahrthistoriker Charles Harvard Gibbs-Smith über Otto Lilienthal, den preußischen (oder auch pommerschen) Ikarus. Tatsächlich wurden die Flüge Lilienthals ab 1893, im dritten Jahr seiner „Fliegerlaufbahn“ fast ohne Zeitverzug publiziert und populär wie wohl keine andere wissenschaftliche Pionierleistung. Zeitgenössische Veröffentlichungen aus vielen Ländern sind uns bekannt, darunter aus Frankreich, Russland und den USA. Wissenschaftliche und populäre Zeitschriften schreiben über Lilienthal, drucken seine Artikel, teilweise bebildert, zum Teil mit Originalfotos als separat eingebundene Tafeln. Karikaturisten spekulieren über den künftigen Berufsverkehr – mit Lilien-

thalflügeln.

Verschiedene Gründe sind es, die zu dieser ungewöhnlichen öffentlichen Aufmerksamkeit für eine wissenschaftliche Leistung führten. Einerseits fielen Lilienthals Flüge in eine Zeit, in der sich die aktuellen Druckerzeugnisse zu Zeitungen und Zeitschriften im heutigen Sinne entwickelten. Bereits seit 1853 gab es die „Gartenlaube – Illustriertes Familienblatt“ in einer Auflage von mehreren Einhunderttausend. Sie verstand sich aber als politisch-pädagogische Familienlektüre, und war weniger der aktuellen Berichterstattung verpflichtet. „Der Stein der Weisen“, „Vom Fels zum Meer“, „All-Deutschland“ und „Über Land und Meer“ waren andere Titel. Die Funktion zeitnaher und anschaulicher Berichterstattung

erfüllte die „Berliner Illustrierte Zeitung“. Sie war 1892 gegründet

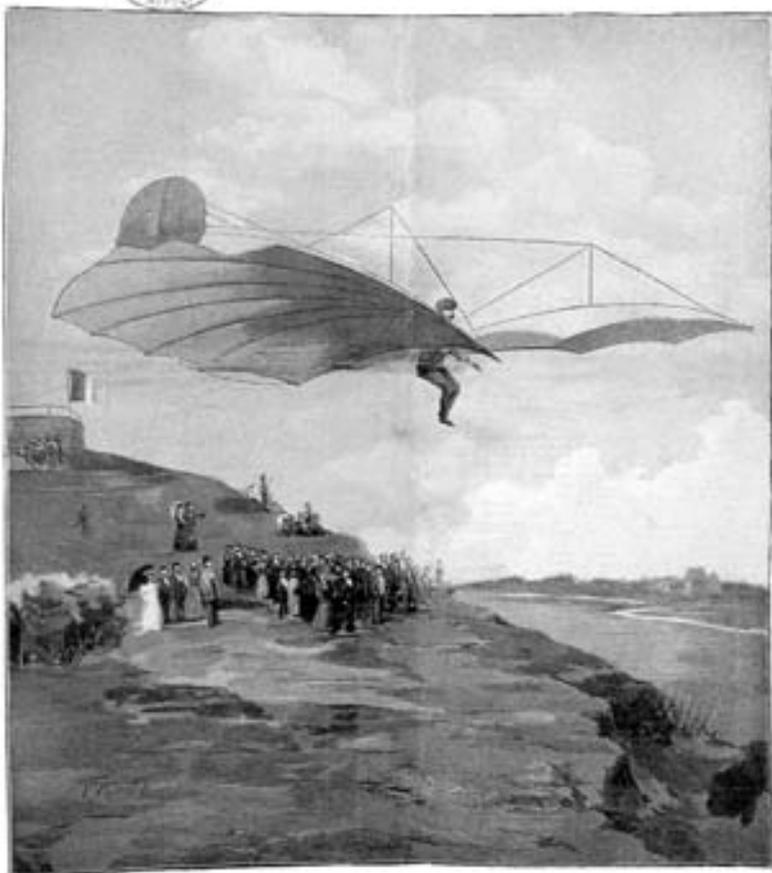
worden und wurde als Wochenzeitschrift zum ersten echten deut-

LA TRIBUNA SUPPLEMENTO

illustrato della Domenica

ABBONAMENTI
Nel Regno Lire 5. 00
All'Estero Lire 7. 00
Il numero cent. 10

Anno 21. Lunedì 14 Ottobre 1894 Pag. 12



LA NAVIGAZIONE AEREA - L'UOMO CHE VOLA

Titelblatt von "La Tribuna" vom 14. Oktober 1894. Foto: Archiv Lilienthal Museum Anklam.

schen Massenblatt. Diese Vorgänger heutiger Magazine, unterschieden sich in ihrer Aufmachung und in ihren Themen von den Nachrichten- und Anzeigenblättern früherer Zeit. Für einen möglichst großen Leserkreis gedacht war man auf der Suche nach Themen die sowohl für breite Bevölkerungsschichten verständlich, als auch von Neuigkeits-, Sensations- oder Bildungswert und damit breitem Interesse waren.

Ab 1889 erschien der „Prometheus – Illustrierte Wochenschrift über die Fortschritte der angewandten Naturwissenschaften“ in großer Auflage, „durchdrungen von dem Gedanken, dass alle Gebildeten ein Interesse daran haben, regelmässig Kenntniss zu nehmen von den Fortschritten der Naturwissenschaften und ihrer Anwendungen“, wie es im Vorwort heißt. Neben der „Zeitschrift für Luftschiffahrt und Physik der Atmosphäre“, dem ab 1881 erscheinenden ersten speziellen Periodikum für Luftschiffahrt, das als reine Vereins- und damit Fachzeitschrift heute außerordentlich rar ist, publizierte Lilienthal regelmäßig im weit verbreiteten Prometheus. Von großem Einfluss auf den Siegeszug der neuen Druckerzeugnisse war zweifellos

die Abbildung, der sich der neue Zeitschriftenmarkt bediente. Die um 1880 entwickelte Autotypie machte auch das Drucken von Fotografien möglich, die in den Wochenzeitschriften schon im Text eingebunden erschienen, noch bevor sich im 20. Jahrhundert der Bildjournalismus die Tageszeitung erschloss. Die „Illustrierte“ ist uns als Begriff für ein Genre bis heute erhalten geblieben.

Die Vorlage für die meisten verwendeten Abbildungen Lilienthals waren Fotografien von seinen Flügeln. Tatsächlich war die Fotografie für Lilienthal und für seine internationale Popularität und zweifelsfreie Anerkennung von größter Bedeutung. War es mit der Entwicklung der Fotografie seit Mitte des 19. Jahrhunderts für den gut situierten Bürger üblich geworden, sich mehrmals im Leben fotografieren zu lassen, entstand in den 1880er Jahren eine neue für Lilienthal so bedeutende fotografische Technik: Mit der Dokumentation des Kaisermanövers 1882 und mit Serien sich bewegender Tiere, darunter fliegender Störche, hatte der aus Posen stammende Berliner Fotograf Ottomar Anschütz 1884 die so genannte Augenblicks- oder Momentfotografie populär gemacht und war damit zu einem

1 Bernd Lukasch: Lilienthal und die Fotografie, <http://www.lilienthal-museum.de/olma/foto.htm>.

der Fotografiepioniere geworden.¹ Wesentliche Erfindung auf diesem Weg war sein Schlitzverschluss, der kurze Belichtungszeiten ermöglichte. Es war der Schritt vom Portraitfoto, dem gemalten Portrait nachempfunden, zur Fotografie als Beweismittel, als eingefrorenem unverfälschten Augenblick, im Gegensatz zum inszenierten Studiofoto. Der Schmuckkarton, auf dem Anschütz seine Fotografien montierte, trägt folgerichtig den Aufdruck „nach dem Leben aufgenommen von Ottomar Anschütz“. In Lilienthals fotografischem Nachlass befanden sich

mehrere der berühmten Storchbilder von Anschütz. Vermutlich waren sie es, die Lilienthal mit ihm in Kontakt brachten. Das Studium des Vogelflugs war Lilienthals wichtigste Quelle auf dem Weg zu den eigenen Flügen. 1893 und 94 fotografierte Anschütz Lilienthals Flüge. Lilienthal erkannte und nutzte den dokumentarischen Wert der neuen Technik offensichtlich ganz zielgerichtet. Bereits wenige Tage nach seinen ersten erfolgreichen Flügen, die 1891 in der Nähe von Potsdam stattfanden, ließ er sich von Professor Karl Kassner vom



„Flugbetrieb“, Schnappschuss oder frühe Inszenierung? Foto von Ottomar Anschütz, 1893, Maihöhe Steglitz, 83x120 mm Albuminfotografie. Quelle: Archiv Lilienthal Museum Anklam.

kaiserlichen Meteorologischen Institut begleiten. Dieser war wie Lilienthal Mitglied im Berliner Verein für Luftschiffahrt und hatte dort über Wolkenfotografie vorgezogen. Kassner wurde damit im Herbst 1891 zum ersten Fotografen, der einen frei in der Luft schwebenden Menschen fotografierte. Lilienthal beabsichtigte offensichtlich, die Fotografien zur Illustration seines nächsten Vortrags im Verein zu verwenden. Im Protokoll der Sitzung vom 16. November 1891 heißt es dann auch: „Einige Moment-Photografien, welche den Experimentator mit seinem Apparat in der Luft schwebend darstellen, veranschaulichen die Versuche“.

Heute sind uns 137 Fotos bekannt, die während der Flugversuche Lilienthals in den Jahren 1891 bis 1896 aufgenommen wurden.² Die detaillierte Bestimmung der Bilder zeigt, dass Lilienthal die fotografische Technik sehr zielgerichtet zur Dokumentation seiner Flugtechnik einsetzte. Die Bilder sind jährlich an nur wenigen Tagen aufgenommen. Sie wurden nach deren Errichtung ausschließlich auf seinen Berliner Fluggeländen aufgenommen, wo er zum Fototermin bei entsprechendem Wetter mehrere Apparate in verschiedenen Flugphasen dokumentieren lassen konnte, obwohl ihm dort, bedingt

durch die geringe Abflughöhe, nur relativ kurze Flüge möglich waren. Dessen ungeachtet ist offensichtlich, dass Lilienthal die fotografische Inszenierung seiner Flüge genoss. Mit Fliegerkostüm, Publikation und Komparsen schuf er alles andere als kamerascheu - die Voraussetzung für jene Fotodokumente, die bis heute sensationell sind, als Dokumente der Fotografie- wie der Fluggeschichte.

Neben den technischen Voraussetzungen für die Popularisierung der Flüge war aber vermutlich ein zweiter Aspekt viel bedeutender für deren Popularität: Der Menschenflug als anspruchsvolle physikalisch-technische Innovation unterscheidet sich von allen vergleichbaren Erfindungen dadurch, dass er als Idee zu allen Zeiten populär und aktuell war, als Legende, als Märchen, als Phantasie oder Menschheitstraum. Wohl keine andere Technik besitzt, wie der Menschenflug, eine Kulturgeschichte, von der Engel, Hexen, Himmelswagen ebenso künden wie die Geschichten von Ikarus, Wieland dem Schmied und anderen. „Der Mensch kann fliegen“ war eine Nachricht für jedermann, keine nur für die wissenschaftliche Welt.

Aus heutiger Sicht wiegen Lilienthals Laborexperimente, die den praktischen Flügen vorausgingen,

2 Lilienthal-Fotoarchiv: www.lilienthal-museum.de/olma/barchi.htm.



Luftverkehr mit Lilienthalflügeln, Karikatur aus „Fliegende Blätter“. Quelle: Archiv Lilienthal Museum Anklam.

wesentlich schwerer für die Entwicklung zum Flugzeug von heute, als seine Flüge. Seine Flugtechnik war bereits durch die Entwicklungen der Gebrüder Wright ab 1900 abgelöst und weiterentwickelt worden und wurde erst in jüngster Zeit wiederentdeckt. Aber auch für die technische Entwicklung zum Flugzeug, die in den

zwei Jahrzehnten nach Lilienthals Tod bis zum massenweisen Kriegseinsatz führte, war der entscheidende Antrieb nicht das nun vorhandene und von Lilienthal geschaffene theoretische Rüstzeug, sondern seine Leistung, das Thema aus der akademischen Diskussion in die Wirklichkeit (und in die Zeitungen) gebracht zu ha-

ben. Es waren jedoch nur wenige, die an Lilienthals Ergebnisse anknüpften: die späteren Flugpioniere der europäischen und anderen Länder, wie der USA. In Deutschland war der Ikarus vom Himmel gefallen, der Traum vom Menschflug ausgeträumt, und der Fliegeberg in Lichterfelde, jener künstliche Hügel, an dem fast alle Fotografien entstanden und der am Wochenende zum Ausflugsziel der Berliner geworden war, verwilderte.

Erst anderthalb Jahrzehnte später wurden neue Flieger euphorisch gefeiert und ihre wachsenden Flugleistungen mit großem Interesse verfolgt, in den fünf Jahren zwischen den ersten Vorführungen der Gebrüder Wright in Deutschland und den Luftkämpfen des Ersten Weltkriegs. Wahrgenommen wurden die Flüge aber weniger als eine rasante technische Entwicklung denn als Wettkampf der Nationen um sportliche Höchstleistungen. Zum großen Publikumsinteresse an den Flugschauen und –wettkämpfen trug neben den waghalsigen Vorführungen und spektakulären Flugmanövern der „tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten“ ein gutes Stück auch Sensationslust bei, denn die Chance war

groß, Augenzeuge eines der häufigen schweren Unfälle und Abstürze zu werden.³

Der Name Lilienthal spielte in diesem Zusammenhang keine Rolle mehr. Zunächst waren es die Franzosen, die der überragenden Wright-Maschine Konkurrenz machten. Lilienthal hatte seinen Platz in der Vorgeschichte, neben Ikarus, dem Schneider von Ulm oder Leonardo da Vinci. Außerdem sah Deutschland seine nationale Vorherrschaft auf dem Gebiet des Luftschiffs und hatte im Grafen Zeppelin einen nationalen Helden gefunden. „Seine Majestät der Kaiser veranlasste die Gründung einer Motorluftschiff-Studiengesellschaft, welche berufen ist, durch praktische Arbeiten auch weiter den deutschen Luftschiffen den Vorrang zu bewahren“, heißt es im Handbuch des Kaisers von 1913 unter der Überschrift „Im Reich der Luft – Geschichtliches und Neues von der Luftschiffahrt“. Aber auch auf dem Gebiet des Flugzeugs sollte sich Deutschland nicht geschlagen geben: „Um aber auch auf dem Gebiete der Flugzeuge vorwärts zu kommen und Vorbildliches zu schaffen, [...] hat sich eine sehr große Zahl von patriotischen Männern zusammengefunden, welche

³ Eine anschauliche Darstellung des flugtechnischen Zeitgeistes bietet: Venzke, Andreas: Pioniere des Himmels: Die Brüder Wright - Eine Biografie; Verlag Artemis und Winkler, 2002.

durch eine Nationalflugspende dies Ziel zu erreichen hofft. [...] Mögen die Sammlungen von Erfolg begleitet sein und Deutschland dadurch in die Lage kommen, auch auf diesem Gebiete keiner anderen Nation nachstehen zu müssen.“⁴

Auf den ersten Blick war die Atmosphäre der Flugwettkämpfe fast noch vereinbar mit Lilienthals Visionen vom Fliegen als Zweig des Turnens, vom sportlichen Wettkampf im Dienste der technischen Weiterentwicklung und vom Flugzeug als grenzüberschreitendem und Frieden stiftendem Mittel zur Völkerverständigung. Die öffentlichen Leistungsschauen und Wettbewerbe verfolgten aber von Anfang an ein anderes Ziel als sportlichen Wettkampf und Schau, und dieses Ziel kam in Lilienthals Zukunftsvision nicht vor: Um einen zahlungskräftigen Interessenten für das Flugzeug zu finden, musste man seine Verwendbarkeit und Zuverlässigkeit für dessen Zwecke unter Beweis stellen. Und dieser Interessent war das Militär. Auch die ersten Schauflüge der Gebrüder Wright in Europa fanden erst statt, als die Versuche zu direkten Verhandlungen mit den Regierungen in Amerika, in Deutschland und in Frankreich gescheitert waren und potenzielle Konkurrenten im Wettstreit um ein marktfähiges

Flugzeug die Öffentlichkeit suchten.

Eine Verbindung zu den Flügen Lilienthals wurde in dieser Zeit – fast zu Recht, möchte man sagen – nicht hergestellt. Dieser Zusammenhang blieb auf die akademische Wahrnehmung beschränkt, wenn die Gebrüder Wright Lilienthal als wichtigsten ihrer Vorläufer bezeichneten oder sein Buch 1905 ins Russische und 1911 ins Englische übersetzt wurde. Auf einer einzigen der zahllosen Medaillen der Flugtage und Streckenflüge findet sich Lilienthal als Motiv, auf der Medaille des „Ostmarkenfluges von 1914“.

Die immer wendigeren und zuverlässigeren Flugzeuge, die zudem in der Lage waren, einen Passagier zu befördern, der nicht mit der Steuerung des Flugzeugs beschäftigt war, konnte die Militärs überzeugen. Nur wenige Monate nach den Flugschauen wurden Piloten zu Hunderten mit einer Lebenserwartung von wenigen Wochen in den Krieg geschickt. In den Luftkämpfen der neuen Helden konnte Deutschland tatsächlich die Überlegenheit gewinnen, der Krieg aber ging dennoch verloren und im Versailler Vertrag wurde der Flugzeugbau in Deutschland mit strengen Auflagen belegt. Die neuen Helden hatten ausgedient. Es waren nicht zuletzt die Bestim-

mungen des Friedensvertrages, die in den 1920er Jahren zu einer Renaissance des Lilienthal'schen Fliegens, des sportlichen Wettstreites am Hang mit motorlosen Fluggeräten führten. Erste Versuche knüpften sogar direkt an Lilienthals Hängegleiter an. Die Wasserkuppe in der Rhön wurde zum Geburtsort des Segelfluges und es gibt den schönen Satz, dass der Segelflug das Beste sei, was die Deutschen je aus einem verlorenen Krieg gemacht hätten. Die neuen Sportler sahen sich zu Recht als Erben Lilienthals. Die Fliegeridole des Weltkriegs waren verbraucht. Nicht nur in Bezug auf die Technik des Fliegens, war Lilienthal geeignet, an deren Stelle zu treten.

Am Beginn der 1930er Jahre war die Zeit auch für ein neues deutsches Selbstvertrauen gekommen. Jetzt war der Name Lilienthal geeigneter als irgend ein anderer, repräsentativ für einen Neuanfang, für ein Zurück zu den Wurzeln, zu den Grundlagen deutschen Erfindergeists. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte nur der Wirt der „Gaststätte am Karpfenteich“, am Fuße des Fliegerberges die Geschichte des Ortes wachgehalten und hatte in seinem Gasthaus eine private Luftfahrt-Ausstellung

unterhalten. Schon Mitte der 1920er Jahre stand die Gaststätte aber „an Deutschlands künftigem Fliegerehrenhain: Auf dem Lilienthalberg wird ein neuer Tempel sich erheben. [...] Dem Andenken unserer deutschen Fliegerhelden von Richthofen und Bölcke sollen zwei Ehrenbänke am Aufgang geweiht sein. Hinter dem Berg ein großes Luftfahrtmuseum, das alles Interessante aus dem Flugwesen der ganzen Welt sammeln und zur Anschauung bringen wird.“ Das Museum entstand dann aber im Zentrum Berlins: Die riesige „Deutsche Luftfahrtsammlung“ auf dem Ausstellungsgelände der Gewerbeausstellung von 1879 bestand nur wenige Jahre, ehe sie im Bombenhagel des Zweiten Weltkriegs unterging.⁵ Nur wenig mehr als ein bronzener Löwe vom Eingangsportal ist erhalten geblieben.⁶ Der Fliegeberg aber wurde am 10. August 1932, dem 36. Todestag Lilienthals, als „Otto-Lilienthal-Gedenkstätte“ eingeweiht. Es war ein großes Ereignis mit erlesenen Gästen, das im Rundfunk, dem neuen Massenmedium, übertragen wurde. Flieger umkreisten den Hügel. „Alle Welt blickt auf Steglitz“ war in der Zeitung zu lesen. Auf einer silbernen Weltkugel an der Spitze des Fliegeberges

⁵ Hundertmark, Michael und Steinle, Holger: Phoenix aus der Asche - die Deutsche Luftfahrt-Sammlung Berlin, 1985.

⁶ Deutsches Technikmuseum Berlin, ständige Ausstellung

waren die großen Flugrekorde seit Lilienthals ersten Anfängen verzeichnet. In Grußadressen würdigten Vertreter von Wissenschaft, Flugsport, Militär und Politik den ersten Flieger.

Wirklich beeindruckend in den vielen Presseberichten und erhaltenen Ansprachen ist ein kleiner Kranz, fast am Rande der Veranstaltung. Abgelegt haben ihn mit wenigen Worten drei Männer, die bei den gefeierten Ereignissen wirklich beteiligt waren. Und dieser Kranz ehrte im Gegensatz zu all den anderen ausdrücklich nicht den Flieger. „Dem Andenken an den Menschen Otto Lilienthal – gewidmet von seinen flugtechnischen Mitarbeitern“, stand auf dem Schleifenband des Kranzes.

Angesichts der Entwicklung der kommenden Jahre klingt die Widmung fast wie eine Mahnung. Das Begräbnis von Otto Lilienthals Bruder Gustav nur ein halbes Jahr später wurde bereits zur Glorifizierung der deutschen Luftwaffe benutzt. Man hatte den Namen Lilienthal auf die Nazipropagandaliste gesetzt. Ein von Hermann Göring gespendeter Kranz segelte von einem über Lichterfelde kreisenden Flugzeug herab. 1939, kurz vor Beginn des Zweiten Weltkriegs, erschien das Heft „FLUGZEUG MACHT GESCHICHTE“ als Sondernummer des Illustrierten Beobachters. Der Reichsminister für Luftfahrt schrieb das Vorwort: „Das deutsche Volk muss ein Volk von Fliegern werden“, heißt



Die Lilienthal-Gedenkstätte in Berlin-Lichterfelde, 10. August 1932, Postkarte.
Quelle: Archiv Lilienthal Museum Anklam.

es da. Und diesem Ziel diene Lilienthal als Ikone: „Ein Deutscher hat's vollbracht“, so das Credo. „Otto ist besessen vom Fluggedanken, die Voraussetzung für seine Tat. Dazu gesellt sich der Mut des Mannes. Gefahr!? – Tod!? – Was bedeuten sie ihm! So selbstverständlich sind seine letzten Worte vor seinem Tode am 9. August 1896: ‚Opfer müssen gebracht werden‘“. Seitdem ist dieser Satz in der Welt. In Bronze gegossen ist er auch heute noch auf Lilienthals Grab zu lesen. 1940 ist die Ruhestätte umgestaltet und an den Hauptweg des Friedhofes verlegt worden. Vorübergehend gab es auch den Plan, Lilienthal auf einen neu zu schaffenden Heldenfriedhof umzubetten. Die Vereinigung für Luftfahrtforschung und die Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt wurden auf Anordnung Görings 1936 zur „Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung“ vereinigt. Lilienthal war der Platz in der Geschichte des Flugzeugs zugewiesen worden, der ihm gerecht wird. Dieser Platz aber sollte einem Ziel dienen, das Lilienthals Ideen auf brutalste Weise widersprach. „Dem Menschen Otto Lilienthal“ hatten Paul Beylich, Hugo Eulitz und Paul Schauer ihren Kranz gewidmet. Und dieser Mensch hatte eine ganz andere Vision mit seinem Flugzeug verbunden: Ich „habe mir die Beschaffung eines

Kulturelements zur Lebensaufgabe gemacht, das Länder verbindend und Völker versöhnend wirken soll. [...] Die gegenseitige Absperrung der Länder, der Zollzwang und die Verkehrserschwerung ist nur dadurch möglich, dass wir nicht frei wie der Vogel auch das Luftreich beherrschen. [...] Die Grenzen der Länder würden ihre Bedeutung verlieren, weil sie sich nicht mehr absperren lassen; die Unterschiede der Sprachen würden mit der zunehmenden Beweglichkeit der Menschen sich verwischen. Die Landesverteidigung, weil zur Unmöglichkeit geworden, würde aufhören, die besten Kräfte der Staaten zu verschlingen, und das zwingende Bedürfnis, die Streitigkeiten der Nationen auf andere Weise zu schlichten als den blutigen Kämpfen um die imaginär gewordenen Grenzen, würde uns den ewigen Frieden schaffen.“ So lautete Lilienthals Vision. Heute umspannt der Luftverkehr tatsächlich die Welt. Die Vision vom ewigen Frieden jedoch war nicht erst durch das „Volk von Fliegern“ begraben worden. „Wer besitzt die Rechte am Namen Otto Lilienthals?“, so lautete die etwas überraschende Anfrage eines ausländischen Automobilherstellers im Otto-Lilienthal-Museum. „Der Erste“ ist der Superlativ, der den Namen Lilienthal heute zur Marke mit Werbepotential macht.

Eine ganzseitige Anzeige in einem Manager-Magazin zeigt ein koloriertes Flugbild Lilienthals.

Darunter heißt es: „Etwa zur gleichen Zeit wollte der junge Hugo Asbach in Rüdesheim am Rhein auch ein hohes Ziel erreichen, allerdings auf einem ganz anderen Gebiet: Er wollte der erste Weinbrenner sein, dem es gelang, einen vollendet guten Tropfen [...] zu schaffen. [...] Asbach Uralt – wenn einem Gutes widerfährt...“. Der Techniker Lilienthal scheint auch als Werbeträger für Weinbrand geeignet zu sein.

Im Jahre 2006 startet Deutschland eine Image-Kampagne zur Fußballweltmeisterschaft. In großformatigen Anzeigen wird mit den „Markenzeichen“ des Landes für den Standort Deutschland geworben. Eine ganzseitige Annonce in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung meint: „Du bist Otto Lilienthal. – Du legst eine Bruchlandung nach der anderen hin? Doch du hast sicher nicht so viele Bruchlandungen hingelegt wie Otto Lilienthal. Bevor er zum ersten fliegenden Menschen wurde, stürzte er Dutzende Male ab. Stütze deinen Träumen nicht die Flügel. Vielleicht dauert es bei dir etwas länger, doch es ist niemals zu spät, der Erste zu werden. Du bist Deutschland“.

Tatsächlich folgt auch unser Verständnis und unsere Beschreibung von Technikgeschichte weitgehend

diesem Bild, der Suche nach dem „Ersten“. Geschichte wird geschrieben als Abfolge von Rekorden, eine Auflistung von Durchbrüchen und Meilensteinen, dokumentiert in Metern, Sekunden und Tonnen. Das erfordert exakte Definitionen. Die Gebrüder Wright realisierten demnach den ersten motorisierten, gesteuerten und eigenstartfähigen Flugapparat, der mehr als 200 Meter weit flog. Vier Attribute, die den Rekord eindeutig machen, auch wenn an der Eigenstartfähigkeit der Wind auf den Outer Banks an der Küste von North Carolina wesentlich beteiligt war.

Heldentaten aber erfordern Helden-Biografien. „Ich diene nur der Technik“ war eine bemerkenswerte Ausstellung im Museum für Verkehr und Technik Berlin (heute Deutsches Technikmuseum) überschrieben. Der provozierende Titel wollte auf eine differenziertere Beschreibung von Technikgeschichte hinweisen. Die Ausstellung zeigte an acht Beispielen technische Spitzenleistungen im Spiegel der Biographien ihrer Urheber, die ausnahmslos über das Jahr 1945 hinweggingen und in deren Vita dieses Datum als Bruch kaum Niederschlag findet. Sie dienten nur der Technik.

Ist der gängige Blick auf Technikgeschichte angesichts der Ambivalenz, die unsere Technikwahrnehmung heute zunehmend be-

stimmt, noch zeitgemäß? Lilienthal empfand Technik als das neue und potente Werkzeug zur endgültigen Lösung gesellschaftlicher und sozialer Probleme. Ist dieser Teil seiner Biografie vielleicht interessanter und bedeutungsvoller als der Superlativ „Erster Flieger“, obwohl er einen Irrtum oder eine gescheiterte Vision beschreibt? Ist Erfolg vielleicht nur solange das Kriterium für den Einzug in die Chronologien der Technikgeschichte, wie Technik als Synonym für Fortschritt, als geoder missbrauchbares, aber wertfreies Instrumentarium der Gesellschaft beschrieben wird? 1992 schrieb Rudolf Bahro, der Gesellschaftskritiker in beiden deutschen Staaten: „Wie unser Kulturentwurf gegenwärtig angelegt ist, nämlich von Grund auf und bis in nahezu alle institutionellen Konsequenzen ‚nimmersatt‘ (F. Schorlemmer), stört er unweigerlich das irdische Gleichgewicht und verhindert die weitere Entfaltung der menschlichen Wesenskräfte.“ Bahro zog den Schluss, dass staatliche Investitionen in Alternativprojekte sozialer Strukturpolitik wesentlich bedeutungsvoller wären als Milliarden, investiert in wissenschaftlich-technische Innovationen.

Es ist ein Anliegen des Otto-Lilienthal-Museums, die Biografie Lilienthals nicht als Hintergrund zur Erfindung „Flugzeug“ zu er-

zählen, sondern das Flugzeug zu verstehen als facettenreiches Ergebnis einer Persönlichkeit, die „an allen ernstesten Kultur-Bestrebenungen“ ihrer Zeit teilnahm, wie es in einem Nachruf auf Lilienthal heißt. Zum Lebenswerk dieser Persönlichkeit gehören gescheiterte Projekte ebenso, wie nachhaltige soziale und kulturelle Ideen und technische Erfindungen auf zahlreichen Gebieten. Die sensationelle Beteiligung der Arbeiter am Gewinn der Maschinenfabrik „Otto Lilienthal“ ist für die Technikgeschichte des Flugzeugs ohne Bedeutung, aber von entscheidender für den Geist aus dem das Flugzeug entstand und von dem es sich in seiner weiteren Entwicklung löste. Diese Einbettung der Technikgeschichte in ein Umfeld sollte von größerer Bedeutung sein, als die genauere Bestimmung der geschätzten 250 Meter, die Lilienthals Rekordflugweite war.

Biografie

Manuela Runge, Bernd Lukasch: Erfinderleben - die Brüder Otto und Gustav Lilienthal, Berlin-Verlag, 2005.



Kathrin Moeller

Träume und Albträume der Luftfahrtgeschichte in der Ausstellungsabteilung „Luft“ des Phantechnikums Wismar

Ein neues Ausstellungs- und Bildungszentrum entsteht in Wismar: Unter dem Namen „Phantechnikum“ wird das derzeit noch in Schwerin beheimatete Technische Landesmuseum e. V. im Jahr 2008 umziehen und voraussichtlich 2009 mit neuem Konzept und neuem Namen in der Hansestadt präsent sein. Das Phantechnikum wird ein Ausstellungszentrum, das Phantasie und Technik, Sehen und Mitmachen verbindet, dabei Informationen vermittelt und kreatives Handeln anregt. Das neue „Mitmach-Museum“ in Wismar wird einerseits durch seine interaktive Ausstellung, andererseits durch die verschiedensten Projekte, insbesondere die Werkstätten im Hause, zu einer neuen, lebendigen Einrichtung. Die Fä-

higkeit zur Kreativität soll durch unterschiedlichste Angebote gefördert werden. Projekttag und Projektwochen, Weiterbildungskurse und Oldtimerwerkstatt – die Offerten richten sich an „Jung“ und „Alt“.

Im Mittelpunkt steht jedoch die Ausstellung. Sie wird zwei Bereiche miteinander verbinden, die in Deutschland vor allem nebeneinander statt miteinander funktionierten: das klassische Technikmuseum mit seiner Präsentation historischer Objekte und das sogenannte Science Center, eine Ausstellung mit Experimenten zum Mitmachen.

Die neue Ausstellung mit ihren einfachen Versuchen wird zum Mitmachen und Mitgestalten einladen. Dabei geht es nicht um

komplizierte Versuchsanordnungen. Vielmehr sollen Kräfte spürbar und Versuche leicht wiederholbar sein und ohne verborgene Mechanismen ablaufen.

Eine Ausstellung für ein breites Publikum soll entstehen – so attraktiv wie möglich, gleichzeitig auch so lehrreich wie nötig. Die Ausstellung ermöglicht es, für eine gewisse Zeit vollständig in ein Thema einzutauchen. Der vierdimensionale Zugang kann scheinbar Nicht-Wahrnehmbares wahrnehmbar machen und verführt zur anregenden Interaktionen. Für den Besucher entsteht eine spannende Erlebniswelt.

Das Ausstellungskonzept

Die Ausstellung des Phantechnikums gliedert sich in folgende Abteilungen:

1. Luft – mehr als nichts
2. Wasser – spannende Oberfläche
3. Feuer – der zündende Funke
4. Erde – fest und formbar.

Diese vier klassischen Elemente werden in den Mittelpunkt der Ausstellung gerückt. Vorgestellt wird, durch welche Eigenschaften sich diese Elemente auszeichnen und wie Technik in Geschichte und Gegenwart diese Elemente nutzt oder durch sie beeinflusst wurde.

Der erste Baustein in der Ausstellung: die Abteilung „Luft – mehr als nichts“

Der Einführungsbereich dieser Abteilung setzt sich zunächst mit dem Element „Luft“ auseinander. Die Besucher erfahren und spüren, was „Luft“ ist. Sie beschäftigen sich mit ihren Eigenschaften und ihren Nutzungsmöglichkeiten in der Technikgeschichte Mecklenburg-Vorpommerns. Im Mittelpunkt der Wismarer Ausstellung stehen die Themen:

- Luft „trägt“, z. B. ein Flugzeug und
 - Luft „bewegt“, z. B. ein Windrad.
- Auf den ersten Schwerpunkt soll im Folgenden ausführlicher eingegangen werden. Dieser Bereich wird sich in drei Abteilungen gliedern: den „Traum vom Fliegen“, den „Albtraum vom Luftkrieg“ und die „Geschichte der Standorte von Fliegerei und Flugzeugbau in M-V“. Insbesondere die ersten beiden Abteilungen sollen Gegenstand der nachfolgenden Ausführungen sein.

Die Abteilung „Traum vom Fliegen“

Sich in den Himmel zu erheben und fliegen zu können wie ein Vogel – das ist ein Traum des Menschen seit Jahrhunderten, vielleicht Jahrtausenden. In Sagen, wie z. B. der des „Ikarus“ (ca. 750 v. u. Z.), wird das deutlich. Auch

in Märchen sind die „Himmelsstürmer“ präsent, als Hexen und Zauberer. Diese Geschichten verdeutlichen, wie phantastisch und faszinierend der Gedanke des Fliegens für unsere Vorfahren war. Nur wenige wollten sich jedoch von den Träumen lösen und Unmögliches möglich machen. Leonardo da Vinci zeichnete z. B. erste Fluggeräte (um 1500): einen Fallschirmwurf, einen Hubschrauber, Entwürfe für Schwingenflugzeuge und Strömungsmodelle. An der Rostocker Universität wirkte wenig später Magnus Pegel. Als „Spinner“ verhöhnt, beschäftigte er sich u. a. auch mit Luftfahrzeugen.

Neben den Träumern gab es immer auch die Flugskeptiker, so äußerte sich z. B. der Franzose Joseph Jérôme de Lalande 1781: „Es ist nachweisbar unmöglich, dass sich der Mensch in die Lüfte empor schwingen kann. Nur Unwissende können also Versuche in dieser Richtung unternehmen ...“. Auch der geniale deutsche Gelehrte Gottfried Wilhelm Leibnitz glaubte nicht an die Fliegerei und schrieb 1710: „Da hat also Gott den Menschen sozusagen einen Riegel vorgeschoben. Könnten die Menschen auch noch durch die Luft fahren, so wäre ihre Schlechtigkeit rein gar nicht mehr zu zügel.“

Und doch versuchten es schon 1709 die ersten Enthusiasten, wie

der Portugiese Lourenco de Gusmao, der in Lissabon Heißluftballon-Versuche unternahm. Jedoch war er nicht erfolgreich.

Einige Jahrzehnte später stellten sich endlich die ersehnten Erfolge ein: Am 5. Juni 1783 erlebten die Einwohner von Annonay in Frankreich eine Weltpremiere: den Start des ersten Heißluftballons. Die Brüder Montgolfiere hatten damals herausgefunden: Will ich mit Hilfe eines Ballons in die Luft steigen, muss mein Ballon „leichter“ sein als die Luft!

Auch in Mecklenburg und Vorpommern probierten Pioniere den Heißluftballon aus. So versuchte 1784 ein namentlich unbekannter Greifswalder in die Luft zu steigen. 1819 startete ein Ballon mit dem „luftschiffernden Frauenzimmer“ Wilhelmine Reichard in Bad Doberan.

Diese „Vorgeschichte“ des Flugzeugs wird durch eine Reihe von Experimenten begleitet. So kommt es u.a. auch zu einem „Ballonaufstieg“.

Der erste erfolgreiche „Menschenflug“

Wir schreiben das Jahr 1891. Dem Vorpommer Otto Lilienthal gelingt etwas, was bis dato viele versucht, aber nicht geschafft haben. Der gebürtige Anklamer fliegt mit einem selbstgebauten Gleiter über eine Strecke von 15 Metern durch



Gestaltungsentwurf von Susanne Kirchstein und Anja Finkous für die Ausstellungsabteilung Luftfahrtgeschichte.

Quelle: Archiv TLM Wismar.

die Luft! Dieses denkwürdige Ereignis gilt als Geburtsstunde des Menschenflugs.

Warum ist ihm das geglückt? Lilienthal hatte sich von der Natur abgeschaut, wie er das Fliegen lernen kann. Sein „Fluglehrer“ war der Storch. Lilienthal erkannte durch exakte Beobachtungen die Rolle gewölbter Flügel und damit die Bedeutung des Tragflächenprofils. Seine Versuche zum Problem des Fliegens nach dem Prinzip „schwerer als Luft“ beschäftigten sich auch mit der Kraft des Windes und den Ursachen des Auftriebs. Der Entwurf des Menschenflügels brauchte einen physikalischen Konstruktionsplan, den

die Physikbücher seiner Zeit noch nicht lieferten. Lilienthal wandte sich der Physik des Fliegens gewissermaßen vorübergehend zu, aus der Erkenntnis heraus, dass er zunächst das theoretische Fundament für den Menschenflug legen müsse. Erst dann konnte er sich praktischen Flugversuchen widmen. Demzufolge soll in der Ausstellung zunächst der experimentierende Anklamer vorgestellt werden. Der Besucher erfährt, warum ein Vogel fliegen kann, wie ein Flugapparat aufgebaut ist und welche physikalischen Gesetze von Bedeutung sind, wenn man fliegen will. Dann steigt der Besucher um: in den Flugapparat, er

„springt“ und fliegt. Die Lilienthal-Werkstatt schließt mit dem Angebot zum „Selbstversuch“. Wer sich traut, wird den Lilienthal-Gleiter selbst ausprobieren können.

Mit Otto Lilienthal und seinen Versuchen beginnen wir den Ausstellungsbereich der „Träumer“, insbesondere der „Träumer“ aus Mecklenburg und Vorpommern. Die Luftfahrtpioniere: Nach der ausführlichen Würdigung des Luftfahrtpioniers Otto Lilienthal werden weitere Wegbereiter des Flugwesens vorgestellt. Persönlichkeiten der regionalen Luftfahrtgeschichte und ihre Fluggeräte sollen dabei im Mittelpunkt stehen und ihre Träume, Ideen sowie ihre wiederkehrenden Versuche trotz Niederlagen dem Besucher näher gebracht werden. Dargestellt werden z. B. die Ideen von August von Parseval, der 1909 Flugversuche in Plau am See startete, Hans Seechase, der neben einem frühen Verkehrsflugzeug (1919) auch ein Muskelkraftflugzeug (1936) entwarf. Neben den Flugversuchen der Pioniere stehen auch die Segelflieger für den Traum vom Fliegen.

Mit der chronologischen Darstellung der Pioniertaten werden zugleich die Veränderungen im Flugzeugbau beschrieben und die wichtigsten Innovationen im Flugzeugbau aus Mecklenburg-Vorpommern vorgestellt. Dazu zählen im Bereich der „Zellenkonstruk-

tion“ u. a. das freitragende System von Fokker und Platz – umgesetzt u. a. in dem Doppeldecker D VII, und das aerodynamische Konzept der Heinkel He 70, dem schnellsten Verkehrsflugzeug seiner Zeit. Im Bereich „Antrieb“ wird das Muskelkraftflugzeug, das Strahltriebwerk von Hans von Ohain und der Rostocker Hydrowing eine Rolle spielen. Auch die Wandlungen in der Verwendung von Materialien (Weide, Holz, Duralmin, Kunststoffe) erhalten ihren Platz. So bekommt der Ausstellungsbesucher einen Einblick in die Geschichte des immer schneller werdenden Flugzeugs, erfährt, welche konstruktiven und materiellen Fragen dabei entscheidende Rollen spielten. Auch dieser Bereich verbindet den musealen – die historischen Objekte bzw. Nachbauten historischer Objekte – mit dem experimentellen Teil. Anschauliche „Hands-on-Stationen“ (Experimente zum Mitmachen) lassen technische Entwicklungen erlebbar werden. Hier finden Experimente ihren Platz, z. B. die „Wasserrakete“, der Windkanal zur Ermittlung des idealen Tragflächenprofils oder das „Propellerkarussell“.

Albtraum Luftkrieg

Der Abteilung „Traum vom Fliegen“ folgt der Bereich „Albtraum

des Luftkrieges“. Innovationen der vor und während der beiden Weltkriege intensiv geförderten Flugzeugindustrie wurden für Krieg und Zerstörung missbraucht. Die Konstrukteure und Arbeiter der mecklenburgischen und vorpommerschen Flugzeugindustrie waren in die Vorbereitung und Durchführung involviert. Neben der Darstellung ihrer innovativen Leistungen wird daher die Frage nach der Verantwortung des Technikers eine wichtige Rolle spielen. Den Übergang vom „Traum“ zum „Albtraum“ leitet ein Lilienthal-Zitat ein: „Der Fortschritt der Kultur ist in hohem Grade davon abhängig, ob es dem Menschen jemals gelingen wird, das Reich der Luft in eine allgemeine, viel benutzte Verkehrsstraße zu verwandeln. Die Grenzen der Länder würden dann ganz ihre Bedeutung verlieren, weil man sie bis in den Himmel nicht absperren kann. Man kann sich kaum vorstellen, dass Zölle und Kriege dann noch möglich sind.“ Wie sich sehr schnell herausstellte, war das leider nur ein frommer Wunsch. Gerade die Möglichkeit, Grenzen überfliegen zu können, eröffnete den Militärs ganz neue Kriegsstrategien. Das Flugzeug als „Waffe“ steht daher im Mittelpunkt des „Albtraums“. Dabei soll kurz auf die Entwicklung des Luftkriegs in der Zeit zwischen 1914 und 1918 sowie von 1939 bis 1945

eingegangen werden. Außerdem wird es um die Darstellung einzelner „Mythen“, wie z. B. den „Ritern der Lüfte“ im Ersten Weltkrieg oder den so genannten „Wunderwaffen“ im Zweiten Weltkrieg gehen. Ziel ist es, „Dichtung und Wahrheit“ voneinander zu unterscheiden.

Der Erste Weltkrieg

Bereits in diesem Krieg gehörten taktische Luftangriffe im Frontgebiet und strategische Bombardierungen von Zielen im gegnerischen Hinterland zu den Begleiterscheinungen des militärischen Konflikts. Der Luftkrieg als neues Phänomen war durch die technologischen Entwicklungen im beginnenden 20. Jahrhundert möglich geworden.

Während des Luftkrieges (1914–1918) hatten sich die Luftstreitkräfte der Großmächte in technischer und taktischer Hinsicht rasch entwickelt. Die Zahl der Flugzeuge war sprunghaft gestiegen. Die Flugzeugindustrie hatte einen stürmischen Aufschwung genommen. Die technisch-taktischen Eigenschaften der Flugzeuge (Geschwindigkeit, Gipfelhöhe, Bewaffnung, z. B. Maschinengewehre, Nachrichtenverbindung, z. B. Funk, Beobachtungsmittel, z. B. Luftbildkameras) waren verbessert worden. Entsprechend den Erfor-

dernissen des bewaffneten Kampfes hatten sich innerhalb der Luftstreitkräfte Spezialisierungen durchgesetzt (Aufklärungsflugzeuge, Jagdflugzeuge, Bomber). Mit dem Fernluftkrieg am Ende des Ersten Weltkrieges waren erstmals in der Kriegsgeschichte zivile Ziele im tieferen Hinterland des Gegners erreichbar. Das sollte jedoch erst für künftige Kriege von Bedeutung werden.

Die Entwicklung des Luftkrieges während des Ersten Weltkrieges und mit ihm die Entwicklung des Flugzeugs wird in dieser Ausstellungsabteilung dargestellt. Daneben soll eine Auseinandersetzung mit dem Mythos vom „Roten Baron“ stattfinden. Zentrales Ausstellungsstück ist dabei der 1:1 Nachbau des Dreideckers DR I. Dieser Flieger wurde in Schwerin entwickelt und gebaut. Rot angestrichen und dann geflogen von Manfred von Richthofen wurde der Dreidecker zum berühmtesten Jagdflugzeug dieser Jahre. In vielen Beschreibungen seiner Zeit, aber auch in Darstellungen unserer Tage, erscheint uns der „Ritter der Lüfte“ Manfred von Richthofen als kämpfender Individualist, als Meister des Fliegens, der das „ritterliche Töten“ in den eigentlich für Gas- und Stellungskrieg bekannten Kriegstagen erfand und schließlich selbst während eines Luftkampfes getötet wurde. Tatsächlich bildeten aber auch die

Flieger nur ein Glied in einer Kette der modernen, arbeitsteilig organisierten Kriegsführung. Die gravierenden Unterschiede zwischen den heroischen Presseberichten und der Wirklichkeit des Luftkampfes sollen durch Zeitungs- und Zeitzeugenberichte, zeitgenössische Bilder und Zeichnungen herausgearbeitet werden.

Der Zweite Weltkrieg

Anfang der 1930er Jahre begann der Aufbau einer leistungsfähigen Luftfahrtindustrie in Deutschland. Ziel war es, nicht nur in technischer Hinsicht an das Weltniveau anzuschließen, sondern auch die Voraussetzungen für die Massenproduktion im Kriegsfall zu schaffen. Das Konzept der deutschen Militärs sah vor, den Krieg zur Luft durch einen mächtigen ersten Schlag zu gewinnen, indem die Luftwaffe präventiv, blitzartig und überfallartig zuschlug. Das Hauptmittel des Kampfes um die Luftherrschaft war demzufolge nicht, wie im Ersten Weltkrieg das Jagdflugzeug, sondern der Bomber. Zentrales Objekt für diesen Ausstellungsbereich wird daher in Gegenüberstellung zum Jagdflugzeug DR I der Standardbomber der deutschen Luftwaffe, die in Rostock entwickelte und gebaute Heinkel He III sein. Den ersten praktischen „Test“ na-

tionalsozialistischer Einsatzgrundsätze, u. a. auch mit dem Bomber He III, bestand das deutsche Militär während des Spanienkrieges. Die Heinkel-Werkzeitung berichtete ausführlich über diesen Einsatz. Die Wirkung eines mit He III-Flugzeugen geflogenen Angriffs wurde 1937 über Durango und Guernica erprobt. Das Ausmaß der Zerstörungen war bis dahin ohne Beispiel. Massenhaften Einsatz fand die He III auch während der Bombenangriffe auf englische Städte, u. a. Coventry ab 1940. Im Gegenzug dazu intensivierte das britische Bomber Command Angriffe auf Deutschland mit dem Ziel „die Moral der feindlichen Zivilbevölkerung und besonders der Industriearbeiter“ zu untergraben und den Zusammenbruch des deutschen Hinterlandes herbeizuführen. Die Zielauswahl erfolgte nach den Kriterien: leicht zu orten, kaum zu verteidigen und durch die städtebauliche Struktur leicht Opfer verwüstender Flächenbrände. Ideale Ziele waren daher die Städte Lübeck und Rostock, die im März bzw. April 1942 entscheidend getroffen wurden. Erlebnisberichte Rostocker Bürger, Protokolle der Zerstörungen, Bombensplitter usw. sollen das Leid und die Verwüstung veranschaulichen.

Als der Blitzkrieg nach dem Überfall auf die Sowjetunion scheiterte und die Bombardierungen deut-

licher Städte zunahmen, modifizierten die Militärs ihre Luftkriegsstrategie. Statt des Bombers gewann das Jagdflugzeug an Bedeutung. Außerdem stellten sich die Rüstungsunternehmen auf einen langwierigen, materialintensiven Krieg ein. Zwangsarbeiter wurden massenhaft eingesetzt und ersetzen die zum Kriegsdienst verpflichteten deutschen, in unserem Falle mecklenburgischen und vorpommerschen Arbeitskräfte. Die alliierten Luftangriffe erzwangen die Dezentralisierung der Rüstungsbetriebe. Flugzeugbau fand nun nicht mehr nur in den größeren Städten, wie Wismar und Rostock statt, sondern auch in kleineren Orten wie Lübz, Neustadt-Glewe, Anklam oder Barth. Vielfach wurden hier die Einheimischen nicht nur mit der Rüstungsproduktion, sondern auch mit dem Masseneinsatz von KZ-Häftlingen konfrontiert.

Je deutlicher der Krieg verloren schien, um so stärker wurden die Anstrengungen um die Entwicklung von „Wunderwaffen“. In der Ausstellung werden daher exemplarisch die Projekte Peenemünde – und die dort entwickelte sogenannte V2 – sowie Rostock bzw. Barth – und die hier gebaute He 162 – beleuchtet. Zwei Persönlichkeiten sollen in diesem Zusammenhang vorgestellt und ihre Verstrickung mit dem Nationalsozialismus diskutiert werden: der

Flugzeugbauunternehmer Ernst Heinkel sowie der Ingenieur Wernher von Braun. Das Wirken beider wird Überlegungen Albert Einsteins gegenübergestellt, der im Jahre 1950 formulierte: „In unserer Zeit lastet auf den Vertretern der Naturwissenschaft und auf den Ingenieuren eine besonders große moralische Verantwortung, da die Entwicklung der Werkzeuge militärischer Massenvernichtung in das Gebiet ihrer Tätigkeit fällt.“

Die Flugzeugbauunternehmen in Mecklenburg und Vorpommern

Die Ausstellungsabteilung zur Luftfahrtgeschichte schließt mit einem Bereich zur Geschichte der Flugzeugbauunternehmen in Mecklenburg-Vorpommern. Im Vergleich zu den vorangegangenen Komplexen „Traum“ und „Albtraum“, in denen der Besucher auch emotional mit den Themen konfrontiert wird, soll dieser Teil sachlicher gestaltet werden. Die Flugzeugindustrie soll dabei detailreich beschrieben, die Geschichte aller Standorte umfangreich dokumentiert werden. Mecklenburg und Vorpommern waren in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts bevorzugte Standorte der Flugzeugindustrie. Militärische Gesichtspunkte spielten bei der Anlegung erster Flugplätze in

Schwerin und Warnemünde 1913/1914 eine Rolle. Hier etablierten sich die Fokker Aeroplanbau GmbH (Schwerin) und die Werft Warnemünde der Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH (Warnemünde). Beide produzierten nach dem Kriegsende nicht weiter. Noch bis 1927 überlebte ein ebenfalls während des Ersten Weltkrieges gegründetes Unternehmen, nämlich die Luftfahrtzeugesellschaft Stralsund. Als 1922 das absolute Flugzeugbauverbot aufgehoben wurde, entwickelten sich am Standort Rostock-Warnemünde die Arado Flugzeugwerke GmbH (Gründung 1925) und die Ernst Heinkel Flugzeugwerke (1922). Nach dem Machtantritt durch die Nationalsozialisten 1933 folgten weitere Gründungen; die Norddeutschen Dornierwerke in Wismar (1933) und das Unternehmen Walter-Bachmann-Flugzeugbau (1934) in Ribnitz. Die bis dahin schon bestehenden Standorte wurden ausgebaut. Die Entwicklung des Flugzeugbaus endete 1945 abrupt. Erst nach 1989 versuchten Einzelpersonen und kleinere Unternehmen, den Flugzeugbau wieder zu beleben. Welche Produkte wurden entwickelt und gebaut, welche Bedeutung hatten die Unternehmen für die Region? Das sind Fragen, die in diesem Ausstellungsabschnitt beantwortet werden sollen. Flugzeugmodelle im Maßstab 1:5 und

1:10 zeigen die Vielfalt der im Lande gefertigten Typen. Bild, Film- und Tonmaterial lassen die Zeit des Flugzeugbaus in M-V mit ihren positiven und negativen Auswirkungen für die Region deutlich werden. In den meisten Standorten ging es weniger um die Weiterentwicklung des Flugzeugs, als vielmehr um die Serienherstellung von Flugzeugen für den Krieg. Was blieb der Region nach dem

Krieg? Welche Erfahrungen brachten die ehemaligen Flugzeugbauer in den Aufbau der neuen Schiffbauindustrie ein? Die Abteilung „Luftfahrzeuge“ soll mit einem kleinen Resümee und einem Ausblick auf den Wasserfahrzeugbau enden, zumal sich dann der Bereich „Wasser“ anschließen wird.



Christian Mühldorfer-Vogt

15 Jahre HTI – ein Museum im Spiegel seiner Zeit

Am 9. Mai 2006 wurde das Historisch-Technische Informationszentrum – Museum Peenemünde (HTI) 15 Jahre alt, ein Grund, im Rahmen einer kleinen Ausstellung an dieses Jubiläum zu erinnern. Während der Konzeption zur Ausstellung erkannte der Verfasser, dass dieses relativ junge Museum nicht nur unterschiedliche Formen der Rekonstruktion und Darstellung seiner Geschichte erlebt und selbst vermittelt hat. Vielmehr wurde das Peenemünder Museum selbst zum Gegenstand und Spielball der Politik: Außen- und wirtschaftspolitische Aspekte, die sich kaum mit dem Begriff „Vergangenheitspolitik“¹ fassen lassen, entwickelten gerade in der Aufbauphase des HTI eine nur noch schwer steuerbare Eigendynamik. Ein Grund für diese Entwicklung

liegt in dem Begriff vom „Mythos Peenemünde“, der Tür und Tor für eine beliebige Interpretation der jüngsten Usedomer Geschichte öffnete: Im Osten Deutschlands muss als Ursache für den Mythos die weitgehende Tabuisierung dieser Geschichte benannt werden, die sich alleine schon aus der Unmöglichkeit ergab, das bis 1989 bestehende Sperrgebiet als Raum zu betreten sowie das von der antifaschistischen Geschichtsdoktrin gemalte Bild des NS-Staates. Für den Westen dürfte das Zusammentreffen des von den USA überkommenen unkritischen Bildes Wernher von Brauns als „Lichtgestalt“ des Raumfahrtwesens sowie zugleich die lange bestehende „Dominanz der gesellschaftlichen Übereinkunft des Beschweigens“ (Detlef Garbe) nicht

¹ Vgl. hierzu Faulenbach, Bernd / Jelich, Franz-Josef (Hg.), „Asymmetrisch verflochtene Parallelgeschichte. Die Geschichte der Bundesrepublik und der DDR in Ausstellungen, Museen und Gedenkstätten, Essen 2005.

unerheblich für das Zustandekommen eines verklärten „Mythos“ beigetragen haben,² der sich mit der unreflektierten und unkritischen Rezeption der Peenemünder Technikgeschichte umschreiben lässt. Im Folgenden soll es daher weniger um die konkrete „Rekonstruktion und Darstellung“ von Technikgeschichte etwa in Form der Diskussion um eine Inszenierung eines technikhistorischen Phäno-

mens gehen. Vielmehr soll die Rezeptionsgeschichte des HTI beleuchtet und hinterfragt werden, indem die historische Stätte Peenemündes, konkret die Heeresversuchsanstalt wie auch die Erprobungsstelle der Luftwaffe sowie die hiermit verbundenen technischen Leistungen in Beziehung zu ihrer politischen Wirkungsgeschichte der letzten 15 Jahre gesetzt werden.³ Insofern muss Tech-



Luftbild HTI. Quelle: Lw G/Flug 7.6.06/007

2 Eine symbolpolitisch ähnlich aufgeladene historische Stätte, allerdings in den alten Bundesländern, bildet das ehemalige Lager für sowjetische Kriegsgefangene Stalag 326 bei Schloß-Holte / Stukenbrock. Zur Rezeptionsgeschichte vgl. Seichter, Carsten, Nach der Befreiung. Die Nachkriegs- und Rezeptionsgeschichte des Kriegsgefangenenlagers Stukenbrock. Köln, 2006.

3 In diesem ersten militärischen Großforschungszentrum wurden zwischen 1936 und 1945 die Rakete Aggregat 4 (V2) sowie die Flügelbombe V1 entwickelt bzw. erprobt. Beim Beschuss von Städten wie London, Antwerpen, Paris, Coventry und Rotterdam kamen Tausende von Menschen ums Leben, ca. 20.000 Menschen starben bei der Massenproduktion der Mittelwerke GmbH im unterirdischen Kohnstein bei Nordhausen aufgrund der unmenschlichen Lebens- und Arbeitsbedingungen. Vgl. hierzu Erichsen, Johannes / Hoppe, Bernhard (Hrsg.), Peenemünde. Mythos und Geschichte der Rakete 1923–1989. Katalog des Museums Peenemünde, Berlin 2004.

nikgeschichte immer als Folie gesellschaftlicher Prozesse verstanden werden.

Das Areal des Historisch-Technischen Informationszentrums – Museum Peenemünde bedeckt heute einen Großteil der früheren Ortsgrenzen des ehemaligen Fischerdorfes Peenemünde. 1936 mussten seine ca. 400 Einwohner ihren Grundbesitz an die Heeresversuchsanstalt verkaufen.

Konstituierung des HTI

Wie in vielen anderen historischen Stätten in Deutschland wurden auch in Peenemünde nach 1945

zentrale Funktionsbereiche des „Dritten Reiches“ weiter genutzt. In den 50er Jahren gründete man in Peenemünde die 1. Flottille, das 9. Jagdfliegergeschwader nutzte seit den späten 50er Jahren Bereiche der ehemaligen Erprobungsstelle der Luftwaffe.

Insofern trafen die politischen Umwälzungen der Jahre 1989/1990 den Ort im Usedomer Norden besonders schwer: Die Auflösung der Nationalen Volksarmee (NVA) bedeutete den Fortfall seiner prägenden Strukturen, zugleich verlor Peenemünde mit der Stilllegung des Kraftwerkes einen weiteren wichtigen Arbeitgeber.⁴



Aufnahme vom Kraftwerksgelände, ca. 1989. Quelle: Archiv HTI Peenemünde.

4 Prägnant fasst DER SPIEGEL die wirtschaftliche Situation der Region zusammen: „Er-satzlos weg. Die Grenzregionen im östlichsten Ostdeutschland versinken in Armut und Tris-tesse. Bis zu 75 Prozent der Bewohner sind arbeitslos.“ Vgl. DER SPIEGEL 46/1991, S. 98.

Bis 1945 beheizte man das Kraftwerk mit Steinkohle, danach wurde – wie weiter oben zu sehen – aus Braunkohle bzw. Gas Energie gewonnen.

Ursprünglich 1942 mit dem Auftrag in Betrieb genommen, riesige Mengen an Energie für die Herstellung des flüssigen Sauerstoffs als Raketentreibstoff zu liefern, speiste das Kraftwerk nach 1945 Strom in das Netz. Heute ist das HTI in diesem größten technischen Denkmal Mecklenburg-Vorpommerns ansässig.

Für den „Normalbürger“ bedeutete das Zusammenbrechen der militärischen Strukturen erstmals seit 1936 die Möglichkeit, zumindest einen Teilbereich des (vormaligen) Sperrgebietes zu betreten. (Bedingt durch die Munitionsbelastung ist bis heute noch immer ein Teil dieses Areals gesperrt.) Diese im wahrsten Sinne des Wortes neue Offenheit führte zu einem starken Anstieg des allgemeinen Interesses an der jüngeren Geschichte Peenemündes. So wurden bereits im Sommer 1990 durch ehemalige Offiziere des Jagdfliegergeschwaders 9 sowie historisch interessierte Bürger und frühere Mitarbeiter des Kraftwerkes diverse Vereine mit dem Ziel gegründet, die gesamte Peenemünder Geschichte von 1282 bis

zur Gegenwart aufzuarbeiten. Die Idee zur Errichtung eines historisch-technischen Museums mit dem thematischen Schwerpunkt Heeresversuchsanstalt von 1936 bis 1945 war demnach zwingend, dieses Museum sollte im Rahmen eines neu zu erstellenden Tourismuskonzeptes eine wichtige Rolle einnehmen. Die Gemeindevertretung Peenemünde beschloss im Winter 1990/1991 erste konkrete Maßnahmen hierzu, sie wurde von der damaligen Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern und dem Energieversorger HEVAG als Eigentümer des Kraftwerkes unterstützt.

Die Gestaltung der Ausstellung in der Bunkerwarte, dem jetzigen Museumsshop- und Kassenbereich, sowie des Außengeländes setzte bereits zu Beginn des Jahres 1991 ein. Als Trägerverein des neuen Museums wurde der „Verein Förderung und Aufbau eines Historisch-Technischen Museums Peenemünde – Geburtsort der Raumfahrt e.V.“ gegründet, dem sich die anderen Vereine anschlossen.⁵ Die offizielle Eröffnung des „Historisch-technischen Informationszentrums“ fand am 9. Mai 1991 statt, als Logo wählte man – in Anlehnung an seinen Träger – einen stilisierten, von Umlaufbahnen umgebenen Globus, der von

⁵ Mitte der 90er Jahre wechselte die Trägerschaft des Museums, das bis heute ein Eigenbetrieb der Gemeinde Peenemünde ist.

dem Spruch „Peenemünde – Geburtsort der Raumfahrt“⁶ überdeckt wird.

Die Anfangsphase des Peenemünder Museums sticht durch drei Aspekte hervor:

– Auf den bundespolitischen Ebenen waren Verteilungskämpfe und Diskussionen in den noch jungen Sektoren Raumfahrtsindustrie und -wissenschaft zu verzeichnen.

– Im begrenzten lokalen Rahmen Peenemündes liefen die Planungen zum 50. Jahrestag des ersten Starts einer Rakete in den Weltraum. Am 3. Oktober 1992 sollte hieran im Peenemünder Museum erinnert werden.

– In den ersten anderthalb Jahren seines Bestehens verbuchte das HTI 240.000 Besucher und schrieb so eine Erfolgsgeschichte, die im musealen Raum – wenn überhaupt – nur wenige Vergleiche aufweist.

Die Federführung für die Planung und Durchführung der Feierlichkeiten zum 50. Jahrestag übernahmen im Frühjahr 1992 gemeinsam die Bundesregierung sowie die deutsche Luft- und Raumfahrtsindustrie, Ziel sollte nun eine hochrangige Veranstaltung mit internationalen Gästen sein. Zwei Aspekte dürften bei dieser Entscheidung maßgeblich gewe-

sen sein: Einerseits versprach die Teilhabe an der Peenemünder Erfolgsgeschichte eine allgemein sehr hohe Akzeptanz, Erfolg und öffentliche Aufmerksamkeit dieser Veranstaltung schienen gesichert. Zum anderen waren, wie noch zu zeigen sein wird, mit der Vereinbarung und der eventuellen Weiterentwicklung der Peenemünder Marke „Geburtsort der Raumfahrt“ unterschiedlichste Erwartungen und Hoffnungen verknüpft, etwa in Richtung Wettbewerbsvorteile auf dem internationalen Markt durch das Ausweisen des spiritus rector der Raumfahrt. Proteste gegen diese geplante Feier, vor allem aus dem englischsprachigen Raum, kamen bereits im Sommer 1992 auf. Sie bemängelten, dass das Objekt der Feierlichkeiten, das Aggregat 4 (V 2), als Waffe konzipiert worden war und sowohl durch seinen Einsatz wie auch durch seine Produktion Tausende Menschen starben. Dieser Gesichtspunkt – so die Kritik – werde in der Veranstaltungsplanung nicht ausreichend berücksichtigt.⁷

Nachdem diese eher verhaltenen Proteste von den Verantwortlichen ignoriert worden waren, eskalierte der international ausgetragene Streit, die Feier wurde Ende Sep-

⁶ Vgl. hierzu den ersten Flyer des HTI (HTI-Archiv ohne Signatur).

⁷ Hier nur ein kleiner Auszug der englischsprachigen Publikationen: The Daily Mirror, 26.9.1992; The Boston Sunday Globe, 27.9.1992; The Times, 30.9.1992.



Karikatur aus dem Sunday Express vom 27.9.1992. Quelle: Archiv HTI Peenemünde.

tember 1992 abgesagt. In diesem Zusammenhang trat u.a. der für die Luft- und Raumfahrtwirtschaft verantwortliche Parlamentarische Staatssekretär im Bundeswirt-

schaftsministerium, Erich Riedl, zurück.

Ungefähr zeitgleich zu den Planungen des 50. Jahrestages des ersten Starts eines Aggregates 4

(V2) erhielt die DARA (Deutsche Agentur für Raumfahrtangelegenheiten) vom Bundesforschungsminister Riesenhuber den Auftrag, eine Machbarkeitsstudie für einen Raumfahrtpark in Deutschland zu erstellen. Die Standortentscheidung fiel auf Peenemünde, hierfür sollten in den nachfolgenden Jahren entsprechende Konzepte erarbeitet werden. Dass dies vor dem Hintergrund der Auseinandersetzungen um die Feierlichkeiten zum 50. Jahrestag überhaupt weiter vorangetrieben wurde, zeugt davon, welche Relevanz die Macher diesem Projekt beimaßen. Von der Marke „Geburtsort der Raumfahrt“ versprach man sich erhebliche Werbeeffekte, v.a. junge Besucher hoffte man als potenzielle Multiplikatoren für die Belange der Raumfahrtindustrie gewinnen zu können. Regionale Entscheidungsträger verknüpften hingegen mit diesem Projekt die Hoffnung auf hunderte neue Arbeitsplätze. Die weiteren Planungen sahen eine Aufgliederung des Raumfahrtparks in ein Raumfahrtmuseum, ein Trainingsgelände sowie ein Tagungs- und Kongresszentrum vor. Die darauf einsetzenden Diskussionen zur Museumskonzeption erinnern teilweise an die Auseinandersetzungen um den 50. Jahrestag: Zwar war der museale Teil stark raumfahrt- und technikgeschichtlich geprägt, allerdings sollte die Peenemünder

Geschichte zwischen 1936 und 1945 – wahrscheinlich als Reflex auf die Ereignisse um den 3. Oktober 1992 – lediglich am Rande Thema sein. Aufgrund dieser weitgehenden Auslassung bzw. Ignoranz wurde nun der Vorwurf laut, am historischen Gedenkort einen Vergnügungspark errichten zu wollen.

Vor diesem Hintergrund trat eine internationale Historikerkommission, die parallel zum Projekt „Raumfahrtpark“ im Auftrag des Kultusministeriums Mecklenburg-Vorpommern ein Konzept zur musealen Aufarbeitung der Peenemünder Geschichte erstellen sollte, im Oktober 1994 öffentlichkeitswirksam zurück. Nachfolgend distanzieren sich immer mehr Entscheidungsträger von dem Projekt Raumfahrtpark, das daraufhin nicht realisiert wurde.

Etablierung des HTI

Die Diskussionen um das HTI hatten auf die Besucherentwicklung keinerlei Auswirkungen, im Gegenteil, sie war weiter steigend. So kamen im Jahr 1995 erstmals mehr als 200.000 Besucher in das Peenemünder Museum. Anders dagegen die Reaktion der Kulturpolitik: Als Folge der unliebsamen Auseinandersetzungen wurde für die Dauer von zwei Jahren eine Projektgruppe gegründet,

die aus anerkannten Historikern, Betriebswirten etc. bestand. Ihre Aufgabe war es, ein Konzept zu entwickeln, das der historischen Bedeutung Peenemündes entsprach und über den herkömmlichen musealen Rahmen weit hinausging. Grund hierfür war auch die Tatsache, dass das HTI mittlerweile der größte Arbeitgeber des Inselnordens war und dementsprechend auch eine arbeitsmarkt- und sozialpolitische Rolle spielte. Als Reaktion auf den „Geburtsort der Raumfahrt“ sprach das Konzept zur neuen Dauerausstellung von den „Enden der Parabel“, Start und Einschlag bzw. Produktion der Rakete wurden – anders als bisher – nicht mehr voneinander getrennt präsentiert, vielmehr stellte man die technischen Leistungen dem durch sie hervorgerufenen menschlichen Leid gegenüber. Neben dem Konzept zur neuen Dauerausstellung entstanden die Ideen zur Jugendbegegnungsstätte „Forum“ sowie zur „Denkmalandschaft“, einem historisch-ökologischen Lehrpfad. Die wissenschaftliche und politische Begleitung dieses Projektes übertrug man im April 1996 dem noch heute bestehenden wissenschaftlichen Beirat.

Die zwei Teilabschnitte der neuen Dauerausstellung wurden am 24. März bzw. am 7. Dezember 2001 eröffnet. Aufgrund immer neu auftretender Probleme mit

der baulichen Sanierung und der Finanzierung mussten diese Termine mehrfach verschoben werden.

Zwischenzeitlich, am 28. September 2002, wurde im Rahmen der Einweihung der Turbinenhalle das „War Requiem“ von Benjamin Britten unter der Leitung von Mstislaw Rostropowitsch aufgeführt. Ehrengäste waren u.a. Bundespräsident Johannes Rau und der frühere russische Präsident Michail Gorbatschow. Während der Veranstaltung verlieh man dem HTI für seine auf Friedensförderung und Versöhnung zielende Arbeit das „Nagelkreuz von Coventry“, so dass unter diesem Eindruck die Ostsee-Zeitung am 30. September 2002 titelte:

„Peenemünde sendet als ehemaliger Ort des Krieges mit dem ‚War Requiem‘ ein internationales Signal für Frieden und Verständigung.“ Internationale Workcamps, Theater, Vorträge, beispielhafte Projekte mit Schulen und Konzerte bilden die breit gefächerte Palette und somit den Hintergrund für diese Würdigung. Hervorgehoben werden muss hierbei die „Wehrmachtsausstellung“, die im Jahr 2003 präsentiert wurde.

Ausblick

Die skizzierte Geschichte des HTI, mit ca. 250.000 Besuchern jähr-

lich immerhin das zweitgrößte Museum in Mecklenburg-Vorpommern, ist reich an Paradoxien: In den frühen 90er Jahren entstand es aus einer Initiative von historisch interessierten Bürgern, die – da alle sonstigen Wirtschaftszweige aufgrund der Wende weg gebrochen waren – sich der einzig verbliebenen Resource bedienten, der Peenemünder Geschichte.⁸ In kürzester Zeit wurde das Peenemünder Museum ein ökonomisch sehr erfolgreicher Betrieb, der in einer strukturschwachen Region Arbeitsplätze schuf und sogar noch schwarze Zahlen schrieb. Im Mittelpunkt des HTI stand die Geschichte Peenemündes zwischen 1936 und 1945, konkret thematisierte man die Technikgeschichte dieser Epoche ohne Berücksichtigung des sozialhistorischen Kontextes.

Im Gefolge der einsetzenden politischen Diskussionen um das junge Museum, die teilweise internationale Dimensionen erreichten, besann sich die Politik auf die historische Bedeutung des kleinen Ortes im Usedomer Norden. Die „Rekonstruktion und Darstellung“ der (Technik-)Geschichte sollte fortan ihrer historischen Bedeu-

tung folgen, dementsprechend flossen reichlich Fördermittel, das Ergebnis wurde oben hinreichend erläutert.

Allerdings war den Akteuren bereits Mitte der 90er Jahre klar, dass die Etablierung und der Betrieb eines Museums von zumindest nationaler Bedeutung gleichbedeutend mit einem schwunghaften Anstieg der Betriebs- und Personalkosten ist. Trotzdem ist das HTI noch immer Eigenbetrieb der 300 Seelen-Gemeinde Peenemünde, der jährlich erwirtschaftete Deckungsgrad von 80–85 % bildet in Deutschland geradezu einen Spitzenwert für Museen, trotzdem ist die Finanzierung für die nächsten Jahre (Stand Oktober 2006) nicht gesichert. Ist es in diesem Zusammenhang nur eine Provokation, wenn die Stimmen zunehmen, die ein Zurück in die zumindest ökonomisch erfolgreichen frühen 90er Jahre fordern?

Einen geradezu idealtypischen Bezugspunkt bietet die Geschichte des HTI zur Diskussion um „Rekonstruktion und Darstellung“ von Technikgeschichte, konkret können ihre Grenzen und Möglichkeiten erörtert werden. Wie gezeigt, scheint im Rahmen von

⁸ Auf das hiermit verknüpfte Problem von Konversion in Peenemünde wurde mit Absicht nicht näher eingegangen, da es den Rahmen sprengen würde. Vgl. hierzu Zache, Dirk, Zeugnisse der Industrialisierung in Peenemünde – Ambivalenz gestern und heute. In: Möller, Kathrin, Friedrich-Ebert Stiftung Landesbüro Mecklenburg-Vorpommern (Hg.), Beiträge zur Geschichte der Industrialisierung in Mecklenburg-Vorpommern. Reihe Geschichte Mecklenburg-Vorpommern, Nr. 10. Schwerin 2000, S. 104–107.

corporate identity, corporate design und Unternehmenskultur gerade der technikgeschichtliche Sektor auch für finanzielle Mittel aus der Industrie interessant zu sein. Das Peenemünder Beispiel zeigt aber auch, dass die daraus hervorgehende „Rekonstruktion und Darstellung“ nur dann eine Chance auf Akzeptanz hat, wenn nicht nur – quasi als Alibi – Ausstellungsabteilungen, sondern das

gesamte Projekt kontextualisiert, d.h. in einen kritischen, gesellschaftlichen Zusammenhang gesetzt werden. Ansonsten läuft die Technikgeschichte Gefahr, die bloße Sammelleidenschaft und Technikbegeisterung weniger Freaks zu befriedigen, der Bildungsauftrag der Museen als eine Kernaufgabe wäre nicht mehr zu erfüllen.



Autoren

Albrecht, Martin, Dr., Historiker und Archäologe, Berlin

Busjan, Béatrice, M.A., Direktorin des Stadtgeschichtlichen Museums der Hansestadt Wismar

Budraß, Lutz, Dr., Ruhr-Universität Bochum, Lehrstuhl für Wirtschafts- und Sozialgeschichte

Erfurth, Helmut, Dipl.-Ing., Historiker, Dessau

Handschuck, Martin, Dr., Historiker, Rostock

Jeske, Natalja, Dr., Historikerin, Rostock

Koos, Volker, Dr., Technikhistoriker, Rostock

Lukasch, Bernd, Dr., Direktor des Otto Lilienthal-Museums in Anklam

Möller, Kathrin, Dr., wiss. Mitarbeiterin am Technischen Landesmuseum in Wismar

Mühldorfer-Vogt, Christian, MA, Direktor des Museums Peenemünde

Ostrop, Florian, Dr., Lektor im Hinstorff Verlag in Rostock

Sollich, Jo, Dipl. Ing., Architekt, Berlin

Wagner, Andreas, Dr., wiss. Mitarbeiter beim Politische Memoriale e. V./ Landesfachstelle für Gedenkstättenarbeit in Mecklenburg-Vorpommern in Schwerin