

Leseproben / Textauszüge

(die in Klammern gesetzten Zahlen verweisen auf die im Anhang des Buches genannten Quellen)

Arado in Warnemünde, Volontärs-Zeit

In enger Abstimmung mit seinem Bruder hatte F.Eimbeck sich für Arado entschieden, um dort eine Volontärzeit zu absolvieren. Da sein Bruder auch in Hohe Düne auf dem Flugplatz seinen Arbeitsplatz hatte und sicher viele „Heinkelianer“ kannte, ist davon auszugehen, dass er durchaus auch vorher schon mal bei Heinkel angefragt hatte, welche Einsatzchancen sein Bruder dort haben würde. Deshalb waren die zusätzlichen Kenntnisse, die er sich bei Arado hinsichtlich der Leichtbauweise erworben konnte, eine sehr gute Basis für seinen Einstieg bei Heinkel. Dass er sich bei Arado nicht anstellen ließ, sondern als unbezahlter Volontär dort weiterbildete, zeugt von Fairness und Klugheit. Denn da z.B. Arado seine Flugzeuge über den Breitling bzw. Neuen Strom zur Erprobung auf den Flugplatz schippern musste (bis ca.1935), um sie dort zu erproben, war zu erwarten, dass er auch die Mitarbeiter von Arado dort mal wiedersah. Und Warnemünde war ja auch ein überschaubarer Ort, wo man sich kaum aus dem Weg gehen konnte. Andererseits hatte Arado in den Jahren seit seiner Gründung 1925 nur relativ wenige Schul- und Übungsflugzeuge gebaut und diese dann auch international vermarktet. Insofern war Arado auf dem Gebiet des Leichtbaus ein sehr guter Platz, um sich dort entsprechend weiter zu qualifizieren, ohne dem später sprichwörtlichen Druck des Heinkel-Tempos dabei ausgesetzt zu sein. Bei Heinkel wiederum war dann F.Eimbeck ein sofort einsetzbarer, qualifizierter Mitarbeiter.

Arado erschien bis etwa 1932 als ein nicht unbedingt auf wirtschaftlichen Erfolg orientiertes Unternehmen. Ein nennenswerter Erfolg auf dem freien Markt konnte bis auf zwei ins Ausland verkaufte Maschinen nicht erzielt werden. Es wurden Strohmanngeschäfte im Auftrag der Reichswehr vermutet.

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 der heimlichen Wiederaufrüstung Deutschlands und die Rolle der Reichswehr (11) Carl von Ossietzky und Mitautor Walter Kreiser wurden deshalb im November 1931 wegen Landesverrates zu 18 Monaten verurteilt. Carl von Ossietzky wurde im Dez. 1932 vorzeitig entlassen, um dann im Februar

1933 erneut verhaftet zu werden. Nach Jahren im KZ erhielt er 1936 den Friedensnobelpreis für 1935 und verstarb 1938 an den Folgen des KZ-Aufenthaltes. Nachfolgend wird ein stichpunktartiger Überblick über Arado in Rostock gegeben.

1. Arado Flugwerke GmbH (8)

- Die Arado Flugwerke GmbH wurden 1925 als Arado Handelsgesellschaft mbH gegründet
- Sie war ein Nachfolger der Dinos-Automobilwerke, die dem Stinneskonzern angehörten
- Arado ist spanisch für „Pflug“; im Stinnes-Konzern wurde der Name für Schiffslieferungen nach Südamerika verwendet
- Entwickelte sich zu einem der größten Luftfahrtunternehmen in Deutschland
- Markenzeichen war die Entwicklung des trudelsicheren Leitwerks; einem Höhenleitwerk hinter dem Seitenleitwerk-
- Ab 1933 begann die zunehmende Einflussnahme von staatlichen Stellen; vorrangig durch das Reichsluftfahrtministerium
- Widerstand endete 1935/36 mit der Zwangsverstaatlichung der Flugzeugwerke und der Enteignung Heinrich Lübbers
- Mitte 1936 erfolgte die radikale Umstellung der Produktion bei Arado auf Lizenzbauten
- Eigenentwicklungen wurden zurückgedrängt, obwohl Arado zu den Erstausrüstern der Deutschen Luftwaffe mit Schul- und Jagdflugzeugen gehörte
- Das Jägernotprogramm und die starke Konkurrenz von Heinkel, Junkers und Focke-Wulf förderten den Lizenzbau für u.a. Me109 und Fw190
- Ab 1933 erfolgte eine enorme Kapazitätserweiterung von Arado
- **Bis 1942 umfasste Arado 18 in- und ausländische Nachbau- und Reparaturwerke u.a. in Brandenburg, Wittenberg, Rathenow, Potsdam-Babelsberg, Malchin, Tutow, Greifswald und Anklam**
- Das Werksgelände in Warnemünde am Laakkanal wuchs von 48.000m² 1934 auf ca. 79.000m² 1935, nun mit eigenem Werkflugplatz
- Im Jahre 1938 arbeiteten bei Arado 14.577 Menschen und die Beschäftigung erreichte ihre Höchstzahl mit 30.670 Mitarbeitern im Jahre 1944
- Hergestellt und entwickelt wurden u.a. Schulflugzeuge, Jagdflugzeuge, Transportflugzeuge und Seeflugzeuge
- Bewährt hat sich die Ar196 als Standardausbildungsflugzeug der Luftwaffe; ging als einzige Eigenentwicklung mit mehreren tausend gefertigten Maschinen in Großserie
- Mit einer Stückzahl von 500 Maschinen etablierte sich der einmotorige Seetiefdecker Ar196 als Standardbordflugzeug; war katapultstart- und blindflugfähig
- Arado entwickelte auch die in mehreren einhundert Stück gefertigte Ar234, ein zweistrahliges Düsenflugzeug; geeignet als Nachtjäger und Aufklärungsflugzeug
- Die vierstrahlige Version der Ar234 gilt als erster Düsenbomber der Welt
- Die Ar240 ist das Paradestück der Arado Flugzeugwerke und war zu seiner Zeit das schnellste Jagdflugzeug mit Kolbenmotor
- Arado-Werke, KZ Sachsenhausen- Kdo. Wittenberg, wurden 573 Häftlinge eingesetzt
- Nach 1945 Zerstörung der Hallen in W'mde, Gelände wird Werftansiedlung

Bei Heinkel in Warnemünde und Rostock

Im Dezember 1929 begann F.Eimbeck seine Tätigkeit bei Heinkel. Aufgrund seiner Qualifikation im Technikum in Bad Frankenhausen wäre sicher ein Einsatz in der direkten Flugzeugkonstruktion denkbar gewesen, jedoch hatten die Jahre bei Kuhlmann F.Eimbeck geprägt und seine Interessen auf das Gebiet des Betriebsmittel- und Werkzeugbaus gelenkt. Hier lagen seine speziellen Fähigkeiten und seine Stärken, die in dem immer notwendigen Austausch mit anderen Konstrukteuren, den Mitarbeitern in der Werkstatt aber auch im Einsatz neuester verfügbarer Entwicklungen und Technologien bestand.

Das folgende Bild ist aus dem Buch „Luftfahrt zwischen Ostsee und Breitling“ von Dr. Volker Koos, transpress 1990, Seite 108, das dieser ihm 1990 „Mit Dank für die erwiesene Hilfe“ sendete und in das F.Eimbeck seinen Arbeitsplatz bei Heinkel eingezeichnet hat.

An dieser Stelle sei eine Erläuterung des Begriffes Betriebsmittel eingefügt.

Allgemein gehören Betriebsmittel zusammen mit den eingesetzten Materialien und den Personalaufwendungen zu den Produktionsmitteln. Im engeren Sinne bedeutet dies für den Flugzeugbau in dieser Zeit, dass in dieser Abteilung nicht nur die Formen für die Serienproduktion hergestellt wurden (damit auch jedes Bauteil des x-ten Flugzeuges exakt so wird wie konstruiert), sondern dass insbesondere die erste Ausführung eines Flugzeuges oft dort hergestellt wurde. Denn erst nachdem es im Flugbetrieb die am Reißbrett entwickelten und berechneten Flugeigenschaften nachgewiesen hatte, konnten die Vorrichtungen und Formen und weitere Hilfsmittel für einen immer angestrebten Serienbetrieb konstruiert und gebaut werden.

Das lohnte sich aber nicht für die erste Konstruktionsausführung, zumal diese nach dem Einfliegen immer noch Verbesserungen unterzogen wurde. Der Kampf um jedes Gramm Gewichts-Einsparung bei gleichzeitiger Erhöhung der Stabilität und der Zuverlässigkeit führte die Flugzeugkonstrukteure zu einem permanenten Suchen nach leichteren Materialien, die diese Anforderungen erfüllen mussten.

Durch den Betriebsmittelbau musste darüber hinaus aber auch noch die möglichst kostengünstige Serienfertigung sichergestellt werden, was eine Immerwährende Zielstellung zur Reduzierung des erforderlichen Stundenaufwandes darstellte.

Das bedeutete für den Betriebsmittelkonstrukteur, dass er möglichst mit den vorhandenen Maschinen die Herstellung eines Bauteiles, die Montage von Baugruppen oder des gesamten Flugzeuges sicherstellen musste. Was dann zur Anschaffung neuer Fertigungshallen, Maschinen, Werkzeugen usw. für neue Flugzeugtypen führen konnte, wenn es mit den bestehenden Einrichtungen nicht möglich war. Mit den rapide steigenden Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Flugzeuge wie Geschwindigkeit Reichweite, Nutzlast, (Bewaffnung im militärischen Falle), Besatzung, Manövrierfähigkeit, Sicherheit und weiteren, stiegen folglich auch die Anforderungen bei der Herstellung. Alle diese – im Detail sich manchmal widersprechenden - Zielsetzungen mussten auch durch den Betriebsmittelbau unter einen Hut gebracht werden.

„In der Flugzeugindustrie wurden oft auch Universalvorrichtungen eingesetzt, mit denen verschiedenste Arbeiten ausführbar waren. Die waren jedoch nur von gut ausgebildeten, vielseitig einsetzbaren Facharbeitern bedienbar. Die Lehrausbildung im Flugzeugwerk sah daher eine entsprechende Schulung vor. Die Lehrlinge erhielten eine vierjährige Ausbildung, lernten feilen, bohren, schmieden, schweißen, drehen und hobeln. Sie wurden außerdem in der Flug- und Strömungslehre sowie in Motorenkunde geschult. Die Lehrlinge wurden Spezialisten ihres Fachs, die sich auf die Kunst des Flugzeugbaus verstanden. Die auf diese Weise vielseitig ausgebildeten Fachkräfte sind auch in die Weiterentwicklung sowohl der Flugzeugtechnik als auch der Arbeitsorganisation einbezogen worden“. (13)

In den Anfangsjahren in Warnemünde wurden bei Heinkel eine ganze Reihe von neuen Konstruktionen aufgelegt, bei denen F.Eimbeck seit Dez. 1929 aktiv beteiligt war. Das zeigt sich auch an den von ihm gemachten Fotografien. Allerdings ist eine HE 70 die letzte fotografierte bzw. erhaltene Flugzeugaufnahme (ca.1934).

Denn nach dieser Zeit waren Fotografien militärisch wichtiger Objekte im privaten Besitz riskant und nach Ende des Krieges in der Ostzone und dann DDR ebenfalls.

Nachfolgend werden einige dieser Fotos gezeigt, die technischen Erläuterungen dazu sind (10) entnommen. Die Bezeichnung HE steht für Heinkel Eindecker, HD also für Heinkel Doppeldecker. Flugzeuge ohne Kennzeichen am Rumpf sind noch nicht zugelassen. Die Heinkelwerke entwickelten als erste ca. 18 Stück kommerziell nutzbare Schiffskatapultanlagen und die dazugehörigen Flugzeuge. Diese wurden auf Schiffen montiert und waren in den Wind drehbar. Die Katapultanlagen wurden auf der Neptunwerft hergestellt. (12)

Einige seiner interessanten Aufnahmen von Flugzeugen anderer Hersteller, die zu dieser Zeit in Hohe Düne landeten, sind in den Anhang aufgenommen.

Der Bombenkrieg und die Teil- Verlagerung von Heinkel nach Wien

Der Bombenkrieg in Europa hatte schon im ersten Weltkrieg begonnen und sehr frühzeitig war England ein Hauptziel, zuerst mit Zeppelin und später mit deutlich mehr Opfern durch Bomber u.a. aus der Gothaer Waggonfabrik, den sog. Gotha – Bombern, an deren ersten Entwürfen auch E. Heinkel beteiligt war. (29) (Was u.a. dazu führte, dass das englische Königshaus von „Sachsen-Coburg und Gotha“ 1917 den Namen Windsor annahm.)

Die nach 1933 wiederaufgerüstete deutsche Luftwaffe nahm die Einladung von General Franco sofort an, sich am Spanischen Bürgerkrieg aktiv zu beteiligen. Bei der Aufstellung der „Legion Condor“ 1937 mit insgesamt 136 Flugzeugen war die Firma Heinkel am stärksten beteiligt mit folgenden Flugzeugtypen: J/88: Jagdgruppe mit vier Staffeln He 51 ausgerüstet (48 Flugzeuge), A/88: Aufklärungsstaffel mit He 70 ausgerüstet (18 Flugzeuge) mit He 45 ausgerüstet (6 Flugzeuge), AS/88: Seeaufklärungsstaffel mit He 59 (3 Flugzeuge) und He 60 (1 Flugzeug).

Im Nürnberger Prozess erklärte Hermann Göring, dass er die deutsche Luftwaffe im „scharfen Schuss“ erproben wollte und ein hoher Personalwechsel zum Sammeln von Erfahrungen beabsichtigt war. (15)

Der Historiker Prof. Walter Bernecker spricht der Legion Condor den Hauptanteil am Sieg Francos zu. (16) Der brutalen Zerstörung der schutzlosen Stadt Guernica mit hunderten Opfern setzte Pablo Picasso ein weltberühmtes bildliches Denkmal.

Zu Beginn des 2. Weltkrieges setzte die deutsche Luftwaffe mit der Bombardierung von Warschau im Herbst 1939 und später 1940 auf Rotterdam, Dijon, Paris und St. Etienne Flächenbombardements gegen die zivile Bevölkerung ein.

Anfang August begann die deutsche Luftwaffe die systematische Bombardierung Englands, zuerst der Infrastruktur, bald darauf jedoch galten die Angriffe auch den Innenstädten wie Liverpool und Bristol. Ein erster Gegenangriff der Royal Air Force (RAF) auf Berlin und das Ruhrgebiet verhalf dem obersten Chef der Luftwaffe, Hermann Göring, zu dem Spott - Namen (nur hinter vorgehaltener Hand gesprochen) „Hermann Meier“, weil doch ein feindliches Flugzeug in deutschen Luftraum eingedrungen war (Görings Zitat ist unbestätigt, der Spitzname nicht). Hitler forderte in einer Rede am 4. September 1940 das „ausradieren“ britischer Städte. Was danach folgte war ein ungeheurer Bombenkrieg gegen London, der ganze 68 Tage dauerte (Rostock 4 Tage (!)), und gegen weitere Städte, insbesondere gegen Coventry. Dieses in Nazi-Deutschland danach so genannte „coentrieren“, als Ausdruck für das In-Schutt-und-Asche-legen ganzer Innenstädte, war dann wiederum Grundlage der englischen Taktik beim Bombardieren deutscher Städte. Im Februar 1942 legte das engl. Kriegskabinett unter Churchill fest, dass künftig sowohl die deutsche Luftrüstung als auch die Zivilbevölkerung zu bombardieren sind. Diese damals sowohl in England selbst als auch später umstrittene Vorgehensweise (moral bombing) wurde durch den Oberkommandierenden der RAF, Arthur Harris, umgesetzt.

Die Rechtfertigung dieser Strategie bestand in der Annahme der dauerhaften Bindung von ca. 1,5 Mio Soldaten und Luftwaffen Helfern an der „Heimatfront“ und einer Halbierung des Ausstoßes von Flugzeugen für die Luftwaffe und der Reduzierung des Durchhaltewillens der Zivilbevölkerung.

Die 4-Tage-Bombardierung von Rostock im April 1942 war - zusammen mit Lübeck im Monat zuvor - die Vorbereitung auf einen Großangriff auf Köln im Mai. Sie sollte dem Sammeln von Erfahrungen dienen, da die navigatorischen, geografischen und sonstigen Gegebenheiten ähnlich waren. Die Auswirkungen in den drei Städten waren so gravierend, dass sie eine Zeit lang als die am meisten zerstörten Städte Deutschlands galten.

Die Heinkelwerke wurden erst in der dritten Angriffsnacht getroffen und sollen einen Verlust von „nur“ ca. 150 Flugzeugen gehabt haben, was etwa einer Monatsproduktion entsprach und seitens der RAF zu einer Wiederholung des als Misserfolg eingestuften Angriffs am 9.05.1942 führte. (19)

Alles Bisherige in den Schatten stellend, waren die furchtbaren Angriffe auf Hamburg (1943) und später Dresden (1945).

1942. Bomben auf Rostock, Blick von der Marienkirche Quelle: Archiv des Autors

Zerstörte Heinkelwerke 1942 Quelle: Biografie E. Heinkel, (29, S. 300)

Trotz der bei den Luftangriffen erzielten Abschüsse durch die Luftabwehr, sahen sich die Rüstungsbehörden und -Unternehmen gezwungen, die Produktionsstätten aufzugliedern und auf viele kleinere, umliegende Unternehmen aufzuteilen. Die Engländer hatten ähnlich reagiert und das war wiederum den Deutschen bekannt. Ab 1942 begann eine Verlagerungsaktion gigantischen Ausmaßes. Schwerpunkt war dabei die Luftfahrtindustrie, deren Produktion nach definierten Regeln von 27 auf unglaubliche 729 Produktionsstätten verteilt worden ist.

Zu den als Erstes umfassend verlagerten Betrieben gehörte Heinkel. Dabei wurden für den Betrieb in Marienehe unterschiedliche Strategien angewendet.

So wurde das Rostocker Serienwerk nach diesen Regeln im weiten Umfeld um Rostock herum im mecklenburgischen und vorpommerschen Raum verteilt. Es hatte innerhalb von kürzester Zeit 40 verschiedene Verlagerungsorte von der Elbe bis Vorpommern und u.a. auch Pütnitz bei Damgarten und Barth. (20)

Für die übernehmenden, vorwiegend kleineren, Unternehmen, deren Mitarbeiter auch sehr oft eingezogen waren, entstand so einerseits zuverlässige Auslastung, andererseits massiver Leistungsdruck und die Angst, von Vergeltungsmaßnahmen des Feindes getroffen zu werden.

Vor allem Barth sollte eine sehr wichtige Rolle für die Produktion von Heinkel spielen, der große, gut ausgerüstete Flugplatz wurde schon seit 1941 als Abstellplatz für Flugzeuge durch Heinkel genutzt.

Doch bereits ab Juli 1941 existierte dort ein Gefangenenlager für westalliierte Fliegeroffiziere (STALAG I), indem am Ende Krieges etwa 9000(!) Kriegsgefangene lebten. Da das sehr genau in den Karten der RAF verzeichnet war, würden dort mit Sicherheit keine Bomben abgeworfen werden und das nutzten die Nazis aus und verlagerten wichtige Produktionsaufgaben nach Barth. Diese Benutzung der Gefangenen als menschlichen Schutzschilde widersprach den vereinbarten Regeln der Kriegsführung. Auf die dort vorwiegend eingesetzten KZ-Häftlinge wird an späterer Stelle eingegangen.

Der in den letzten Kriegstagen mit großer Hoffnung seitens der Naziführung, von Heinkel auch im sog. „Müllerwerk“ in Barth gebaute, „Volksjäger“ He 162, war beim Eintreffen der Roten Armee noch in größerer Stückzahl komplett erhalten und diese wurden bei der Befreiung des STALAG vor den Blicken der befreiten westalliierten Luftwaffen-Offiziere höflich aber bestimmt verborgen gehalten. Auch hatten die dort gefangenen Offiziere wohl bis zum Schluss keine Kenntnis von der He 162 und hielten sie für die Me 262.

Ab März 1945 (!) sollte Ernst Heinkel der Naziführung monatlich 1000 Stück Volksjäger He 162 liefern. (20) (29, S. 323)

Sie war eine der irrsinnigen „Wunderwaffen“ auf welche die Nazi-Verbrecherclique an der Spitze hoffte, die von jungen kaum ausgebildeten Mitgliedern der Flieger-HJ geflogen werden sollten, aber schon bei der Erprobung einigen sehr erfahrenen Testpiloten das Leben kostete. Der Kriegsverlauf durchkreuzte dann diese Pläne.

Foto: HE 162 -www.airplane-pictures.net - RAF Museum Hendon

Wichtige Abteilungen des Heinkel-Entwicklungswerkes wurden nach Wien verlagert. Das betraf die Flugerprobung und den Musterbau mit Betriebsmittel - Konstruktion, die nach Wien Schwechat kamen.

Dann die Konstruktionsabteilung in die Fichtegasse 11 in Wien-Stadtmitte und Heinkel zog mit der - für ihn wichtigsten - Projektabteilung in eine Villa in Wien Ober St. Veit, in der Angermayergasse. Die Projektabteilung arbeitete dort federführend auch an der Entwicklung der He 162. (20) Diese Villa war ihm von den Wiener Behörden verkauft worden, nachdem sie den jüdischen Vorbesitzer enteignet hatten. (24)

F.Eimbeck fuhr am 2. Febr. 1943 nach Wien, um dort seine Arbeit aufzunehmen und die Betriebsmittelkonstruktion aufzubauen. In der folgenden Zeit fuhr er fast jeden Monat für ein paar Tage nach Rostock, um die erforderlichen Abstimmungen mit dem Stammwerk vorzunehmen.

Im August 1943 siedelte F.Eimbeck dann mit Familie nach Wien um.

Heinkel und die Zwangsarbeiter

Der Einsatz von Zwangsarbeitern und insbesondere der KZ-Häftlinge war besonders für die Fa. Heinkel aber auch für andere große Rüstungsproduzenten ein typischer Vorgang. Es ist jedoch nicht möglich, dieses zutiefst unmenschliche nationalsozialistische System der Konzentrations- und Vernichtungslager im Rahmen dieses Buches auch nur annähernd zu erfassen oder zu bewerten. Deshalb wird an dieser Stelle auf nur wenige, direkt mit der Firma Heinkel im Zusammenhang stehende Aspekte eingegangen.

Mit zunehmender Dauer des Krieges wurde das Arbeitskräfteproblem immer drängender und insbesondere in der Rüstungsindustrie – aus der Sicht der Nazi-Führung – ein bestimmender Faktor für den Nachschub der Wehrmacht mit leistungsfähiger und in großen Stückzahlen produzierter Technik. So kamen schon frühzeitig bei Heinkel folgende (Zwangs-) Arbeitskräfte zum Einsatz:

< kriegsgefangene Soldatendienstgrade

- < Strafgefangen aus den deutschen Gefängnissen
- < Zwangsarbeiter, aus Zivilbevölkerung der besetzten Gebiete gezwungen
- < Freiwillige aus den besetzten (vorwiegend West-)Gebieten und aus anderen Ländern Europas (Fremdarbeiter)
- < KZ- Insassen

Im Betriebsmittelbau und -konstruktion bei Heinkel wurden mit großer Wahrscheinlichkeit keine Zwangsarbeiter oder gar KZ-Häftlinge eingesetzt, da sie die erforderlichen Qualifikationen nicht haben oder erwerben konnten. Jedoch kann sicher angenommen werden, dass für die Arbeitsvorbereitung der Tätigkeiten der Zwangsarbeiter wie z.B. in Fleißstraßen und in der Taktfertigung auch der Betriebsmittelbau Zuarbeiten leisten musste. Insofern hat sicher auch F.Eimbeck Kontakte in diese Bereiche gehabt. Sowohl in Wien-Schwechat und vorher – durch eine Äußerung von ihm nach dem Krieg belegt – mehrfach in Barth. Bei dieser Aussage gegenüber einer vertrauten Kollegin bezüglich Barth, hat er den ständigen Wechsel der Häftlinge am jeweiligen Fließband - Arbeitsplatz als Teil des Systems des KZs bezeichnet.

In der Stadt Rostock gab es für diese vielen Zwangsarbeiter mehr als 20 verschiedene Lager, in den diese untergebracht waren. Ende 1943 waren ca. 20.000 Ausländer in Rostock tätig, davon mehr als 8.300 bei Heinkel und 1.300 auf der Neptunwerft. Untergebracht waren die Zwangsarbeiter in umgenutzten Beherbergungsbetrieben, in Gebäuden (häufig Baracken) auf dem bzw. nahe des Einsatzortes und in Barackenlagern am Stadtrand. Solche Lager gab es in Biestow (30 Baracken), Evershagen (20 Baracken), in Dierkow (für 500 Arbeiter) und an der Thierfelder Straße (40.000 m²). Auch im "Sportpalast" waren "Ostarbeiter" untergebracht. Zusätzlich wurden in der näheren Umgebung Lager eingerichtet (in Dalwitzhof, am Braesigweg und in Warnemünde). Außerdem wurden in den Heinkel-Werken Kriegsgefangene eingesetzt, die in Lagern in Markgrafenheide und in der Nähe der Neptunwerft untergebracht waren.

1942/43 wurde in Brinckmansdorf, östlich der Straße Höger-Up, ein Barackenlager für 600 Arbeiter aus Osteuropa errichtet.

Allein in den Ernst Heinkel Flugzeugwerken waren 1942 Arbeiter aus 14 Nationen im Einsatz. Ab 1943 galt für sowjetische Zwangsarbeiter ein Aufenthaltszwang am Arbeits- oder Unterbringungsort. Die beiden größten Probleme waren aber unzureichende Hygiene und der Nahrungsmangel.

Eingesetzt wurden die Arbeiter und Kriegsgefangenen in den Rüstungsbetrieben aber auch in kriegswichtigen Betrieben wie dem Reichsbahnausbesserungswerk oder bei Baufirmen. (25)

Auszug aus einem Interview mit dem ehemaligen Zwangsarbeiter Grigorij Serdjuk am 16. Oktober 2007: Damals, im Juli 1942 in der Ukraine, wurde eine sehr intensive Propaganda geführt, damit die Jugendlichen nach Deutschland fahren. Überall wurden Fotos aufgehängt, es wurden Fotoausstellungen organisiert, um zu zeigen, wie schön es hier sei. Es war in der Tat schön, aber nicht für uns. Anfangs sind tatsächlich welche gefahren, aber es hielt nicht lange – und nachdem man erfahren hat, wie man hier tatsächlich lebt, gab es keine Freiwilligen mehr. Es begannen die Zwangsverschleppungen nach Deutschland. Am 22. Juli kam unser Dorfpolizist zu mir: Du musst morgen nach Deutschland fahren... Am Tag nach der Ankunft in Rostock wurden wir im Lager aufgestellt und man hat begonnen, uns auf die Werkhallen zum Arbeiten zu verteilen. Dort waren irgendwelche Deutschen, Vertreter des Heinkel-Werkes und wahrscheinlich auch Vertreter der Stadtverwaltung. Es gab auch Bauern, die ihre Leute raussuchten. Die Deutschen haben unter uns 30 oder 40 Personen mit 10-Klassen-Schulbildung rausgesucht und haben uns in die Bleicherstraße geschickt. Dort gab es eine Berufsschule. Vier Monate lang wurden wir dort ausgebildet. Hauptsächlich war es eine Schlosserausbildung, damit wir in der Lage wären, verschiedene Teile herzustellen, zum Beispiel Flugzeugteile aus Duralmin. Es wurde uns beigebracht, wie man sie bearbeitet, damit alles genau passt, damit das Teil richtig sitzt. Nach vier Monaten wurden wir dann auf die Werkhallen verteilt – einige kamen in die Wertstraße und einige nach Marienehe, ja. Und dort wurden wir direkt zur Arbeit eingeteilt. In der Wertstraße stellte man Flugzeugrumpfe und Tragflächen her – Tragflächen für das Flugzeug Heinkel 111. Die Flugzeugrumpfe und Tragflächen wurden auf speziellen Anhängern nach Marienehe gebracht.

Dort in der Werkhalle 64 wurden sie zusammenmontiert und aus dieser Halle kamen fertige Flugzeuge heraus. Auf der Arbeit haben wir Arbeitskittel bekommen, solche dunkelblauen Arbeitskittel. Wir haben gleich am Anfang die Zeichen "Ost" bekommen – es wurde hier aufgenäht [zeigt] – auf dem blauen Hintergrund standen die weißen Buchstaben "OST". Denn in der Woche haben wir ganz wenig geschlafen: um 4 Uhr mussten wir schon aufstehen und kamen erst um 10 Uhr abends von Marienehe mit dem Zug ins Lager zurück. Dann holten wir "Balanda"(dünne Suppe) und gegen 11, halb 12 abends ging es ab ins Bett.

Und am nächsten Tag musste man wieder um 4 Uhr aufstehen. Für einen jungen Menschen von 18, 19 Jahren ist es völlig unzureichend. Und so ging es die ganze Woche. (25)

Die Ernst Heinkel Flugzeugwerke waren im März 1942 das erste (!) Unternehmen der deutschen Rüstungsindustrie, dass KZ-Häftlinge in der Produktion einsetzten. Das war im Heinkel - Werk in Oranienburg, dass dort bis 1940 ausschließlich den Heinkel-Bomber He 111 produzierte und bis 1939 zu 97% dem RLM gehörte. Später waren in Oranienburg die He 177 und auch die Ju 88 die produzierten Flugzeug-Typen. Ab Mitte 1944 wurden dort keine kompletten Flugzeuge mehr produziert. (27)

Bereits 1944 waren dort ca. 48 % der Belegschaft KZ-Häftlinge, so dass im Werk eine Außenstelle des in unmittelbarer Nachbarschaft liegenden KZ Sachsenhausen errichtet wurde. Die „positiven“ Erfahrungen der Werksleitung bestanden darin, dass sie sich „nur um den Arbeitseinsatz kümmern“ musste, für alles andere wie Verpflegung, Bekleidung, medizinische Betreuung und Bewachung war die SS zuständig. Die Ausleihgebühren für die Häftlinge waren an das SS-Wirtschafts-Verwaltungshauptamt zu entrichten und betragen mit 4,- bis 6,- RM ca. 50% der Kosten eines deutschen Facharbeiters. Sozialleistungen entfielen. Diese Randbedingungen machten es für die Heinkel- Führung dann interessant, auch an vielen seiner anderen Standorte, diese Art der Arbeitskräftebeschaffung einzusetzen.

Am 1.07.1946 wurde das „Technische Büro für Windkraftwerke“ in Warnemünde gegründet. Weder den meisten der dort unmittelbar Beschäftigten, noch anderen Personen war zunächst bekannt, dass es sich bei diesem Unternehmen um einen Ableger eines sowjetischen Ingenieurbüros, eines sogg. OKBs, handelte, das nur dem Zweck diene, die besten Köpfe, hier der Heinkelwerke, und der anderen deutschen Spezialisten zusammenzuhalten und sie durch gut bezahlte Tätigkeiten in ihrem eigentlichen Aufgabengebiet davon abzuhalten, sich von den drei anderen Besatzungsmächten abwerben zu lassen.

Foto: 1947 Büro im Haus Stoltera

Quelle: Seniorenverein DMR, Archiv

Seitens der Sowjetunion lassen sich folgende Bereiche ausmachen, in denen deutschen Spezialisten rekrutiert werden sollten und wurden: Atomwissenschaft, Raketenforschung, Luftfahrtforschung und weitere Gebiete wie Chemie, Elektronik, Optik, Marine. Dazu wurden in der sowjetischen Besatzungszone unter „falschem“ Namen Ingenieurbüros gegründet und dann versucht, die vorher ausgewählten Spezialisten dort vertraglich einzubinden. (39)

Ein Experimental-Konstruktionsbüro (russisch: опытно-конструкторское бюро (ОКБ)) ist die Bezeichnung für ein von einem erfolgreichen Luft- und Raumfahrt-Ingenieur geleitetes sowjetisches bzw. russisches Entwicklungs-, Konstruktions- und Planungsinstitut, nach dessen Plänen in Herstellungsbetrieben Flugzeuge, Raketen oder Ähnliches produziert wurden. Von diesen Büros in der Sowjetunion wurden dann die in der SBZ solche „Außenstellen“ unmittelbar nach dem Krieg gegründet.

Diese bestanden dort im Zeitraum von Mai 1945 bis Oktober 1946 (siehe Aktion Ossawakim) für militär- und wirtschaftspolitisch relevante Aufgaben in der Sowjetischen Besatzungszone Deutschlands und im sowjetischen Sektor von Berlin.

Folgende OKBs gab es dort

OKB-1 in Dessau bei Junkers & Co.

OKB-1(F) in Warnemünde bei Heinkel („F“ für Filiale)

OKB-2 in Staßfurt bei BMW

OKB-3 in Halle (Saale) bei Siebel Flugzeugwerke

OKB-4 in Berlin bei Askania Werke

OKB-5 in Berlin bei?

OKB-6 in Berlin bei Siemens

OKB-7 in Neuhaus-Schierschnitz bei Siemens. (40)

Der Anteil der Luftfahrtforscher betrug mit etwa 1200 bis 2000 Personen, ca. 35%, der höchste an den gesamten Spezialisten. Da 60% der Nazi-Luftfahrtindustrie in Mitteldeutschland angesiedelt war, ist es verständlich, dass die Heinkel-Spezialisten in Warnemünde nur als „Filiale“ von Dessau eingeordnet waren. Dabei standen die Motorenentwicklung und vor allem die sehr weit fortgeschrittene Düsentriebwerks-Entwicklung bei Heinkel und Junkers im Focus der sowjetischen Interessen.

Dann erfolgte die sehr gut vorbereitete Nacht – und Nebelaktion Ossawakim (eigentlich „Operation Ossoawiachim“). Das war eine sowjetische Geheimoperation unter Leitung der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD), bei welcher im Wesentlichen in den frühen Morgenstunden des 22. Oktober 1946 mehr als 5000 ausgewählte deutsche Fachkräfte (russ. Специалист; also Wissenschaftler, Ingenieure und Techniker, die auf Spezialgebieten tätig waren) aus militär- und wirtschaftspolitisch relevanten Betrieben und Institutionen der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands (SBZ) und dem sowjetischen Sektor von Berlin - mit wenigen Ausnahmen gegen deren Willen - zur Arbeit in die Sowjetunion verbracht wurden. Der entsprechende Ukas hatte folgenden Wortlaut: „Auf Befehl der sowjetischen Militäradministration müssen Sie fünf Jahre in ihrem Fach in der Sowjetunion arbeiten. Die Arbeitsbedingungen sind dieselben wie für einen Russen in entsprechender Stellung. Sie werden Ihre Frau und Ihr Kind mitnehmen. Sie können von ihren Sachen so viel mitnehmen wie sie wollen“.(39, S.12) Die Verbringung deutscher Arbeitskräfte war als Teil der Wiedergutmachung in den Konferenzen von Jalta und Potsdam, im Morgenthau-Plan und auch in UdSSR - Gewerkschaftskonferenzen festgelegt und beraten worden. (41)

Die Organisationsstruktur der Zentralverwaltungen in der SBZ entsprach weitgehend dem Aufbau der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD).

Da die sowjetischen Besatzungsbehörden nur in Ausnahmefällen bereit waren, deutsche Spezialisten (mit Ausnahme von Dolmetschern) direkt in ihrer Militärverwaltung zu beschäftigen, schufen sie parallel zu ihren Dienststellen auf fast allen Ebenen des nichtmilitärischen Bereichs entsprechende oberste deutsche Behörden. Mit dem SMAD-Befehl Nr. 17 vom 27.7.

1945 wurde die Gründung von Zentralverwaltungen angeordnet: Verkehrswesen, Post- und Fernmeldewesen, Brennstoff und Energie und weitere. Die Zentralverwaltungen hatten grundsätzlich die Funktion, beratende Organe der SMAD zu sein.

Mit dem SMAD-Befehl Nr. 138 vom 4. Juni 1947 wurde die Deutsche Wirtschafts-Kommission (DWK) gegründet. Sämtliche zentrale planerische Arbeiten, insbesondere die Vorbereitung für eine längerfristige und umfassendere Wirtschafts-Planung, wurden seit dem Sommer 1947 von der Wirtschaftsabteilung der DWK geleistet. Ab 1948 begann mit der DWK als bevollmächtigter zentraler deutscher Wirtschaftsbehörde eine mittelfristige Planungstätigkeit, selbstverständlich ohne dabei die führende Rolle der SMAD infrage stellen zu dürfen. (45) Die Wirtschaftsoffiziere in Berlin-Karlshorst wie auch in den Ländern und Provinzen hatten einen entscheidenden und direkten Einfluss auf die Lenkung und Planung der Wirtschaft.

An dieser Stelle soll kurz auf die industriepolitische Entwicklung der Sowjetischen Besatzungszone, von der Roten Armee oft selbst als Zone bezeichnet, eingegangen werden. Besonders deutlich werden diese Phasen in der Zeitschrift „Metall“ Heft 13/ 14 aus 1948 beschrieben (49).

< In den ersten Monaten nach Kriegsende war die Zerschlagung von Trusts und Konzernen im Mittelpunkt der meistens örtlichen (Belegschaft oder Gemeinde) Interessen.

< Im nächsten Schritt verlagerte sich das Schwergewicht der Lenkung auf die Länderebene, wo dann die entsprechenden Strukturen gebildet wurden. Auf der

Grundlage von entsprechenden Befehlen der SMA wurden dann durch Sequestrierung und Übertragung an die Länder in Volkseigentum unter Landesverwaltung überführt. In Schwerin war das die HLB, die ihrerseits die Unternehmen zu bündeln versuchte.

< Diese Länderstruktur war jedoch ihrerseits ungeeignet, eine länderübergreifende Koordinierung der Wirtschaftspolitik durchzuführen. Zu anderen gab es auch bis keine rechtlichen Grundlagen für eine zentrale Wirtschaftspolitik durch die Deutsche Zentralverwaltung der Industrie und später dann die Deutsche Wirtschaftskommission (DWK). Erst mussten stets Befehle der SMA erlassen werden und dann hatten noch die jeweiligen Länder die Verantwortung. Die Zentralinstanz war nur Koordinator, so aber war eine wirkliche Zonenpolitik nicht durchsetzbar.

< Der entscheidende Schritt zum Aufbau einer neuen Verwaltungsstruktur wurde im März 1948 getan, indem alle früheren Zentralverwaltungen der Wirtschaft aufgelöst und der DWK unterstellt wurden. Die SAMD hat am 20.04.1948 das Recht der DWK zum Erlass verbindlicher Verordnungen und Anordnungen bestätigt.

< Ebenfalls im März wurde festgelegt, dass die bisherige Organisation der volkseigenen Betriebe (in zentraler Verantwortung, in Landesverantwortung, in Verantwortung von Städten und Kreisen) mit qualifizierten Leitungen zu besetzen ist, ihre Organisation zu verbessern ist, ihr weiterer Aufbau finanziell abzusichern und ihre Ertragsfähigkeit zu gewährleisten ist.

< Am 1. Juli 1948 haben die nun so „erneuerten“ VVB offiziell ihre Tätigkeit begonnen.

Aus der heutigen Sicht deutete demnach schon ab März 1948 alles darauf hin, dass die Sowjetunion für ihre Besatzungszone eine vollständig eigene, zur sozialistischen Planwirtschaft führende Entwicklung anstrebte, die dann mit der Gründung der DDR ihren Abschluss fand. Erst mit der Wiedervereinigung 1990 und den Aktivitäten der Treuhand sollte diese zentralisierende Entwicklung beendet werden.

Da in der EKM viele wichtige Betriebe (ca.30) des traditionell starken mitteldeutschen Maschinenbaus zusammengefasst waren, gibt die nachfolgende von der EKM damals erstellte Tabelle einen interessanten Einblick in die Entwicklung dieser Unternehmen über die Kriegsjahre hinweg.

Das waren Unternehmen mit folgenden Produkten Dampfkessel, Rohrleitungen, Turbinen, Pumpen, Dieselmotoren und Verdichter, Gebläse, Guss- und Schmiedeteile. (50)

Tabelle: hier nachgeschrieben

Quelle: Landesarchiv Sachsen-Anhalt Merseburg

Auf der Grundlage des Besuches von Dr. Nemitz und Kapp im April und einer Festlegung des Ministeriums für Wirtschaft des Landes Mecklenburg in Schwerin vom 4. Mai erfolgte dann diese Dienstreise von F. Eimbeck nach Magdeburg zur SAG (Sowjetische Aktien-Gesellschaft) Betrieb Buckau-Wolf. Dem dortigen Direktor Schukow wurde dann, auch anhand des Reiseberichtes von F. Eimbeck, der letztlich die Machbarkeit des Vorhabens bestätigte, der Abschluss eines Lizenzvertrages vorgeschlagen. Dieser Lizenzvertrag für Bau von Dieselmotoren der Reihe 4NVD 224 wurde bereits am 28.05.1949 zwischen beiden Unternehmen abgeschlossen.

Mit Befehl Nr. 93 der SMAD vom 30.06.1949 an die SMA des Landes Mecklenburg, Gen. Michailow, wurde dann formal die Errichtung des Dieselmotorenwerkes in Rostock befohlen. Dieser Befehl war wohl auch erforderlich, weil die Pläne bei Buckau-Wolf nicht gerade auf Begeisterung stießen. Dass er im Nachgang zu den Entscheidungen erfolgte, war wohl der Bürokratie in der SMAD geschuldet. Im Juli 1949 wurde mit der schwierigen und umfangreichen Reparatur der ehemaligen Heinkel-Hallen in der Lübecker Straße/Werftstraße begonnen. Der Umzug von der inzwischen viel zu kleinen Halle in Marienehe fand am 26.08.1949 statt. Dieses nun bereits mit der Perspektive des Motorenbaus. Und so zog mit diesen Perspektiven auch neuer Mut in der Belegschaft ein und es wurden nun immer mehr Mitarbeiter benötigt und eingestellt.

Mit dem Ausscheiden der WiMa aus der EKM wurde nun jedoch die Rückzahlung von Krediten der Landeskreditbank Sachsen-Anhalt in Höhe von über 303 050,83 RM gefordert, was dem Unternehmen jedoch nicht möglich war. Denn immer noch musste ein beträchtlicher Teil der Managementleistung für die Finanzierung des Tagesgeschäftes und die Finanzausstattung des Unternehmens geleistet werden.

So entsteht der Eindruck, dass dieser und der spätere Wechsel der Gesellschafter durch die Geschäftsführung geschickt auch zur Liquiditätssicherung genutzt wurde.

Durch die Grundsatzentscheidung zum Dieselmotorenbau wurden nun von der Roten Armee requirierte ca. 100 Werkzeugmaschinen (vorwiegend aus Mecklenburg u.a. Dargun und Teterow) dem Unternehmen zur Verfügung gestellt. Davon war allerdings nur etwa die Hälfte bedingt nutzbar. Darüber hinaus wurden jetzt auch neue Werkzeugmaschinen z.T. aus der SBZ/DDR – Produktion beschafft, um die technologischen Herausforderungen der Motorenproduktion absichern zu können. Dennoch gab es zur sofortigen Wirksamkeit der Verlagerung eine ganze Reihe technologischer Herausforderungen, die sowohl personell als auch ausrüstungsseitig gesichert werden mussten.

Bereits am 1. September 1949 wurde die Fertigung des neuen Produktes Dieselmotor 4 NVD 224 aufgenommen. Das war natürlich nur dadurch möglich, dass von Buckau-Wolf nicht nur die Zeichnungen, sondern auch sämtliche Vorrichtungen, alle Lieferanten inklusive Lieferverträge, die Arbeitspläne, Spezialwerkzeuge und Prüfstands Zeichnungen mitgeliefert wurden. Aus der Sicht der SMAD waren die Spitzen-Fachkräfte deutschen Flugzeugbauer wie Heinkel geeignet, solche großen Herausforderungen wie eine schnellstmögliche Umstellung auf Schiffsmotoren-Produktion zu bewältigen. Und dass offensichtlich mit Recht, denn nach nur 5 Monaten am 20.01.1950 konnte der erste Motor dieses Typs erprobt werden.

Diese Änderung des Leistungsprofils des Unternehmens sollte nun auch im Namen deutlich werden, was ja, nun da keine Windkraftanlagen mehr hergestellt wurden, naheliegend war. So entspann sich in der zweiten Jahreshälfte 1949 eine Diskussion um den neuen Namen, die dann im Oktober zur offiziellen Umbenennung führte.

Foto: Urkunde zur Namensänderung

Quelle: Landeshauptarchiv Schwerin

Mit der Entwicklung eigener Motoren, dem Abschluss eines Lizenzvertrages mit der MAN und den gewaltigen Investitionen sowohl auf den Werften als auch bei SKL, in Halberstadt und besonders im DMR waren Ende 50er Jahre wichtige Voraussetzungen geschaffen, um einen international leistungsfähigen DDR - Schiffbau zu etablieren. Es blieb jedoch eine andauernde Herausforderung der auf Planwirtschaft basierten Zuliefer-Industrie, diese geschaffenen Kapazitäten permanent so auszubalancieren, dass die Anforderungen der Werften erfüllt werden konnten. Denn der Schiffbau hatte marktseitig stets diese drei Anforderungen unter einen Hut zu bringen: Lieferungen für die Sowjetunion, Aufbau einer eigenen DDR- Flotte und den Export von Schiffen in das KA (Kapitalistische Ausland). Das führte Anfang der 60er Jahre zu ständig wechselnden Planvorgaben an die Motorenhersteller und hatte ständige Diskussionen mit der für Dieselmotoren zuständigen VVB DPV, mehreren Ministerien, dem Volkswirtschaftsrat, den Entwicklungszentren und sogar dem Staatsrat zur Folge. Trotz dieser Probleme hatte es bis etwa Mitte der 60er Jahre eine weitgehend proportionale Entwicklung von Schiffbau und Motorenhersteller gegeben. Mit den MAN -Typen KZ 57/80 und KZ 70/120 und dem DMR – NZD 72 konnten durch deren verschiedene Zylindervarianten die Bedarfe weitgehend gedeckt werden