

vermögen. Ein Informationsblatt der Oberfinanzdirektion Koblenz, Koblenz 1998.

Preute, Michael (1984), Vom Bunker der Bundesregierung, Köln.

Preute, Michael (1989), Der Bunker. Eine Reise in die Bonner Unterwelt, Köln.

Der U-Boot-Bunker *Valentin* in Bremen

Baustelle, Lager und Nachkriegsnutzung

Marc Buggeln

Im Norden Bremens erstreckt sich eine idyllische Flusslandschaft. Fährt man im Sommer mit dem Rad durch die grünen Wiesen und Wälder an der Weser nach Norden, so steht man plötzlich und unvermittelt vor einer riesigen, nicht enden wollenden Betonwand: Es handelt sich um die Südseite des U-Boot-Bunkers *Valentin*, einer der größten Rüstungsruinen des Nationalsozialismus. Der Bunker ist 426 Meter lang, bis zu 97 Meter breit und bis zu 33 Meter hoch. Der Koloss ist monströs, wirkt unzerstörbar, wie gebaut für die Ewigkeit und ist unübersehbar. Obgleich für Ausflügler und Bootsfahrer unübersehbar, ist er für sie nicht entzifferbar. Die Anwohner geben und geben in der Regel nur ungern Auskünfte. Den Kindern raunte man höchstens etwas über Nationalsozialismus und Krieg zu, »alles schrecklich«, aber wie der Bau unter welchen Umständen entstand, kam nie zur Sprache. Und in den meisten Fällen kamen weder Krieg noch Nationalsozialismus in der Erzählung der Anwohner vor, sondern nur die Bundeswehr als aktuelle Nutzerin des Gebäudes.

Der folgende Beitrag will zuallererst die Geschichte des Bunkerbaus in den Jahren 1943 bis 1945 nachzeichnen. Im Mittelpunkt steht die Beschreibung der verschiedenen Formen von Zwangsarbeit, die zum Bau des Bunkers eingesetzt wurden. Neben den Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen waren auf der Baustelle deutsche Architekten und Ingenieure, Vorkriegsarbeiter und Soldaten anwesend. Es entstand ein Mikrokosmos der rassistischen, nationalsozialistischen Hierarchie. Die Erinnerung an den Bunker als das größte architektonische Relikt in Bremen, das auf die Zeit des Nationalsozialismus verweist, wird im zweiten Teil des Beitrages thematisiert.

Der Bau des U-Boot-Bunkers

Der wichtigste Grund für die Absicht der Kriegsmarine, U-Boot-Bunker in Deutschland zu bauen, war die zunehmende alliierte Lufthoheit, die zu immer zielgenaueren Angriffen auch auf die deutsche Werftindustrie führte. Nachdem 1942 bereits kleinere Bunker bei den Werften in Kiel und Hamburg existierten, setzten Ende 1942 Überlegungen ein, ebenfalls bei den Bremer Werften U-Boot-Bunker zu errichten. Vorgesehen für das Vorhaben waren die zum Krupp-Konzern gehörende Werft der Deschimag AG Weser und die zum Thyssen-Konzern gehörende Bremer Vulkan-Werft. Während der Bunker der Deschimag (Tarnname: »Hornisse«) direkt am Werftgelände entstehen sollte, entschied man sich bei dem für den Vulkan geplanten Bunker für eine Verlegung des Baus nach Farge, circa zehn Kilometer weserabwärts der Werft (vgl. Schreiben des OKM betr. U-Bootsbunkerprogramm in der Heimat 22.1.1943, in: BA-MA Freiburg, W 04/18163).

Für den Bau der beiden Bunker richtete das Oberkommando der Kriegsmarine (OKM) gemeinsam mit dem Rüstungsministerium, unter Albert Speer, die Oberbauleitung U-Weser (Unterweser) ein. Mit der Leitung wurde Marineoberbaurat Edo Meiners beauftragt. Der Großteil des Personals wurde von der Marine gestellt. Die zentrale Steuerung unterstand aber dem Rüstungsministerium, Abteilung Rüstungsausbau.

Am 28. April 1943 fand bei der Deschimag eine Sitzung über das weitere Vorgehen beim Bau der beiden U-Boot-Bunker statt. Anwesend waren die Vertreter der Marineoberbauämter Bremen und Hamburg, der OT (Organisation Todt)-Einsatzgruppe West, der beiden Werften Deschimag und Vulkan und ein Vertreter des Krupp-Konzerns. Dort setzten das Marineoberbauamt Bremen und die beiden Firmen gegenüber dem Marineoberbauamt Hamburg durch, dass die gesamte Inneneinrichtung der Bunker vom Technischen Büro des Krupp-Konzerns durchgeführt werden sollte. Noch am selben Abend erteilte der Krupp-Konzernleiter Alfred Krupp seine Zustimmung zu der vorgesehenen Regelung (StaN, NI-4696).

Parallel zu den anlaufenden Planungen für den U-Boot-Bunker in Farge kam es zu Ereignissen, welche die weitere Bauplanung entscheidend prägen sollten. Erstens verlor die deutsche U-Boot-Flotte im Mai 1943 42 ihrer 110 verfügbaren U-Boote, weil die Alliierten ihr Radarsystem erheblich verbessern konnten und ihnen zudem die Entschlüsselung der deutschen U-Boot-Codes gelungen war. Diese Entwicklung führte zum zwi-

zeitlichen Abbruch des U-Boot-Einsatzes im Atlantik und zur Einmündung beim OKM, dass eine Weiterführung des U-Boot-Krieges nur noch mit neuen Booten möglich wäre, die länger unter Wasser bleiben und sich zudem dort schneller bewegen könnten. Zweitens hatte das Rüstungsministerium im Januar 1943 den Generaldirektor der Magirus-Werke, Otto Merker, beauftragt, ein rationelleres Fertigungssystem für die U-Boot-Produktion zu entwickeln. Analog zur Fertigstellung von Merkers Bericht im Juni/Juli 1943 erfolgte eine Reorganisation der gesamten Marinerrüstung. Aufgrund der großen Verluste der Marine und des langsamen Vordringens der Neubauten überzeugte Speer am 26. Juni 1943 Hitler und den neuen Oberbefehlshaber der Marine, Karl Dönitz, dass es sinnvoll wäre, die Marinerrüstung in die Kompetenz seines Ministeriums zu geben. Im Rahmen dieser Neuorganisation entließ Speer den alten Leiter des Hauptausschusses Schiffbau, Rudolf Blohm, weil dieser sich weigerte, neue amerikanische Produktionsmethoden in den Schiffbau einzuführen. Sein Nachfolger wurde Merker, der ein entschiedener Vertreter neuer Produktionsmethoden war (Meyhoff 2001: 408ff.).

Das zentrale Prestigeobjekt der neuen Marinerrüstung unter Leitung von Merker wurde die erst im Entstehen begriffene U-Boot-Bunkerwerft in Farge. Hier sollte die erste und zudem verbunkerte Montagewerft für den Zusammenbau des neuen U-Boottyps XXI entstehen, von dem sich die deutsche Marineführung eine Wende im U-Bootkrieg erwartete. Die Planung sah vor, den Typ XXI in neun Sektionen zu unterteilen, die auf drei Werften hergestellt wurden. Die einzelnen Sektionen wollte man in die Bunkerwerft nach Farge bringen, wo sie auf Fließbändern im Taktverfahren zusammengesetzt werden sollten. Die veränderten Planungen sollten in Farge das bestgesicherte Hightech-Werk der deutschen Marinerrüstung entstehen lassen (zur Modernität des Baues: Buggeln/Marszolek 2005). Insbesondere für Merker dürfte das Gelingen dieses ersten Werkes mit dem von ihm angeregten Verfahren von hoher Bedeutung gewesen sein. Die Bedeutung steigerte sich noch, als Minister Speer im September 1943 festlegte, dass aufgrund der geringen verfügbaren Baukapazität »nur noch ein Bauvorhaben für betongeschützten U-Bootsbau durchgeführt wird und zwar das für den Bedarf einer geschützten Montage verkleinerte Bauvorhaben Valentín.« (Aktenvermerk von Fuchs (Hauptamt Kriegsschiffbau) 6.9.1943, in: BA-MA Freiburg, N 379 Nachlass Ruge 146, Bl. 16). Im Mai und Juni 1943 begann man mit der Einrichtung der Baustelle in Farge und im Juli mit den Erdarbeiten. Für die Bauplanung wurde die Ingenieurge-

meinschaft Agatz-Bock-Maier verpflichtet. Die an dem Projekt beteiligten Baufirmen wurden in zwei Arbeitsgemeinschaften aufgeteilt, die Arge Nord und die Arge Süd. Auch das für die Inneneinrichtung zuständige Technische Büro des Krupp-Konzerns und der für die elektrischen Anlagen zuständige Siemens-Konzern richteten sich auf der Baustelle eigene Büros ein. Im Jahr 1944 schritt der Bau des Großprojektes zügig voran. Möglich war dies nur, weil das Vorhaben absolute Priorität besaß und bei der Zuteilung von Arbeitskräften und Rohstoffen bevorzugt behandelt wurde. Darunter hatte insbesondere das zivile Luftschutzbauprogramm in Bremen zu leiden. So heißt es im ersten Vierteljahresbericht der Abteilung kriegswichtiger Einsatz des Bremer Bausenators über die eingesetzten Arbeitskräfte im Luftschutzbau:

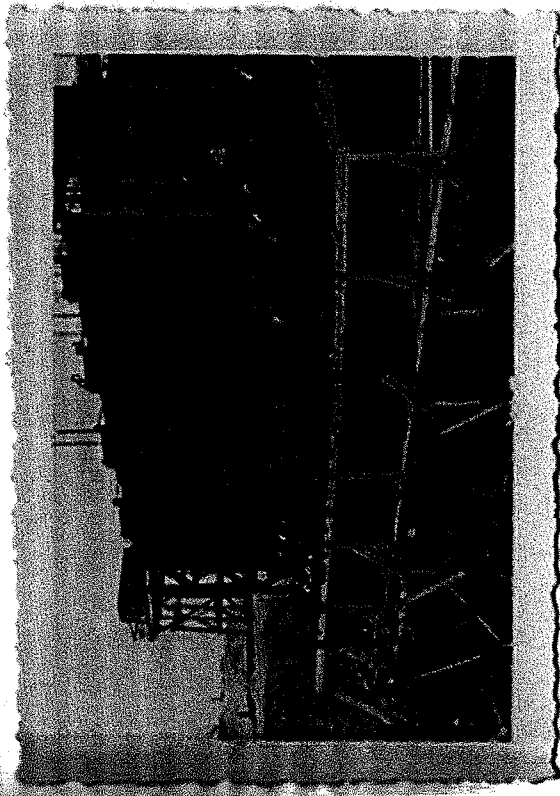
»Mit weiteren sehr erheblichen Abzügen zugunsten des Jägerbauprogramms und des Bauvorhabens Valentin (U-Bootbunker) muß zu Beginn des zweiten Vierteljahrs gerechnet werden, so daß sich im April der Arbeitseinsatz um weitere 1000 Kräfte verringern wird.« (StAB 4,29/1-338)

Bezüglich der Rohstoffsituation stellte das Luftschutzbauamt am 3. April 1944 fest:

»Die Zement erzeugende Industrie ist dabei auf der Höhe des Vorjahres verblieben, wogegen die Anforderungen insbesondere durch Kriegsmarine (U-Bootbunkerprogramm) und Luftwaffe (Jägerprogramm) erheblich angestiegen sind und auch weiter ansteigen werden. Da aber die Zementherzeugung infolge mangelnder Ersatzschaffungsmöglichkeiten der Industrieanlagen keinesfalls gesteigert werden kann, muss der Mehrverbrauch auf Kosten der übrigen Bedarfsträger, u.a. auch des LS-Führerprogramms, gedeckt werden.« (ebd.)

Diese Prioritätensetzung zugunsten des U-Boot-Bunkers in Farge steigerte sich zum Kriegsende hin. Am 10. November 1944 räumte Speer in einem Schreiben an den Leiter der OT dem Bau von U-Boot-Bunkern oberste Priorität noch vor dem Jägerbauprogramm ein (BAB, R3/1576, Bl. 91). Und Mitte Februar 1945 mit den Alliierten *ante portas* schrieb Speer: »Beim letzten Luftangriff auf Hamburg sind wiederum schwere U-Boot-Verluste eingetreten. Es müssen deswegen die vor baldiger Fertigstellung stehenden U-Boot-Bauwerke *Valentin* und *Hornisse* mit allen Mitteln beschleunigt werden.« (Ebd.: Bl. 144) Diese das Tempo verschärfenden Maßnahmen hatten mörderische Auswirkungen. Gefördert wurde die kompromisslose Haltung auch von der Kriegsmarine, die Hitler bis zuletzt glauben machte, dass der anlaufende Bau des U-Boots XXI eine Kriegswende bringen

währde (Wagner 1972: 630f., 655, 673, 677). Bei der »Führerlage« am 30. März 1945 musste Dönitz Hitler melden, dass zwei schwere Sprengbomben die Decke des Bunkers *Valentin* durchschlagen hatten (ebd.: 689). Der von Dönitz geschilderte Angriff eines Spezialverbandes der Royal Air Force vom 27. März bedeutete das Ende des Bauvorhabens, ohne dass je ein U-Boot im Bunker fertig gestellt worden war.



Das Foto wurde beim Besuchs des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, Großadmiral Karl Dönitz, beim Bau des U-Bootbunkers »Valentin« am 22. April 1944 aufgenommen. Es zeigt die Besuchergruppe vor der Stirnwandschablone eines Fundaments, wahrscheinlich an der Nordseite des Bunkers. Dönitz ist zweiter von rechts, rechts neben ihm steht der lokale Verantwortliche, Marinereparaturleiter Edo Meiners.

(Quelle: Das Bild befindet sich im Besitz des Heimatvereins Bremen-Farge.)

Das Lagersystem

Auf der Baustelle *Valentin* arbeiteten täglich 10.000 bis 12.000 Menschen, die Mehrzahl kam aus fast allen Ländern Europas. Im Umkreis von 3 bis 8 Kilometern existierten mehrere Lager, in denen ein Großteil der beim Bunkerbau eingesetzten ausländischen Arbeiter untergebracht wurde. Einige der Zwangsarbeiter wurden bereits vor Beginn der Bauarbeiten am Bunker in der Gegend eingesetzt, denn in den Gemeinden Blumenthal und Farge kam es in der NS-Zeit zum Bau mehrerer rüstungswichtiger Projekte. Diese Entwicklung begann, als die Gemeinden noch nicht zu Bremen (Eingemeindung 1939), sondern zum Regierungsbezirk Stade gehörten. 1936 startete die Wirtschaftliche Forschungsgemeinschaft mbH (Wifo) mit dem Bau eines unterirdischen Tanklagers in einem Waldstück zwischen Farge und Blumenthal. Bei der Wifo handelte es sich um eine 1934 gegründete Tarngesellschaft der I. G. Farben, deren Auftrag es war, die Treibstoffversorgung der Wehrmacht im Kriegsfall durch die Anlage unterirdischer Tanklager zu sichern. 1938 wurden bei den Baufirmen der Wifo die ersten ausländischen Arbeiter im Gebiet Farge eingesetzt. Sie stammten aus den annektierten sudetendeutschen Gebieten.

Das Arbeitserziehungslager

1939 begann die Kriegsmarine mit dem Bau eines unterirdischen Tanklagers in Neuenkirchen. In einen Teil des hierfür errichteten Marinegemeinschaftslagers II wurde später das Arbeitserziehungslager der Gestapo verlegt. Seinen ersten Standort hatte dieses aber ab Frühsommer 1940 im Fremdarbeiterlager Tesch (Johr/Roder: 36). Damit war Farge reichsweit das zweite staatspolizeiliche Sonderlager – so der anfängliche Name der späteren Arbeitserziehungslager – das eingerichtet wurde. Die ersten Arbeitserziehungslager entstanden durch eine enge Kooperation der Gestapo mit Vierjahresplanwerken. In Farge war wohl der Wunsch der Baufirma Gortlieb Tesch ausschlaggebend für die Einrichtung des Lagers (Loffi 2000: 80; Tech 2003: 260). Die Firma beschwerte sich über die hohe Fluktuation und die mangelnde Arbeitsdisziplin der inzwischen aus Tschechien, Belgien, Niederländern, Franzosen und Deutschen zusammengesetzten Belegschaft. Die Bauarbeiter der Rüstungsprojekte im Bremer

Norden bildeten 1940 den Großteil der Inhaftierten. Recht bald entdeckte aber ebenfalls die Bremer Großindustrie, angeleitet von der Handelskammer, die Vorzüge des Gestapo-Lagers. Im Gegensatz zu einer Einweisung in ein KZ besaß das neue Lager in Farge den Vorteil, dass die zu disziplinierenden Arbeiter in der Nähe des Betriebes und unter Aufsicht Bremer Behörden blieben. Somit schien die schnelle Rückkehr an den Arbeitsplatz nach der Disziplinierung gesichert, zumal die Haftzeit auf höchstens 56 Tage festgesetzt war. Nachdem sich im Frühjahr 1941 die Klagen der Bremer Großindustrie über das »Bummelantentum« bei der Handelskammer verstärkten, setzte der für Arbeitsfragen zuständige Syndikus der Handelskammer, Dr. Kohl, der zuvor Präsident des Bremer Arbeitsamtes gewesen war, die Einberufung einer Sitzung mit allen maßgeblichen Stellen durch. Die Sitzung fand am 25. März 1941 statt. An ihr nahmen teil: Vertreter des Treuhänders der Arbeit, der DAF, des Arbeitsamtes, der Leiter der Bremer Gestapo und Dr. Kohl. Auf der Sitzung beschloss man, dass neben der härteren Anwendung der bisherigen Regeln für eine Anzahl Bremer Großbetriebe ein Schnellverfahren in Gang gesetzt wurde. Das Verfahren sah die sofortige Bestrafung der von den Betrieben genannten »Bummelanten« durch eine Einweisung nach Farge vor. Gegen die Bedenken des Leiters der Bremer Gestapo, der dieser Ausweitung seiner Aufgaben skeptisch gegenüberstand, setzten Dr. Kohl und der Vertreter des Treuhänders der Arbeit durch, dass die Großbetriebe zu unterscheiden hätten, wer nach Farge gehörte. Damit die Einweisungen systematisch erfolgen konnten, wurde festgelegt, dass alle Großbetriebe einen besonderen Referenten für diese Fragen ernennen mussten. Abschließend hieß es im Protokoll:

»Die festgestellten groben Fälle werden nunmehr einer besonders schnellen Ahndung zugeführt. [...] Da es sich nach dem vorgeschlagenen Verfahren ausschließlich um schwerwiegende Fälle handelt, wird die Geheime Staatspolizei ohne Bedenken dem Antrag auf sofortige Einweisung in ein Arbeitslager stattgeben.« (AHKB Sz.I.66(2))

In einer Besprechung der Industrie-Abteilung der Handelskammer am 24. April 1941 tauschten sich dann die Bremer Großbetriebe über ihre bisherigen Erfahrungen mit dem Lager in Farge aus. Dort äußerte sich Direktor Siepmann von den Francke-Werken positiv. Aus seinem Betrieb wären inzwischen neun Leute in Farge gewesen, davon hätte das Lager zumindest auf sechs eine »starke erzieherische Wirkung« gehabt (ebd.). Mit der Einführung dieses beschleunigten Verfahrens zur Einweisung der zu erziehen-

den Arbeiter aus den Bremer Großbetrieben ins Lager Farge hatte Bremen reichsweit eine Vorreiterfunktion. Als im Dezember 1941 ein neuer Erlass des Reichsarbeitsministers zur besseren Bekämpfung der Disziplinlosigkeiten verschickt wurde, konnte der Referent der Bremer Handelskammer anmerken: »Bei uns in Bremen schon lange u. dazu noch wesentlich besser im Verfahren u. Durchführung eingeführt.« (Ebd.) Das Vorzeigelager der Bremer Gestapo entwickelte sich bald zu einem wegen seiner Härte reichsweit berüchtigten Lager, das die Historikerin Gabriele Lotfi als eines der wenigen »Todeslager« unter den Arbeitserziehungslagern bezeichnet (Lotfi 2000: 80, 193).

Zu einem Todeslager wurde es aber erst mit dem Baubeginn des Bunkers, denn aufgrund der benötigten Arbeitskräfte wurde es aus dem Marineneinschaftslager II ausgegliedert und als eigenständiges Lager in der Rekumer Feldmark eingerichtet. Besonders gravierend wirkte sich aus, dass die Verpflegung des Lagers nun nicht mehr gemeinsam mit den Zwangsarbeitern der Marine erfolgte, sondern allein in die Hände der Gestapo überging. Ein Gutachten der Universitätsklinik Eppendorf warnte 1944 angesichts der Situation im AEL vor »fortlaufend progressiven Ausfällen von Arbeitskräften bei Beibehaltung der derzeitigen Ernährungsverhältnisse« (Johr/Roder 1989: 37). Neben der katastrophalen Ernährung war die Brutalität von Lagerführern und Wachmannschaften der Hauptgrund für die Todesfälle unter den Häftlingen. Aufgrund der unmenschlichen Verhältnisse führte die britische Militärregierung nach Kriegsende einen eigenen Prozess zum Arbeitserziehungslager Farge, in dem insbesondere die Frage nach Misshandlungen und Erschießungen verhandelt wurde (TNA, WO 235/441, 442; WO 309/784, 864). Von den 13 Angeklagten des Prozesses wurden sieben zu Haftstrafen zwischen sechs Monaten und sieben Jahren verurteilt.

Nach der Bombardierung des Bunkers und dem Herannahen alliierter Truppen entschloss sich die Bremer Staatspolizei, die etwa 200 verbliebenen Häftlinge des AEL aus dem Bremer Stadtgebiet fortzuschaffen. Am 7. April begann die Evakuierung unter Leitung eines Wachmannes. Die Häftlinge mussten von Farge aus zu Fuß nach Hamburg marschieren. Als die Kolonne nach neun Tagen in Hamburg ankam, wurde sie von dort per Schiff weiter in das AEL in Kiel gebracht. Hier wurden die Häftlinge am 3. Mai von alliierten Truppen befreit (TNA, WO 235/441, 442; Tech 2003: 278f.). Insgesamt konnten für das AEL Farge bisher 173 Todesopfer namentlich ermittelt werden (Kania 2002: 25). Die reale Zahl der Opfer

blüfte vermutlich etwas höher liegen, da weitere Todesfälle bekannt sind, aber die Namen der Opfer nicht.

Das Außenlager Farge des KZ Neuengamme

Als zweites berüchtigtes Lager entstand in der Rekumer Feldmark ein Außenlager des KZ Neuengamme. Das Lager wurde im Herbst 1943 explizit zur Unterstützung des U-Boot-Bunkerbaus mit Arbeitskräften errichtet. Farge war das vierte Außenlager des KZ Neuengamme (Buggeln 2002). Das Farger Kommando blieb bis zur Auflösung des ganzen Systems eines der bedeutendsten Außenlager von Neuengamme. Bei der letzten Aufstellung über die Belegungszahlen im März 1945 war es mit 2.092 Häftlingen das drittgrößte Außenlager von Neuengamme (Kaienburg 1997: 321ff.).

Die KZ-Häftlinge mussten in Farge in einer Tages- und einer Nachtschicht arbeiten, die jeweils zwölf Stunden dauerte. Für die Tagesschicht einsetzte Häftlinge wurden um 4 Uhr geweckt. Sie hatten daraufhin eine Stunde Zeit zum »Betten machen«, Waschen und Frühstücken. Dem folgte ein circa einstündiger Appell, so dass sie zumeist um 6 Uhr zum Bunker aufbrechen mussten. Dort arbeiteten sie von 7 bis 19 Uhr, unterbrochen nur durch eine Mittagspause. Nach einem kurzen Appell am Bunker folgte der Marsch zur Abfahrtsstelle der Zuglören, später Pferdewagens, mit denen die Häftlinge zurück zum Außenlager transportiert wurden. Dabei kam es vor, dass sie bisweilen bis zu zwei Stunden auf die Abfahrt warten mussten. Im Lager erfolgte ein weiterer Appell und die Einnahme des Abendessens. Zu vermuten ist dementsprechend, dass die Häftlinge der Tagesschicht etwa gegen 22 Uhr in den Treibstoffbunker gehen konnten und ihnen so bestenfalls sechs Stunden Schlaf am Tag zur Verfügung standen (AGN, Berichte Smejkal und Hirth). Zur Nachtschicht gibt es bisher keine genaueren Angaben. Gearbeitet wurde auch sonntags, aber wohl nur in der Tagesschicht. Zum Teil mussten sonntags nur die französischen und griechischen Häftlinge arbeiten (Portefaux 1995: 43ff.).

Eingesetzt wurden die KZ-Häftlinge bei den schwersten und unangenehmsten Arbeiten, die auf der Baustelle zu verrichten waren. Dies waren vor allem die zahlreichen Zementkommandos, die entweder die schweren Säcke zu transportieren oder in die Mischmaschinen zu füllen hatten. Das Hauptproblem war neben der Schwere der Arbeit, dass der Zementstaub

den ganzen Körper der Häftlinge bedeckte, was oft zu Entzündungen führte und zudem die Lungen stark verunreinigte. Als schlimmster Arbeitsplatz galt jedoch das »Eisenkommando«, bei dem zentnerschwere Eisen- und Stahlträger transportiert werden mussten. Portefaux berichtet, dass sich bei der Zuteilung zu einem solchen Kommando die Lebenserwartung drastisch verringerte. Die meisten dort arbeitenden Häftlinge kamen innerhalb kürzester Zeit ums Leben. Dementsprechend bezeichnete er die Eisenkommandos als »Himmelfahrtskommandos« (Portefaux 1995: 64).

Die Häftlinge waren in einem der fertig gestellten Treibstoffbunker der Marine untergebracht. Der Bunker hatte einen Durchmesser von 50 Meter und eine Höhe von 15 Meter. Er war oben durch Holzplanken abgedichtet und das Innere war nur über eine schmale Holzterrasse zu erreichen. Im Bunker befand sich ein abgetrennter Wohnraum für die Kapos, ein paar Duschen, eine Bedürfnisanstalt sowie eine lange Reihe Waschtische. Daneben existierten für fünf Blöcke von Häftlingen Bettgestelle im Inneren des Bunkers, die rund um an die Bunkerwand gestellt waren. Innerhalb des Lagers waren an der Erdoberfläche anfangs nur drei Baracken vorhanden, die als Küche, Krankenrevier und Schreibstube dienten, so dass alle Häftlinge mit Ausnahme der Kranken und einiger Funktionshäftlinge im Bunker untergebracht waren. Später wurden weitere Baracken gebaut, die zum Teil als Häftlingsunterkünfte verwendet wurden. Das Essen der Häftlinge war, ähnlich wie in den meisten Außenlagern, für das Überleben kaum ausreichend. Morgens bekamen sie eine halbe Scheibe Brot, 5 Gramm Margarine und einen halben Liter dünnen Kaffeeersatz. Mittags folgte ein Liter Suppe. Abends wurde ein halber Liter Suppe mit einem Stück Brot und 5 Gramm Margarine verabreicht (AGN, Bericht Hirth).

Die Bewachung der Häftlinge oblag nur noch zu geringen Teilen der SS. Dies lag vor allem daran, dass die SS mit der Ausdehnung des Außenlagersystems nicht mehr über ausreichend Personal verfügte, um alle Lager ausschließlich selbst zu überwachen. In Farge waren es Marinesoldaten, die ansonsten von der SS wahrgenommene Aufgaben übernahmen. Sie bewachten die KZ-Häftlinge beim Transport vom Lager zum Bunker und zurück. Darüber hinaus bildeten sie eine Postenkette um die Bunkerbaustelle, die eine Flucht unmöglich machen sollte. Auf der Arbeitsstelle wurden die Häftlinge von deutschen zivilen Vorarbeitern angeleitet und von Funktionshäftlingen (Kapos) zur Arbeit angetrieben. Die SS dagegen war

nur von Zeit zu Zeit auf der Baustelle, um zu überprüfen, ob das Arbeitstempo auf dem erwünschten Niveau blieb. Auch im Lager wurde die Aufrechterhaltung der Ordnung vor allem den Funktionshäftlingen überlassen. Die SS beschränkte sich im Wesentlichen auf die Bewachung der Umzäunung und die zeitweilige Überprüfung der Appelle. Das erweiterte den Spielraum für privilegierte Häftlinge stark, für die Mehrzahl von ihnen jedoch nur in geringem Maße. Am weitgehend reibungslosen Ablauf des für viele Häftlinge tödlichen Lageralltags scheint dies wenig geändert zu haben, so dass die SS in Farge nur selten Grund zum Eingreifen sah (Portefaux 1995: 29).

Die Räumung des Farger Außenlagers begann am 10. April 1945. Die Tage zuvor waren Häftlinge der anderen Bremer Außenlager sowie aus Meppen nach Farge geschafft worden, weswegen das Lager für wenige Tage völlig überbelegt war. Der Großteil der Häftlinge marschierte zu Fuß nach Neuenengamme, wo sie am 15. April eintrafen. Viele von ihnen wurden dann auf drei Schiffe verschleppt, die in die Neustädter Bucht ausliefen. Die Schiffe wurden von englischen Fliegern angegriffen und versenkt. Hierbei kamen insgesamt etwa 6.600 Neuenengammer Häftlinge ums Leben. Eine bisher unbekannte Zahl von Häftlingen marschierte vom Außenlager Farge direkt zum Kriegsgefangenenlager Sandbostel, wo sie später von der britischen Armee befreit wurden. Zudem irrte ein Krankentransport eine Woche zwischen Bremen und Hamburg umher, ehe auch dieser in Sandbostel endete (Hertz-Eichenrode 2000, Bd. 2: 19; Borgsen/Volland 1991: 172ff.).

Eine der schwersten Aufgaben der Forschung ist es, eine Einschätzung der Sterblichkeitsrate vorzunehmen. Heiko Kania konnte für das Außenlager in Farge bisher 721 Opfer namentlich nachweisen. (Kania 2002: 24f.) Hans Joachim Höhler hat in seinen Berechnungen für die KZ-Gedenkstätte Neuenengamme die Anzahl der Todesfälle im Außenlager Farge auf mindestens 640 und höchstens 1.728 beziffert (Höhler 2000).

Weitere Lager für ausländische Arbeiter

Neben dem verhältnismäßig gut erforschten KZ-Außenlager und dem Arbeitserziehungslager gab es noch weitere, weniger gut erforschte Lager, die Arbeitskräfte zum Bau des Bunkers unterbrachten. Zuerst entstand

bereits 1939 das Zwangsarbeiterlager der Baufirma Gottlieb Tesch, das die Firma auf dem Wifo-Gelände betrieb. Dort waren circa 2.000 ausländische zivile Zwangsarbeiter untergebracht, die ab 1943 vor allem zum Bunkerbau eingesetzt wurden. Es handelte sich im Wesentlichen um Tschechen, Polen, Franzosen, Belgier und Holländer (Johr/Roder 1989: 22ff.). Herrscht bei diesem Lager mit Ausnahme der Verortung noch ziemliche Einigkeit in den beiden maßgeblichen Veröffentlichungen (Johr/Roder 1989; Christowicz 2000), ergeben sich bei den anderen Lagern gravierende Differenzen, die jedoch durch den Aufsatz von Heiko Kania zum Teil geklärt werden konnten. Kania belegt, dass ab 1941 auch ein Lager für sowjetische Kriegsgefangene existierte, welches bis Kriegsende bestehen blieb (Kania 2002: 13ff.). Das Lager war Teil des »Marinegemeinschaftslager I« und lag in der Farger Heide direkt neben dem letzten Standort des AEL. Anfangs wurden die Kriegsgefangenen bei der Wifo eingesetzt, ab 1943/44 zog man Lagerinsassen unter der Bezeichnung »2. Marinebaubereitstellungsabteilung« auch zu Arbeiten beim U-Boot-Bunker heran. Im Gegensatz zu den Vermutungen von Johr/Roder scheint im Schwaneweder Bereich kein Lager für sowjetische Kriegsgefangene existiert zu haben (ebd.: 18f.). Dort gab es aber ab 1943 zwei große Zwangsarbeiterlager, die von der OT unter dem Namen Heidekamp I und II geführt wurden. In ihnen waren, vermutlich nach Ost- und Westarbeitern getrennt, etwa 4.500 Zwangsarbeiter untergebracht (Aufstellung der Lager der OT-OBL Unterweser, in: BAB, R 50I/48). 1944 wurden dort vermutlich auch noch etwa 1.000 italienische Militärinternierte einquartiert. Insgesamt können wir also inzwischen recht gesichert davon ausgehen, dass neben dem Außenlager und dem AEL noch drei Zwangsarbeiterlager und ein Kriegsgefangenenlager in der Umgebung existierten, deren Zwangsarbeit zumindest teilweise zum Bau des U-Boot-Bunkers eingesetzt wurde. Über diese Lager ist der Kenntnisstand allerdings nach wie vor rudimentär, insbesondere weil bisher kaum Berichte ehemaliger Kriegsgefangener/Zwangsarbeiter vorhanden sind.

Der Umgang mit dem U-Boot-Bunker Valentin nach Kriegsende

Der Umgang mit den militärisch bedeutsamen U-Boot-Bunkern in Bremen lag in der unmittelbaren Nachkriegszeit in den Händen US-amerikanischer

Militärmissionen, welche die Entwaffnung Deutschlands in ihrer Besatzungszone vorantreiben sollten. Mit besonderem Stolz erfüllte die bauleitenden deutschen Ingenieure, dass die amerikanische Kommission, die nach Kriegsende den Bunker *Valentin* besichtigte, sich stark beeindruckt von der Bauleistung zeigte. Das hielt die Kommission aber nicht davon ab, den Abriss beziehungsweise die Sprengung des Gebäudes zu verlangen. Die Berechnungen ergaben jedoch, dass eine Sprengung des gesamten Gebäudes nicht möglich war, da große Teile des Ortes in Mitteleidenschaft gezogen worden wären. Deswegen zerstörte die Kommission im ersten Schritt nur das Tauchbecken und die Ausfahrtschleuse und sorgte für die Demontierung der Anlagen. Die komplette Zerstörung blieb zwar weiterhin das Ziel, geriet aber vorerst in Vergessenheit. Erst als eine militärische Überprüfungscommission den Bunker 1948 erneut inspizierte und feststellte, dass das Gebäude weitgehend intakt war, debattierte man erneut über die Zerstörung.

Inzwischen existierten aber bereits wieder politische Gremien in Bremen, die bei der Entscheidung mitzusprechen beanspruchten. Dabei war die Haltung der bremischen Politik und der Öffentlichkeit zu Beginn der Diskussion keineswegs eindeutig. Die Bürger von Farge und Teile der bremischen Regierung planten den Bunker mit Trümmerschutt zuzuschütten. Dies bekämpfte der inzwischen zum Hafendirektor aufgestiegene Prof. Agatz. (Zu Agatz siehe die unkritische Skizze: Löbe 1976). Er wollte mit aller Macht, dass sein Bauwerk stehen blieb und war letztlich erfolgreich (StAB 4,29/1-963). Damit waren die Pläne, den Bunker physisch verschwinden zu lassen, am Stolz seines Erbauers gescheitert.

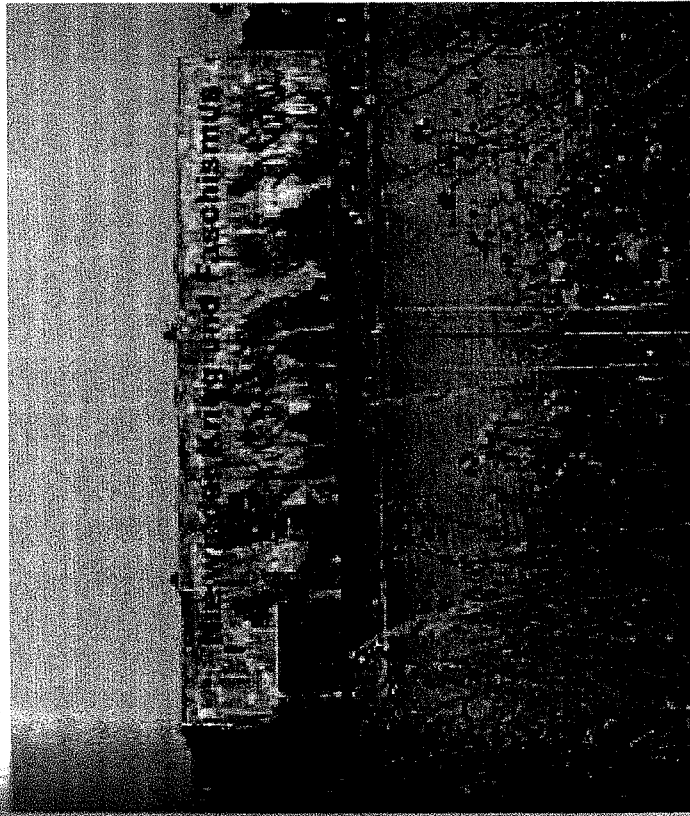
Während diese Pläne noch in der Schwebe waren, testeten die britische und die amerikanische Luftwaffe die Durchschlagskraft neuer raketengetriebener Bomben am Bunker. Diese Versuche stießen auf immer heftigere Beschwerden der Anwohner, die mehrfach Petitionen gegen die sich steigende Wucht der Einschläge einreichten. Trotz mehrfachen Vorsprechens von Senatsvertretern sagte McCloy aber erst in einem Gespräch mit dem Senatspräsidenten im November die Einstellung der Bombardierungen zu (ebd.). Die Verwaltung des Bunkers war zu diesem Zeitpunkt schon an den Oberfinanzpräsidenten in Bremen übergegangen. Fortan hatte das Land Bremen großes Interesse, den Bunker für eine wirtschaftliche Nutzung zu erschließen. Dabei wurde der leerstehende Bunker zur Projektionsfläche fast sämtlicher Fantasien, welche die junge aufstrebende Bundesrepublik in den fünfziger Jahren antrieben. Nach einer kurzen Zeit des Innehaltens

Ende der vierziger Jahre, in der man die Überreste des Nationalsozialismus lieber verschwinden lassen wollte, war man schon nach wenigen Jahren wieder der Zukunft zugewandt und bereit, den Bunker von seinen Schattenseiten zu befreien und in den Dienst neuer Träume zu stellen. Die Rede vom Bunker als »Achem: Weltwunder« (Weser-Kurier 13.10.1955) wurde popularisiert. Im Zentrum der Fantasien stand die neue architektonisch-industrielle Ikone der fünfziger Jahre, der Atomreaktor. Schon 1952 verkündete der Senator für Wirtschaft, dass man prüfen lasse, ob nicht gleich mehrere Atomreaktoren im Bunker untergebracht werden könnten (Weser-Kurier 15.6.1952). Trotz eines negativen Gutachtens blieben die Pläne bis 1957 im Gespräch. Schließlich kursierte sogar die Vorstellung, im Bunker Atomwaffen zu lagern (Die Norddeutsche 15.6.1957), die aber für die Bundesrepublik ein unerreichbares Objekt der Begierde blieben. Neben atomar-industriellen Fantasien beflügelte der Bunker aber auch die Ideen der entstehenden Freizeitgesellschaft: Er sollte zum Sportboothafen umgerüstet werden. Des Weiteren existierten Planungen, den Bunker als Lager-raum für Getreide oder Kunstdünger zu nutzen.

All diese Pläne wurden im Oktober 1960 durch die Entscheidung der Bundeswehr, im Bunker ein Marinematerialdepot zu errichten, beendet. Die Bundeswehr renovierte die vordere Hälfte des Bunkers für etwa fünf Millionen Mark, und er ging von Landeshand an den Bundesfiskus über. Schon Ende 1960 verhinderte die Bundeswehr daraufhin, dass Radio Bremen Bilder des Bunkers veröffentlichte. Der Bunker wurde fünfzehn Jahre nach Kriegsende wieder zum Rüstungsgeheimnis und aus Landkarten und Luftfotos wegetuschiert. Er verschwand zunehmend aus dem Gedächtnis der breiten Öffentlichkeit. Der Bevölkerung vor Ort war diese Entwicklung mehr als recht. Sie hatte sich von dem Ziel, den Bunker verschwinden zu lassen und aus ihrer Erinnerung zu tilgen, nie verabschiedet. Er verschwand zwar nicht wie erwünscht unter einem Haufen Sand, aber die Bundeswehr bemühte sich, ihn soweit als möglich unsichtbar zu machen, hinter Bäumen zu verstecken und aus Landkarten zu tilgen. Darüber hinaus ermöglichte sie der Bevölkerung eine Umbenennung, die nur noch auf die jetzige Benutzung Bezug nahm und die schreckliche Vergangenheit verblassen ließ: Der U-Boot-Bunker *Valentin* wurde zum Marinematerialdepot.

In den achtziger Jahren, als Geschichtswerkstätten begannen, die NS-Zeit in den jeweiligen Stadtteilen zu erforschen, rückte auch der Bunker Valentin wieder in das Gedächtnis der Stadt. 1981 sendete Radio Bremen

eine Reportage über die Zwangsarbeit beim Bunkerbau, und 1983 wurde in Anwesenheit ehemaliger französischer KZ-Häftlinge ein Denkmal direkt vor dem Bundeswehrstacheldraht am Bunker errichtet.



Der Bunker von der Weser aus fotografiert. Links unten ist die Öffnung zu sehen, durch welche die U-Boote den Bunker verlassen sollten. Der Durchstich zur Weser erfolgte jedoch nicht mehr.

(Quelle: Foto des Autors aus dem Jahr 2006.)

Seitdem wurde es um den Bunker nicht mehr ruhig, da die vor Ort entstandenen Initiativen kontinuierlich die Öffentlichkeit informierten und sich ein Austausch mit ehemaligen Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen entwickelte. Schließlich setzte bei der Bundeswehr ein langsames Umdenken ein: Während Initiativenvertreter in den achtziger Jahren noch vom Militärischen Abschirmdienst fotografiert wurden, konnten in den neunziger Jahren dieselben Leute Gruppen ehemaliger Zwangsarbeiter durch den Bunker begleiten. So wurden Lesungen ehemaliger Häftlinge im nicht renovierten Teil des Bunkers möglich. Das brachte das Bremer Theater auf

die Idee, den Raum zu nutzen. Seit 1999 wurde im Bunker sechs Jahre lang das Antikriegsstück *Die letzten Tage der Menschheit* von Karl Kraus aufgeführt. Derweil denkt die Bundeswehr über die Aufgabe des Stützpunktes nach, was die Diskussion über die Nutzung des Bunkers, vielleicht auch als Erinnerungsort, wieder in den Blickpunkt stellen würde. Zudem ist das Gelände, auf dem einst die Lager für Zwangsarbeiter untergebracht waren, heute durch eine lokale Bürgerinitiative durch Stelen und historische Zusammenhänge herstellende Tafeln erschlossen worden.

Der U-Boot-Bunker Valentin und seine Geschichte sind durch diese vielfältigen Initiativen breit in das Bewusstsein der Stadt gerückt. Inzwischen haben viele Tausende Bremer das Gebäude mit eigenen Augen gesehen und werden es, ob seiner gewaltigen und gewalttätigen Größe, kaum wieder Vergessen. Die Erinnerung an den Bunker ist inzwischen so vielfältig und öffentlichkeitswirksam, dass ein lokaler Zeitungsreporter neulich bereits sagte, er könne nicht schon wieder etwas über den Bunker schreiben, weil es in den letzten Jahren so viel gegeben habe. Doch vor Ort malen die Mühlen der Zeit langsamer. Aus dem Ort kommen nach wie vor nur wenige Menschen hinzu. Und als vor Kurzem Studenten der Universität sich dort verfahren und – bereits im Schatten des riesigen Gebäudes – nach dem Weg zum U-Boot-Bunker fragten, erhielten sie von den ersten vier Befragten die Antwort, dass es keinen Bunker gebe. Der Fünfte fragte, ob sie das Marinematerialdepot meinten und zeigte ihnen dann den Weg.

Literatur

- Borgesen, Werner/Volland, Klaus (1991), *Stalag X B Sandbostel. Zur Geschichte eines Kriegsgefängenen- und KZ-Auffanglagers in Norddeutschland 1939–1945*, Bremen.
- Buggeln, Marc (2002), »Das Außenlagersystem des Konzentrationslagers Neuen-gamme«, in: S. Moller/M. Rürup/C. Trouvé (Hg.), *Abgeschlossene Kapitel? Zur Geschichte der Konzentrationslager und der NS-Prozesse*, Tübingen, S. 15–28.
- Buggeln, Marc/Marszolek, Inge (2005), »Der Bunkers«, in: Alexa Geisthö-vel/Habbo Knoch (Hg.), *Orte der Moderne. Erfahrungswelten im 19. und 20. Jahrhundert*, Frankfurt am Main, S. 281–289.

- Chinitzowicz, Rainer (2000), *Die U-Boot-Bunkerwerft »Valentin«*. Der U-Boot-Sektionsbau, die Betonbautechnik und der menschenunwürdige Einsatz von 1943 bis 1945, Bremen.
- Groehler, Olaf (1990), *Bombenkrieg gegen Deutschland*, Berlin.
- Hirtz, Eichenrode, Katharina (2000), *Ein KZ wird geräumt. Häftlinge zwischen Vernichtung und Befreiung. Die Auflösung des KZ Neuengamme und seiner Außenlager durch die SS im Frühjahr 1945*, 2 Bände, Bremen.
- Höhler, Hans-Joachim (2000), *Tote der Außenlager des KZ Neuengamme. Forschungsstand und Einschätzung*, Lübeck (unveröffentlichtes Manuskript).
- Johr, Barbara/Roder, Hartmut (1989), *Der Bunker. Ein Beispiel nationalsozialistischen Wahns. Bremen-Farge 1943–1945*, Bremen.
- Kalenburg, Hermann (1997), *Das Konzentrationslager Neuengamme 1938–1945*, Bonn.
- Kantä, Heiko (2002), »Neue Erkenntnisse zu Opferzahlen und Lagern im Zusammenhang mit dem Bau des Bunkers Valentin«, in: *Arbeiterbewegung und Sozialgeschichte* 10, S. 7–31.
- Läbe, Karl (1976), »Ein erfülltes Ingenieurleben. Arnold Agatz 85 Jahre«, in: *Jahrbuch der Wittheit zu Bremen* 20, S. 87–131.
- Lotfi, Gabriele (2000), *KZ der Gestapo. Arbeitserziehungslager im Dritten Reich*, Stuttgart.
- Maßolek, Inge/Ott, Rene (1986), *Bremen im Dritten Reich. Anpassung – Widerstand – Verfolgung*, Bremen.
- Meyhoff, Andreas (2001), *Blohm & Voss im »Dritten Reich«*.
- Elise Hamburger Großwerft zwischen Geschäft und Politik, Hamburg.
- Portefaix, Raymond (1995), »Vernichtung durch Arbeit – Das Außenkommando Bremen-Farge«, in: *Hortensten in Farge. Überleben im Bunker »Valentin«*, Bremen, S. 9–114.
- Tsch, Andrea (2003), *Arbeitserziehungslager in Norddeutschland 1940–1945*, Göttingen.
- Staatsarchiv Bremen (StAB), Archiv der Handelskammer Bremen (AHKB), Staatsarchiv Nürnberg (StAN), Bundesarchiv Berlin (BAB), Bundesarchiv-Militärarchiv (BA-MA) Freiburg, The National Archives/Public Record Office (TNA) London.
- Die Berichte der ehemaligen KZ-Häftlinge Josef Smejkal und Lucien Hirth befinden sich im Archiv der KZ-Gedenkstätte Neuengamme (AGN, Bestand Ng.2.8.).