



Und das ist der U-Boot-Bunker!« so präsentierte uns Kindern mein Vater – nicht ohne Stolz – vor über 40 Jahren auf dem Weserausflugs-Dampfer diese Betonfestung bei Bremen-Farge. Es dauerte Jahre, bis ich das zusammenführen konnte: Diesen monströsen Bau zwischen Stromkilometer 27 und 28, legendenumwoben bis hin zum »8. Weltwunder«, als betonierte deutsche Geschichte mit exemplarischem Charakter einerseits und meines Vaters Biographie als Schiffsingenieur und »U-Boot-Führer«.

1975 hatte ich zufällig in alten Bremer Parlamentsprotokollen die Spur einer bis heute anhaltenden Suche gefunden: Es ging um die Opfer dieses Bunker-Baues. Der Senat bestätigte 1947 eine parlamentarische Anfrage zum Fund von Massengräbern in der Farger Heide. Ich war wie elektrisiert, neugierig und beschämt.

Nur wenige wußten damals von dieser Wahrheit! Was erinnerte an die Toten, an die, die den Bunker tatsächlich erbaut haben? Mir – und später ge-



Das Mahnmal von Bremen-Farge

gantischen Projekt eingesetzt, auch zivile und viele sogenannte Fremdarbeiter, Zwangsarbeiter.

Die Marine hatte die Oberbauleitung. Menschen, Material und Geld spielten keine Rolle. Trotz Krieg lief der Nachschub im wahrsten Wortsinne »fahrplanmäßig«, wie mir ehemalige Lokführer der Farge-Vegesacker Eisenbahn bestätigten. Ab Bahnhof »Farge-Ost« übernahm die Marinebahn mit eigens aus Wilhelmshaven ausgeliehenen Loks Transport und Kommando. Massengüter kamen per Schiff.

Wie staunte ich doch beim Entdecken erster (Geheim-) Fotos der Bauleitung von den eigens geschaffenen hölzernen Pieranlagen am Farger Ufer. Waren es nicht die Reste dieser Hölzer, die wir bei Ebbe in dem wunderschönen Farger Sandstrand als schwarze Pfähle aus den Wasserwellen herausragen sehen? »Winterreisen« nach Farge unternahmen wir von der Bahnhofsvorstadt, wo ich aufwuchs, für dieses unvergessene Badevergnügen in den 50er Jahren. Gewißheit

Vor 50 Jahren entstand durch KZ-Arbeit der U-Boot-Bunker in Bremen-Farge

»Betonierte deutsche Geschichte«

Kollege Rainer Habels Bericht zur Aufarbeitung der Ereignisse in den Kriegsjahren und danach

meinsam mit anderen – war das zu wenig, zumal wichtige Zeugen vor Ort sozusagen hängengeblieben waren als honoräre Persönlichkeiten – zum Beispiel der Lagerarzt und der Konstrukteur des Bunkers. Viele große und kleine Firmen verdienten an diesem Bauprogramm mit höchster Geheimhaltung und größter Priorität.

Von den tatsächlichen Bedingungen auf der Baustelle wollte man auch Jahrzehnte später nicht viel gewußt haben: »Dafür sei man nicht zuständig gewesen«, hieß es. »Keiner verläßt lebend das Lager!« Die Devise Heinrich Himmlers und das Programm der SS auf der Baustelle war daher »Ver-nichtung durch Arbeit!«

Farge ist dafür ein markantes Beispiel. Häftlinge aus ganz Europa arbeiteten hier,

starben hier. 1938 wurden als Teil der Aufrüstungs-ideologie des NS-Systems in der Farger Heide unterirdische Tanklager erbaut. Sie werden noch heute benutzt, mit Löschbrücke an der Weser.

Schon hier kamen Häftlinge des berüchtigten »Arbeits-Erziehungslagers« Farge der Bremer Gestapo zum Einsatz. 1943 wurde dann vom größten KZ auf deutschem Boden, Neuengamme im Süden Hamburgs, ein Außenlager »Farge« gegründet – heute auf niedersächsischem Terrain und genutzt als Panzerübungsgelände. Tatort: einer dieser unterirdischen Betontrakte.

Erst als die Todesrate selbst für die SS Ausmaße annahm, die durch den normalen Gefangenennachschub kaum ausgeglichen werden konnte, bau-

te man einige oberirdische Baracken zusätzlich. Knapp 3000 Häftlinge sind für das KZ-Außenlager als maximale aktuelle Belegung dokumentiert, völlig überbelegt, die wenigen Latrinen völlig unzureichend, 12-Stunden-Arbeitstag, Hunger, Appelle, lange Fußmärsche zwischen Lager und Bunkerbaustelle, Schikanen der Wachmannschaften, das Lazarett als Vorhölle.

Die Menschen wurden entwürdigt. Sie waren nur noch Nummern. Ein 52 Quadratmeter »großer Raum«, so eine aktuelle Dokumentenentdeckung im Archiv des Gesundheitsamtes, war für 60 bis 80 Häftlinge vorgesehen: Drei Mann teilten sich eine Schlafstelle.

10000 bis 12000 Menschen waren zeitweise an diesem gi-

schuf später das Auftauchen alliierter Aufklärungsfotos: Jawohl, genau da beim Strand stand der Anleger mit Feldbahn-Gleisanschluß, sowohl zu den Baustellen des Tanklagers wie zum U-Boot-Bunker.

Warum das alles? Die Wunderwaffen-Ideologie der Nazis hatte schon 1942, vor der 1943 endgültig verlorenen »Schlacht am Atlantik«, ein verstärktes Flottenbauprogramm beschlossen. Die Werften Blohm & Voss in Hamburg, Vulkan in Bremen-Vegesack und die AG WESER in Bremen-Gröpelingen sollten für den neuen U-Boot-Typ XXI massenhaft Sektionen bauen.

Eine neue Montagewerk sollte dann diese Sektionen fließbandmäßig im 2-Tage-Takt zusammensetzen. Der Codename dieses Projektes:



»Valentin«. Das »V« für Vegetarier wurde aber anscheinend zu früh vergeben, denn Vulkan verhinderte dieses Projekt auf seinem werfsteigenen Gelände. So kam man auf Farge.

Dank der Erfahrungen mit den betonierten Reparaturunterständen für U-Boote an der besetzten französischen Küste und wegen der alliierten Luftangriffe waren die Maximen für diese verbunkerte Produktion einer Montagewerft genau vorgegeben: So autark wie möglich sollte alles sein.

Der Farger Bunker wurde 426 Meter lang, bis zu 97 Meter breit, 29 Meter hoch, Wanddicke 4,5 Meter, Deckenstärke zu einem Drittel 4,5 Meter, zwei Drittel sind 7 Me-

ten für die Luftwaffenproduktion, zum Beispiel an der Porta Westfalica, ebenfalls direkt an der Weser, oder mit der V-Waffen-Produktion im Außenlager Dora-Nordhausen des KZ Buchenwald.

Die produktionstechnische Besonderheit in Farge war die dreimal rund 400 Meter lange Taktstraße. Nach 1,2 Kilometern fließbandähnlicher Endmontage der acht Sektionen wurde in einem Tauchbecken abschließend die Funktionsfähigkeit des Bootes getestet. So war es jedenfalls geplant.

Ein erstes U-Boot »XXI« war bereits auf Stapel gelegt worden, da zerstörten Ende März 1945 alliierte Bomberangriffe mit großen Verwüstungen auch die letzten »Endsieg-Träume«.

Kein Traum war hingegen das Ende der Häftlinge: Vor den anrückenden britischen Truppen wurden sie in sogenannten Todesmärschen Richtung Osten »evakuiert«, nach Sandbostel bei Bremervörde, nach Bergen-Belsen, nach Neuengamme und weiter bis zur Lübecker Bucht zur Einschiffung, unter anderem auf den einstigen Luxus-Liner »Cap Arcona«. Am 3. Mai 1945 wurden diese Schiffe von englischen Bombern angegriffen – am letzten Kriegstag in Norddeutschland!

Ende März 1983 lernte ich



Blumen für die Opfer von Krieg und Vernichtung

erstmalig Zeugen auch dieser Tragödie mit rund 7000 Toten kennen: Ehemalige Farger KZ-Häftlinge aus Frankreich wollten einen Gedenkbesuch (Pelerinage) nach Bremen vorbereiten. Eine Plakette sollte an den nun von der Bundesmarine teilgenutzten U-Boot-Bunker erinnern, rote Rosen in die Ruine des inzwischen gesprengten Lagebunkers auf

dem Bundeswehrübungs Gelände gepflanzt werden. »Blumen in Farge« nannte ich daher meine Initiative.

Die immer umfangreicheren Recherchen hatten schon 1982 zu einem öffentlich präsentierten Mahnmal-Modell des Bremer Künstlers Fritz Stein geführt. Das Original dieses Denkmals »Vernichtung durch Arbeit« sollte dann tatsächlich aus Beton entstehen, vier Meter hoch. Vor zehn Jahren, am 17. September 1983, weihte Bremens Bürgermeister Hans Koschnick vor ehemaligen Farger Häftlingen, Vertretern des internationalen Neuengammer Häftlingverbandes und vielen, vielen Bremern das Mahnmal ein. Bremen hatte endlich einen adäquaten Ort des Gedenkens, des Erinnerns, der Trauer und der Scham. Aber noch heute gilt: Wer mehr über »Farge«, zum Beispiel in Bremer Museen, erfahren will, der ist besser mit einer Fahrt nach Hamburg bedient. Dort – und nicht in Bremen – ist Farge öffentlich präsent, eingemeißelt als eines der über 60 norddeutschen Außenlager und dokumentiert in der KZ-Gedenkstätte Neuengamme des Museums für Hamburgische Geschichte. Viele Anregungen und Ideen, was in Farge und Bremen noch getan werden kann, harren der Realisierung.

Beton bis zu sieben Metern Stärke

ter dick! Für den September 1944 ist der größte Betonverbrauch dokumentiert – beim Dachausbau. Weitere Bauabschnitte waren schon geplant.

Das KZ-Außenlager Farge wurde erstmals Anfang 1943 erwähnt. Häftlinge aus der UdSSR, aus Polen und aus Frankreich waren die größten nationalen Kontingente – und Opfergruppen unter den mehreren tausend Toten. Die Verbunkerung dieser Produktion ist gleichzusetzen mit den Stol-

Dokument aus dem Jahre 1945: KZ-Häftling Johann Mayer aus Frankreich

Neustadt in Holstein, 14.5.1945.

Der Johann Mayer, geb. am 5.11.1900
erklärt:
Ich war KZ-Häftling Nr. 36 418 aus dem Lager
Neuengamme, zuletzt auf dem Schiff
Cap Arcona, das gesunken ist. Irgend-
welche Ausweispapiere besitze ich nicht. Ich bin
französischer Staatsangehöriger und möchte
nach PARIS weiterreisen.

v. g. u.
Johann Mayer

Gegen die Ausreise aus Neustadt in Holstein be-
steht kein Bedenken.
Neustadt in Holstein, 14. Mai 1945.
Der Bürgermeister.
Im Auftrage:
K. H. H.

Stempel: Neustadt in Holstein

Fotos: Privat