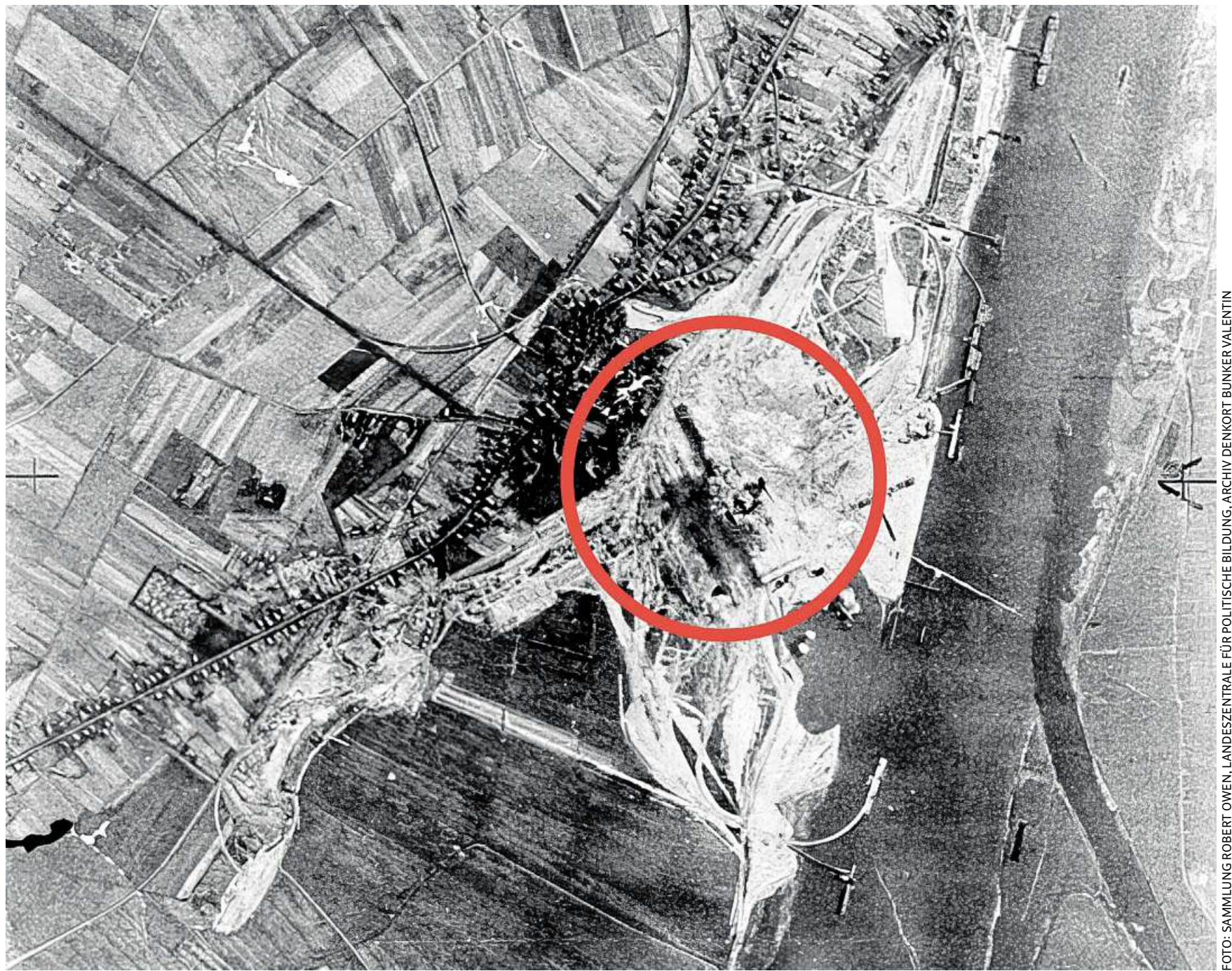


# Der Mythos vom achten Weltwunder an der Weser

Vor 80 Jahren begann in Farge der Bau des Bunkers „Valentin“. Der Plan: Im Sommer 1945 sollten die ersten U-Boote auslaufen. Doch daraus wurde nichts, die Alliierten wussten früh Bescheid.

VON MARCUS MEYER



Die Luftaufnahme zeigt die Staubwolke nach dem Bombeneinschlag am 27. März 1945

FOTO: SAMMLUNG ROBERT OWEN, LANDESENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG, ARCHIV DENKORT BUNKER VALENTIN

Vor genau 80 Jahren, im März 1943, begannen am Weserufer im Bremer Stadtteil Farge-Rekum die Arbeiten am Bunker „Valentin“, einer verbunkerten Werft für die Endmontage von U-Booten des Typs XXI. Treibende Kräfte hinter dem Projekt waren der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Karl Dönitz, und Albert Speer, Rüstungsminister und Chef der Organisation Todt (OT).

Das Projekt „Valentin“ hatte von Anfang an höchste Priorität. Schon im Sommer 1945 sollten die ersten U-Boote den Bunker verlassen und helfen, den alliierten Nachschub über den Atlantik zu unterbrechen. Die Oberbauleitung, gebildet aus Marinebauingenieuren und Mitarbeitern von Speers Bauverwaltung, erhielt alles, was für eine schnelle Fertigstellung benötigt wurde: Material, Maschinen, vor allem aber über 10.000 Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter, KZ-Häftlinge, Kriegsgefangene und Gestapo-Häftlinge. Etwa 1600 wurden Opfer der Arbeitsbedingungen und der täglichen Gewalt auf der Baustelle und in den Lagern.

Die Überlebenden litten teilweise bis zu ihrem Tod unter den körperlichen und psychischen Folgen ihrer Haftzeit in Farge. Ungeachtet des unbeschreiblichen Leids, der Kriegsverbrechen und der Verbrechen gegen die Menschlichkeit, die in Farge begangen wurden, wird der Bunker „Valentin“ noch immer vor allem wegen seiner Dimensionen mit einem ehrfürchtigen Staunen und als Ausdruck deutscher Ingenieurskunst wahrgenommen. Der Mythos vom „8. Weltwunder an der Weserstrand“, den eine Bremer Zeitung Mitte der 1950er-Jahre in die Welt schrieb, ist bis heute lebendig.

## Symbol eines Kriegs

Dabei ist der Bunker „Valentin“ alles andere als ein technischer Leistungsnachweis. Er ist

das in Beton gegossene Symbol eines Kriegs, der spätestens seit dem Steckenbleiben der Offensiven in der Sowjetunion im Sommer 1942 nicht mehr zu gewinnen war und dennoch mit unverminderter Härte weitergeführt wurde. Politische Lösungen waren darin keine Optionen mehr. Die NS-Führung beschwor stattdessen erfolgreich den Durchhaltewillen der Bevölkerung, setzte auf „Wunderwaffen“ und den irrationalen Glauben an die Ausgewähltheit der Deutschen und ihres Führers. Spätestens jetzt gab es nur zwei Optionen für den Ausgang des Kriegs: den „Endsieg“ oder die vollständige Niederlage Deutschlands.

Zu den treibenden Kräften dieses „totalen Kriegs“ gehörten nicht nur Hitler, Göring, Himmler oder Goebbels, sondern, das hat der Historiker Magnus Brechtken herausgearbeitet, auch Albert Speer und Karl Dönitz. Speer organisierte die deutsche Rüstung neu, beutete dabei bis zu 14 Millionen Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter aus und trug so maßgeblich zur Verlängerung des Kriegs bei. Dönitz setzte den völlig aussichtslosen U-Boot-Krieg im Atlantik fort und verheizte seine Besatzungen. Die Marinepropaganda feierte die ertrunkenen U-Boot-Fahrer als Helden, die den Krieg solange am Laufen hielten, bis die „Wunderwaffen“ den Endsieg bringen würden.

## Ohne Rücksicht auf Verluste

Der Bau des Bunkers „Valentin“ ist die bauliche Entsprechung der Aktivitäten von Speer und Dönitz in dieser Phase des Kriegs. Die Arbeiten wurden mit allen Mitteln und buchstäblich ohne Rücksicht auf Verluste vorangetrieben. Im Dezember 1944 zeichnete der lokale Leiter des Planungsbüros „Agatz & Bock“, Erich Lackner, im Auftrag von Speer und Dönitz gar an „Valentin II“, einem als Lager für die U-Boot-Segmente gedachten zweiten Bunker mit gleicher Grundfläche. Noch Ende Februar 1945 wurden 350 Häftlinge aus dem KZ Sachsenhausen nach Farge getrieben, um den Bunker fertigzustellen. Nichts deutet darauf hin, dass es Zweifel am planmäßigen Beginn der U-Boot-Produktion ab Juni 1945 gegeben hat.

Dabei waren der Bunkerbau und damit die U-Boot-Produktion in Bremen-Farge von vornherein zum Scheitern verurteilt. Denn die Arbeiten an der Weser waren angesichts der alliierten Lufthoheit über Deutschland natür-

lich nicht unentdeckt geblieben. Schon während eines Überflugs am 19. März 1943 waren ungewöhnliche Erdbewegungen fotografiert worden, die die Aufmerksamkeit des britischen Marinegeheimdienstes erregten. Die Analysten in Raum 39 im Hauptsitz der Admiralität im Londoner Stadtteil Westminster tippten zunächst auf eine Operationsbasis für U-Boote, vergleichbar mit den Bunkeranlagen an der französischen Atlantikküste. Aber schnell wurde klar, dass dort unten an der Weser eine verbunkerte U-Boot-Werft entstand.

## Präzise ausgespäht

Bis Ende März 1945 wurde die Bunkerbaustelle mindestens 20 Mal überflogen und fotografiert. Die daraus gefertigten Berichte sind eine präzise Beschreibung der Bauarbeiten von Anfang bis Ende. Zu den bemerkenswertesten Dokumenten gehören Skizzen vom November und Dezember 1944 sowie eine letzte vom Februar 1945. Sie entstanden nach der Auswertung der Luftbilder und zeigten den Bunker „Valentin“ mit seinen präzisen Maßen und Strukturen. Vor allem die Stärke des Dachs interessierte die britischen Experten. Auf den Zeichnungen wurde markiert, welcher Teil bereits seine Endstärke von sieben Metern erreicht hatte und welcher Teil erst 4,60 Meter stark war. Sieben Meter, davon gingen sowohl die deutschen Planer als auch das britische Bomberkommando aus, ließen sich selbst mit den größten einsatzfähigen Bomben vermutlich nicht zerstören. 4,60 Meter aber schon. Die letzte Zeichnung zeigte den Stand vom 8. Februar 1945, der sich bis zum letzten Bericht vom 20. März nicht mehr ändern sollte.

Dieser letzte Bericht war der Startschuss für einen gezielten Angriff der Royal Air Force. Am Morgen des 27. März 1945 starteten sechs Bomber der 617 Squadron in Richtung Bremen-Rekum. Die Staffel war auf besondere Ziele spezialisiert. 1943 hatte sie unter anderem die Möhne- und die Edertalsperre mithilfe von Kugelbomben zerstört und so das Ruhrgebiet geflutet. Der Angriff brachte der Staffel den Beinamen „Dambusters“, Dammbrecher, ein.

Die Flugzeuge erreichten ihr neues Ziel gegen 13 Uhr. Aufgrund des enormen Gewichts von bis zu zehn Tonnen hatte jedes von ihnen nur jeweils eine Bombe an Bord, die

allerdings eigens für die Zerstörung von Bunkern konzipiert war. Zwei Bomben trafen das Dach im vorgesehenen Bereich. Ausgestattet mit Zeitzündern, explodierten sie etwa 60 Minuten nach dem Aufschlag. Sie rissen zwei riesige Krater in die Decke und verursachten einen nicht mehr zu reparierenden Schaden. Ein einziger Angriff hatte gereicht, um eines der wichtigsten Bauprojekte der Kriegsmarine zu zerstören.

## Tod und Hoffnung

Mindestens 30 Häftlinge starben an den Folgen des Angriffs. Für die Übrigen war er ein Zeichen der Hoffnung. Wenn die Alliierten am helllichten Tag aus relativ geringer Höhe und ohne nennenswerten Widerstand den Bunker angreifen konnten, so erinnerte sich der ehemalige polnische KZ-Häftling Marian Hawling, dann konnte die Befreiung nicht mehr weit sein. Das war sie auch nicht. Aber vor allem den KZ-Häftlingen stand noch ein letzter Gewaltakt bevor: die Todesmärsche in Richtung Nordseeküste. Neben den etwa 2000 Häftlingen im KZ-Außenlager Farge wurden weitere etwa 3500 Häftlinge aus Bremen, aus Meppen und Wilhelmshaven über Farge getrieben, unübersehbar für die Bevölkerung. Viele von ihnen starben während der Märsche oder bei der versehentlichen Versenkung der KZ-Schiffe „Cap Arcona“ und „Thielbeck“ in der Bucht vor Neustadt.

Speer und Dönitz dagegen überlebten den Krieg und die Nürnberger Prozesse. Speer kam durch mit der Behauptung, nichts von den Vernichtungslagern und den Arbeitsbedingungen der Zwangsarbeiter gewusst zu haben. Dass seine Beteiligung am Bau der Gaskammern, Krematorien und Gleisanlagen in Auschwitz Birkenau zur Sprache kam, konnte er verhindern. Auch Dönitz war es gelungen, sich als unpolitischer Soldat zu präsentieren, der lediglich seine Pflicht erfüllt habe. Sein Antisemitismus, seine Verantwortung für die Verbrechen der Kriegsmarine wurden und werden bis heute kaum thematisiert. Auch für die Verbrechen, die während des Bunkerbaus verübt wurden, wurde fast niemand zur Rechenschaft gezogen. Stattdessen prägten die beiden für den Bunkerbau verantwortlichen Ingenieure, Arnold Agatz und Erich Lackner, den Mythos von der technischen Meisterleistung im „totalen Krieg“. Aber es ist eben nur ein Mythos.



Im April 1944 besuchte Karl Dönitz die Bunkerbaustelle. Neben ihm: Marineoberbaurat Edo Meiners. FOTO: HEIMATVEREIN FARGE-REKUM