

TANZ AUF DEM VULKAN: AUFSTIEG UND FALL DER BREMER WERFT

# Das Geschäft mit dem Krieg

VON VOLKER KÖLLING

**K**abelacs eine Seite: Er stellt sich vor Mitarbeiter, die die Geheime Staatspolizei verhaftet hat. Er lässt sich von den Nazis aber auch zum Wehrwirtschaftsführer ernennen und freut sich am Bau des U-Boot-Bunkers „Valentin“. Nach dem Krieg ist er empört, als sein Entnazifizierungsverfahren dauert. Lange unveröffentlichte Akten aus dem Thyssen-Archiv in Duisburg und persönliche Aufzeichnungen sagen viel darüber, wie der zweite große Vulkan-Werftdirektor Robert Kabelac das Unternehmen durch den Krieg steuerte.

Die Werftchronik des Bremer Vulkan aus dem Jahr 1955 weist ein Loch auf, in dem 74 U-Boote untergetaucht sind. Gebaut wurden sie auf der Werft im Bremer Norden zwischen 1940 und 1944 von Vulkanesen. Die Thyssenwerft hatte für die Kriegsschiffproduktion eigens wie in weiser Vorausschau die Vegesacker Werft GmbH gegründet, eine hundertprozentige Vulkan-Tochter. Im Buch „Unternehmer und NS-Verbrechen – Wirtschaftseliten im Dritten Reich und in der Bundesrepublik Deutschland“ nimmt sich der Autor und renommierte Zwangsarbeitersforscher Thomas Urban süffisant Aufzeichnungen aus Kabelacs Büro vor: Ein Historiker der „Berliner Marine-Rundschau“ fragt 1956 nach dem Erscheinen der Auftragschronik nach Fotos und Informationen zu den fehlenden U-Booten. Die Werft sagt, sie habe keine Fotos. Der Historiker bietet an, in den Vulkan-Archiven mit forschen zu lassen, bis sie wieder auftauchen. Robert Kabelac notiert sich: „Keine sympathische Antwort. Ein Besserwisser, mit dem wir uns nicht länger einlassen sollten.“

Harald Wixforth hat als Herausgeber des Buches zu den Wirtschaftseliten im Dritten Reich das Material für die Analyse „Wendig sein und anpassen“ zur Person Kabelacs mit gesichtet und nennt dessen Aufzeichnungen aus den 1960er-Jahren eine späte Selbstrechtfertigung für die Dinge, die Robert Kabelac in der Kriegszeit für notwendig gehalten habe: „Er macht immer ein bisschen mit. Und er ist als nüchterner Ingenieur mit seinen Fähigkeiten gefragt bei den Nazis.“ Das trifft ganz ähnlich auch auf die Werft zu: Es ist unmöglich, die Hakenkreuze vor das Werfttor zu bannen. Und die Kriegsproduktion bringt Arbeit und den Anteilseignern gute Dividenden ein.

## Die bisher größte Krise

Aber der Reihe nach: Im Jahr von Hitlers Wahl 1933 steckt der Vulkan in seiner bis dahin tiefsten Krise. Zählte man zwischen 1919 und 1932 im Schnitt noch 2800 Beschäftigte, kümmern sich 1933 nur noch wenige Hundert Angehörige um ein paar Aufträge im Maschinenbau und kleine Schiffe auf den Helgen. Die NSDAP ist in den Zeiten der Massenarbeitslosigkeit aus den Wahlen in Blumenthal schon ein Jahr zuvor als stärkste Partei hervorgegangen. Ab Mai 1933 besteht auch der vorher sozialdemokratisch dominierte Betriebsrat des Vulkan nur noch aus „nationalsozialistisch zuverlässigen“ Personen, wie der Bremer Historiker und Vulkanforscher Hartmut Roder in einer Arbeit zum faschistischen Vertrauensrat auf der Werft anmerkt.

Roder beschreibt, wie wenig die Vulkanesen anfangs Lust hatten, sich wie vom Führer befohlen der Deutschen Arbeitsfront anzuschließen. Diese DAF kritisierte bei der Werftleitung immer wieder, dass zehn Prozent der Vulkanesen partout nicht zum Eintritt in diese Arbeitsfront zu überzeugen seien. Dazu beharrt das Direktorium darauf, man habe die rein wirtschaftlichen Aufgaben eines Industriebetriebes auszufüllen. Roder weist nach, dass die Betriebsführung sogar noch in Vertrauensratszeiten die Interna aus den gemeinsamen Sitzungen vor den Funktionären der Deutschen Arbeitsfront abzuschirmen versucht. Was auf der Werft passiert, bleibt auf der Werft. Kabelacs Vorgänger Matthias Esser weigert sich sogar noch, die Zahl der Überstunden an die DAF weiter zu melden. Sogar der geschasste ehemalige Betriebsratschef Albert Böttcher wird durch die Hintertür wieder eingestellt.

Seit 1922 schaut sich ein Diplom-Ingenieur mit Auszeichnung von der technischen Hochschule Wien namens Robert Kabelac schon das Bremer Werftgeschehen an. Triests Werften sind ihm zu trist, und so geht er 1922 zur AG Weser, um 1935 Maschinenbaudirektor beim Bremer Vulkan zu werden. Dafür nimmt der Österreicher die deutsche Staatsbürgerschaft an. Seit Januar 1934 ist Kabelac vorher laut Urbans Dokumentenfunden schon „Mitglied des Kampfrings der Deutschösterreicher im Reich“. In einem Fragebogen zu seiner Aufnahme in den Beirat der Fachgruppe Schiffbau trägt er handschriftlich ein, dass nach der Auflösung des Rings seine Option auf die Aufnahme in die NSDAP im März 1938 erfolgt sei. Robert Kabelac hat immer energisch bestritten, Mitglied in der Partei gewesen zu sein. Seine Handschrift sagt das Gegenteil. Im Februar 1939 übernimmt er die Leitung beim Bremer Vulkan.

Mit jedem Vorkriegsjahr wird die Situation auf der Werft besser: 1936 sind wieder 4000 Männer und Frauen in Lohn und Brot und die Auftragsbücher voll mit Handelschiffen. Aus den Zeiten der Arbeitslosigkeit haben die Arbeiter gelernt, wie wichtig ein eigenes Dach über dem Kopf ist, möglichst noch mit Land dran für Hühner, Kar-



Taufe des Motortankers „Diala“ 1938 beim Vulkan.

FOTO: MAACK - QUELLE STAATSARCHIV BREMEN

toffeln und Gemüse: 1938 haben 35 Prozent der Arbeiter dank der vom Staat geförderten Wohnungsbauprogramme ein eigenes Häuschen oder eine Wohnung. Die Werft wird offener für die Werbeversuche der nationalsozialistischen Organisationen: Warmwasser in den Hallen und jetzt zu öffnende Fenster in den Büros werden wie Pflanzbeete und Kraft-durch-Freude-Reisen als Fortschritt Dank nationalsozialistischer Sozialpolitik verbucht. Bei Betriebsappellen wird die Belegschaft unter der Hakenkreuzfahne auf die nächsten Betriebsziele eingeschwenkt, auch von Kabelac und seinen Kollegen. Wenn er zu den Nazis geht, hat er gerne den „Sekretär für Gefolgschaftsangelegenheiten“ als Zeugen dabei. Man ist vorsichtig, aber schließlich laufen die Geschäfte gut und die neuen Machthaber zahlen pünktlich.

Dem Mann hinter den Direktoren mit über 80 Prozent des Aktienkapitals geht es besonders gut: Großkapitalist Baron Heinrich von Thyssen-Bornemisza, der als Ausländer mit Wohnsitz in Holland Kabelacs Gewinnstreben für ihn wohlwollend aufnimmt. Wirtschaftswissenschaftler Harald Wixforth: „Tatsächlich steht das Profitinteresse des Unternehmens immer über dem Volkwohl. Es ist erstaunlich, wie viel Dividenden auch über die Kriegsjahre hinweg fließen.“

Dabei argumentiert Robert Kabelac bei den ersten Anfragen seitens der Kriegsmarine 1938 noch technisch nüchtern gegen einen Einstieg des Vulkans in die Kriegsschiffproduktion. Er holt sich Entschädi-

gungsbürgschaften für entgangene Aufträge, sollte die Marine eingeräumte Produktionskapazitäten nicht nutzen. Der NS-Staat muss sich am Ausbau der Werftanlagen finanziell beteiligen. Erstmals zahlt auf den Vulkan praktisch der Staat den Aufbau einer Schweißerei und der Extra-Helgen. Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine ordert acht U-Boote pro Jahr. Kabelac fordert für sechs U-Boote bis zu 600 Arbeitskräfte mehr. Die Vegesacker Werft AG wird gegründet und erhält pro forma die Aufträge aus der Rüstung. Tatsächlich – so sagen Urban und Wixforth – sind der Vulkan und seine Tochter spätestens mit der Abwicklung der letzten zivilen Aufträge 1941 nicht mehr auseinander zu halten.

## Offizieller „Kriegsmusterbetrieb“

In diesem und im nächsten Jahr 1942 liefert der Vulkan jeweils 21 U-Boote und ist damit besser als die Vorgabe. Der Vulkan wird offiziell „Kriegsmusterbetrieb“, sein Chef Kabelac mit dem Kriegsverdienstkreuz erster Klasse geehrt. Wichtiger ist ihm die Karriere im Hauptausschuss Schiffbau, wo Kabelac zum Leiter des Arbeitsstabs „Betriebliche Rationalisierung“ aufsteigt. In Vegesack kündigt er „weitere Schritte zur Hebung der Arbeitsdisziplin bei den Werftbelegschaften“ an: Wer Fehlzeiten oder schlechte Arbeitsleistung vorweist, muss mit der Denunzierung als „Bummelant“ rechnen. Autor Thomas Urban führt das Beispiel des niederländischen Zwangsarbeiters Klaas Tau-

ber an, wonach einen Arbeiter diese Anzeige ins Gefängnis oder ins Arbeitserziehungslager bringen konnte.

Ab November 1942 beträgt der Zwangsarbeiteranteil auf der Werft etwas mehr als 14 Prozent. Kabelac weist eigenhändig 16 Ukrainerinnen als Nietvorwärmerinnen an. Diese harte Arbeit ist zu dieser Zeit sogar von den NS-Behörden für Frauen verboten. Kabelac setzt sich mit dem Hinweis darüber hinweg, im Ruhrgebiet müssten Frauen in der Rüstungsindustrie noch härter arbeiten. Am ersten Januar 1943 erklären die Nazis den Vulkan offiziell zum „nationalsozialistischen Musterbetrieb“. Später bestritt der Direktor immer, dass Zwangsarbeiter auf dem Vulkan schlecht behandelt worden seien. Tatsächlich gibt es Hinweise darauf, dass etwa die Verpflegung besser ist als anderswo. Offene Gewalt gegen Zwangsarbeiter auf der Werft ist demnach auch absolut nicht üblich.

Im Herbst 1943 übernimmt Robert Kabelac in der Reichshauptstadt Berlin die Leitung im neuen „Ausschuss Bunkerwerften“ und bekommt damit die zentrale Aufsicht über die Marinebunker. Der Vulkan ist zu dem Zeitpunkt schon als Hauptpächter der Serien-U-Boot-Werft im Bunker Valentin in Farge vorgesehen. Kabelacs Expertise und seine Vorschläge zur Produktion im Fließverfahren sind bei den obersten Nazis gut angekommen. Noch in seinen – in den 1960er-Jahren aufgezeichneten – persönlichen Erinnerungen preist Kabelac ohne tiefere Ein-

sicht die Ingenieurskunst hinter dem monströsen Bunkerbau, der über tausend Menschen getötet hat. Dabei weiß er ganz genau, mit wem der Vulkan die riesige Bunkerwerft betreiben soll: mit deportierten Holländern und eintausend KZ-Häftlingen.

Falsch ist laut Wixforth und Urban auch Kabelacs Aussage, dass auf der Werft selbst nie Häftlinge aus Konzentrationslagern eingesetzt worden sind: Am 18. März 1943 sterben 108 Vulkanesen bei einem Tagesangriff der alliierten Bomber aus der Luft. Nach der Anforderung von Personal für die Aufräumarbeiten kommen 75 KZ-Häftlinge auf die Werft. Kabelac streitet um eine finanzielle Entschädigung für die Schäden wegen „erheblicher Beeinträchtigung der Einnahmequelle“ und beklagt „in jedem Fall werde eine Gewinnschmälerung eintreten“. Thyssen bekommt einen Ausgleich – die Nazis erheben die sogenannte Lex Thyssen. Als Ausländer hätte Thyssen eigentlich keinen Anspruch auf Entschädigung gehabt.

## 69 Wochenstunden Arbeit

Doch im Sommer 1944 fällt Kabelacs Stern in Berlin: Der Leiter des Hauptausschuss Schiffbau kritisiert, die Zahlen aus der Vulkan-Produktion seien vollkommen untragbar und fordert die Einführung der 72-Stunden-Woche und Urlaubssperren. Kabelac notiert zu den Auseinandersetzungen kühl „ein Ereignis seltsamer Art“. Ihm sei in Berlin mit dem Volksgerichtshof gedroht worden, sagt er später. Die drohende Verhaftung wird allerdings in der Forschung bis heute nicht bestätigt. Stattdessen führt Kabelac 69 Wochenstunden Arbeit ein.

Dass Robert Kabelacs Andenken bei vielen Werftarbeitern bis heute hoch in Ehren gehalten wird, hat auch etwas mit seiner Rolle gegen Kriegsende im Frühjahr 1945 zu tun. Berichte von Kriegsgefangenen beschreiben, wie sich die Werft geradezu hübsch für die heranrückenden Engländer macht, die letztlich gar nicht kommen. Als der Befehl zur Zerstörung der Werftanlagen kam, setzt sich Kabelac maßgeblich dagegen bei der Wehrmacht ein. Aus dem Zerstörungsbefehl wird ein Lähmungsbefehl. Wertwichtige Teile sollen in Kisten gepackt und gesprengt werden. Heimlich füllt man die Kisten offenbar mit Schrott und kann sich den Amerikanern wenige Tage später letztlich als funktionstüchtiger Betrieb anbieten. Auch gegen die drohende Demontage der Werft argumentiert Kabelac erfolgreich.

Feuerzeuge und Kaffeekannen stehen am Neubeginn der Produktion. Den eloquenten Kabelac ernennen die neuen Machthaber zum Chef der „Shipbuilders Association of the enclave“. Die Nachbardirektoren von der AG Weser haben es noch viel wilder mit den Nazis getrieben, und irgend jemand muss das Geschäft ja zusammen halten. Trotzdem lassen die Amerikaner Kabelac bis zum September 1948 drei Jahre in seinem Entnazifizierungsverfahren schmoren. Er hat Schwierigkeiten zu erklären, wie er an den Titel „Wehrwirtschaftsführer“ gekommen ist.

Aber in diesen Jahren wird viel und gern vergessen: 1956 darf sich Robert Kabelac stolz „Schaffer der Kaufmannschaft“ bei der Schaffermahlzeit nennen. Präses der Bremer Handelskammer wird er auch noch von 1958 bis 1960. Da hat Kabelac endgültig alles richtig gemacht: 1958 hat die Vulkan-Werft unter seiner Führung mehr als 6000 Beschäftigte und Thyssen genehmigt sich eine Dividende von 114 Prozent. Kabelac verlässt erst 1960 den Chefessel, rückt aber ein in den Vulkan-Aufsichtsrat. Kabelac stirbt im Alter von 82 Jahren am 28. Oktober 1976.

„Wenn man in dieser unglaublichen Zeit ein Unternehmen vom Rang des Bremer Vulkan führen wollte, dann bekam die weiße Weste Flecken. Kabelac war kein Widerstandskämpfer und kein Mann der inneren Emigration“, meint der Historiker Hartmut Roder und bricht gleichzeitig eine Lanze für den alten Generaldirektor: „Er war auch kein glühender Nazi. Im Gegenteil: eher der Typ des unpolitischen Ingenieurs, der für die Existenz seiner Firma und seiner Belegschaft alles tat. Für den Wirtschaftshistoriker Harald Wixforth gibt es immer noch viele unerzählte Geschichten zu Unternehmerpersönlichkeiten wie der von Kabelac auf dem Vulkan zur Nazizeit: „Und allein im Thyssen-Archiv sind noch so viele ungesichtete Aufzeichnungen und Akten. Das wirklich Unglaubliche an dieser Zeit ist, dass die Nazis wirklich alles aufgeschrieben haben.“

Das Buch „Unternehmer und NS-Verbrechen – Wirtschaftseliten im Dritten Reich und in der Bundesrepublik Deutschland“ von Jörg Osterloh und Harald Wixforth ist im Frankfurter Campus Verlag erschienen, ISBN 978-3-593-39979-9.

## Serie über den Bremer Vulkan

- Teil 1: Vom Entstehen einer Stahlschiffwerft (23. April)
- Teil 2: Die Nazis und die vergessenen U-Boote (30. April)
- Teil 3: Vom Traumschiff bis zum Heringslogger (7. Mai)
- Teil 4: Zwei Bürgermeister und das Ende des Vulkans (14. Mai)
- Teil 5: Was vom Vulkan übrig blieb (21. Mai)



Werft-Chef Robert Kabelac 1956 bei der Schaffermahlzeit. FOTO: GEORG SCHMIDT



U 251 – eines der U-Boote aus der Bremer Vulkan-Produktion, das während des Zweiten Weltkriegs zum Einsatz kam. FOTO: MAURITIUS IMAGES