

Hier auf der gegenüberliegenden Seite der Norderelbe, im Hafengebiet von Steinwerder, befindet sich seit genau 130 Jahren, also seit 1877, die weltbekannte Werft von Blohm + Voss. Die Werbestrategen der Werft geben sich alle Mühe, ihre Vergangenheit und Gegenwart im hellsten und besten Licht erscheinen zu lassen – doch die Weste dieses Unternehmens, das gerne nostalgisch zur *Traditionswerft* verklärt wird, ist alles andere als weiß. Heute befindet sich hier der Sitz des größten deutschen Kriegsschiffbaukonzerns, der immer offener nach einer Führungsrolle in Europa strebt.

Wenn schon von der *Tradition* dieser Werft gesprochen wird, dann muss vor allem an eins erinnert werden: Mit Kriegsschiffen hatte B+V schon unter dem Kaiser und in der Nazizeit große Geschäfte gemacht. Unter dem Firmengründer Hermann Blohm, einem unveröhnlichen Feind der Arbeiterbewegung, baute die Werft in den Jahren vor dem 1. Weltkrieg allein neun gewaltige Kampfschiffe – keine andere deutsche Werft produzierte so viele Schlachtkreuzer wie sie. Die damalige Flottenrüstung unter Kaiser Wilhelm II., die gegen die britische Vorherrschaft zur See gerichtet war, trug bekanntlich stark zur Vergiftung der Beziehungen unter den europäischen Mächten bei. Die Kriegsschiffe, die vor 1914 mit gewaltigen Steuermitteln bei B+V gebaut worden waren, brachten im Krieg niemandem irgendeinen Nutzen. Drei von ihnen sanken schon in den ersten fünf Kriegsmonaten getroffen auf den Meeresboden. Tausendfacher Tod – das war das eigentliche Ergebnis des Marineschiffbaus bei B+V. Dies galt ebenso für den U-Boot-Bau, zu dem B+V im Verlauf des Ersten Weltkriegs übergang.

Aufgrund des verlorenen Weltkrieges und des Versailler Vertrags musste sich B+V ab 1919 vorübergehend vom Kriegsschiffbau zurückziehen; man blieb aber in Lauerstellung und beschäftigte ganz bewusst die Kriegsschiffs-Spezialisten weiter. Ab 1933 kamen diese auch wieder voll zum Zuge – das zum Zweiten Weltkrieg rüstende Nazi-Deutschland bestellte hier ein Kriegsschiff nach dem anderen. Das größte und teuerste von ihnen war ein Schlachtschiff, das Hitler 1939 mit einem großen Propagandaspektakel auf den Namen *Bismarck* taufte. Bereits im ersten Kriegseinsatz ging die *Bismarck* mit 2000 Mann unter. Während des 2. Weltkrieges lieferte B+V die enorme Zahl von 230 U-Booten an die Kriegsmarine des Dritten Reichs ab – für viele wurden die *schwimmenden Särge* zum Verhängnis.

Daneben baute B+V in der NS-Zeit ein Flugzeugwerk in Finkenwerder auf, in dem vor allem Flugboote für die Luftwaffe konstruiert wurden. In der Nachfolge steht heute das Airbus-Werk von EADS, das vorhin schon Thema dieser Fahrradtour war.

Was auch zur gerne verdrängten Geschichte der Werft gehört, ist die Tatsache, dass 1944/45 bei B+V ein Außenlager des KZ Neuengamme bestand.

Nach 1945 wurde B+V als gefährlicher Rüstungsbetrieb von der britischen Besatzungsmacht demontiert. Damals hätte sich niemand vorstellen können, dass B+V noch jemals ein Kriegsschiff produzieren würde.

Es dauerte recht lange, bis B+V überhaupt wieder Handelsschiffe bauen durfte. Anfang der 60er Jahre war es soweit, dass die Werft den Bau von – zunächst noch kleineren – Kampfschiffen wieder aufnahm. Seit den 70er Jahren entwickelte sich B+V auch zu einem der wichtigsten Rüstungsexporture dieses Landes: Nigeria, die argentinische Militärdiktatur, die untereinander verfeindeten Länder Türkei und Griechenland, Australien und Südafrika gehörten zu den Ländern, die unter oft dubiosen Umständen Kriegsschiffe bei B+V bestellten. Zuletzt war in der Presse von Schmiergeldzahlungen bei dem Geschäft mit Südafrika die Rede.

Heute bildet B+V das Herzstück und die Zentrale des 2005 geschaffenen deutschen Werftenverbands ThyssenKrupp Marine Systems. ThyssenKrupp – dieser Zusammenschluss zweier Konzerne mit jeweils spezifischer *Tradition* – hält an dem Verbund einen Anteil von 75 %, die restlichen 25 % liegen bei einer US-amerikanischen Investmentgesellschaft namens One Equity Partners, hinter der die einflussreiche Bank J.P. Morgan steht.

Es ist ein offenes Geheimnis, dass im Baudock 5 dort drüben gerade eine neue, 155 m lange Riesenluxusyacht für den russischen Milliardär Roman Abramowitsch gebaut wird. Neben solchen Megayachten sind es aber bestimmte Kriegsschiffstypen, mittelgroße Korvetten und große Fregatten, die das Kerngeschäft von B+V ausmachen. Als bisher größtes Kriegsschiff für die Deutsche Marine hat B+V 2002 die Fregatte *Sachsen* abgeliefert. Mit Baukosten von über 700 Mio. Euro war sie teurer als die *Queen Mary 2*! Aber wie zu hören ist, sind die Fregatten dieser Klasse aufgrund technischer Mängel vorerst nicht so einsetzbar, wie sich die Planer das vorgestellt hatten.¹ Macht nix, in diesen Tagen wird der nächste Fregattenauftrag erteilt werden. Bei der geplanten Klasse F 125 wird B+V wieder die Federführung haben. Dieser Kriegsschiffstyp soll *für langjährige weltweite Einsätze auch in rauhen Seegebieten* geeignet sein.

Aber sind solche Aufträge nicht wichtig für die Arbeitsplätze? Hierzu nur zwei Zahlen: 1975 waren in der B+V AG noch über 6.700 Menschen beschäftigt, davon der ganz überwiegende Teil im Schiffsneubau und in der Schiffsreparatur, heute sind in diesen beiden Bereichen von B+V nicht einmal mehr 1.700 Beschäftigte tätig. Ungeachtet dieser katastrophalen Arbeitsplatzbilanz wird gebetsmühlenartig, wenn neue Milliardenbeträge für Kriegsschiffsbauten eine Begründung suchen, das Argument der Arbeitsplatzsicherung in den Vordergrund geschoben.

Legendär ist die Unterstützung, die ThyssenKrupp und B+V seit jeher aus dem politischen Raum erhalten

¹ Wikipedia zum Stichwort F124: „Laut Informationen der Zeitung *Schleswig-Holstein* von 2006 sind die Fregatten angeblich wegen Softwarefehlern im Führungs- und Waffeneinsatzleitsystem nicht in der Lage, sich ausreichend gegen Angriffe durch Flugzeuge oder Raketen zu verteidigen. Aus diesem Grund sollen die Fregatten auch nicht im Rahmen des UN-Libanon-Einsatzes verwendbar sein. Mit einer Behebung der Fehler und damit der vollen Einsatzfähigkeit der Fregatten soll nicht vor 2008 zu rechnen sein.“

haben. Bis heute funktioniert die Lobbyarbeit reibungslos. Zugleich ist in den meisten großen Medien dieser Stadt kein Platz für eine kritisch-hintergründige Berichterstattung über B+V und über das Interessenzusammenspiel bei Rüstungsgeschäften. B+V wird vorzugsweise dann groß ins Bild gebracht, wenn Riesenkreuzfahrtschiffe wie die *Queen Mary 2* im Superdock eingedockt werden.

Zum Schluss muss ich noch ein gerade besonders aktuelles Thema ansprechen: B+V ist maßgeblich am Bau neuartiger Korvetten beteiligt. An diesen 90 m langen Kriegsschiffen, die als Bewaffnung Marschflugkörper mit einer Reichweite von mindestens 200 km erhalten sollen, wird die zunehmend offensive Ausrichtung der deutschen Marine ablesbar. Mit den Korvetten will sich die Bundeswehr in die Lage versetzen, fremde Küsten und das Hinterland von See aus zu beschießen. Hierzu gibt es eindeutige Aussagen von Führungsoffizie-

ren der Marine – in der Öffentlichkeit sind bisher kaum Stimmen des Protests dagegen zu vernehmen gewesen. Aber es gibt solche Stimmen. Am 28. Juni soll bei B+V die erste Korvette auf den Namen *Oldenburg* getauft werden. Das Hamburger Forum ruft für diesen Tag zu einer Protestkundgebung vor dem Werkstor (Hermann-Blohm-Str. 3) um 13 Uhr auf.

Es bleibt die große Befürchtung: Wieder werden – wie es scheint, ohne Sinn und Verstand – Riesensummen für Kriegsschiffe ausgegeben, die dann als Droh- und Gewaltmittel zur Durchsetzung von Machtinteressen zur Verfügung stehen. Es besteht die Gefahr, dass sie eines Tages in unverantwortbare Kriegseinsätze geschickt werden. Die historischen Lektionen scheinen unter den Tisch gekehrt zu werden. Warum sind wir so vergesslich? Warum lassen wir uns das alles so gefallen?

Hans Walden ist promovierter Historiker und arbeitet beim Informationskreis Rüstungsgeschäfte mit.
