

Liebe Freundinnen und Freunde des Friedensstrahls, wir haben die letzte Zwischenstation unseres Friedensstrahls erreicht, den Altonaer Balkon. Den haben wir nicht nur gewählt, weil er ein schöner Ort in Hamburg ist, sondern auch, weil er Anlass gibt, nach EADS auf einen zweiten großen Rüstungsbetrieb in Hamburg hinzuweisen: Die Werft Blohm + Voss, einen knappen Kilometer elbaufwärts von hier, auf der anderen Elbseite, den St.Pauli-Landungsbrücken gegenüber.

Im letzten Jahr hat hier der Historiker Hans Walden gesprochen, ein Kenner der Geschichte Hamburgs. Der kann heute leider nicht. Deshalb müsst ihr damit vorlieb nehmen, dass ich euch über Blohm + Voss berichte, was ich bei Hans gelernt habe.

Der Betrieb bezeichnet sich ja gern als *Traditions-werft* – und das zu Recht, wurde sie doch schon vor 131 Jahren – 1877 – gegründet. Gründer war Hermann Blohm, ein unversöhnlicher Feind der aufstrebenden Arbeiterbewegung. Zur Tradition der Werft gehört auch der Kriegsschiffbau. Vor dem ersten Weltkrieg verdiente sie gut am Flottenrüstungsprogramm von Kaiser Wilhelm II, das gegen die britische Vorherrschaft zur See gerichtet war und wesentlich zur Vergiftung der europäischen Beziehungen beitrug.

Bis 1914 baute die Werft neun große Kampfschiffe für die kaiserliche Marine. Keine andere deutsche Werft produzierte so viele Schlachtkreuzer wie Blohm + Voss. Außer dem Gewinn für die Werftbesitzer brachten diese Schiffe niemandem einen Nutzen – nicht einmal einen militärischen: Drei von ihnen wurden schon im ersten Halbjahr des 1. Weltkriegs versenkt und rissen Tausende in den Tod. Während des Krieges ging die Werft zum Bau von U-Booten über, von denen viele zum Grab für ihre Besatzungen wurden.

Nach dem verlorenen Krieg war Deutschland der Bau von Kriegsschiffen durch den Versailler Vertrag verboten. Ganz bewusst beschäftigte Blohm + Voss seine Kriegsschiffs-Spezialisten weiter. Das sollte sich – im wahrsten Sinne des Wortes – auszahlen: Ab 1933 bestellte das für den nächsten Krieg rüstende Nazi-Deutschland ein Kriegsschiff nach dem anderen, darunter auch das größte und teuerste Schlachtschiff, das Hitler 1939 mit großem Propagandagetöse auf den Namen *Bismarck* taufte. Es ging schon bei seinem ersten Kriegseinsatz mit 2000 Mann unter.

Während des 2. Weltkrieges baute Blohm + Voss wieder U-Boote. Die enorme Zahl von 230 U-Booten wurde an die Kriegsmarine der Nazis ausgeliefert. Viele dieser *schwimmenden Särge* wurden für ihre Besatzungen zur letzten Ruhestätte. Außerdem baute Blohm + Voss in Finkenwerder ein Flugzeugwerk auf, in dem vor allem Flugboote für die Luftwaffe entwickelt wurden. Auf dem Gelände dieses Werkes befindet sich heute das Airbus-Werk von EADS, zu dem wir bei unserem letzten Zwischenstopp etwas gehört haben.

Wenn man über Blohm + Voss im Nazi-Reich spricht, muss man auch daran erinnern, dass sich 1944/45 auf dem Werksgelände ein Außenlager des KZ Neuengamme befand, und man muss derer gedenken,

die dort ausgebeutet und gequält wurden, und derer, die dort zu Tode kamen.

Nach 1945 wurde der gefährliche Rüstungsbetrieb von der britischen Besatzungsmacht demontiert. Danach dauerte es noch recht lange, bis Blohm + Voss wieder Handelsschiffe bauen durfte, und kaum jemand konnte sich vorstellen, dass dort jemals wieder Kriegsschiffe auf Kiel gelegt würden. Im Zuge der Wiederbewaffnung der Bundesrepublik ging das dann aber recht schnell: Schon Anfang der 60er Jahre wurde der Bau von – zunächst nur kleineren – Kriegsschiffen wieder aufgenommen, und bereits in den 70er Jahren entwickelte sich die Firma wieder zu einem wichtigen Rüstungsexporteur. Australien, Nigeria, die argentinische Militärdiktatur, die verfeindeten Länder Griechenland und Türkei sowie Südafrika gehörten zu den Abnehmerländern.

Heute ist Blohm + Voss Kern und Zentrale des 2005 geschaffenen Werftenverbundes ThyssenKrupp Marine Systems, zu dem außerdem gehören: HDW, Howald-Werke Deutsche Werft, weltweit führender Hersteller konventioneller U-Boote, Hellenic Shipyards, Athen, und Kockums, Karlskrona / Schweden. Zweidrittel seines Umsatzes von 2 Mrd. Euro jährlich macht dieser Werftenverbund mit Marineaufträgen, den Rest mit zivilen Schiffen wie Luxusjachten und Kreuzfahrtschiffen. 75% der Aktien dieses Verbundes hält der Konzernzusammenschluss ThyssenKrupp, den Rest die US-Investmentgesellschaft One Equity Partners, hinter der die J.P. Morgan Bank steht. Dieser Werftenverbund kam gerade noch rechtzeitig, um an den neuen Geschäften teilzuhaben, die sich aus der Aufwertung der Marine durch die neue Militärpolitik ergeben haben, die Bundesrepublik und Europäische Union seit Beginn der 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts entwickelt haben.

Dazu will ich noch einige Informationen geben, die ich von Lühr Henken übernommen habe, Marinefachmann der Friedensbewegung und Mitglied im Vorstand des Hamburger Forums, der hier jetzt nicht sprechen kann, weil er gerade auf der Moorweide unsere Lautsprecheranlage aufbauen muss.

Ziel dieser neuen Militärpolitik ist nicht mehr die Verteidigung, wie noch zu Zeiten des kalten Krieges behauptet wurde, sondern der weltweite Einsatz von Militär zur Sicherung von Einflusszonen und des Zugangs zu Öl und anderen Ressourcen. Daraus resultiert auch eine neue Rolle der Marine. Dazu zitiere ich Jürgen Mannhardt, Offizier der Deutschen Marine, der 2004 in der Bundeswehrzeitschrift *Soldat und Technik* geschrieben hat: *Die Marine muss befähigt sein, langandauernd sowohl auf offener See als auch in fremden Küstergewässern durchsetzungsfähig operieren zu können. ... Die Marine muss zur ... präzisen Bekämpfung von Landzielen auch auf größere Distanz von der Küste befähigt sein.*

Das ist dasselbe aggressive Kanonenbootkonzept, das schon Kaiser Wilhelm II. praktizierte, als er 1911 im berühmten *Panthersprung nach Agadir* das Kanonen-

boot Panter nach Agadir, Marokko, beorderte, um *deutsche Interessen* zu wahren. Zu diesem neuen Konzept liefert ThyssenKrupp Marine Systems die passenden Kriegsschiffe:

- Drei Fregatten der Sachsen-Klasse F 124 als Führungsschiffe und zur Luftabwehr. Jede von ihnen kostet mit 733 Mio. Euro mehr, als die Queen Mary 2 gekostet hat. Dazu gehört übrigens auch die Fregatte Hamburg, für die der CDU-Senat die Patenschaft übernommen hat.
- Weiter wurden fünf Korvetten ausgeliefert, etwas kleiner als die Fregatten, hochseetauglich, und für den küstennahen Einsatz und den Beschuss von Landzielen bestimmt. Dazu sind sie mit vier Marschflugkörpern mit über 200 km Reichweite ausgerüstet, die z.B. die Hauptstädte sämtlicher afrikanischer Küstenstaaten von der Küste her beschießen können. Das ist die moderne Version des kaiserlichen Kanonenbootes Panter.

- Als nächstes wurden vier Fregatten des neuen Typs F 125 in Auftrag gegeben, die für *langjährige weltweite Einsätze auch in rauen Seegebieten* konzipiert sind und zwischen 2014 und 2017 ausgeliefert werden sollen.

*Aber das schafft doch Arbeitsplätze*, hören wir immer wieder, wenn wir das kritisieren. Dazu hat Hans Walden zwei Zahlen herausgefunden: 1975, als der Kriegsschiffbau noch nicht im Vordergrund stand, waren bei Blohm + Voss noch 6.700 Menschen beschäftigt, heute sind es bei Überwiegen des Kriegsschiffbaus nicht einmal mehr 1.700.

Bleiben wir also bei unserer Kritik an einer Politik der Aufrüstung zur Absicherung eines Lebensstils, der wegen seines Ressourcenverbrauchs nicht *nachhaltig* ist. Demonstrieren wir auf dem Fahrrad gegen eine solche friedensbedrohende Politik.

---