

DAS ARADOWERK IN ANKLAM

Peer Wittig

Mecklenburg/Vorpommern war in der Mitte des 20. Jahrhunderts ein wichtiger Standort der deutschen Luftfahrtindustrie und Lufrüstung. Die Geschichte dieser Luftfahrtindustrie, insbesondere der Lufrüstungsbetriebe, ist bislang kaum oder nur in Einzelfällen aufgearbeitet worden. Eine übergreifende Darstellung für das Land M/V fehlt völlig. Mosaiksteine in der Bearbeitung dieses Themas sind aber die in den letzten Jahren begonnenen regionalen und lokalen Forschungen zu einzelnen Luftfahrt- und Lufrüstungsstandorten. Ein solcher Mosaikstein ist die Geschichte des Aradowerkes in Anklam. Anhand der Auswertung von Befragungen von Zeitzeugen sowie eigener Recherchen entstand nachfolgender Bericht.

Die Geschichte des Aradowerkes ist gleichzeitig die Geschichte eines der ältesten Industriestandorte in Anklam und der Region Vorpommern. Auf dem Gelände Bluthsluster Str. 30 und Wertstr. 1-2 gründeten 1869 die Gebrüder Helmut und Ludwig Münter die erste Eisengießerei und Maschinenfabrik in Anklam. Um 1920 wurde der Betrieb von der Danziger Firma Muskate und Bethke & Co übernommen. Nach seiner Stilllegung übernahmen um 1935 die Arado Flugzeugwerke GmbH das Gelände und bauten die vorhandenen Werksanlagen zu einem Zweigbetrieb aus.

Gebrüder Münter, Anklam



Goldene Medaille.

Eisengießerei
und Maschinen-Fabrik.

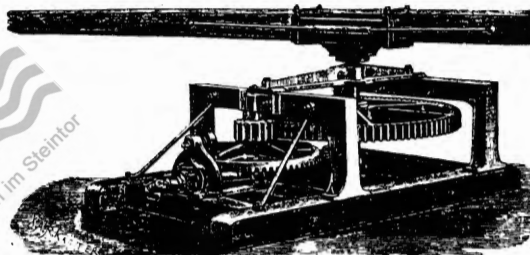
Telegramm-Adresse: Eisenmünter. Fernsprech-Anschluß Nr. 13.



Goldene Medaille.

Unsere anerkannt vorzüglichen landwirtschaftl. Maschinen wie Göpel, Häckselmaschinen, Dreschmaschinen, breit und schmal, welche sich durch leichte Gangart – wodurch Kraftersparnis – auszeichnen, empfehlen wir bei billigt gestellten Preisen.

Sämtl. Sorten
Pflüge.



Kartoffel-Dämpfer.
Separatoren.

Reparaturen aller Art werden prompt und exakt ausgeführt.
Anstrich von Mühlenwalzen. — Ausführung von Pumpanlagen mit Göpel- u. Motorbetrieb.

Lager von 1 Trägern zu Bauzwecken.

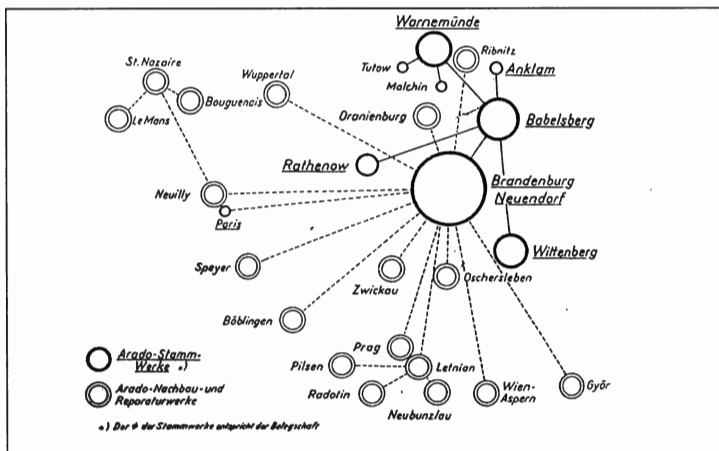
WAS WAREN DIE
ARADOWERKE,
WOHER KAMEN SIE UND
WIE KAM ES ZU DIESER
STANDORTENTSCHEIDUNG?

Die Arado Flugzeugwerke GmbH wurden 1925 als Arado Handelsgesellschaft mbH, als Nachfolgeeinrichtung der 1925 dem Stinneskonzern unterstellten Dinos-Automobilwerke gegründet, die wiederum aus der im Jahre 1917 vom Flugzeugbau Friedrichshafen in Rostock – Warnemünde gegründeten Werft hervorgegangen waren. Hauptgesellschaftler war der Luftfahrtpionier Heinrich Lübbe.

Der Firmenname Arado bedeutet im spanischen Pflug und war zuvor schon im Stinnes-Konzern als Code-Wort für Schiffslieferungen nach Südamerika verwendet worden und deutete das Durchpflügen der Meere durch Schiffe an. Im Verlaufe ihres Bestehens entwickelten sich die Arado Flugzeugwerke zu einem der größten Luftfahrtunternehmen Deutschlands. Hergestellt und entwickelt wurden u. a. Schulflugzeuge, Jagdflugzeuge, Transportflugzeuge und Seeflugzeuge.

Mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten in Deutschland 1933 begann eine zunehmende Einflussnahme staatlicher Stellen, vorrangig des Reichsluftfahrtministeriums auf Arado. Arado war neben Junkers eines der wenigen Unternehmen, das sich lange gegen Eingriffe in die unternehmerische Selbständigkeit und gegen die zunehmende planwirtschaftliche Einbindung des Unternehmens wehrte. Dieser Widerstand endete 1935/36 mit der Zwangsverstaatlichung der Flugzeugwerke und der Enteignung Heinrich Lübbes.

Mitte 1936 erfolgte die radikale Umstellung der Produktion von Arado auf Lizenzbauten durch das Reichsluftfahrtministerium. Eigenentwicklungen wurden zurückgedrängt, obwohl Arado zu den Erstausrüstern der Deutschen Luftwaffe mit Schul- und Jagdflugzeugen gehörte. Die verstärkte Luftrüstung in Deutschland nach 1933 führte zu einer enormen Kapazitätserweiterung von Arado. So entstanden in Brandenburg, Wittenberg, Rathenow, Anklam und Potsdam-Babelsberg Zweigbetriebe. Bis 1942 umfasste Arado 18 in- und ausländische Nachbau- und Reparaturwerke.



Übersicht der Stamm-,
Nachbau- und Reparatur-
betriebe der Arado-Flugzeug-
werke (1942)
(aus 1/ S. 103)

DAS ARADOWERK
IN ANKLAM

Die Zahl der Belegschaft stieg von 1932 von 287 Mitarbeitern auf 14.577 im Jahre 1938 und erreichte ihren Höhepunkt mit 30.670 Mitarbeitern im Jahre 1944. (nach Quelle 1)

In diesen Kontext ist das Zweigwerk von Arado in Anklam einzuordnen. Standortwahl und Aufbau des Werkes müssen für Anklam ähnlich überraschend gekommen sein, wie die Anlage des Fliegerhorstes. Bislang ließen sich dafür keinerlei Quellen und Dokumente finden. Noch im Heimatbuch des Kreises Anklam von 1935 bedauert Fabrikbesitzer Max Kujath die Verschrottung der Münter'schen Eisengießerei und betont, dass sich wohl auch in absehbarer Zeit keine Industrie auf dem Gelände ansiedeln wird. Ein Jahr später, 1936, war die Anlage eines Flugzeugwerkes in Anklam bereits Stadtgespräch. Mit ein Grund für die Ansiedlung dürfte dabei gewesen sein, dass man Vorpommern in Deutschland für relativ kriegssicher hielt.

Welche Rolle persönliche Kontakte und persönlicher Einsatz von Personen, wie z.B. vom damaligen Bürgermeister Bauer, dabei spielten, lässt sich momentan nicht nachweisen. Es gibt aber Hinweise, dass die Stadt Anklam ähnlich wie bei der Anlage des Fliegerhorstes in Vorleistung gegangen ist und alles daran setzte, Arado nach Anklam zu bekommen. Ca.1,8 Mio. RM investierte Arado 1936/37 in den Aufbau des Werkes in Anklam. (nach /1/) Der Stadtbaumeister Architekt Rietz soll einige Gebäude auf dem Gelände des Werkes errichtet haben.

Das Aradowerk wurde in kürzester Zeit, neben dem Fliegerhorst Anklam, zu einem der größten Betriebe und Arbeitgeber in der Region. Das Zweigwerk Anklam gehörte zu den Hauptwerken von Arado und diente als Zulieferbetrieb für die Stammwerke in Warnemünde und in Brandenburg. Zusammen mit dem Hauptwerk in Warnemünde bildete Anklam die Betriebsgruppe Nord von Arado. Produktionsbeginn war Frühjahr 1937. Zu diesem Zeitpunkt wurde vor allem in den hergerichteten Gebäuden der ehemaligen Münter'schen Eisengießerei gearbeitet. Diese beinhalteten die produktionsvorbereitenden Abteilungen des Werkes, wie Vorrichtungsbau, Schmiede, Dreherei, Fräselei usw. Die eigentliche Produktion lief allmählich in der eigens dafür errichteten Halle L an. Als weitere neue Gebäude waren auf dem Gelände das Kesselhaus und das Hauptlager mit Wareneingang, Versand und Materialprüfung entstanden.

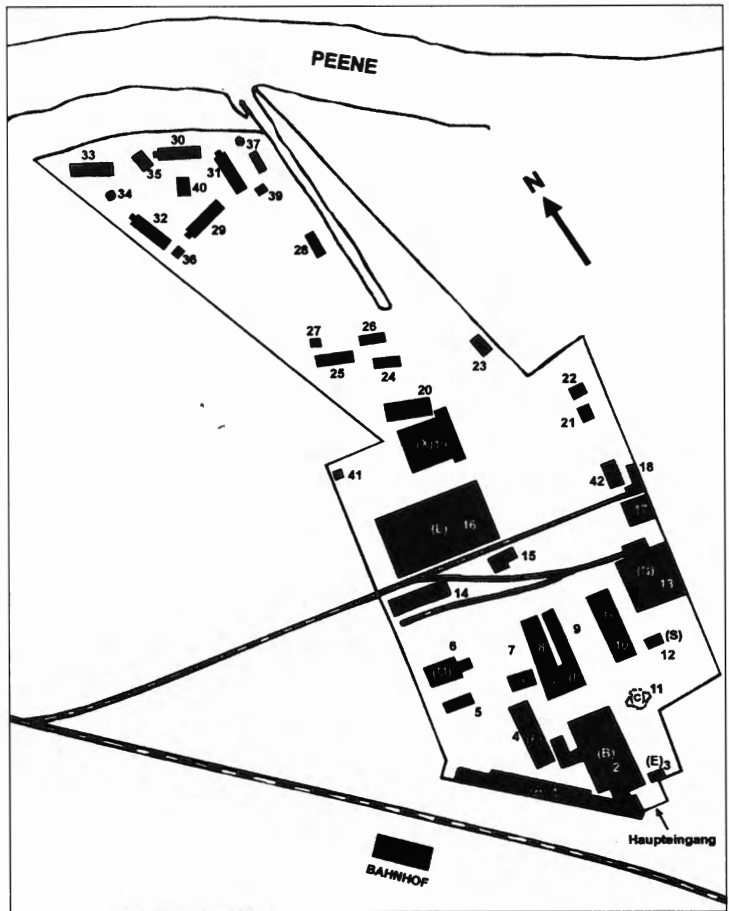
Bis zum Bombenangriff am 9. Oktober 1943 wurde das Werk kontinuierlich ausgebaut. Im September 1943 umfasste das Werk eine Nutzfläche von 31.300 m² sowie 16 Außenlager mit einer Nutzfläche von 1000 m² und beschäftigte 1723 Personen. (nach /1/)

Erster Betriebsführer von Arado in Anklam soll ein Herr Borris gewesen sein. 1941 wurde als Betriebsführer ein Dr. Linus Hofmeier, der aus Süddeutschland nach Anklam kam, eingesetzt. Die Arbeitszeit

*Lageplan des Arado-Werkes
Anklam zum Zeitpunkt seiner
größten Ausdehnung 1943*

Legende:

- 1-A Kantine, Verwaltung,
Wache, Telefonzentrale (ehm.
Münter)
- 2-B Vorrichtungsbau, und
Lackiererei + Lehrwerkstatt
bis Ende 1939 (Ehm. Münter)
- 3-E
- 4-F Sanitätsraum, Feuer-
wehr, Lichtpauserei
5 unbekannt
- 6-M Kesselhaus Neubau
1936/37
- 7-G unbekannt
- 8-H Dreherei, Fräserei,
Werkzeugmacherei (ehm.
Münter)
- 9-I Sozialtrakt, Umkleideräu-
me, Schmiede, Lager (ehm.
Münter)
- 10-D Lehrwerkstatt ab Ende
1939 + Segelflugwerkstatt,
Bau von Bombenträgern für
Ju 88, Höhen- und Seitenleit-
werk für Ar 232, Klappenbau
für Ar 196 und Fw 190 und
Teile DFS 230
- 11-C Wohnung Betriebsführer
12-S unbekannt
- 13-N Hauptlager, Material-
prüfung, Versand,
entstand um 1936/37
14 unbekannt
15 Acetylenanlage
16-L Halle Bau von
Tragflächen für Ar 196 und
Fw 190 /Schweißerei,
entstand um 1936/37
17-A Farblager
18-a Lok-Schuppen
19-X Bau von Tragflächen
1941 für Ar 196, später für
Fw 190, entstand 1940
20 Lehrlingswohnheim
21-28 unbekannt
29-40 Wohnlager für Polen
und Ostarbeiter,
angelegt 1943?
41 unbekannt
42 Lager für Fette und
Mineralöle
- Dazu kamen noch Lager für
Fremdarbeiter und Gefangene
am Gneveziner Damm,
Leipziger Allee (Baracken auf
dem Gelände des Waagen-
bau) und in der Eckstraße



im Werk war anfangs von 7.00 Uhr–16.15 Uhr, bei Kriegsende 12 Stunden Arbeitstag in zwei Schichten jeweils von 6.00 Uhr–18.00 Uhr und 18.00 Uhr–6.00 Uhr und Sonntags von 6.00 Uhr bis 12.00 Uhr. Mit fortschreitendem Kriegsgang machte sich auch in Anklam ein Arbeitskräftemangel bemerkbar, der zunehmend durch Fremdkräfte und Frauen kompensiert wurde. Mit Beginn des Krieges kamen die ersten Fremdarbeiter ins Werk. Ca. 500 holländische, belgische und polnische Zwangsarbeiter, Ostarbeiter, Häftlinge des Wehrmachtsgefangnisses, sowie belgische, französische und italienische Kriegsgefangene sollen im Werk gearbeitet haben. Die ausländischen Arbeitskräfte wurden angeleitet und arbeiteten zwischen den Deutschen. Bekannt geworden ist die Geschichte der zum Tode verurteilten Jungkommunistin Charlotte Holzer. Ihr gelang es im Sommer 1944 aus der Haft in Berlin zu entfliehen. Mit Hilfe evangelischer Pastoren kam

*Kopfbogen Lieferschein
Aradowerk Anklam*

Arado Flugzeugwerke G.m.b.H.		
Werk Anklam		ANR 156429
<small>Drehwerk: Aradowerk Formel: 444 Fernschreibenschild: 01 1181 Postanschrift: Arado Flugzeugwerke G.m.b.H., Werk Anklam/Pom.</small>		
Lieferschein		
		Empfänger:
		Station:
Menge	Wir sandten heute durch:	Brutto kg

sie nach Anklam und tauchte im französischen Fremdarbeiterlager des Aradowerkes bis Kriegsende unter.

Die noch verfügbaren Medien zeichnen ein Bild einer eingeschworenen Werksgemeinschaft. Als Beispiel sei hier der Artikel der "Frohen Werkspause" aus dem Heimatkalender 1938 erwähnt. Jedoch waren auch im Aradowerk Bespitzelung, Gerüchte, Geheimhaltung usw. an der Tagesordnung. Aus den durchgeführten Befragungen ergab sich, dass jeder Werksangehörige nur soviel über das Produktionsprofil wusste, wie für seine Tätigkeit notwendig war. Auch durften sich die Werksangehörigen nur entsprechend ihrer Arbeitsaufgabe im Werk bewegen. Des öfteren wurde in den Befragungen erwähnt, dass nach dem Bombenangriff vom Oktober 1943 die Gestapo im Werk gewesen sein soll und Leute zur Betriebsführung befragt haben soll. Es ging das Gerücht um, ein Mitglied der Betriebsführung habe das Werk an die Engländer verraten. Anhaltspunkte für Sabotage und Spionage im Werk ließen sich jedoch bislang nicht nachweisen.

Am Tag des Bombenangriffs auf Anklam am 9.10.1943, sollte das Werk als NS-Musterbetrieb ausgezeichnet werden. Dazu fand eine Betriebsversammlung in der Halle X statt. Die Versammlung wurde vom Fliegeralarm unterbrochen. Im folgenden Bombenangriff wurde das Werk zu 40% zerstört. Drei Tote waren zu beklagen. Die Produktion soll aber nicht nennenswert unterbrochen worden sein. Die zerstörten Anlagen wurden nur zum Teil wieder instandgesetzt. Es erfolgte eine Dezentralisierung der Produktion in die Stadt und das Umland. Produktionsstätten und Lager von Arado befanden sich in: Sanitz (Produktion von Tragflächen für Fw 190, bombardiert am 4. August 1944), Ferdinandshof, Ducherow, Jarmen, in der Stadt Anklam: Greifswalder Str. (ein Lager, Lichtpauserei) Möbelfabrik Oldenburg. Nach dem zweiten Angriff im August '44 soll kaum noch im Werk produziert worden sein. Man begann mit der Verlagerung der Produktion und dem Abzug der Fachkräfte. Am 24.4.1945 soll die Produktion offiziell eingestellt worden sein. Dennoch sollen Teile des Werkes bis zum 28.4.1945 weiter gearbeitet haben. Kurz vor Kriegsende sollen

jedem Arbeiter noch 500 RM ausgezahlt worden sein. Die Unterlagen, Akten usw. wurden auf LKW geladen und die Betriebsleitung sowie die Ingenieure flüchteten Richtung Hamburg.

Nach Kriegsende wurde das Werk sequestriert und 1946 erfolgte die völlige Demontage der Werksanlagen. Anfang der fünfziger Jahre erfolgte die Neuansiedlung von Betrieben. Die bei Arado ausgebildeten Facharbeiter und Fachkräfte fanden zum Teil später beim Agrafflug der Lufthansa der DDR, der späteren Interflug in Anklam Arbeit. Einige wurden auch zum Aufbau der Flugzeugindustrie in der DDR in Dresden abgeworben.

WAS WURDE PRODUZIERT?

Bei der Angabe des Produktionsprofils und von Produktionszahlen gibt es eine Reihe von Unsicherheiten und Unstimmigkeiten. Bisher waren dazu keine Dokumente, außer denen im Buch von Jörg Armin Kranzhoff, zu finden. Danach wurden gefertigt für:

- Fw 190 (Jagdflugzeug) Tragflächen ab 1941
(Diese sollen per Lastschlepper auf der Straße nach Tutow transportiert worden sein. Dort soll die Endmontage der Flugzeuge erfolgt sein)
- Ar 196 A-5 (Seeüberwachungsflugzeug) Tragflächen, Querruder und Landeklappen (Diese Teile gingen per Bahn nach Warnemünde, dort erfolgte die Endmontage der Flugzeuge)
- Ar 232 B-0 (Transportflugzeug) Seitenflächen und -Ruder Querruder, Fowler außen, Außenflügel komplett (Zulieferung für das Werk in Brandenburg)
- Ju 88 (Kampfflugzeug) Bombenträger
- DFS 230 (Lastensegler) Teile

Laut Aussage von Zeitzeugen sollen darüber hinaus Me 109 Teile, Tragflächen für He 111, und Teile für Strahlflugzeuge gefertigt worden sein.



*Platz vor der Lehrwerkstatt,
im Hintergrund das
Hauptlager 1942
(anlässlich der Übergabe des
von Arado für den NSFK
beschafften Segelflugzeuges)*

Komplette Flugzeuge wurden in Anklam nicht gebaut. Lediglich einmal soll sich ein Rumpf einer Fw 190 zu Abstimmungszwecken im Werk befunden haben.

Die Tragflächen wurden in senkrecht stehenden Hellingen gefertigt. Zum Einbau der Hydraulik, Fahrwerke usw. wurden die Flächen aus der Helling genommen und in waagerechte Lage gebracht. Der innerbetriebliche Transport erfolgte mittels E-Karren und auf Transportwagen. Die Tragflächen verließen komplett mit Farbgebung das Werk. Pro Schicht sollen zwei Tragflächen das Werk verlassen haben.

Über den Produktionsausstoß kann man nur spekulieren:

- Fw 190 Produktion ab 1941: 4 Jahre lang täglich in zwei Schichten 4 Flächen das bedeutet bei ca. 250 Produktionstagen = ca. 4000 Flächen für ca. 2000 Flugzeuge.
- Dazu Produktion von anderen Teilen für Ar 196, Ar 232 einschichtig von 1937-1941 = ca. 2000 Teile.

Insgesamt könnten daher in Anklam Flugzeugteile für mindestens 3000 Flugzeuge gebaut worden sein.

LEHRAUSBILDUNG

Besonderer Wert wurde im Werk Anklam auch auf die Nachwuchsgewinnung gelegt. Mit Produktionsbeginn im Frühjahr 1937 begann auch die Lehrausbildung. Ausbildungsberuf war: Metallflugzeugbauer. Es sollen sich 150 Jugendliche um die ca. 30 Ausbildungsplätze beworben haben. Die Jugendlichen mussten eine Aufnahmeprüfung bestehen. Die Ausbildung begann 1937 mit 18 Lehrlingen und war militärisch organisiert. Die Lehrzeit dauerte 4 Jahre. Die Lehrlinge wurden eingeteilt nach Lehrzügen, pro Jahr ein Lehrzug, pro Lehrzug ca. 30 Lehrlinge. Ca. 50 auswärtige Lehrlinge wurden im Lehrlingswohnheim untergebracht. Heimleiter war ein Herr Hase.



*Lehrwerkstatt in Halle D
um 1942*

Lehrausbilder war ein Herr Treskatsch. Nach dem Bombenangriff 1943 erfolgte keine Lehrausbildung mehr in Anklam. Im Laufe des Krieges wurden die Lehrlinge zunehmend in der Produktion eingesetzt. Insgesamt ca. 200 Lehrlinge haben den Ausbildungsbetrieb in Anklam durchlaufen. Das Lehrlingsgehalt betrug 1. Lj 10 Pf/h, 2. Lj 12 Pf/h, 3. Lj 14 Pf/h, 4. Lj 16 Pf/h. Daneben waren die Lehrlinge obligatorisch zur Nachwuchsgewinnung für die Luftwaffe in der Flieger-HJ im NSFK. Die Segelfliegerausbildung erfolgte in Anklam am Flugplatz in Wolgast am Ziesarberg und auf Rügen in Altreddewitz

WAS BEDEUTETE ARADO FÜR ANKLAM?

Der Aufbau des Aradowerkes, des Fliegerhorstes und des Luftparks in Anklam in den 30er Jahren waren für die Stadt Anklam und die Region Vorpommern von enormer wirtschaftlicher Bedeutung. Die Anlage eines Flugzeugwerkes in einer ländlichen Region wie Anklam erforderte die Ansiedlung von entsprechendem Fachpersonal. Die Fachleute kamen aus den Stammwerken und lernten wiederum in Anklam Arbeitskräfte, die zum Teil aus Hinterpommern, von Rügen und dem weiteren Umland nach Anklam kamen, an. Auch gab es Beschäftigte aus Anklam und der Region, die in den Hauptwerken Brandenburg und Warnemünde in Lehrgängen ausgebildet wurden. Sogar überregional soll Arado Arbeitskräfte für die Arbeit in seinen Zweigwerken angeworben haben. Da Anklam gleichzeitig Garnisonsstadt wurde, begannen um 1935 in Anklam Jahre eines enormen wirtschaftlichen Aufschwungs. Die Siedlungen rechts und links der Pasewalker Straße entstanden als Wohnstätten für die Beschäftigten des Aradowerkes, des Fliegerhorstes und des Luftparks. (Ostseite Pasewalker Allee: Arado-Siedlung.) Die Einwohnerzahl stieg von 15.834 im Juni 1933 auf über 20.000 im Jahre 1939. Wer in dieser Zeit bei Arado Arbeit hatte, verdiente gut und war in der Stadt angesehen. In welchem Umfang die regionale Wirtschaft von der Ansiedlung des Werkes profitierte, lässt sich nur erahnen. Sie dürfte aber zumindest zeitweilig für die mittelständischen Unternehmen einen gehörigen Aufschwung gebracht haben.

Die Gefahr, dass man mit der Ansiedlung von Rüstungsbetrieben zu einem potentiellen Ziel im Krieg werden würde, sah man nicht, und die Fragen, was und wofür man produzierte, wurden nicht gestellt. Aus den Nachforschungen von Herrn Dr. Axel Klätte über den Bombenangriff auf Anklam vom 9. Oktober 1943 geht hervor, dass das Vorhandensein des Aradowerkes in Anklam mit ein Grund für die Bombardierung der Stadt gewesen ist. In den amerikanischen Luftangriffsplanungen wurde das Werk unter der Zielcode-Nr. GY-4830 geführt.

Quellen:

- 1/ Jörg Armin Kranzhoff:
„Arado Geschichte eines
Flugzeugwerks“, Oberhaching
1995
- 2/ Dr. Axel Klätte: *Der
amerikanische Luftangriff auf
Anklam vom 9. Oktober 1943,*
Anklam 1992
- 3/ *Heimatkalender 1939*
- 4/ *Heimatbuch: Der Kreis
Anklam; Anklam 1935*

Abschließend möchte ich mich bei allen bedanken, die durch ihre Hinweise, Auskünfte, Fotos und Dokumente die Nachforschungen zum Aradowerk in Anklam unterstützten.