

Der Hamburger Hafen im Nationalsozialismus und Parallelen zu heute

Bevor ich einige Widerstandsaktionen im Hafen und auf See schildere, betrachten wir einleitend das Hamburger Wahlergebnis der Reichstagswahl vom November 1932

Die beiden Arbeiterparteien -SPD und KPD, erhielten zusammen: 385.000 Stimmen die NSDAP dagegen nur 207.000 Stimmen. Das ist ein Verhältnis von ca. 65 zu 35 % oder anders gesagt, zeigt das Ergebnis, dass der weitaus größte Teil der Arbeiterklasse keine Nazis waren.

Die Aussicht auf Erfolg, den Nazispuk 2 Monate später zu beseitigen, z.B. durch einen Generalstreik, wäre also mehr als vielversprechend gewesen!

Wie stand das Hamburger Bürgertum, insbesondere die Hamburger Reeder zu den Nazis?

Sie erhofften die Machtübergabe an die Faschisten, damit endlich „mit eisernem Besen“, gefegt wird. Das brutale und bestialische Vorgehen gegen die Arbeiterbewegung wurde von den Hamburger Reedern bejubelt und als „eine ganz ungewöhnliche Energie“ und als „beispielloser Elan“ gefeiert. Die Massenverhaftungen von Kommunisten, Sozialdemokraten und Gewerkschaftern wurden mit den Worten angefeuert: „...*Nur jetzt nicht auf halbem Wege stehenbleiben. Die Stunde nutzen, in der alles gewagt werden kann.*“

Im Juni 1933 konnte man in der Schifffahrtszeitung „HANSA“ lesen: „... *daß bei uns in einem Ausmaß Ruhe und Ordnung herrscht, wie es seit Menschengedenken nicht beobachtet werden konnte.*“

Aber auch in der „arischen Gesinnung“ wollte man den Nazis nicht hinterherhinken.

So taufte die Reederei „HAPAG“ ihren Frachter „Albert Ballin“, benannt nach ihrem ehemaligen Generaldirektor, in „Hansa“ um, -denn Albert Ballin war ja Jude.

Kommen wir nun zum Widerstand gegen das Naziregime

Doch vorweg einige Worte zur Entstehung der Einheitsfront der Transportarbeiter der kommunistischen ISH (International Sea-and Harbourworkers Union) und der Internationalen Transportarbeiter Föderation (ITF). Das gemeinsame Ziel, Kampf dem Faschismus. Anders als die ITF, besaß die ISH außerhalb Deutschlands keinerlei Legalität. Es war für sie nicht möglich von ihrem neuen Standort in Kopenhagen offen zu arbeiten. Die Gewerkschaftsarbeit trat daher in den Hintergrund und in den Vordergrund stand eindeutig der direkte militante Kampf. Er mündete in absoluter konspirativer Arbeit und hatte den Schwerpunkt Sabotageaktionen gegen faschistische Schiffe durchzuführen.

In den frühen 30er Jahren erfolgte eine Zweiteilung der ISH -der größere Teil engagierte sich zusammen mit der ITF im antifaschistischen Widerstand und der andere Teil in der Sabotagegruppe „Wollweber“.

Im Frühjahr 1933 erging ein Aufruf der ISH an die ITF zur Herstellung einer antifaschistischen Einheitsfront. Dieser Aufruf erfolgte, im Gegensatz zu früher, ohne Vorbedingungen, wie z.B. der unbedingten Zusammenarbeit nur auf „revolutionärer Grundlage“ und der „Verteidigung der Sowjetunion“.

Im Herbst 1933 entschied die ISH das Sekretariat von Kopenhagen nach Antwerpen zu verlegen und die Einheitsfront mit der ITF vorzubereiten.

Im Jahr 1935 war die ISH praktisch abgewickelt und ging mehr oder weniger in der ITF auf. Die Sabotagegruppe „Wollweber“ blieb jedoch autonom bestehen.

Eine kleine Anmerkung: die Hafenarbeiter auf den Umschlagsanlagen und den Werften hatten übrigens eine Geheimsprache, die sie einsetzten, wenn sie Spitzel bemerkten: es war die Kedelkloppersprook (Kesselkloppersprache). Sie basiert auf dem Plattdeutschen,

wobei die anlautenden Konsonanten einer Silbe an deren Ende gesetzt und ein "i" angehängt wurde.

Nun einige Schlaglichter zum Widerstand auf den Werften

Wie war die Stimmung der Hamburger Werftarbeiter?

Alle Berichterstatte - von der Gestapo, über ausländische Beobachter bis hin zu den illegalen Arbeiterorganisationen selbst, waren sich einig: Die Werftarbeiter sind zu 70-80 % „rot“.

1938 war in einem Stimmungsbericht eines Seemanns über Blohm und Voss an die INTERNATIONALE TRANSPORT ARBEITERFÖDERATION (ITF) in Göteborg zu lesen:

„Die Stimmung im Betrieb ist gut und gegen das System. Die verirrten und hoffenden Nazis werden immer unzufriedener und weniger ... Jede Kleinigkeit wird für sie eine empfindliche Kernfrage, die Antifaschisten helfen ihnen ganz geschickt dazu, und so rutschen sie jeden Tag ein bisschen weiter ab.“

Auch regelmäßige Berichte des britischen Konsulats sprechen von einer mehrheitlichen Ablehnung der Nazis durch die Arbeiter. So konnte man feststellen, dass z.B. am 30. April 1936 kaum ein Arbeiter auf dem Weg zur Arbeit durch den alten Elbtunnel das 1. Mai-Abzeichen der Nazis trug, und dass überhaupt im Hafenbereich kaum ein Parteiabzeichen zu sehen sei.

So zu lesen im 22-seitigen Bericht „... some observation on the working classes in Hamburg“ des Hamburger Konsularmitarbeiters Tripp.

Der Jahreswechsel 1938/1939 brachte einen kritischen offenen Umschwung in der Arbeiterschaft und der unteren Mittelschicht. Man begann überall auf der Arbeit und in Geschäften offen die Nazis zu kritisieren. Man ignorierte Strafandrohungen und drohende Haft.

Ein britischer Unternehmer, der in Hamburg eine Fabrik besaß, bemerkte dazu:

"Unter den Arbeitern und der unteren Mittelschicht wird kaum noch versucht, ihre Gefühle zu verbergen, und vor allem die Frauen schreien in den Geschäften und auf öffentlichen Plätzen lauthals ihren Unmut heraus."

(„Among the working and lower middle classes little attempt is now made to disguise their feelings, and the women particularly can be heard voicing their grievances openly in shops and public places.“)

Für die Nazis entstand eine brisante Situation, denn unter der Oberfläche staute sich die Unzufriedenheit über die ökonomische Situation und die Willkürmaßnahmen. Die politische Opposition wurde zu einer gefährlichen Mischung und Gemengelage.

Betrachten wir das Verhalten der Arbeiter bei einem Besuch Hitlers auf der Werft.

Interessant sind die offiziellen Bilder, die leider bis heute allgemein eine Begeisterung für die Nazis suggerieren sollen. Die Wirklichkeit war eine andere.

So kamen am Tag vor dem Besuch Hitlers auf der Werft 300 Kriminalbeamte auf die Werft und durchsuchten diese. Sie blieben und nahmen an der Veranstaltung in -blauen Arbeitsanzügen -teil.

Die Arbeiter durften die Werft nicht verlassen und mussten an der Versammlung teilnehmen. Sofort nach Beendigung der Hitlerrede jedoch verließen sie eiligst ihren Platz Richtung Ausgang. Das Absingen der Nazilieder zum Schluss überließen sie den in den ersten Reihen stehenden Nazis von der SA, den Kriminalbeamten und Teilen der Angestellten-schaft.

Natürlich ging die Nazipresse auf diesen Eklat nicht ein, sondern feierte ihren Führerauftritt mit dazu passenden inszenierten Fotos.

Es ist nochmals zu betonen: Die auch heute von vielen als Tatsache angenommene Nazipropaganda von Massenbegeisterung für die Nazis auf den Werften ist einfach nicht wahr. Fotos aus dieser Zeit werden als Beleg für die nazifreundliche Haltung der Arbeiter

kritiklos bis heute übernommen. Ziel ist es wohl, den Widerstand der Arbeiter zu bagatelisieren und mehr oder weniger den Stauffenberg-Widerstand an erster Stelle als heroischen Widerstandskampf zu präsentieren. Übrigens typisch für die Geschichtsschreibung in der BRD.

Eine weitere Schilderung des Verhaltens vieler Arbeiter von Blohm und Voss bei einer Rundfunkübertragung von Hitlers Rede in den Werkshallen.

Der Betriebsschluss wurde aus diesem Anlass von 16 Uhr auf 15:20 vorverlegt. Die Lohnzahlung sollte nach der Führerrede erfolgen. Auf Anordnung der Betriebsleitung hatten sich alle Arbeiter in der großen Schiffbauhalle einzufinden.

SPD- und KPD-Werftarbeiter nutzten diese Zwangsmaßnahme, um eine gemeinsame Widerstandsaktion zu organisieren. Trotz der riskanten und nur kurzen Vorbereitungszeit gelang es, dass ein Teil der Arbeiter vor der Halle und ein Teil der Aktivisten in der Halle waren. Als der Hamburger Gauleiter Kaufmann eintraf (übrigens: er starb ohne je zur Verantwortung gezogen zu werden als gut betuchter Bürger 1969 in Hamburg), verließen hunderte Arbeiter die Halle. Und in der Halle rückten die Arbeiter vom Rednerpult weg. Als vom Eingang der vereinbarte Ruf „*Geld gibt es*“ zu hören war, verließen über 1.000 Arbeiter die Halle.

Diese Demonstration wurde angeführt von den Aktivisten unter der Forderung nach Geld und Unmutsäußerungen gegen Hitlers Politik. Laut riefen die Arbeiter „*HUNGER*“, dabei auch Arbeiter, denen man diesen Mut vorher nicht zugetraut hatte.

Die allgemeine Erkenntnis war, dass die aktiven Nazigegner sich noch mehr für die ökonomischen Forderungen einsetzen müssen. Damit wird ein breites Solidaritätsgefühl geschaffen und die Basis für den politischen Kampf.

Am folgenden Tag war dieses Ereignis Tagesgespräch in ganz Hamburg.

Versammlungsstörungen und das vorzeitige Verlassen von Naziversammlungen auf der Werft waren an der Tagesordnung und ... ein bewährtes Mittel kollektiv seine Verachtung zu zeigen und die Nazis zu demaskieren.

Nun einige Worte zum Widerstand an Bord sowie zur Schiffssabotage und Sabotageaktionen beim Flugzeugbau

Diesen Widerstand gab es neben dem Kurierdienst, der Informationen und illegales Material aus Deutschland an die Kämpfer im Ausland weiterleitete.

Welche Sabotagemöglichkeit gab es auf den Werften?

So veränderte sich die Montage der Schiffshaut durch Nietung zusehends. Immer mehr wurde die Schweißtechnik angewandt. Ein Schweißer arbeitete nach der Ausbildung alleine, im Gegensatz zur Arbeitskolonne der Nietler. Die Qualität der Schweißarbeit konnte nicht so ohne weiteres geprüft werden. Fehlerfrei oder nicht – das war nur schwer zu erkennen. Die Werft war daher auf das Vertrauen zum Schweißer angewiesen. Hier ergab sich eine günstige Gelegenheit zur Sabotage. Eine Absicht war nur schwer nachzuweisen, konnte man doch vieles auf mangelnde Handfertigkeit oder Arbeitsdruck schieben. Die Schweißer waren zumeist im meist kommunistischen Widerstand.

Sabotageaktionen waren schwerlich nachzuweisen, aber wahrscheinlich. Nur Lebensmüde hätten wohl am Ende des Arbeitstages ihre Sabotagetätigkeit schriftlich dokumentiert oder zu Hause im Kreise der Familie davon erzählt.

Deutliche Anhaltspunkte für Sabotage gab es zum Beispiel beim Bau des Kreuzers „Admiral Hipper“ und der Minensuchboote M1-M7. In einem Bericht des ITF Aktivisten Knüfken an Edo Fimmen (ITF Generalsekretär), schrieb dieser, „... dass der Kreuzer mit schweren Schäden in der Marinewerft liege und es nach der Indienststellung einen Kabelbrand nach dem anderen gegeben hätte.“

Im Sommer 1939 waren alle Minensuchboote durch schwere Schäden nicht einsatzfähig – Grund waren Schäden an den Maschinen und Undichtigkeiten an den Platten (wohlverursacht durch mangelhafte Schweißarbeiten).

Eine praktische Widerstandsarbeit bestand auch in die Weitergabe von wichtigen Informationen über die Aufrüstung und den Kriegsschiffbau ins Ausland.

Einige Beispiele von Sabotageaktionen während der Schiffsreisen, durchgeführt von antifaschistischen Seeleuten:

- einen Ausfall von Schiffsmaschinen konnte man dadurch erreichen, indem man Schmirgel bzw. Sand in das Schmieröl mischte
- oder: man konnte Kompassse und Sextanten unbrauchbar machen, indem man Steuermagneten entfernte oder unbrauchbar machte. Zum Beispiel kam der Dampfer „Erna“ 1936 um 15 Seemeilen vom Kurs ab, da der Magnetstab aus dem Schiffskompass entfernt worden war.
- Das Versenken von Schiffen mit einer Getreide-oder Sojaladung konnte durch das Durchtränken dieser Stoffe mittels Bohrens kleiner Löcher in die Seitenwände unterhalb der Wasserlinie herbeigeführt werden.
- usw.

Einige dieser geschilderten und ähnliche Sabotageaktionen sind erfolgreich angewendet worden.

Etliche Sabotageaktionen sind nachweisbar und veranlasste die Gestapo 1938 in einem Lagebericht festzustellen, ich zitiere: *„Die Terrorakte, die sich seit längerer Zeit besonders gegen Schiffe der im Antikomintern-Pakt zusammengeschlossenen Völker – Deutschland, Italien und Japan – in ausländischen Häfen ereigneten, nahmen in erschreckender Weise zu...“* Zitat Ende.

Ein weiteres Beispiel auf der Werft Blohm & Voss

Bei Blohm & Voss wurden nicht nur Kriegsschiffe gebaut, sondern mit dem Beginn der Aufrüstung auch Flugzeuge. Für die konspirative Arbeit war wichtig, dass die Überwachung in den Fertigungshallen sehr stark war und Sabotageaktionen daher äußerst gefährlich waren. Jedoch gelang es in den Konstruktionsbüros eine Widerstandsgruppe aufzubauen und zu organisieren. Um Flugzeuge zu konstruieren, musste ja eine Unmenge an Plänen und Zeichnungen produziert werden, also eine ideale Widerstandsmöglichkeit, um Fehler in die Konstruktion einzubauen.

So beschloss man z.B. auf einem geheimen Treff im Hamburger Stadtpark sogenannte Kommandopositionen im Betrieb aufzubauen. Man analysierte zuerst die 500 technischen Angestellten auf ihre Einstellung hin und stellte fest, dass ungefähr ein gutes Dutzend gefährliche Nazis waren. Fest stand also, dass die Masse der Kollegen den Kriegsbau ablehnte.

Das war eine gute Basis für die antifaschistische Arbeit. Ferner beschloss man, konspirativ zu arbeiten – also nicht propagandistisch oder agitatorisch, und jede Verbindung zu den Widerständlern in den Werkshallen zu unterbinden.

Durch diese Taktik konnte man „Sand ins Getriebe“ streuen und in einem Jahr 360.000 Arbeitsstunden sabotieren. So dirigierte man z.B. Ersatzteile für Flugzeuge in Odessa - „aus Versehen“ nach Narvik. Die Flugzeuge in Odessa konnten dadurch nicht starten. Da es bei jedem Flugzeug eine Bauabweichung gab, konnte viel sinnlos konstruiert werden und bei Nichttaugbarkeit musste von vorne begonnen werden. Der Widerstand in der Flugzeugabteilung wurde bis Ende des Krieges aufrechterhalten.

Auch das 2-Mann U-Boot konnte von den Nazis nicht eingesetzt werden, da die Ingenieure und Konstrukteure viele Fehler eingebaut hatten. Es nahm nie an einem Kampfeinsatz teil. Ein wesentlicher Bestandteil der illegalen Widerstandsarbeit in den Betrieben war das Zusammenwirken mit ausländischen Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen, wie französischen, polnischen und sowjetischen Antifaschisten. Ein polnischer Kriegsgefangener berichtet nach dem Kriege:

„Auch bei Blohm & Voss waren es wieder die deutschen Arbeiter, die uns wie Brüder halfen ...“ Diese antifaschistischen Gemeinschaften hatten auch eine große moralische Bedeutung; sie halfen, die Parolen der Nazis aus den (Kriegsgefangenen-)Lagern zu vertreiben und die Aufmerksamkeit der Kriegsgefangenen auf das baldige Ende Hitlers und des Kriegs zu richten.“

Einige Worte zum Jahr 1936

Der Spanische Krieg, landläufig Bürgerkrieg genannt, begann fast auf den Tag genau vor 90 Jahren.

Am 31. Juli 1936 erreichten die Flieger der Legion Condor, getarnt als „Reisegesellschaft Union“ den Hamburger Hauptbahnhof, um sich in Richtung Spanien einzuschiffen.

Angeführt wurde diese Truppe der späteren Mörder wehrloser Flüchtlinge und Zivilisten der Städte Madrid, Barcelona und Guernika vom Luftwaffen-Oberleutnant HANNES TRAUTLOFF. Dieser Mordbube machte später Karriere in der deutschen Bundeswehr. Er stieg auf zum Generalleutnant.

Am späten Nachmittag erreichten diese späteren Henker von Guernika das Dampfschiff der Deutschen Afrika Linien, die „USARAMO“. Die Schuppenanlagen lagen in der heutigen Hafencity.

Kiste um Kiste, Flugzeugteile und Waffen, getarnt als Umzugsgut werden unter Aufsicht der Gestapo verladen. So war es kein Zufall, dass eine Kiste auf den Kai polterte. Die Verladearbeiter hatten eine scheinbar harmlose Packkiste beim Verladen „zufällig“ aus dem Haltegeschirr stürzen lassen. Die Kiste zerbrach und gab ihren Inhalt preis: Auf dem Verladepier lagen Fliegerbomben und Munition. Sichtbar nun für die Hafenarbeiter.

Es kam vor, dass Hafenarbeiter Waffenkisten mit dem Ruf „Für Teddy“ (Tarnname von Ernst Thälmann aus dem Hamburger Aufstand) über Bord schmissen.

Als die Waffenlieferungen der Nazis von Hamburg nach Spanien einen immer größeren Umfang annehmen, bildet sich im Hafen ein geheimer Kontroll- und Meldeausschuss der Hamburger Hafenarbeiter, der einen „Signaldienst“ aus verschiedenen Abteilungen des Hafens organisierte. Genaue Angaben über auslaufende, mit Waffen und Munition beladene Schiffe, werden immer wieder der Öffentlichkeit übermittelt. ...

Wie kamen die Informationen über, z.B. geheime Waffenverladungen im Hamburger Hafen, am schnellsten nach Spanien und konnten dort über den deutschen Freiheitssender 29,8 verbreitet werden?

Dieser Sender war in Deutschland gut zu empfangen, das bestätigten Zuschriften von illegalen Gewerkschaftsgruppen in Deutschland über Gewerkschaftsbüros im Ausland.

Die französische kommunistische Gewerkschaft CGT richtete für die Weiterleitung der Nachrichten ein Büro in Paris ein. Kuriere hatten die Aufgabe, die von illegalen Kämpfern gesammelten Informationen, z.B. über Waffen- und Truppentransporte von deutschen Flugplätzen und vom Hamburger Hafen über die „Grüne Grenze“ nach Paris zu bringen.

Von entscheidender Bedeutung war die Aktualität der Informationen, damit sie postwendend via Kurzwelle in Deutschland verbreitet werden konnten. Trotz Androhung von 5 Jahren Zuchthaus für das Abhören des Senders, wurde er sehr viel in Deutschland gehört.

Die darin benannten Hamburger Firmen und Reedereien - Profiteure der Waffentransporte, die zum Teil heute noch tätig sind, zählen zu den „ehrbaren Kaufleuten“ dieser Stadt.

Da wären die Reederei „Sloman“, die „OPDR“, „Lloyd“ (heute Hapag Lloyd), „Woermann“, „Rohde“ und die „Norderwerft“.

Schon als im Spätsommer 1936 im Hamburger Hafen als Frachtgut getarntes Kriegsmaterial an Franco-Spanien verladen wurden, organisierten Hamburger Hafenarbeiter eine Gegenagitation. Mit kleinen Flugzetteln, auf denen stand: „Keine Waffen für Franco!“, „Es lebe der Freiheitskampf des spanischen Volkes!“, „Nieder mit Hitler und Franco!“ wurde auf den Werften und Schiffen, in den Schuppen und Betrieben zur Solidarität mit dem spanischen Volk aufgerufen.

Gleichlautende Losungen, die über Nacht an den Werkshallen und Planken im Hafen angebracht worden waren, konnten tausende Werftarbeiter beim Schichtwechsel lesen. Im Verlaufe dieser Aktion weigern sich deutsche Seeleute Waffen- und Munitionsladungen zu befördern. Sie erklären, dass auf dieser Route ihr Leben in ständiger Gefahr ist. So ließen sich auf dem Dampfer „Henrica“ und anderen Schiffen Seeleute mit der Begründung abmustern, „... weil sie nicht Soldaten, Flugzeuge und Kanonen zu Franco bringen wollen...“

Während des Spanischen Krieges gingen über den Hamburger Hafen:

- 124.749 Tonnen Kriegsmaterial, darunter Flugzeuge, Panzer, Treibstoff, Munition usw.
- 1078 Fahrzeuge
- 16.746 Soldaten.

Bis 1945 sind, nach jetziger Erkenntnis, 131 Hamburger Seeleute und Hafenarbeiter von den Nazis ermordet und hingerichtet worden.

25 Jahre nach Ende des 2. Weltkrieges, also im Jahre 1970, geschah hier in Hamburg etwas Ungeheuerliches.

Auf dem Werftgelände wurde 1945 eine Gedenktafel für 11 von den Faschisten ermordete Arbeiter angebracht. Im Jahre 1970 verschwand diese Tafel vom Werks Gelände.

Ein Ersuchen der Hamburger Verfolgtenorganisationen an den Betriebsrat von Blohm & Voss, eine neue Tafel aufzustellen, wurde vom Betriebsrat abgelehnt. Sinngemäß hieß es in der Ablehnung, „... dass solch eine Tafel keine würdige Ehrung darstellt und man bei gegebenen Anlässen an den großen Mahnmälern gedenken solle.“ Wörtlich im Ablehnungsschreiben des Betriebsrats: Ich zitiere: „Im Übrigen wurde der Standpunkt vertreten, dass auch diejenigen zu ehren sind, die durch Kriegseinwirkung ihr Leben lassen mußten.“ Zitat Ende.

Im Klartext, auch den Soldaten der Wehrmacht und den ums Leben gekommenen Nazis. Für die Widerstandskämpfer in den Verfolgtenorganisationen wurde diese Entscheidung als ein Akt gegen den deutschen Widerstand betrachtet. Bis heute existiert keine Erinnerungstafel auf der Werft.

Und jetzt eine aktuelle positive Information:

Durch Initiative der in den letzten Jahren stattgefundenen Antifaschistischen Hafentage wurde 2022 auf dem Gelände des Internationalen Seemannsclubs DUCKDALBEN eine Gedenktafel für den Kampf der Gewerkschaftler gegen Faschismus aufgestellt.

Ich danke für eure Aufmerksamkeit und wünsche euch weiterhin Kraft, Ausdauer und nie erlahmenden Kampfesmut gegen die immer mehr zunehmenden faschistische Gefahr und ihrer Förderer, dem aggressivsten Teil der Kapitalfraktion und ihren Helfershelfern in den Parlamenten.

Wir freuen uns auf euren Besuch in der Gedenkstätte Ernst Thälmann in Hamburg-Eppendorf.

Reinhardt Silbermann, Mitglied bei ver.di
und dem Kuratorium der Gedenkstätte Ernst Thälmann