



Besichtigung „U-Boot Bunker Valentin“ in Bremen – Farge am 02. April 2014

Mitglieder des VDFP - Bezirksverbandes Bremen haben Anfang April in Bremen – Farge während einer dreistündigen Führung den aus der NS – Zeit stammenden Bunker „Valentin“ besichtigt.

Hierzu ein kleiner Bericht aus der NS-Geschichte des Bunkers.



Der „Valentin“ ist als verbunkerte Werft zur Produktion von U-Booten des Typs XXI errichtet worden. Hier sollte in einer damals hochmodernen Sektionsbauweise auf Taktplätzen die Serienfertigung der U-Boote durchgeführt werden. Man hatte ein Monatsoll von 14 Exemplaren vorgesehen. Jedes Boot des Typs XXI bestand aus acht Sektionen, die an anderen Werkstandorten, inklusive der meisten Einbaugeräte, gefertigt wurden. Sie sollten auf dem Wasserweg im „Valentin“ angeliefert und auf den Taktplätzen zusammengefügt und endausgerüstet werden. Hier in Bremen-Farge sollte also die Endmontage der U-Boote stattfinden. Der Bunker ist in drei getrennte Funktionsbereiche unterteilt. Im Osten erstreckte sich über drei Ebenen der Werkstatenteil. Hier waren Lagerräume, Werkstätten,

Heizwerk und Notstromanlage sowie Direktion und Verwaltung untergebracht. Hinter der Haupt-Eisenbahndurchfahrt schloss sich der eigentliche Montageteil an. Hier waren die Taktstationen eingerichtet, lichte Deckenhöhe regulär 18 Meter. Der Fertigungsbetrieb im Bunker hätte sich auf zwei Ebenen abgespielt. Ebenerdig die Anlieferung von Material und die Bewegung der Bootswagen. Rund 8 Meter höher, hier wäre das Oberdeck der Boote gewesen, sollte der hauptsächliche Werftbetrieb laufen. Auf dieser Ebene sollten Arbeitsbühnen eingehängt sein, die auch mit Elektrokarren für den Materialtransport befahrbar gewesen wären. Am westlichen Ende des „Valentin“ befand sich der Versorgungsteil mit den hier eingebauten Schleusenpumpen und Sauerstoffanlagen.

Der Produktionsablauf:



Vor dem Produktionsbeginn sollten die Segmente zunächst durch die Schleuseneinfahrt in den Bunker gebracht werden. Dort befand sich ein 200 t tragender Deckenkran, der die bis zu 165 t schweren Sektionen auf einen Bootswagen gehoben hätte. Diese Wagen liefen auf vier Schienen und dienten zur Bewegung der Segmente durch die Stationen.

Falls die Sektion nicht sofort in die Fertigung eingebunden worden wäre, hätte sie in der Südhalle oder außerhalb des Bunkers gelagert werden können. Entlang der Außenwand der Südhalle war Platz für 2 x 8 Sektionen, also für zwei komplette Boote. Außerhalb des „Valentin“ hätte man weitere Teile abgestellt, wo sie zwar getarnt aber ansonsten ungeschützt gestanden hätten.

Um dem Mangel an Lagerraum zu entgegenen ist für spätere Zeiten eine Sektionslagerhalle an der Südwand des Bunkers geplant gewesen, sie sollte auch über einen verbunkerten Hafen zur Anlieferung verfügen.



Vor Beginn der eigentlichen Taktfertigung lag die Station zum Einbau des Dieselmotors, welcher in der dritten Sektion eingesetzt wurde. Ebenfalls vor Taktplatz 1 wäre der Kielballast aus flüssig eingebrachtem Schwebbeton in die einzelnen Segmente verfüllt worden.

Nun konnte die Taktfertigung beginnen:

- Taktplatz 1 – 3: Beginn war die Kiellegung und das Ausrichten der Sektionen mit den anschließenden Schweißarbeiten der Druckkörperstoßnähte und der Außenhautnähte zum Zusammenfügen der Boote.
- Taktplatz 4 – 8: Hier folgten weitere Restarbeiten an der Außenhaut und die Schweißarbeiten im Bootsinnen mit der Schließung von Leitungsstößen. Die noch nicht vorinstallierten Maschinen wurden hier eingebaut, der Turm aufgesetzt und die Dichtigkeit der Tanks erprobt.
- Taktplatz 9: Auf den Plätzen 9 und 10 konnte der Einbau des Sehhohres und der Schnorchel durchgeführt werden, hier war die Decke dafür erhöht.
- Taktplatz 10: Hier war der Einbauplatz der schweren Akkumulatoren, die mit speziellen Kränen eingebracht worden wären. Die Akkus hätte man auf Schienenloren direkt aus den Lagerräumen des Werkstättenteils herangefahren.
- Taktplatz 11: Für restliche Arbeiten an Sehhohr und Schnorchel sowie der Antennenanlage verfügt dieser Platz wieder über eine Deckenerhöhung. Auch das Aufladen der Akkus sollte auf diesem Platz stattfinden.
- Taktplatz 12: Auf dem letzten trockenen Taktplatz wäre schließlich die abschließende Boots-ausrüstung mit dem Klarmachen zum Stapellauf gefolgt.
- Taktplatz 13: Nach dem Aufstauen der Schleuse um bis zu 14 Meter Höhe und anschließender Querverholung des Bootes in das Tauchbecken konnte in dann fast 22 Meter Tiefe eine Tauchprobe durchgeführt werden. Nach der Übernahme von Treibstoff hätte man eine Standprobe der Maschinen durchgeführt. Schließlich konnte das fertige Boot auslaufen.

Zwischen den Takten 3/4, 6/7 und 9/10 musste eine Querverschiebung der Bootswagen auf einer aus neun Teilen bestehenden Bühne durchgeführt werden. Eine Besonderheit, die sich auch von außen gut erkennen lässt, sind die Taktplätze 9, 10 und 11. Hier sollten Einbau von Sehhohr, Schnorchel und Antennenanlage stattfinden, dafür mussten über den Plätzen Sehhohrhauben in die Decke gebaut werden. Die rund 7 m höheren Hauben sind über der Nordwand des Bunkers deutlich zu sehen.

Für den Werftbetrieb im „Valentin“ waren insgesamt 4.500 Arbeitskräfte eingeplant, die mit Sicherheit zu großen Teilen aus Zwangsarbeitern, Kriegsgefangenen und KZ-Häftlingen bestanden hätte. Geplant war ein Betrieb mit 2 Schichten zu je 10 Stunden pro Tag an 6 Tagen in der Woche. Zwischen den Schichten sollte das Verholen auf den jeweils nächsten Taktplatz stattfinden. Das Zuwasserbringen von Platz 12 auf 13 hätte rund 2 Stunden gedauert, danach konnten schrittweise die Boote von den Stationen auf den jeweils nächsten Taktplatz verschoben werden.

Nach dieser ausführlichen Besichtigung hatten sich die Mitglieder eine Rast im „Nautico“ Bremen verdient.
Claus Haßfurther

