

1. Arado Flugwerke GmbH

- Die Arado Flugwerke GmbH wurden 1925 als Arado Handelsgesellschaft mbH gegründet
- Sie war eine Nachfolger der Dinos-Automobilwerke, die dem Stinneskonzern angehörten
- Arado ist spanisch für „Pflug“; im Stinnes-Konzern wurde der Name für Schiffslieferungen nach Südamerika verwendet
- Entwickelte sich zu einem der größten Luftfahrtunternehmen in Deutschland
- Markenzeichen war die Entwicklung des trudelsicheren Leitwerks; einem Höhenleitwerk hinter dem Seitenleitwerk
- Ab 1933 begann die zunehmende Einflussnahme von staatlichen Stellen; vorrangig durch das Reichsluftfahrtministerium
- Widerstand endete 1935/36 mit der Zwangsverstaatlichung der Flugzeugwerke und der Enteignung Heinrich Lübkes
- Mitte 1936 erfolgte die radikale Umstellung der Produktion bei Arado auf Lizenzbauten
- Eigenentwicklungen wurden zurückgedrängt, obwohl Arado zu den Erstausrüstern der Deutschen Luftwaffe mit Schul- und Jagdflugzeugen gehörte
- Das Jägernotprogramm und die starke Konkurrenz von Heinkel, Junkers und Focke-Wulff förderten den Lizenzbau für u.a. Me109 und Fw190
- Ab 1933 erfolgte eine enorme Kapazitätserweiterung von Arado
- Bis 1942 umfasste Arado 18 in- und ausländische Nachbau- und Reparaturwerke u.a. in Brandenburg, Wittenberg, Rathenow, Potsdam-Babelsberg, Malchin, Tutow, Greifswald und Anklam
- Das Werksgelände in Warnemünde am Laakkanal wuchs von 48.000m² 1934 auf ca. 79.000m² 1935, nun mit eigenem Werkflugplatz
- Die Zahl der Gesamtbelegschaft stieg von 1932 von 287 Mitarbeitern auf 8.875 1936
- Im Jahre 1938 arbeiteten bei Arado 14.577 Menschen und die Beschäftigung erreichte ihre Höchstzahl mit 30.670 Mitarbeitern im Jahre 1944
- Hergestellt und entwickelt wurden u.a. Schulflugzeuge, Jagdflugzeuge, Transportflugzeuge und Seeflugzeuge
- Bewährt hat sich die Ar196 als Standardausbildungsflugzeug der Luftwaffe; ging als einzige Eigenentwicklung mit mehreren tausend gefertigten Maschinen in Großserie
- Mit einer Stückzahl von 500 Maschinen etablierte sich der einmotorige Seetiefdecker Ar196 als Standardbordflugzeug; war katapultstart- und blindflugfähig
- Arado entwickelte auch die in mehreren einhundert Stück gefertigte Ar234, ein zweistrahliges Düsenflugzeug; geeignet als Nachtjäger und Aufklärungsflugzeug
- Die vierstrahlige Version der Ar234 gilt als erster Düsenbomber der Welt
- Die Ar240 ist das Paradestück der Arado Flugzeugwerke und war zu seiner Zeit das schnellste Jagdflugzeug mit Kolbenmotor

Arado Flugzeugwerke Anklam

- Seit April 1937 als Zweigwerk auf dem Gelände einer ehemaligen Eisengießerei und Maschinenfabrik in Betrieb; 1937 erfolgte ebenfalls der Produktionsbeginn
- Das Gelände wurde bereits 1935 von der Danziger Firma Muskate und Bethke & Co übernommen und zu einem Zweigwerk ausgebaut
- Grund für die Ansiedlung war wohl die relative Sicherheit des Standortes
- Welche Rolle persönliche Kontakte und ein persönlicher Einsatz von Personen wie dem damaligen Bürgermeister Bauer spielten, lässt sich momentan nicht nachweisen; 1936 war das Flugzeugwerk bereits Stadtgespräch
- Belegt sind Vorleistungen und das Bemühen Arado nach Anklam zu bekommen
- Arado investierte 1936/37 ca. 1,8 Mio. RM in den Aufbau des Werkes in Anklam
- Der Stadtbaumeister Architekt Rietz soll einige Gebäude auf dem Gelände errichtet haben
- Das Aradowerk wurde neben dem Fliegerhorst binnen kürzester Zeit 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
- Wirtschaftlich war das Aradowerk, neben dem Fliegerhorst und dem Luftpark, von großer Bedeutung für die Region und Anklam
- Die Siedlungen rechts und links der Pasewalker Straße entstanden als Wohnstätten für die Beschäftigten des Aradowerkes, des Fliegerhorstes und des Luftparks
- Die Einwohnerzahl stieg von 15.834 im Juni 1933 auf über 20.000 im Jahre 1939
- Ab 1937 wurde anfänglich in den hergerichteten Gebäuden der ehemaligen Münster'schen Eisengießerei gearbeitet; die produktionsvorbereiteten Abteilungen des Werkes wie Vorrichtungsbau, Schmiede, Dreherei, Fräseerei usw. bereiteten die Produktion vor
- Die eigentliche Produktion erfolgte in der eigens dafür errichteten Halle L
- Als weitere neue Gebäude waren auf dem Gelände das Kesselhaus und das Hauptlager mit Wareneingang, Versand und Materialprüfung entstanden
- Erster Betriebsführer soll ein Herr Borris gewesen sein; 1941 wurde Dr. Linus Hofmeier als Betriebsführer eingesetzt
- Seit April 1937 beschäftigte Arado in Anklam 1.723 Arbeiter; bis 1941 waren es ca. 2.000
- Die Arbeitszeiten im Werk waren anfänglich wochentags von 7:00 Uhr bis 16:15 Uhr
- Bei Kriegsende 12 Stunden Arbeitstag in zwei Schichten von 6:00 Uhr bis 18:00 Uhr und von 18:00 Uhr bis 6:00 Uhr; Sonntags von 6:00 Uhr bis 12:00 Uhr
- Mit fortschreitendem Kriegsgang machte sich ein Arbeitskräftemangel bemerkbar, der zunehmend durch Fremdkräfte und Frauen kompensiert wurde
- Mit Kriegsbeginn kamen Fremdarbeiter ins Werk
- Ca. 500 holländische, belgische und polnische Zwangsarbeiter, Ostarbeiter, Häftlinge des Wehrmachtsgefängnisses, sowie belgische, französische und italienische Kriegsgefangene haben im Werk gearbeitet
- Die ausländischen Arbeitskräfte wurden angelernt und arbeiteten zwischen den Deutschen
- Bekannt geworden ist die Geschichte der zum Tode verurteilten Jungkommunistin Charlotte Holzer. Ihr gelang im Sommer 1944 die Flucht aus der Haft in Berlin und mit Hilfe evangelischer Pastoren tauchte sie in Anklam im französischen Fremdarbeiterlager des Aradowerkes bis Kriegsende unter.

- Noch verfügbare Medien zeichnen ein Bild einer eingeschworenen Werksgemeinschaft, so wie der 1938 aus dem Heimatkalender erschienene Artikel zur „Frohen Werkspause“
- Jedoch waren Bespitzelung, Gerüchte und Geheimhaltung an der Tagesordnung
- Jeder Angestellte wusste nur so viel über das Produktionsprofil, wie für seine Tätigkeit notwendig war
- Auch durften sich die Angestellten nur entsprechend ihrer Arbeitsaufgabe im Werk bewegen
- In Befragungen unter der Belegschaft wurde erwähnt, dass nach dem Bombenangriff im Oktober 1943 die Gestapo im Werk gewesen sein soll und Fragen zur Betriebsführung gestellt haben soll
- Gerüchte besagten, dass ein Mitglied der Betriebsführung den Standort an die Engländer verraten haben soll; Anhaltspunkte für Sabotage und Spionage ließen sich im Werk bislang nicht nachweisen
- Bei der Angabe des Produktionsprofils und von Produktionszahlen gibt es eine Reihe von Unsicherheiten und Unstimmigkeiten; Dokumente sind bis jetzt nicht gefunden worden, außer denen im Buch von Jörg Armin Kranzhoff, den Reports des amerikanischen Militärs und Aussagen von Zeitzeugen
- Demnach wurden angefertigt:
 - Fw190 (Jagdflugzeug) Tragflächen bis 1941
→ Diese sollen per Lastschlepper auf der Straße nach Tutow transportiert worden sein, wo die Endmontage erfolgt sein soll
 - Ar196A-5 (Seeüberwachungsflugzeug) Tragflächen, Querruder und Landeklappen
→ Diese Teile gingen per Bahn nach Warnemünde zur Endmontage
 - Ar232B-0 (Transportflugzeug) Seitenflächen und -ruder, Querruder, Fowler außen, Außenflügel komplett
→ Zulieferung für das Werk in Brandenburg
 - Ju88 (Kampfflugzeug) Bombenträger
 - DFS230 (Lastensegler) Teile
 - Me109 (Kampfflugzeug) Teile
 - He111 (Bomber) Tragflächen
 - Teile für Strahlflugzeuge
- Komplette Flugzeuge wurden in Anklam nicht gebaut; lediglich einmal soll sich ein Rumpf einer Fw190 zu Abstimmungszwecken im Werk befunden haben
- Der innerbetriebliche Transport der Tragflächen erfolgte mittels E-Karren und Transportwagen
- Die Tragflächen verließen komplett mit Farbgebung das Werk
- Pro Schicht sollen zwei Tragflächen das Werk verlassen haben
- Bezüglich des Produktionsausstoßes decken sich die amerikanischen Reports mit den Berechnungen Herrn Wittigs
 - Fw190 Produktion ab 1941: 4Jahre lang täglich in zwei Schichten 4 Flächen pro Tag, dass bedeutet bei ca. 250 Produktionstagen ca. 4000 Tragflächen für 2000 Flugzeuge
 - Dazu die Produktion von anderen Teilen für Ar196,Ar232 eischichtig von 1937 bis 1941, also ca. 2000 Teile
- Insgesamt könnten daher in Anklam Flugzeugteile für mindestens 3000 Flugzeuge gebaut worden sein
- Besonderen Wert legte man ab 1937 auf die Nachwuchsgewinnung
- Ausbildungsberuf war Metallflugzeugbauer
- Es sollen sich 150 Jugendliche um die ca. 30 Ausbildungsplätze beworben haben

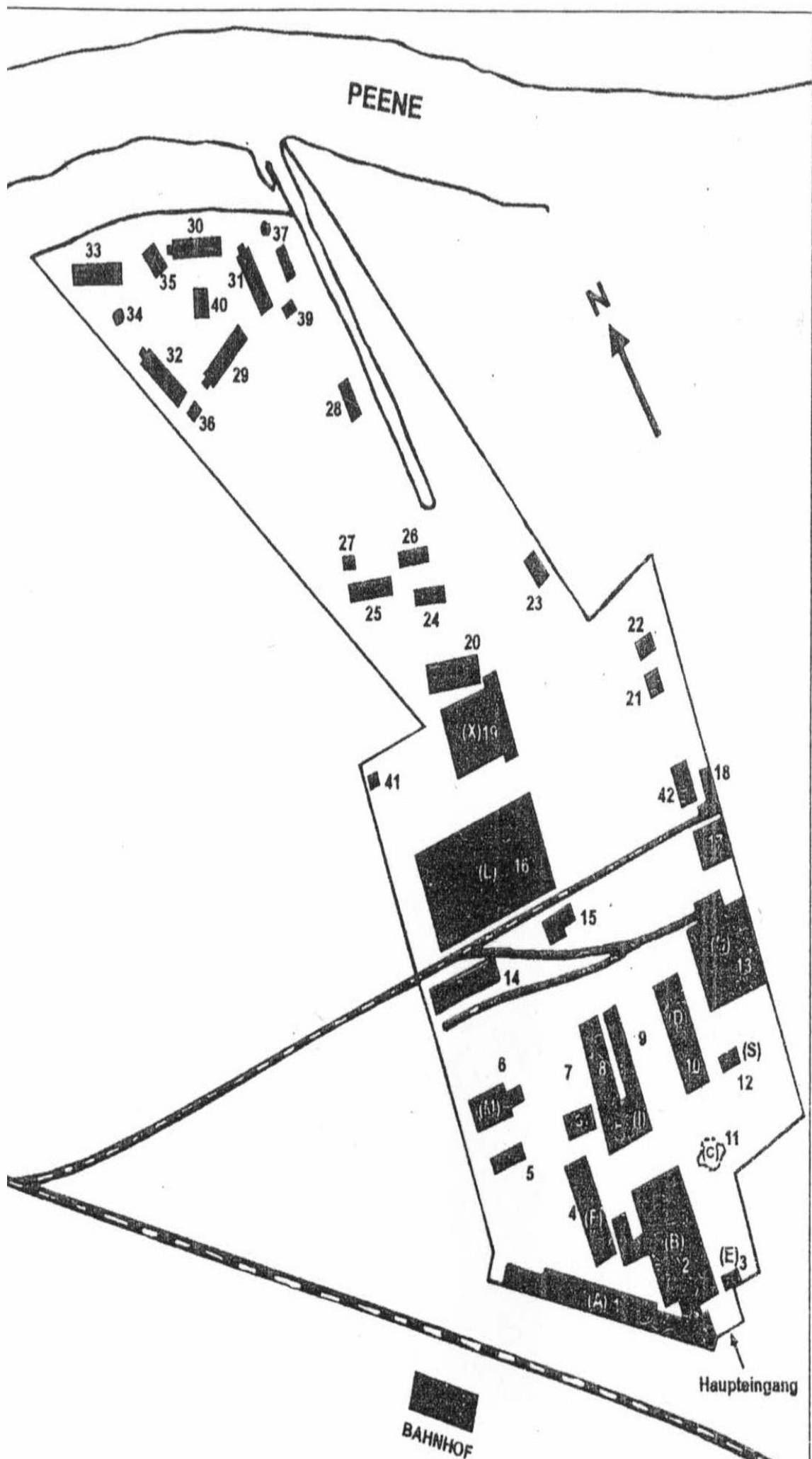
- Voraussetzung war das Bestehen einer Aufnahmeprüfung; die Lehrzeit dauerte 4 Jahre und war militärisch organisiert; Lehrausbilder war ein Herr Treskatsch
- Die Lehrlinge wurden nach Lehrzügen eingeteilt; pro Jahr ein Lehrzug mit ca. 30 Lehrlingen
- Ca. 50 auswärtige Lehrlinge wurden im Lehrlingswohnheim untergebracht; Heimleiter war ein Herr Hase
- Nach dem Bombenangriff am 09. Oktober 1943 erfolgte keine Lehrausbildung mehr in Anklam; ca. 200 Lehrlinge haben den Ausbildungsbetrieb in Anklam durchlaufen
- Das Lehrlingsgehalt betrug im 1. Lj 10 Pf/h, im 2. Lj 12 Pf/h, im 3. Lj. 14 Pf/h und im 4. Lj. 16 Pf/h
- Obligatorisch waren die Lehrlinge zur Nachwuchsgewinnung für die Luftwaffe in der Flieger-HJ und damit gleichzeitig im NS Fliegerkorps
- Die Segelfliegerausbildung erfolgte in Anklam am Flugplatz in Wolgast am Ziesarberg und auf Rügen in Alreddewitz
- Bis zum Bombenangriff am 09. Oktober 1943 wurde das Werk kontinuierlich ausgebaut
- Am Tag des Bombenangriffes sollte das Werk als NS-Musterbetrieb ausgezeichnet werden
- Das Werk wurde dabei 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
- Im September 1943 umfasste das Werk eine Nutzfläche von 31.300m² sowie 16 Außenlager mit einer Nutzfläche von 1.000m²
- Nach dem Bombenangriff wurde die Produktion dezentralisiert; Auslagerung innerhalb der Stadt und des Umlands
- Produktionsstätten und Lager von Arado befanden sich in Sanitz (Produktion von Tragflächen für Fw190, bombardiert am 04. August 1944), Ferdinandshof, Ducherow, Jarmen in der Stadt Anklam in der Greifswalder Str. (ein Lager, Lichtpauserei) und die Möbelfabrik Oldenburg
- Nach dem zweiten Angriff im August 1944 soll kaum noch im Werk produziert worden sein
- Man begann ab diesem Zeitpunkt mit der Verlagerung der Produktion und dem Abzug der Fachkräfte
- Am 24.04.1945 soll die Produktion offiziell eingestellt worden sein; dennoch sollen Teile des Werkes bis zum 28.04.1945 weiter gearbeitet haben
- Kurz vor Kriegsende sollen jedem Arbeiter noch 500 RM ausgezahlt worden sein
- Die Unterlagen und Akten wurden auf LKW geladen und die Betriebsleitung sowie die Ingenieure flüchteten Richtung Hamburg
- Das Vorhandensein des Aradowerkes war ein Grund für die Bombardierung Anklangs
- In der amerikanischen Luftangriffsplanungen wurde das Werk unter dem Zielcode-Nr. GY-4830 geführt
- Nach der Einnahme Rostocks durch die Sowjetarmee am 01. Mai 1945 wurde die Arbeit noch einmal kurzfristig aufgenommen, um Beutemaschinen zu komplettieren und für die Überführung in die Sowjetunion flugfähig zu machen
- 1946 wurden alle Produktionsstätten in Mecklenburg und Vorpommern stillgelegt, die Einrichtungen demontiert, sowie Gebäude und Anlagen bis auf wenige Ausnahmen gesprengt
- Anfang der fünfziger Jahre erfolgte die Neuansiedlung von Betrieben

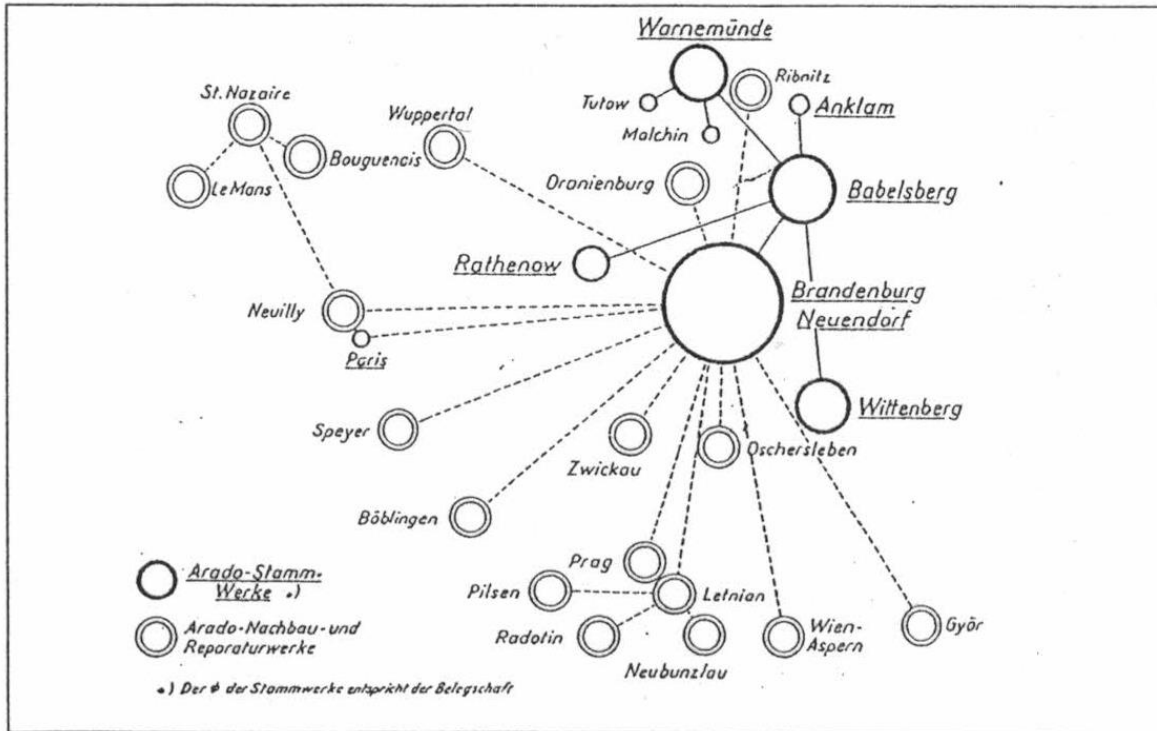
Lageplan des Arado-Werkes
Anklam zum Zeitpunkt seiner
größten Ausdehnung 1943

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





Übersicht der Stamm-,
Nachbau- und Reparatur-
betriebe der Arado-Flugzeug-
werke (1942)

Quellen:

Kranzhoff, Jörg Armin: Arado Geschichte eines Flugzeugwerkes, Oberhaching, 1995.
 Krüger, Dieter: Zur Geschichte der Rüstungsindustrie in Mecklenburg und Vorpommern 1900 bis 1989, Schwerin, 2000.
 Wittig, Peer: Anklamer Heimatkalender, N. F., Bd. 10, 2001, S. 42-49.