

Barbara Hopmann / Mark Spoerer /
Birgit Weitz / Beate Brüninghaus

Zwangsarbeit bei Daimler-Benz

2. Auflage

Geschichte

Franz Steiner Verlag

Barbara Hopmann / Mark Spoerer /
Birgit Weitz / Beate Brüninghaus
Zwangsarbeit bei Daimler-Benz

Barbara Hopmann / Mark Spoerer /
Birgit Weitz / Beate Brüninghaus

Zwangsarbeit bei Daimler-Benz

2. Auflage



Franz Steiner Verlag

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig und strafbar.

2. Auflage

© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2017

Die 1. Auflage erschien in der Schriftenreihe

Zeitschrift für Unternehmensgeschichte als Beiheft 78

Druck: Hubert & Co., Göttingen

Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier.

Printed in Germany.

ISBN 978-3-515-11878-1 (Print)

ISBN 978-3-515-11887-3 (E-Book)

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT ZUR NEUAUFLAGE	8
VORWORT <i>Hans Pohl</i>	9
1. EINLEITUNG <i>Barbara Hopmann/Mark Spoerer/Beate Brüninghaus/ Birgit Weitz</i>	13
1.1 Forschungsstand	13
1.2 Quellenlage	17
1.3 Zielsetzung	20
1.4 Begriffliche und inhaltliche Abgrenzung	21
1.5 Methodisches Vorgehen bei den Befragungen der Zeitzeugen <i>Barbara Hopmann</i> Durchführung der Interviews – Zur Repräsentativität der Interviews – Subjektivität und Bedeutung der Interviews	23
2. HISTORISCHER ÜBERBLICK	35
2.1 Zwangsarbeit in der deutschen Wirtschaft <i>Barbara Hopmann</i>	35
2.2 Daimler-Benz während des Zweiten Weltkriegs <i>Mark Spoerer</i> Stammwerke und Produkte der Daimler-Benz AG – Die Unternehmen und K-Werke des Daimler-Benz-Konzerns – Die Verlagerungs- aktivitäten seit 1943	46
3. DER EINSATZ VON ZWANGSARBEITERN BEI DAIMLER-BENZ	77
3.1 Motive für den Einsatz von Zwangsarbeitern <i>Mark Spoerer/ Barbara Hopmann</i>	77
3.2 Planung und Organisation <i>Mark Spoerer/Barbara Hopmann</i>	80
3.3 Praxis des Zwangsarbeitereinsatzes	84
3.3.1 Rekrutierung <i>Mark Spoerer/Barbara Hopmann</i> Anwerbung im Ausland – Überführung von Belegschaftsteilen ausländischer Firmen – Anforderung bei Behörden – Übernahme der Belegschaft von „Aufnahmebetrieben“ – Konzerninterne Umsetzungen	84
3.3.2 Statistischer Überblick <i>Mark Spoerer</i>	95
3.3.3 Freiwillige und unfreiwillige zivile ausländische Arbeitskräfte <i>Barbara Hopmann</i>	105
3.3.3.1 Überblick	105
3.3.3.2 Die Situation in den einzelnen Werken Untertürkheim – Wannweil – Sindelfingen – „Schwarzwald I“ (Nagold- Iselshausen) – Backnang (Verlagerung) – Mannheim – Gaggenau – Berlin-Marienfelde – „Schachtelhalm II“ – Königsberg – Genshagen – „Goldfisch“ – „Schachtelhalm I“ – Poznań (Posen) – Colmar – „Kranich“ – „Elster“ – Flugmotorenwerke Ostmark – Bruchsal – Backnang (Werk) – Rzeszów (Reichshof) – Nova Paka (Neupaka) – Groß-K-Werk Minsk – Groß-K-Werk Gleiwitz – K-Werk Riga – Tomaszow (Tomaschow) – Kotzenau – Niederlassungen	112

Inhaltsverzeichnis

3.3.3.3 Zusammenfassung	
Arbeitsbedingungen – Lebensbedingungen	276
3.3.4 Kriegsgefangene <i>Mark Spoerer</i>	285
3.3.4.1 Rechtliche Grundlagen und institutionelle	
Ausgestaltung des Kriegsgefangenenwesens	286
3.3.4.2 „Relève“ und „Umwandlung“	293
3.3.4.3 Anzahl und Herkunft	295
3.3.4.4 Die Situation in den einzelnen Werken	
Genshagen – „Goldfisch“ – Untertürkheim – Sindelfingen – „Schwarz-	
wald I“ – Gaggenau – „Dachsbau“ – Mannheim – Weinheim an der	
Bergstraße – Berlin-Marienfelde – Königsberg (Werk 70 und Nieder-	
lassung) – Poznań (Posen) – Colmar – „Kranich“ – Rzeszów (Reichs-	
hof) – Minsk (Panzerinstandsetzungswerkstätte und Groß-K-Werk) –	
Groß-K-Werk Gleiwitz – K-Werk Riga – Kotzenau – Flugmotoren-	
werke Ostmark – Niederlassungen	300
3.3.4.5 Zusammenfassung	
Lebensbedingungen – Arbeitsbedingungen	336
3.3.5 KZ-Häftlinge <i>Birgit Weitz</i>	345
3.3.5.1 Der Einsatz von KZ-Häftlingen in der deutschen	
Rüstungsindustrie	345
3.3.5.2 Die Situation in den einzelnen Werken	
Rzeszów (Reichshof) – Gaggenau und Verlagerungswerke –	
Berlin-Marienfelde – Riga – Minsk – Genshagen – „Goldfisch“ –	
„Kranich“ – „Jaspis“ – Mannheim	356
3.3.5.3 Zusammenfassung	
Lebensbedingungen – Arbeitsbedingungen	436
3.4 Ende und Folgen der Zwangsarbeit	443
3.4.1 Befreiung und Rückkehr <i>Mark Spoerer</i>	
Die letzten Tage unter deutscher Herrschaft – Plünderungen und Racheakte –	
Übergriffe der Besatzungsarmeen – Leben in Sammellagern – Rückkehr	
nach Hause	443
3.4.2 Physische und psychische Verfassung <i>Mark Spoerer</i>	
Physische Folgen – Psychische Folgen	452
3.4.3 Wiedergutmachung und andere Rentenleistungen	
<i>Beate Brüninghaus</i>	
Entschädigung und Anerkennung als Kriegsoffer – Leistungen aus der	
Sozialversicherung	463
3.4.4 Entschädigung durch Daimler-Benz und Besuche ehemaliger	
Zwangsarbeiter <i>Beate Brüninghaus</i>	469
3.5 Vergleich mit anderen Unternehmen <i>Beate Brüninghaus</i>	476

Inhaltsverzeichnis

4. SCHLUSSBETRACHTUNG *Mark Spoerer*

Lebensbedingungen – Arbeitsbedingungen – Zur Verantwortlichkeit von Daimler-Benz	483
Abkürzungsverzeichnis	493
Tabellenverzeichnis	497
Abbildungsverzeichnis	497
Tafelverzeichnis	498
Quellen- und Literaturverzeichnis	499
Verzeichnis der schriftlichen Quellen	499
Verzeichnis der Interviews	506
Verzeichnis der gedruckten Quellen und Literatur	511
Register	541
Personen-, Institutionen- und Firmenregister	541
Orts- und Länderregister	544
Sachregister	550

VORWORT ZUR NEUAUFLAGE

Als dieses Buch 1994 in erster Auflage erschien, hatte es schon eine fast zehn Jahre währende Vorgeschichte hinter sich, die mittlerweile selbst Gegenstand der zeit-historischen Forschung geworden ist. Sebastian Brünger hat diese in seinem Buch „Geschichte und Gewinn. Der Umgang deutscher Konzerne mit ihrer NS-Vergangenheit“ ausführlich beschrieben. Die Rezeption unseres Buches in der Öffentlichkeit und in der Wissenschaft war von Beginn an ganz überwiegend positiv. Deshalb freuen wir uns darüber, dass die Daimler AG eine Neuauflage initiiert hat.

23 Jahre nach der Erstveröffentlichung würden wir heute einige Dinge etwas anders formulieren. Damals standen bei der Diskussion der Rolle von Unternehmen im Nationalsozialismus ideologische Fragen viel stärker im Raum als heute. Wir haben – nicht als Erste, aber früh – dafür plädiert, die betriebswirtschaftliche Eigenlogik stärker in den Blick zu nehmen. Heute ist diese Sichtweise völlig akzeptiert, und interessanterweise beginnen daher seit einigen Jahren Studien, die Unternehmen im „Dritten Reich“ zum Gegenstand haben, nicht erst 1933 und enden nicht schon 1945.

Bald nach dem Erscheinen unserer Studie wurde es bei großen Unternehmen geradezu zur Mode, die eigene Vergangenheit kritisch untersuchen zu lassen. Die Unternehmensgeschichte erlebte eine Hochkonjunktur, die auch heute noch nicht ganz abgeflaut ist. Das Thema Zwangsarbeit ist fast immer ein wesentlicher Gegenstand dieser unternehmenshistorischen Studien gewesen und noch viel stärker im Rahmen von Lokal-, Regional- und Besatzungsstudien. Auch nur die wichtigsten Erkenntnisse dieser hunderte von Publikationen einzuarbeiten, hätte uns zeitlich völlig überfordert und zu einem ganz neuen Buch geführt. Wir haben uns daher dafür entschieden, das Buch unverändert abzdrukken.

Das Verhalten von Unternehmen im „Dritten Reich“ trifft aus verschiedenen Gründen nach wie vor auf Interesse. Viele Medien greifen das Thema gerne auf, da es sich gut zur Skandalisierung eignet. Es gibt jedoch ein tieferes Motiv, das im weitesten Sinne mit einem Grundproblem des kapitalistischen Wirtschaftssystems verbunden ist. Wie verhält man sich als Unternehmer oder Manager in einem politischen System, das bis dahin unzulässige Methoden der Bereicherung nicht nur legalisiert, sondern fördert („Arisierung“), nahelegt oder fordert (Zwangsarbeit)? Heute stellen sich solche Fragen vielleicht nicht mehr in West- oder Mitteleuropa, sehr wohl aber in weniger entwickelten Ländern, insbesondere solchen mit endemischer Korruption und Diktaturen. Die Aufarbeitung entsprechender Fälle wird jedoch sicherlich einer ähnlichen Grundregel folgen wie die von Unternehmen im „Dritten Reich“: Erst wenn die letzten Beteiligten aus den Aufsichtsgremien verschwunden sind, wird eine offene Auseinandersetzung möglich sein.

Stuttgart, im August 2017

Die Autoren

VORWORT

Die Erforschung der Geschichte des Dritten Reiches hat in den letzten Jahrzehnten eine wahre Flut von Publikationen im In- und Ausland hervorgebracht.¹ Dabei wurden auch Fragen des Verhältnisses von Politik und Wirtschaft erörtert. Meist geschah dies ohne Heranziehung von Quellenmaterial aus den Archiven der unternehmerischen Wirtschaft, denn deren Archive waren früher im allgemeinen verschlossen, wenn Themen zur Geschichte des Dritten Reiches untersucht werden sollten.² Das galt besonders für die Problematik des Einsatzes von Zwangsarbeitern. In den letzten Jahren beobachten wir eine zunehmend liberale Haltung der Unternehmen.³ Einige Unternehmensleitungen haben eingesehen, daß eine exakte wissenschaftliche Aufarbeitung auch ihrer Geschichte im Dritten Reich der beste Weg zur Vergangenheitsbewältigung ist. Zu diesen Unternehmen gehört die Daimler-Benz AG. Sie hat bereits 1983 aus Anlaß des bevorstehenden 100jährigen Auto-Jubiläums als erstes Industrieunternehmen überhaupt die Geschichte des Konzerns im Dritten Reich wissenschaftlich untersuchen lassen. Diese im November 1986 in erster Auflage erschienene Dokumentation⁴ behandelt den Aspekt „Zwangsarbeit“ deshalb nur als einen unter mehreren Schwerpunktthemen. Angesichts des zunehmenden öffentlichen Interesses am Thema „Zwangsarbeit“ entschloß sich die Daimler-Benz AG, wiederum als erstes Unternehmen, bereits im Januar 1986, dieses Problem durch eine zweite Studie genauer anhand aller verfügbaren Quellen von Mitarbeitern der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte (GUG) wissenschaftlich aufarbeiten zu lassen.

Im Zusammenhang mit der Diskussion zur Zwangsarbeit wurde in der Öffentlichkeit die Frage der Entschädigung diskutiert. Die Daimler-Benz AG entschloß sich im Juni 1988 zur Zahlung von über 20 Mio. DM an verschiedene Organisationen als „humanitäre Geste“.⁵

Die nun vorliegende Studie ist das Ergebnis mehr als fünfjähriger Forschungsarbeit, die auf Quellen aus zahlreichen Archiven im In- und Ausland und vor allem auf Interviews mit ehemaligen Daimler-Benz-Zwangsarbeitern basiert. Die Fertigstellung des Manuskriptes verzögerte sich in erster Linie aus zwei Gründen: Zunächst nahm das Interviewprogramm ungeahnte Ausmaße an, da fast jeder befragte ehemalige Daimler-Benz-Zwangsarbeiter noch Kontakte zu früheren Kollegen hatte. Im Laufe der Jahre konnten auf diese Weise über 600 ehemalige Daimler-Benz-Zwangsarbeiter ausfindig gemacht werden. Völlig überraschend erfolgte 1989/90 die Öffnung der Archive in der früheren DDR, in denen sich wichtiges Material

1 Vgl. die Übersicht in Hildebrand, Das Dritte Reich, S. 115–233.

2 Vgl. Herbert, Fremdarbeiter, S. 21.

3 Vgl. Gottschalk, Vergangenheitsbewältigung.

4 Pohl/Habeth/Brüninghaus, Daimler-Benz.

5 Reuter, Statement, S. 2.

befand, weshalb dort mehrere Wochen recherchiert werden mußte. Die erste Fassung des Manuskripts wurde daher erst im Frühjahr 1992 abgeschlossen und danach einer gründlichen Überarbeitung und Abstimmung durch die inzwischen beruflich anderweitig tätigen Autoren unterzogen.

Das vorliegende Buch knüpft inhaltlich und methodisch an neuere Richtungen der deutschen Geschichtsschreibung an. Dem Thema „Zwangsarbeit“ widmet sich die deutsche Forschung erst seit etwa zehn Jahren. Das Schicksal der Zwangsarbeiter als Opfer des NS-Regimes hatte bis dahin im Schatten des Holocaust gestanden, der in Forschung und Öffentlichkeit breit diskutiert wurde und wird. Als Methode heute akzeptiert, aber noch vor wenigen Jahren umstritten, ist die systematische Befragung von Zeitzeugen. Aber natürlich darf die Auswertung von Zeitzeugeninterviews nicht zur Vernachlässigung der traditionellen Quellen führen. In besonderem Maße gilt daher mein Dank dem Vorstand und zahlreichen Mitarbeitern von Daimler-Benz, die nicht nur die uneingeschränkte Benutzung des Archivs ermöglichten, sondern auch sonst auf jede Weise das umfangreiche Forschungsvorhaben ideell und finanziell gefördert haben.

Dank sagen möchte ich auch den Archivaren der öffentlichen Archive, wobei besonders Otto Schepelern und Dr. Eric Goebel aus Kopenhagen, Dr. Frans Selleslagh aus Brüssel, Elke Henkies aus Sindelfingen und Manfred Hildenbrand aus Haslach/Kinzigtal zu erwähnen sind. Zahlreiche Hilfen und Hinweise verdanken wir Frau Gyulai, Janosz Szöny und Dr. Szabolcs Szita aus Budapest. Hermann Müller von der Interessengemeinschaft ehemaliger Zwangsarbeiter, Aart Pontier von der niederländischen Zwangsarbeitervereinigung und Therkel Straede von der Ruhruniversität Bochum unterstützten die Arbeit durch Hinweise und Informationen. Dr. Gerhard Birk aus Ludwigsfelde stellte verschiedene Fotos und Unterlagen zur Verfügung. Anita Kugler, Berlin, überließ uns Quellenmaterial. Sehr vertrauensvoll war auch die Zusammenarbeit mit Dr. Ernst Katzenstein von der Jewish Conference on Claims against Germany und Kurt May von der Schwesterorganisation United Restitution Organization (URO), beide in Frankfurt/Main, die großzügigen Einblick in ihre Akten und Unterlagen gewährten.

Zwei Historiker, Prof. Dr. Miroslav Kárny aus Prag und Prof. Dr. Wacław Długoborski aus Wrocław (Breslau), die als ehemalige KZ-Häftlinge einen besonderen Zugang zu diesem Thema haben, suchten in tschechoslowakischen bzw. polnischen Archiven, wenn auch letzten Endes vergeblich, nach Quellen über Daimler-Benz-Zwangsarbeiter. Ihnen sind wir ebenso wie den Historikern Prof. Dr. Henry A. Turner, Yale University, der in Washington in den National Archives nach Quellen zu unserem Thema recherchiert hat, und Dr. Avraham Barkai, der in Israel geforscht hat, zu großem Dank für ihre Hilfe und für manchen Rat verpflichtet.

Dr. Lars U. Scholl hat in Kopenhagen die Archivrecherchen durchgeführt und Brigitte Hatke im Imperial War Museum und im Public Record Office, London, sowie auch in den National Archives, Washington. Stephanie Habeth-Allhorn recherchierte in der Zentralen Stelle der Landesjustizverwaltungen in Ludwigsburg und Dr. Sibylle Grube-Bannasch in verschiedenen südwestdeutschen Archiven. Die übrigen Archive wurden von einzelnen Autoren dieser Studie besucht.

Die Interviews mit den ehemaligen Zwangsarbeitern führten Dr. Avraham Barkai, Beate Brüninghaus, Stephanie Habeth-Allhorn, Brigitte Hatke, Barbara Hopmann, Silke Lent, Gudrun Pilch, Monika Brüninghaus, Ulrike Rink-Kovačič, Mark Spoerer, Claudia Stein und Monique Zimmermann-Smith.

Danken möchte ich vor allem den vier Autoren: Barbara Hopmann, Mark Spoerer, Birgit Weitz und Beate Brüninghaus. Sie haben als junge Sozial- und Wirtschaftshistoriker die Zeit des Dritten Reiches nicht erlebt und sind deshalb völlig unbefangen an die Forschungen herangegangen. Das Buch entstand in intensiver Diskussion und Zusammenarbeit der Verfasser untereinander. Die Autoren verfaßten das Einleitungskapitel gemeinsam. Frau Hopmann schrieb die Abschnitte Methodisches Vorgehen, Zwangsarbeit in der deutschen Wirtschaft und das umfangreichste Kapitel über die freiwilligen und unfreiwilligen zivilen ausländischen Arbeitskräfte. Herr Spoerer und Frau Hopmann formulierten gemeinsam die Teile über Motive für den Einsatz von Zwangsarbeitern, Planung und Organisation. Zudem verfaßte Herr Spoerer die Kapitel Daimler-Benz während des Zweiten Weltkriegs, Statistischer Überblick, Kriegsgefangene, Befreiung und Rückkehr sowie Physische und psychische Verfassung. Auch die Schlußbetrachtung stammt im wesentlichen von ihm. Frau Weitz hat das Kapitel über die KZ-Häftlinge geschrieben und mit Herrn Spoerer das Register erstellt. Frau Brüninghaus steuerte die Abschnitte über Wiedergutmachung und andere Rentenleistungen, Entschädigung durch Daimler-Benz und Besuche ehemaliger Zwangsarbeiter sowie den Vergleich mit anderen Unternehmen bei. Sie hat während ihrer Tätigkeit als Geschäftsführerin der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte das Forschungsprojekt auch organisatorisch betreut.

Der größte Dank gilt den ehemaligen Zwangsarbeitern, die sich trotz der zum Teil damit verbundenen großen psychischen Belastungen zu ausführlichen Gesprächen bereit erklärten. Einige stellten auch persönliche Dokumente wie Tagebücher, Briefe und Fotos, die sie fast fünfzig Jahre sorgsam aufbewahrt hatten, zur Verfügung oder verfaßten speziell für unsere Forschungen schriftliche Erinnerungen. Besonders zu erwähnen sind Arno Plock, der Erinnerungen und Zeichnungen anfertigte, und Ernest Gillen, der uns Dokumente zur Verfügung stellte. Die konkrete Darstellung der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Zwangsarbeit bei Daimler-Benz wäre ohne diese Mitarbeit der Zeitzeugen unmöglich gewesen.

Bonn, im Januar 1993

Hans Pohl

1. EINLEITUNG

1.1 Forschungsstand

Der Einsatz ausländischer Arbeiter im Dritten Reich fand in der westdeutschen historischen Forschung in den ersten drei Jahrzehnten der Nachkriegszeit kaum Beachtung. In den fünfziger und sechziger Jahren vorgelegte Arbeiten hatten überwiegend Rechtfertigungscharakter oder waren bestenfalls unkritisch.¹ Im Ausland entstand dagegen eine Reihe fundierter Arbeiten, so etwa die Monographien von Evrard und Durand über französische Zivilarbeiter bzw. Kriegsgefangene, von Sijes und Hirschfeld über niederländische Zivilarbeiter und von Homze, der erstmals das Thema Zwangsarbeit im Dritten Reich in einem größeren Rahmen untersuchte, dabei jedoch den Schwerpunkt auf die Situation der „Westarbeiter“ legte.² Auch in der DDR beschäftigte sich schon früh eine Reihe von Autoren mit dem Thema Zwangsarbeit.³ Das vorrangige Ziel der dort vorgelegten Studien war aber bis in die siebziger Jahre hinein weniger eine sachgerechte Aufarbeitung des Themas, als vielmehr eine Linie ungebrochener Kontinuität der Ausländerbeschäftigung und -ausbeutung vom Beginn des Kapitalismus bis in die Gegenwart aufzuzeigen. Erst seit den siebziger Jahren zeigen Arbeiten, die überwiegend an der Universität Rostock entstanden sind, zumindest ansatzweise ein Bemühen, spezifische Charakteristika der Zwangsarbeit im Dritten Reich herauszuarbeiten.⁴

In der Bundesrepublik erfolgte abgesehen von der Rechtfertigungsliteratur zunächst nur eine literarische Verarbeitung des Themas. Zu nennen sind hier beispielsweise „Eine Liebe in Deutschland“ von Rolf Hochhuth, „Gruppenbild mit Dame“ von Heinrich Böll und „Nachzahlung“ von Siegfried Lenz. Die wissenschaftliche Beschäftigung mit dem Thema „Zwangsarbeit“ beschränkte sich hauptsächlich auf Studien über den Arbeitseinsatz von KZ-Häftlingen, der im Grunde auch heute noch im Mittelpunkt der Untersuchungen zur Zwangsarbeit steht.⁵ Erst Mitte der achtziger Jahre begann eine intensivere historische Auseinandersetzung. Grundlegend ist seit 1985 die Veröffentlichung von Ulrich Herbert, der eine umfassende Untersuchung über den Einsatz ausländischer Zivilarbeiter und Kriegsgefan-

1 Vgl. Kannapin, Wirtschaft; v. Knierim, Nürnberg; Pfahmann, Fremdarbeiter. Dagegen kritisch: Broszat, Polenpolitik. – Vollständige bibliographische Angaben sind dem Literaturverzeichnis zu entnehmen.

2 Vgl. Evrard, La déportation; Durand, La captivité; ders., La vie quotidienne; Sijes, Arbeidsinzet; Hirschfeld, Arbeitseinsatz; und Homze, Foreign Labor.

3 Vgl. Demps, Ausbau; Kraus/Kulka, Massenmord; Kuczynski, Geschichte, Bd. 6; Seeber, Zwangsarbeiter.

4 Vgl. hierzu v.a. Drobisch/Eichholtz, Zwangsarbeit; Elsner/Lehmann, Ausländische Arbeiter; und die Arbeiten, die in der Schriftenreihe „Fremdarbeiterpolitik des Imperialismus“ erschienen sind.

5 Vgl. z.B. als neueste wichtige Publikation: „Deutsche Wirtschaft“ (1991).

gener im Dritten Reich vorlegte.⁶ Herbert verstand es, den Verlauf des Arbeitseinsatzes ausländischer Arbeiter im Dritten Reich vor dem Hintergrund sich im Kriegsverlauf zunehmend widersprechender ideologischer und ökonomischer Zielsetzungen des NS-Regimes überzeugend darzustellen. Auf den Arbeitseinsatz von KZ-Häftlingen, den Herbert nicht behandelt hat, konzentrieren sich Studien von Pingel und Fröbe.⁷ Weitere wichtige Beiträge über einzelne Zwangsarbeitergruppen sind die von Streit und Streim über sowjetische Kriegsgefangene, von Rolf-Dieter Müller über „Ostarbeiter“, von Schreiber über italienische Militärinternierte und von Schminck-Gustavus über polnische Zwangsarbeiter.⁸ Das Schicksal ehemaliger Zwangsarbeiter als „displaced persons“ im Deutschland der unmittelbaren Nachkriegszeit beschrieb Jacobmeyer.⁹ Zusammen mit Beiträgen ausländischer Historiker, die in einem von Herbert herausgegebenen Sammelband den „Reichseinsatz“ aus der Perspektive ihrer Länder schildern¹⁰, ist die vormalige Forschungslücke Zwangsarbeit im Dritten Reich damit zunächst einmal aus einer Art Makro-Perspektive weitgehend geschlossen.¹¹ Auch in der zwischenzeitlich entstandenen Diskussion, wie der Begriff „Vernichtung durch Arbeit“ zu verstehen bzw. zu verwenden sei, zeichnet sich mittlerweile ein Konsens ab.¹²

Nicht nur in der Wissenschaft, sondern auch in der Öffentlichkeit gewann das Thema Zwangsarbeit 1985 im Zusammenhang mit der Forderung überlebender Opfer nach Entschädigung an Interesse.¹³ Dadurch erhielt es nun auch in der Bundesrepublik eine politisch-moralische Dimension, die eine Reihe weiterer Fragen vorwiegend sozialgeschichtlicher Natur aufwarf. Gefragt war nun die schon von Herbert geforderte Mikro-Perspektive auf regionaler, lokaler und betrieblicher Ebene.¹⁴ Im Vordergrund stand die Frage nach dem Alltag des Zwangsarbeiters, und, eng damit verknüpft, nach dem Verhalten der Arbeit„geber“. Das starke politisch-moralische Moment der Diskussion manifestiert sich im übrigen auch in der Tatsache, daß sich das Interesse sowohl der Öffentlichkeit als auch der histori-

6 Vgl. Herbert, Fremdarbeiter.

7 Vgl. Pingel, Konzentrationslagerhäftlinge; ders., KZ-Häftlinge; Fröbe, Konzentrationslager ; ders., Arbeitseinsatz.

8 Vgl. Streit, Keine Kameraden; Streim, Behandlung; ders., Sowjetische Gefangene; Rolf-Dieter Müller, Zwangsrekrutierung; Schminck-Gustavus, Zwangsarbeit; ders., Hungern für Hitler; Schreiber, Militärinternierte.

9 Vgl. Jacobmeyer, Zwangsarbeiter. Vgl. für den Großraum Stuttgart: Müller, Fremde.

10 Herbert (Hrsg.), Europa.

11 Ausführliche Darstellungen des Forschungsstands finden sich bei Herbert, Fremdarbeiter, S. 12–18 (1985); Blach, Wirtschaft, S. 153f. (1987), und Ludewig, Zwangsarbeit, S. 558–577 (1991).

12 Vgl. hierzu Herbert, Arbeit; ders., Arbeiterschaft; und vor allem die Beiträge in „Deutsche Wirtschaft“.

13 Vgl. Sendung Lea Rosh, Flick-Entschädigung; Die Zeit 17.1.1986, S. 9f. Vgl. auch Schmidt, Geheimnis, zu einer Ausstellung und Tagung zur Zwangsarbeit 1985, die aus dem Schülerwettbewerb Deutsche Geschichte „Alltag im Nationalsozialismus – Die Kriegsjahre in Deutschland“ hervorgegangen ist. Einen Überblick über die Entschädigungsdebatte geben neben der älteren Darstellung von Ferencz, Lohn, neuerdings Herbst/Goschler (Hrsg.), Wiedergutmachung (1989), und Goschler, Wiedergutmachung (1992).

14 Vgl. Herbert, Fremdarbeiter, S. 19, 21.

schen Forschung ganz überwiegend auf den Zwangsarbeitereinsatz in industriellen Großbetrieben konzentriert, wohingegen der Einsatz bei der öffentlichen Hand, in landwirtschaftlichen und handwerklichen Betrieben eine unangemessen geringe Rolle spielt.

Einige größere westdeutsche Studien, die sich mit Zwangsarbeit in Großunternehmen beschäftigen, waren schon zu Beginn der achtziger Jahre erschienen.¹⁵ Inzwischen liegt eine Vielzahl von Untersuchungen vor, fast alle zu Industrieunternehmen. Das am besten erforschte Unternehmen ist die IG Farbenindustrie AG, neben den Vereinigten Stahlwerken mit Abstand größtes Industrieunternehmen im Dritten Reich und seit den Nürnberger Prozessen Inbegriff der Verquickung von NS-Regime und Industrie. Das Interesse der Historiker am Einsatz von KZ-Häftlingen und anderen Zwangsarbeitern bei der IG Farben war allerdings meistens nicht originärer Natur. Untersucht wurde vielmehr in erster Linie, ob es der IG Farben gelang, die Politik des NS-Regimes für ihre Ziele zu nutzen oder ob sie darüber hinaus in der Lage war, die Ziele des Regimes maßgeblich in ihrem Sinne zu beeinflussen.¹⁶

Über zwei weitere Industrieunternehmen sind ebenfalls mehrere Untersuchungen erschienen: Volkswagen und Daimler-Benz. Daß ausgerechnet zwei Automobilunternehmen, die im Dritten Reich noch nicht einmal zu den 20 größten Industrieunternehmen zählten¹⁷, heute auf ein solches Interesse stoßen, liegt sicherlich auch an dem großen Bekanntheitsgrad durch das Produkt Auto. Im Falle Daimler-Benz hängt dieses Interesse zum anderen aber auch mit der schnellen Expansion des Konzerns in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre und der damit einhergehenden Diversifikation in den politisch sensiblen Verteidigungsbereich zusammen.

Zur Zwangsarbeit bei Volkswagen legte der Stadtarchivar von Wolfsburg, Klaus-Jörg Siegfried, 1986 und 1988 zwei Publikationen vor.¹⁸ Darüber hinaus beauftragte der Volkswagen-Konzern den Bochumer Historiker Hans Mommsen mit der Erforschung der Geschichte des Volkswagenwerks im Dritten Reich, wobei der Zwangsarbeiterproblematik ein hoher Stellenwert zukommen soll. Ein Zwischenbericht dieses Projekts wurde im Oktober 1991 veröffentlicht.¹⁹

Auch der Ausländereinsatz bei Daimler-Benz ist bereits in drei Monographien untersucht worden. In der anlässlich des 100jährigen Automobil-Jubiläums von Daimler-Benz veröffentlichten Studie von Hans Pohl, Stephanie Habeth und Beate Brüninghaus über Daimler-Benz im Dritten Reich wurde das Thema Zwangsarbeit zwar behandelt. Der konkreten Darstellung der Lebens- und Arbeitsbedingungen

15 Vgl. z.B. Seebold, Stahlkonzern; Wysocki, Zwangsarbeit.

16 Vgl. zuletzt die größeren Studien von Hayes, Industry; Plumpe, IG-Farbenindustrie. Eine größere Publikation über den Einsatz von KZ-Häftlingen im IG-Farben-Werk Monowitz bei Auschwitz will Karl Heinz Roth vorlegen; vgl. die Vorstudie Roth, I.G. Auschwitz.

17 Vgl. Feldenkirchen, Concentration, S. 146: 1938 hielt Daimler-Benz nach seiner Berechnung Platz 27 in der Liste der 50 größten deutschen Industrieunternehmen, das Vorläuferunternehmen von Volkswagen war erst 1937 gegründet worden.

18 Vgl. Siegfried, Rüstungsproduktion; ders., Leben.

19 Vgl. Mommsen, Geschichte des Volkswagenwerks (maschinenschriftlich); sowie den publizierten Zwischenbericht im Sammelband „Deutsche Wirtschaft“: Mommsen, Zwangsarbeit.

der Zwangsarbeiter konnte aber im Rahmen dieser allgemeinen Unternehmensgeschichte nur wenig Raum geschenkt werden.²⁰

Eine ganz andere Darstellung präsentierte ein knappes halbes Jahr später eine Autorengruppe der Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts um Karl Heinz Roth.²¹ War Zwangsarbeit im Buch von Pohl, Habeth und Brüninghaus ein Aspekt unter vielen, so konzentrierten sich die meisten Beiträge der Hamburger Autoren auf dieses Thema. Das Überblickskapitel von Roth ist in einer Besprechung von Volker Hentschel, der Roth „methodische Skrupellosigkeit“ vorwarf, stark kritisiert worden.²² Weitere Beiträge zum Ausländereinsatz bei Daimler-Benz tragen in diesem Band Rainer Fröbe, Peter Koppenhöfer und Michael Schmid bei. Die Aufsätze von Fröbe und Koppenhöfer sind gut recherchierte Fallbeispiele über den Einsatz von KZ-Häftlingen bei Daimler-Benz in den Werken „Goldfisch“ und Mannheim.²³

In seiner 1989 publizierten Dissertation über die Arbeiterschaft bei Daimler-Benz und den Vorläuferfirmen geht Bernard Bellon in einem Kapitel auch auf den Zwangsarbeitereinsatz ein, ohne jedoch wesentliche neue Forschungsergebnisse zu präsentieren.²⁴ Ähnlich wie die Autoren der Hamburger Stiftung legt er dabei den Schwerpunkt der Darstellung auf den Einsatz von KZ-Häftlingen.²⁵

Neben diesen Überblicksdarstellungen gibt es eine Reihe von lokalen Untersuchungen über Zwangsarbeiter bei Daimler-Benz. Zu nennen sind hier die Staatsarbeit von Angelika Schmitt, die Veröffentlichungen von zwei Schülerarbeitsgruppen aus Sindelfingen und die Artikel von Hildenbrand über Haslach/Kinzigtal und Birk über Genshagen.²⁶

Sehr eindrucksvolle Details liefert die Memoirenliteratur, also veröffentlichte Erlebnisberichte ehemaliger Zwangsarbeiter. Im Zusammenhang mit Daimler-Benz sind dabei die Erlebnisberichte der ehemaligen KZ-Häftlinge Mireille Mallet, Eva Feyer und Heinz Rosenberg zu nennen. Sehr wertvoll sind auch die bereits 1945 veröffentlichten Erinnerungen des französischen Zivilarbeiters Hadrien Bousquet.²⁷

20 Vgl. Pohl/Habeth/Brüninghaus, Daimler-Benz, S. 144–165, 318–336.

21 Vgl. Daimler-Benz Buch.

22 Vgl. zu den Unterschieden der beiden Veröffentlichungen ausführlich Hentschel, Daimler-Benz (Zitat S. 97), und die Replik von Roth, Daimler-Benz.

23 Vgl. weiterhin zu Daimler-Benz den Artikel von Koppenhöfer, Erste Wahl.

24 Vgl. Bellon, Mercedes.

25 Die Fülle von Einzelstudien, die mittlerweile zu anderen Unternehmen und Betrieben erschienen sind, soll hier nicht nachgezeichnet werden. Sie sind im Literaturverzeichnis aufgeführt.

26 Birk, Kapitel; ders., Ludwigsfelder Geschichte; Hildenbrand, Kinzigtal; ders., Vulkan; Schmitt, Mannheim-Sandhofen; Schülerarbeitsgruppe, Zwangsarbeiter in Sindelfingen; dies., Krieg und Wiederaufbau.

27 Vgl. Bousquet, Hors des barbelés; Feyer abgedruckt in Roth/Schmid (Hrsg.), Schlüsseldokumente, S. 322–326; Mallet, Sous le signe; Rosenberg, Jahre.

1.2 Quellenlage

Bei der Dokumentation über „Zwangsarbeit bei Daimler-Benz“ hat unsere Forschungsgruppe versucht, möglichst alle im In- und Ausland zu diesem Thema vorhandenen Quellen zu erfassen und auszuwerten.²⁸ Dabei handelt es sich vor allem um zwei große Quellengruppen:

- Schriftliche Quellen im Mercedes-Benz-Archiv (bis 1989 Daimler-Benz-Archiv) in Stuttgart-Untertürkheim sowie in den staatlichen und kommunalen Archiven und in den Kreisarchiven und Bürgermeisterämtern,
- Interviews mit 270 ehemaligen Zwangsarbeitern und mit einigen deutschen ehemaligen Mitarbeitern von Daimler-Benz.

Zu den z.T. noch nicht verzeichneten Akten des Mercedes-Benz-Archivs hatte unser Forschungsteam uneingeschränkten Zugang. Als wichtig für unsere Fragestellung erwiesen sich dort insbesondere die Vorstands- und Aufsichtsratsprotokolle. Sie konnten, obwohl sie z.T. noch nicht ins Archiv eingegliedert sind, benutzt werden. Wichtige Hinweise fanden sich auch in Vorstandsakten und in Akten der Personal- und Ausländerabteilung. Eine Einschränkung der Benutzung gab es aus Datenschutzgründen lediglich bei den Personalakten des Sindelfinger Werkes, da diese auch Unterlagen heutiger Werksangehöriger enthalten. Hier konnten wir jedoch eine von einem Mitarbeiter des Mercedes-Benz-Archivs erstellte Auswertung dieser Akten benutzen. Eine weitere wichtige Aktengruppe für unser Thema waren Entnazifizierungsakten leitender Daimler-Benz-Mitarbeiter, wobei allerdings die Zeugenaussagen besonders kritisch zu beurteilen sind. Außerdem waren die an die Untertürkheimer Zentrale geschickten Berichte der Tochterfirmen eine wertvolle Quelle.

Während bei anderen Unternehmen Karteien über zivile Zwangsarbeiter erhalten sind, gibt es bei Daimler-Benz nur eine derartige Quelle (Werk Sindelfingen). Karteien über die Kriegsgefangenen führte die Wehrmacht, über die KZ-Häftlinge die SS. Im Selbstverständnis der Unternehmen gehörten die KZ-Häftlinge – anders als die übrigen Zwangsarbeiter – nicht zur regulären Belegschaft, und deshalb führten die Unternehmen auch keine genauen Aufzeichnungen darüber. So sind zwar die Zahlen der zu bestimmten Zeitpunkten eingesetzten „West“- und „Ostarbeiter“ sowie – separat ausgewiesen – der Kriegsgefangenen aus Unterlagen des Mercedes-Benz-Archivs recht genau zu ermitteln, nicht aber die Zahl der KZ-Häftlinge. Noch schwieriger ist die Zuordnung der in den Verlagerungsbetrieben eingesetzten KZ-Häftlinge, da viele zwar für Daimler-Benz beim Ausbau der unterirdischen Produktionsstätten arbeiten mußten, jedoch formell bei Baufirmen beschäftigt und damit dort registriert waren. Das gleiche Problem trifft auch für einige deutsche und ausländische Daimler-Benz-Mitarbeiter zu, die bei Bedarf kurzerhand an Baufirmen abgegeben und nach Beendigung des Baus wieder zurückgenommen wurden. Hinzu kommt, daß viele Akten durch Bombenangriffe und Plünderungen vernichtet oder beim Eintreffen der Alliierten von Daimler-Benz-Mitarbeitern als belastendes Material bewußt zerstört wurden.

28 Vgl. Brüninghaus, Quellen.

Da Daimler-Benz während des Zweiten Weltkrieges Werke in Stuttgart-Untertürkheim, Sindelfingen, Mannheim, Gaggenau, Berlin, Königsberg, Genshagen, Colmar, Backnang, Rzeszów, Tomaszów, Poznań, Minsk, Riga, Nova Paka, Wiener Neudorf, Brno und Maribor hatte, waren neben den Bundes- und Militärarchiven in Koblenz, Freiburg und Potsdam die jeweils zuständigen Staats-, Landes-, Kreis- und Stadtarchive sowie ausländische Archive anzuschreiben. Hinzu kamen Bürgermeisterämter der Orte, in die die Produktion gegen Ende des Krieges wegen der zunehmenden Luftangriffe auf die Hauptwerke verlagert wurde.

Auf diese Weise haben wir 392 Archive und Institutionen im In- und Ausland zu einschlägigen Quellen befragt. 34 Archive wurden im Inland, 16 im Ausland besucht, weitere vier Archive schickten Dokumente in Kopie. Die Recherchen in öffentlichen Archiven waren von der grundsätzlichen Fragestellung geleitet, wo die Betriebe des Daimler-Benz-Konzerns beim Einsatz von Zwangsarbeitern mit öffentlichen Stellen in Kontakt treten mußten. Im Bundesarchiv Koblenz enthielt der Bestand des Reichswirtschaftsministeriums einschlägige Quellen. Außerdem waren die Bestände des Reichministeriums für Rüstung und Kriegsproduktion und des Reichsarbeitsministeriums, dort etwa die Berichte der Zentralauswertungsstelle für den Auslandsbrief- und Telegrammverkehr, für unser Projekt aufschlußreich. Der Bestand NS enthielt wertvolle Informationen zu den Konzentrationslagern.

Im ehemaligen Zentralen Staatsarchiv in Potsdam, von dem wir erst nach den politischen Umwälzungen in der ehemaligen DDR eine Benutzungserlaubnis erhielten, fanden sich im Bestand der Deutschen Bank, die den Aufsichtsratsvorsitz bei Daimler-Benz stellte, besonders wichtige Unterlagen. Zudem werteten wir die von der Deutschen Revisions- und Treuhandgesellschaft erstellten Prüfungsberichte für die Tochtergesellschaften von Daimler-Benz aus. In den Militärarchiven in Freiburg und in Potsdam waren vor allem die Akten der Rüstungsinspektionen und der ihnen unterstehenden Rüstungskommandos sowie die Jägerstab-Protokolle von Bedeutung.

Die in der Zentralen Stelle der Landesjustizverwaltungen in Ludwigsburg vorhandenen Unterlagen zur Verfolgung von Kapitalverbrechen ließen auch Rückschlüsse auf den Lageralltag und die Praxis des Einsatzes von KZ-Häftlingen zu.

Nicht nur in den überregionalen Archiven, sondern auch in den Archiven ihrer Produktionsstätten gibt es wichtige Quellen zur Zwangsarbeit bei Daimler-Benz. So fanden sich Unterlagen bei den Bauämtern, die für die Genehmigung der Neubauten der Zwangsarbeiterlager zuständig waren. Bei den Ernährungs- und Wirtschaftsämtern existieren Quellen über die Ernährungssituation der Zwangsarbeiter, dort sind auch Anträge über Zusatzverpflegung, etwa bei Schwerarbeit, zu finden. Die Einwohnermeldeämter verwahren Sterbelisten der Zwangsarbeiter, aus denen auch die vermeintliche Todesursache zu ersehen ist.

Keine Benutzungserlaubnis erhielten wir vom Internationalen Suchdienst in Arolsen, der dem Roten Kreuz untersteht. Seit einigen Jahren bekommen Historiker prinzipiell keine Einsichtnahme in die Akten mehr, da aus technischen Gründen nur personenbezogen und darüber hinaus nicht ohne Einverständnis der Betroffenen nachgeforscht werden könne. Nach unseren Informationen sollen in Arolsen nicht

nur Einzelquellen zu Daimler-Benz liegen, sondern sogar eine komplette Dokumentation.²⁹

Die Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts (HSG) verweigerte mehrfach eine Benutzungserlaubnis für eine Einsichtnahme der dort verwahrten und im „Daimler-Benz-Buch“ zitierten Bestände.³⁰

Material zu unserem Thema fand sich auch in ausländischen Archiven, so vor allem in den National Archives in Washington, dem Imperial War Museum in London und den Archives Nationales in Paris. In Brüssel gab es im Centre de Recherches et d'Etudes historiques de la Seconde Guerre Mondiale und im Ministère de la Santé Publique et de la Famille ergiebige Quellen über belgische Zwangsarbeiter. Das Rigsarchivet in Kopenhagen stellte Namenslisten dänischer Arbeiter, die während des Krieges bei Daimler-Benz gearbeitet haben, zur Verfügung. Von einer zeitaufwendigen Auswertung der ausschließlich nach Personen geordneten Kartei jüdischer Zwangsarbeiter in der israelischen Gedenkstätte Yad Vashem mußte wegen der äußerst geringen Erfolgsaussichten abgesehen werden.

Als besonders schwierig erwies sich die Benutzung osteuropäischer Archive. Entweder erhielten wir dort, auch nach mehrmaligem Nachfragen, überhaupt keine Antwort oder die Auskunft, daß keine Quellen vorhanden seien. Aus zwei Moskauer Archiven bekamen wir schließlich Kopien zugeschickt, allerdings nicht über sowjetische Zwangsarbeiter bei Daimler-Benz, sondern über französische und belgische. Hier werden sicherlich die sich anbahnende Liberalisierung der Archivpolitik sowie die Bemühungen der „Memorial-Bewegung“ in den nächsten Jahren weitere Quellen an die Öffentlichkeit bringen.

Es wurde bereits erwähnt, daß sich die Quellen zur Zwangsarbeit keineswegs auf die Kriegsjahre beschränken, sondern zeitlich weit darüber hinausreichen. Entnazifizierungs- und Entschädigungsakten sind ebenso zu beachten wie Listen über die Zahl und Nationalität der Ausländer, die nach dem Krieg, zumeist von Einwohnermelde- oder „Besatzungsämtern“, auf Aufforderung der Alliierten nach Firmenangaben zusammengestellt wurden.

In der vorliegenden Untersuchung wird das Thema „Zwangsarbeit bei Daimler-Benz“ nicht nur anhand der schriftlichen Quellen beschrieben, sondern auch mit Hilfe von 270 Interviews ausländischer Zeitzeugen und der Befragungsaktion, die das Daimler-Benz-Archiv Mitte der achtziger Jahre bei ehemaligen deutschen Mitarbeitern durchführte. Sie sind für unsere Dokumentation die wichtigste Quel-

29 Brief der israelischen Gedenkstätte Yad Vashem an GUG vom 5.4.1987; Briefe des Internationalen Suchdienstes an GUG vom 16.8.1988 und an Daimler-Benz vom 22.5.1989. Historiker, denen vor einigen Jahren noch Zugang zu den Akten gewährt wurden, zitieren Bestände aus Arolsen, die eindeutig nach Orten, nicht nach Personen sortiert sind; vgl. z.B. Fröbe u.a., Konzentrationslager II, S. 612; Hildenbrand, Kinzigtal, S. 22; ders., Ortenau, S. 327. Der hier zitierte, Daimler-Benz betreffende Aktenbestand heißt Akten KZ Vorbruck-Schirmeck, Außenkommando Haslach OCC 17/64.

30 Vgl. Schreiben der Hamburger Stiftung an B. Hopmann vom 16.7.1986, an GUG vom 8.10.1986 und vom 26.7.1989.

lengruppe und stellen somit mehr als nur eine Ergänzung des schriftlichen Archivguts dar.³¹

1.3 Zielsetzung

Die bisher erschienenen Darstellungen zum Thema Zwangsarbeit bei Daimler-Benz veranschaulichen zwar, zu welchen Extremen der Zwangsarbeitereinsatz bei einem großen Rüstungsunternehmen gegen Kriegsende führte. Dagegen vermögen sie aber wegen der schwerpunktmäßigen Darstellung des Einsatzes von KZ-Häftlingen nicht, ein Gesamtbild über den Arbeitseinsatz ausländischer Arbeitskräfte bei Daimler-Benz zu vermitteln. Auch die Frage nach dem Alltag der Zwangsarbeiter bleibt offen, da nur Koppenhöfer, der sich auf das Werk Mannheim beschränkt, Zeitzeugeninterviews in nennenswertem Umfang zur Darstellung heranzieht.

Ein solches Gesamtbild möchte die vorliegende Untersuchung vermitteln. Sie ist eine Fallstudie, die am Beispiel des Daimler-Benz-Konzerns zwei Themenkomplexe behandelt. Erstens sollen die Motive für den Einsatz von Zwangsarbeitern bei Daimler-Benz, die Planung und Organisation dieses Einsatzes sowie dessen konkrete Realisierung untersucht werden. Breiten Raum nimmt dabei die Darstellung der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Zwangsarbeiter in den einzelnen Werken, Niederlassungen und Reparaturwerkstätten des Daimler-Benz-Konzerns ein, die sich nicht nur auf Archivmaterial, sondern auch auf zahlreiche Interviews stützt. Das Phänomen „Zwangsarbeit“ wird also nicht nur anhand der schriftlichen Quellen, die ja ganz überwiegend von den Verantwortlichen selbst produziert wurden, sondern auch und gerade mit Hilfe einer Vielzahl von Erlebnisberichten, also aus der Perspektive der Betroffenen, beschrieben. Vorangestellt sind zwei Überblickskapitel über die Geschichte der Zwangsarbeit im Dritten Reich und die Entwicklung des Daimler-Benz-Konzerns im Zweiten Weltkrieg.

An die überwiegend deskriptiven Darstellungen in den Teilkapiteln über zivile Zwangsarbeiter, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge knüpfen zweitens in den jeweiligen Zusammenfassungen sowie in der Schlußbetrachtung Interpretationen an. Dabei wird unter anderem untersucht, welche Handlungsspielräume Gesetzgebung, faktische Machtverhältnisse und materielle Sachzwänge dem Unternehmen Daimler-Benz bei der Behandlung der Zwangsarbeiter ließen und inwieweit es diese gegebenenfalls nutzte, um die Situation der Zwangsarbeiter zu verbessern.

31 Vgl. dazu ausführlich das Kapitel „Methodisches Vorgehen bei der Befragung der Zeitzeugen“, S. 23.

1.4 Begriffliche und inhaltliche Abgrenzung

Der Begriff „Zwangsarbeiter“ ist in der Literatur keineswegs eindeutig definiert, vielmehr finden sich unterschiedliche Begriffsbestimmungen. Herbert vermeidet die Verwendung des Begriffs „Zwangsarbeiter“, da er, wie er aus Sicht seiner Fragestellung zu Recht betont, bereits eine Bewertung beinhalte, die letztlich erst Ergebnis seiner Analyse sei. Er verwendet stattdessen die Begriffe „ausländische Arbeitskräfte“ oder, so auch der Titel seines Buchs, „Fremdarbeiter“. Herbert gibt jedoch zu, daß der oft in den Quellen vorkommende Begriff „Fremdarbeiter“ unscharf ist, da mitunter auch Kriegsgefangene unter den Terminus „Fremdarbeiter“ subsumiert wurden.³² Dabei ist zu beachten, daß Herbert nur den Einsatz von ausländischen Zivilarbeitern und Kriegsgefangenen, nicht jedoch von KZ-Häftlingen untersucht. In einem 1987 erschienen Aufsatz faßt Herbert den Zwangsarbeiter-Begriff weiter: erstens zivile und kriegsgefangene ausländische Arbeitskräfte, zweitens KZ-Häftlinge und drittens Juden und „Zigeuner“.³³

Klaus-Jörg Siegfried erläutert den Begriff „Zwangsarbeiter“ nicht. In seiner Dokumentation unterscheidet er KZ-Häftlinge, Kriegsgefangene, freiwillige und unfreiwillige Zivilarbeiter. Nur die letztgenannte Gruppe bezeichnet er als Zwangsarbeiter.³⁴ In der ein Jahr später erschienenen Monographie³⁵ faßt er dagegen Zivilarbeiter und Kriegsgefangene, nicht jedoch KZ-Häftlinge, unter der Bezeichnung Zwangsarbeiter zusammen.

In der Tat ist eine saubere Begriffsbildung schwierig: Den Begriff „ausländischer Arbeiter“ mit „Zwangsarbeiter“ gleichzusetzen, wäre nicht korrekt, gab es doch Ausländer, die freiwillig ins Dritte Reich gingen, weil ihnen dort bessere Arbeitsbedingungen und höhere Löhne versprochen wurden. Dabei ist zu beachten, daß in den besetzten Ländern viele Fabriken stilllagen und die Arbeitslosigkeit sehr hoch war. Die meisten in diesem Sinne „freiwillig“ nach Deutschland gekommenen Arbeitskräfte mußten jedoch bald feststellen, daß ihnen die deutschen Anwerber übertriebene Versprechungen gemacht hatten, und versuchten daher, nach Ablauf ihrer Arbeitsverträge in die Heimat zurückzukehren. Viele dieser mittlerweile in den Arbeitsprozeß integrierten Fachkräfte wurden dann aber kurzerhand vom Arbeitsamt dienstverpflichtet und somit zur Weiterarbeit gezwungen.

Umgekehrt war nicht jeder, der zur Arbeit gezwungen wurde, Ausländer: Das Reich und die Industrie setzten auch deutsche Häftlinge aus Arbeitserziehungslagern, Gefängnissen, Zuchthäusern, Strafkompagnien und Konzentrationslagern ein.

Weiter ist zu fragen, ob denn nicht auch viele deutsche Arbeiter, insbesondere Arbeiterinnen, „Zwangsarbeiter“ waren, wurde ihnen doch durch Dienstverpflichtung die Freiheit genommen, den Arbeitsplatz zu wechseln oder ganz auf Arbeit zu verzichten.³⁶ Eine derartige Ausweitung des Zwangsarbeiterbegriffs würde aber zu

32 Herbert, *Fremdarbeiter*, S. 359, Fußnote 1.

33 Vgl. Herbert, *Arbeit*, S. 200f., Zitat S. 201.

34 Vgl. Siegfried, *Rüstungsproduktion*, S. 5 (Inhaltsverzeichnis), S. 11–22 (Einleitung).

35 Vgl. Siegfried, *Leben*, Inhaltsverzeichnis.

36 In der Literatur gibt es eine Fülle von Veröffentlichungen zur Lage der deutschen Arbeiter und

weit gehen: Immerhin lebte der überwiegende Teil der deutschen Dienstverpflichteten in der Nähe der Arbeitsstätte. Der Zwangscharakter war daher für Ausländer viel spürbarer, denn sie lebten weit von der Heimat entfernt in einem Land, deren Sprache den meisten von ihnen unverständlich war.

Schließlich ist sogar fraglich, wer überhaupt Deutscher war. Viele Dienstverpflichtete aus dem Elsaß waren zwar Deutsche im Sinne der damaligen Gesetze, verstanden sich aber als Franzosen, die vom Kriegsgegner zur Arbeit gezwungen wurden.

Für die vorliegende Untersuchung werden daher unter Zwangsarbeitern Arbeitskräfte verstanden, die sich – mit Ausnahme von KZ-Häftlingen – nicht als Deutsche fühlten und sich in einem nicht freiwillig eingegangenen oder beibehaltenen faktischen Arbeitsverhältnis für von Deutschen geführte Betriebe befanden. Auf der Grundlage dieser Definition lassen sich die Zwangsarbeiter einteilen in

- ausländische Zivilarbeiter, die zur Arbeit in Deutschland oder im Ausland für deutsche Institutionen oder Unternehmen gezwungen wurden,
- Kriegsgefangene im Arbeitseinsatz und
- KZ-Häftlinge sowie andere Häftlinge im Arbeitseinsatz,

wobei sich in der letztgenannten Gruppe auch Deutsche befinden konnten.³⁷

Da viele ursprünglich freiwillig zu Daimler-Benz gekommene ausländische Zivilarbeiter nach Ablauf ihres Arbeitsverhältnisses dienstverpflichtet und damit Zwangsarbeiter im obigen Sinne wurden, werden hier alle zivilen ausländischen Arbeitskräfte bei Daimler-Benz untersucht. Auch um die Handlungsspielräume von Daimler-Benz, die letztlich überwiegend von gesetzlichen Bestimmungen abhingen, besser ermessen zu können, werden die Lebens- und Arbeitsbedingungen der drei Gruppen – ausländische Zivilarbeiter, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge – getrennt dargestellt.

Im Gegensatz zur begrifflichen Abgrenzung ist die zeitliche Abgrenzung der Untersuchung problemlos: Der erzwungene Einsatz nicht-deutscher Arbeitskräfte war aus Sicht des Unternehmens nur während des Krieges möglich und endete daher auch im Frühjahr 1945.³⁸ In den Interviews mit ehemaligen Zwangsarbeitern kamen viele interessante Erlebnisse aus der unmittelbaren Nachkriegszeit zur Sprache. Diese Informationen konnten jedoch nur dann verwertet werden, wenn sie Bezug zur Fragestellung hatten.

Angestellten im Zweiten Weltkrieg. Hier sei vor allem verwiesen auf die Veröffentlichungen von Benz, Arbeitsdienst; Hachtmann, Arbeitsmarkt; ders., Industriearbeit; Kranig, Lockung; Petzina, Mobilisierung; ders., Lage; und Werner, Bleib übrig! verwiesen. Vgl. ferner zum Thema Frauenarbeit im Zweiten Weltkrieg die Arbeiten von Bajohr, Arbeitsdienst; ders., Hälfte; Jacobeit, Frauen-Zwangsarbeit; Klinksiek, Frau; Mason, Lage; Willmot, Women; Winkler, Frauenarbeit; und dies., Frauenideologie.

37 Durch diese Definition entfällt im übrigen das Bewertungsproblem, das Herbert davon abhielt, den Begriff Zwangsarbeiter zu verwenden.

38 Vgl. aber Pingel, Häftlingszwangsarbeit, S. 145. Pingel weist daraufhin, daß die Planungen der Nationalsozialisten auch für die Nachkriegszeit Zwangsarbeit vorsahen. Bei Daimler-Benz ging man aber wohl nicht davon aus, vgl. unten S. 79.

Da die Verantwortlichkeit des Daimler-Benz-Konzerns einen der Schwerpunkte der vorliegenden Untersuchung darstellt, wurde bei der Untersuchung darauf abgestellt, ob die Werke der Leitung von Daimler-Benz unterstanden. Es wäre beispielsweise ungerechtfertigt, das Flugmotorenwerk Genshagen, das bis Oktober 1940 zu 95% dem Reichsluftfahrtministerium (RLM) gehörte, bis zu diesem Zeitpunkt von der Untersuchung auszuschließen, denn Daimler-Benz stellte von Anfang an die Leitung. Umgekehrt macht es wenig Sinn, die Ereignisse in den Werken der Flugmotorenwerke Ostmark nach dem Juni 1943 weiterzuverfolgen, da der Daimler-Benz AG zu diesem Zeitpunkt die Geschäftsführung – nicht aber der Kapitalanteil – vom RLM entzogen wurde. Auch die vielen Werke, die im Rahmen des „Sonderausschuß T2“ Daimler-Benz-Flugmotoren nachbauten, können nicht Gegenstand dieser Untersuchung sein, da Daimler-Benz nicht in die operative Leitung dieser Werke eingriff. Unter der Bezeichnung „Daimler-Benz-Konzern“ werden also im folgenden die Daimler-Benz AG, Tochterunternehmen der AG mit mindestens 50% Kapitalbeteiligung und solche Unternehmen bzw. Betriebe zusammengefaßt, für deren operative Leitung Manager der Daimler-Benz AG hauptverantwortlich waren.

1.5 Methodisches Vorgehen bei den Befragungen der Zeitzeugen

Neben dem „traditionellen“ Archivmaterial stellen 270 von Mitarbeitern der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte im Zeitraum von Februar 1987 bis September 1991 persönlich geführte Interviews und schriftliche Befragungen mit ehemaligen Zwangsarbeitern die wichtigste Quelle der vorliegenden Untersuchung dar.³⁹

Durchführung der Interviews

1986, infolge des 100jährigen Automobil-Jubiläums, berichtete die Presse in Belgien, Frankreich, den Niederlanden, Polen und den Vereinigten Staaten über mögliche Entschädigungszahlungen durch Daimler-Benz. Daraufhin wandten sich ungefähr 100 ehemalige Zwangsarbeiter, die während des Krieges in verschiedenen Daimler-Benz-Werken eingesetzt waren, an das Unternehmen mit der Bitte, sie bei diesen Zahlungen zu berücksichtigen. Diese Briefe gaben den Anstoß für erste Überlegungen, die Erlebnisse der Zeitzeugen durch Befragungen zu erfassen.

Nachdem die Durchsicht der in den Archiven vorhandenen Akten kaum Erkenntnisse über die tatsächlichen Arbeits- und Lebensbedingungen erbracht hatten, beschlossen wir, die Autoren dieser Studie, alle uns zu diesem Zeitpunkt nament-

39 Einige der wichtigsten Publikationen zur Oral History sind: Thompson, Voice; Niethammer, Lebenserfahrung; ders., Lebensgeschichte und Sozialkultur im Ruhrgebiet 1930–1960; Herbert, Oral History; Grele, Oral History; Brüggemeier, Oral History; ders., Aneignung; Vorländer, Oral History. Eine eigenständige Untersuchung zur Bedeutung von „Oral History“ für die Erforschung der Zwangsarbeit gibt es bisher nicht.

lich bekannten ehemaligen Zwangsarbeiter persönlich zu interviewen.⁴⁰ Wir hofften, auf diese Weise einen besseren Einblick in die Lebens- und Arbeitsbedingungen und in die Empfindungen der Betroffenen zu gewinnen als durch schriftliche Befragungen.

Gleichzeitig wandten wir uns an Vereinigungen ehemaliger Kriegsgefangener, KZ-Häftlinge und ziviler Zwangsarbeiter in Belgien, Frankreich, den Niederlanden, der Sowjetunion, Österreich, Polen, Ungarn, Jugoslawien, den Vereinigten Staaten, Spanien, Luxemburg, Italien, Dänemark, der Tschechoslowakei, Rumänien, Israel und Bulgarien, um weitere Namen und Adressen ausfindig zu machen. Die Mitarbeiter dieser Organisationen erwiesen sich meist als überaus hilfsbereit. Sie veröffentlichten Mitteilungen über unser Forschungsprojekt in ihren Mitgliederzeitschriften oder kümmerten sich um das Zustandekommen von Interviewterminen. Darüber hinaus erhielten wir im Verlauf des Projekts zahlreiche weitere Adressen im „Schneeballsystem“ durch bereits interviewte Zwangsarbeiter sowie durch Zuschriften von Betroffenen im Zusammenhang mit den im Jahr 1988 von Daimler-Benz an Hilfsinstitutionen gezahlte Beträge.

Da wir schließlich auf diese Weise 636 Namen und Anschriften noch lebender ehemaliger Daimler-Benz-Zwangsarbeiter zusammengetragen hatten, mußten wir von den ursprünglichen Planungen abweichen, *alle* uns bekannten ehemaligen Zwangsarbeiter zu interviewen. Dies wäre nicht nur aus arbeitstechnischen und finanziellen Gründen unmöglich gewesen, sondern hätte auch Probleme hinsichtlich der Materialfülle bereitet.⁴¹

Deshalb wählten wir neben denjenigen, deren Adressen wir im Zusammenhang mit dem 100jährigen Jubiläum von Daimler-Benz erhalten hatten, weitere 167 ehemalige Zwangsarbeiter für eine persönliche Befragung aus. Für die Auswahl der Interviewpartner war entscheidend, daß wir uns von ihnen ergänzende Informationen zu einzelnen Zwangsarbeitergruppen, Daimler-Benz-Werken oder ungeklärten Fragen erhofften. Elf dieser ehemaligen Zwangsarbeiter, die heute in den Vereinigten Staaten, in der Sowjetunion, in Australien, in Polen, in der Tschechoslowakei und in Frankreich leben, konnten jedoch aus Kosten- und Zeitgründen nur schriftlich befragt werden.

Vor Beginn der Befragungen informierten wir die ausgewählten Interviewpartner brieflich über die Hintergründe unseres Projekts und baten um ihr Einverständnis für ein Interview. Überraschend war für uns die große Bereitschaft der Betroffenen, sich interviewen zu lassen. Bis auf neun ehemalige Zwangsarbeiter (das entspricht einem Anteil von nur rund 3% der Angeschriebenen), die uns – zum Teil aus gesundheitlichen Gründen – eine Absage erteilten, waren alle Angeschriebenen bereit, sich für ein Interview zur Verfügung zu stellen. Damit die Gespräche ohne Zeitdruck und äußere Störungen stattfinden konnten, suchten wir, soweit möglich, die Zeitzeugen zu Hause, in ihrer vertrauten Umgebung, auf.

40 Niethammer hat diese Art der Kooperation mit Zeitzeugen als „kooperative Quellenproduktion“ bezeichnet: Vgl. Niethammer, Jahre, S. 17.

41 Vgl. Brüggemeier, Oral History, S. 202.

Als Grundlage für die Interviews diente ein vor Beginn des Projektes von unserer Forschungsgruppe ausgearbeiteter Fragebogen, der insgesamt 46 Fragen zu den persönlichen Daten der Betroffenen, ihren Lebens- und Arbeitsbedingungen als Zwangsarbeiter bei Daimler-Benz sowie einige Fragen zu ihrer Situation nach Beendigung des Krieges enthält.

Obwohl die Verwendung von Fragebögen in der wissenschaftlichen Diskussion der Oral-History umstritten ist⁴², hat sich in unserem Projekt der Fragebogen zumindest als Leitfaden bewährt – auch wenn die Befragungen ansonsten überwiegend als offene Interviews geführt wurden.⁴³ Darüber hinaus war es uns auf diese Weise leichter möglich, die Aussagen der Befragten auszuwerten und miteinander zu vergleichen.

Aufgrund der Sprachkenntnisse unserer Mitarbeiter konnten die Interviews überwiegend in der Muttersprache der ehemaligen Zwangsarbeiter geführt werden. Durch den bewußten Verzicht auf Dolmetscher verliefen die Gespräche mit den Zeitzeugen sehr offen.⁴⁴ Auch daß unsere Interviewer aufgrund ihres Alters von ihren Gesprächspartnern nicht mit der Kriegsgeneration identifiziert werden konnten, wirkte sich positiv auf den Verlauf der Befragungen aus. Somit bestätigten unsere Gespräche auch nicht die häufig vertretene Auffassung, daß das Aufeinandertreffen verschiedener Generationen bei der Befragung von Zeitzeugen ein Problem darstellt.⁴⁵ Mehrere Interviewpartner betonten ausdrücklich, daß sie sich unseren verhältnismäßig jungen Interviewern gegenüber offener äußerten, als es gegenüber einem älteren Interviewer der Fall gewesen wäre.⁴⁶

Insgesamt waren zehn Mitarbeiterinnen und zwei Mitarbeiter an der Durchführung der Interviews beteiligt. Eine Voraussetzung für die Mitarbeit war – neben den Sprachkenntnissen – auch die fachliche Auseinandersetzung mit dem Thema „Zwangsarbeit“. Im Vorfeld der Befragungen fanden darüber hinaus mehrere Diskussionen über sachliche und methodische Fragen im Zusammenhang mit den Interviews statt.⁴⁷

Soweit es die äußeren Gegebenheiten zuließen, haben wir die Interviews aufgenommen, um die Aussagen der ehemaligen Zwangsarbeiter so vollständig wie

42 Vgl. Brüggemeier, Oral History, S. 201; Steinbach, Lebenslauf, S. 319 wendet sich zurecht gegen ein bloßes Abhaken der Fragen des Fragebogens wie auf einer Checkliste.

43 Durch ein Festklammern an der im Fragebogen festgelegten Fragenfolge wird eine natürliche Gesprächsentwicklung verhindert; andererseits ergibt sich bei einem völlig offen gehaltenen Interview das Problem, daß der Interviewte von der eigentlichen Thematik abschweift und der Interviewer Schwierigkeiten hat, auf den eigentlichen Interviewinhalt zurückzulenken.

44 Eine Trübung der „Transparenz der Kommunikationsstrukturen“, wie sie Koppenhöfer bei Zeitzeugenbefragungen mit Hilfe von Dolmetschern erlebte, entstand deshalb bei uns nicht (vgl. Koppenhöfer, Mannheim, S. 203).

45 Vgl. Vorländer, Generationenbegegnung, S. 588.

46 Ein gewisses Problem stellten Themen dar, die in den Intimbereich der Interviewpartner fielen. Bei diesen übten unsere Gesprächspartner häufig Zurückhaltung und machten lediglich Andeutungen. Letzteres kann allerdings auch damit zusammenhängen, daß bei den Interviews meist Familienangehörige anwesend waren, die möglicherweise erstmals von den Erinnerungen hörten.

47 Zur Problematik der fachlichen Kompetenz und der Rolle von Interviewern vgl. Grele, Oral History, S. 144; Wickert, Frauen, S. 226f.; Steinbach, Lebenslauf, S. 319.

möglich zu erfassen und jederzeit überprüfen zu können. Zudem offenbarte das nochmalige Abhören der Gespräche oftmals Aspekte, die wir während der eigentlichen Befragung nicht bewußt registriert hatten. Alle Interviews wurden ins Deutsche übersetzt und in die Fragebögen übertragen, um über eine bessere Auswertungsgrundlage zu verfügen. Mit der Nennung ihres Namens in der vorliegenden Untersuchung erklärten sich die meisten der von uns Befragten einverstanden.⁴⁸

Aufgrund der vielfach schmerzhaften Erinnerungen stellten die Befragungen für unsere Interviewpartner häufig eine starke emotionale Belastung dar. Nicht selten erfuhren selbst die engsten Familienangehörigen erst durch unsere Interviews von diesem Teil der Vergangenheit ihrer Ehemänner, Ehefrauen, Väter oder Mütter. Gleichzeitig war bei vielen aber auch Erleichterung zu verspüren, über ihre Erlebnisse als Zwangsarbeiter berichten zu können – eine Erfahrung, die auch andere mit Zeitzeugenbefragungen arbeitende Historiker machten.⁴⁹ Ein von uns interviewter ehemaliger niederländischer Zwangsarbeiter, der infolge der Zwangsarbeit unter einem Kriegstrauma leidet, das 1980 u.a. zum frühzeitigen Ausscheiden aus dem Berufsleben führte, schrieb uns nach dem Interview: „Unser Gespräch hat so positiv und läuternd auf mich gewirkt, daß es mehr gebracht hat als eine 8jährige Behandlung durch den Psychiater und den Psychologen.“⁵⁰

Eine ausgesprochen wichtige Rolle für den Verlauf der Interviews, die zwischen einer und acht Stunden dauerten, spielte die von den Betroffenen bereits vor dem Interview selbst geleistete „Erinnerungsarbeit“. Soweit nicht physische oder psychische Schäden als Folgen der Zwangsarbeit ein „Vergessen“ unmöglich machten, verblaßte nach Kriegsende bei vielen der ehemaligen Zwangsarbeiter rasch die Erinnerung an die Erlebnisse in Deutschland angesichts alltäglicher Probleme, die es zu bewältigen galt.⁵¹ Der Eintritt in den Ruhestand führte jedoch in vielen Fällen

48 Interviews derjenigen, die anonym bleiben möchten, werden mit einer Nummer und der jeweiligen Nationalitätenangabe gekennzeichnet. Soweit nicht anders vermerkt, wurden bei den verwendeten Zitaten Rechtschreibfehler gekennzeichnet und die Zeichensetzung verbessert. Zum „Schreibproblem der Oral History“ vgl. gleichnamigen Aufsatz von Werner Graf in: *Literatur und Erfahrung*, 10/1982.

49 Vgl. Krause-Schmitt, *Leben*, S. 6: „Viele der damals Heimgekehrten konnten bis zu ihrem Tod nie mehr sprechen, einige finden erst heute die Kraft, über ihre Erlebnisse und Erfahrungen zu sprechen und erleben im hohen Alter die befreiende Wirkung der gemeinsam erarbeiteten Erinnerung.“ Rosh/Jäckel, *Tod*, S. V: Abraham Gerson, ehemaliger jüdischer KZ-Häftling aus Riga: „Vierzig Jahre habe ich gewartet, daß jemand kommt und meine Geschichte hören will!“ Vgl. auch Koppenhöfer, *Mannheim*, S. 205 sowie die Studie von Pollak, *Die Grenzen des Sagbaren*.

50 Brief van Looy/NL an GUG, 20.6.1988. Ähnlich beschrieb der Pole Zdzislaw Siwak seine Gefühle vor einer Einladung nach Mannheim, die der „Arbeitskreis Dokumentationsstätte für das KZ Mannheim-Sandhofen“ ausgesprochen hatte. Er erzählte, „daß er vor der Fahrt nach Mannheim Angst hatte und nächtelang kaum schlafen konnte. Die Begegnung mit dem Ort Mannheim und den Menschen hier habe ihm aber die Ängste genommen. Der Besuch sei für ihn wie eine Therapie gewesen.“ Aus: Koppenhöfer, *Mannheim*, S. 205.

51 Dabei scheint der Grad der Verarbeitung der Zwangsarbeit sehr unterschiedlich und ist häufig davon abhängig, wie „abwechslungsreich“ das Leben nach dem Krieg verlief; auch Brügge-meier, *Oral History*, S. 207 betont die verschiedenen „Ebenen der Verarbeitung“.

zu einer Rückbesinnung auf die Vergangenheit und somit auch zur Beschäftigung mit der Zeit der Zwangsarbeit. Ereignisse und Erlebnisse der damaligen Zeit, die jahrzehntelang „verschüttet“ gewesen waren, kehrten nun in die Erinnerung zurück.

Viele der Zwangsarbeiter begannen deshalb unabhängig von unseren Befragungen das von ihnen in Deutschland während des Krieges Erlebte aufzuarbeiten – in unterschiedlichster Form. Während einige ihre Erinnerungen schriftlich niederlegten, versuchten andere, ehemalige Leidensgenossen ausfindig zu machen. So gelang es einem ehemaligen niederländischen Zwangsarbeiter durch einen in mehreren niederländischen Zeitungen erschienenen Artikel über seine bei Daimler-Benz verbrachte Zeit, den Kontakt zu sieben ehemaligen „Barackenkameraden“ wiederherzustellen.⁵² Bei einigen ehemaligen Zwangsarbeitern, so vor allem bei den Zivilarbeitern, wuchs auch die Erkenntnis, eine Gruppe ohne Lobby zu sein⁵³, was beispielsweise in den Niederlanden zur Neugründung einer Vereinigung ehemaliger ziviler Zwangsarbeiter führte.⁵⁴

Leider hatte die Tatsache, daß in der Sowjetunion Ende der 80er Jahre im Zuge der allgemeinen politischen Entwicklung eine Phase der Beschäftigung mit der eigenen Geschichte begann, auf unser Projekt keinen großen Einfluß. Zwar wendet man sich seit der Gründung der Gesellschaft „Memorial“ in zahlreichen sowjetischen bzw. russischen Städten⁵⁵ nun erstmals auch dem Schicksal der ehemaligen „Ostarbeiter“ zu, von denen viele nach ihrer Rückkehr aus Deutschland als „Volksfeind“ verurteilt und verschleppt wurden⁵⁶. So erhielten wir Ende 1989, nachdem wir uns jahrelang erfolglos um Anschriften ehemaliger sowjetischer Zwangsarbeiter in der Sowjetunion bemüht hatten, beispielsweise den Brief eines ehemaligen sowjetischen Kriegsgefangenen, der während des Krieges für Daimler-Benz in Minsk arbeiten mußte und nun Näheres über dieses Unternehmen in Erfahrung bringen wollte.⁵⁷ Für unser Projekt kam diese Entwicklung in der Sowjetunion jedoch zu spät, so daß wir außer dem genannten und zwei weiteren Russen nur ehemalige „Ostarbeiterinnen“ und „Ostarbeiter“ ausfindig machen konnten, die nach dem Krieg in der Bundesrepublik Deutschland geblieben oder nach Belgien, Frankreich oder in die Vereinigten Staaten ausgewandert sind.

Die unmittelbare Begegnung mit den Zeitzeugen stellte auch für die Interviewer oftmals eine Belastung dar. Wir sahen uns mit Situationen konfrontiert, auf die wir nicht vorbereitet waren, und mit denen wir manchmal nur schwer umzugehen wußten. So wurden einige unserer Gesprächspartner während des Interviews von ihren Gefühlen übermannt und brachen in Tränen aus. Auch die Verarbeitung des Gehörten, der teilweise schrecklichen und unvorstellbaren Erlebnisse, von den

52 Vgl. z.B. Limburgs Dagblad, 6.12.1986.

53 KZ-Häftlinge und Kriegsgefangene sind häufig in Vereinigungen organisiert.

54 Es handelt sich hierbei um die Vereniging Dwangarbeiders Tweede Wereldoorlog in Winterswijk.

55 Vgl. hierzu Memorial, Aufklärung, S. 7–19.

56 Vgl. hierzu von Nostiz, Eine Bewegung des Gewissens, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 21.10.1989.

57 Vgl. Brief Weschew/SU an Daimler-Benz AG, 10.11.1989.

Betroffenen erzählt noch um ein Vielfaches erschütternder als die Lektüre eines Zeitzeugenberichts, fiel oftmals schwer.

Gleichzeitig durchliefen wir aber auch einen gewissen Lernprozeß. So mußten wir häufig feststellen, daß sich unsere vor dem Interview aufgrund von Archivrecherchen und Literaturdurchsicht gefaßte Meinung nicht aufrechterhalten ließ und viele Aspekte von den Betroffenen selber ganz anders eingeschätzt wurden, als von uns.

Diese Erfahrungen machen deutlich, daß der Interviewer seinem Gesprächspartner gegenüber auch ein hohes Maß an moralischer Verantwortung trägt. So stellt das Interview für den Betroffenen nicht etwa einen Schlußpunkt des „Erinnerungsvorgangs“ dar, sondern löst häufig erst eine langwierige Auseinandersetzung mit der eigenen Vergangenheit aus. Viele der interviewten ehemaligen Zwangsarbeiter berichteten uns bei späteren Treffen oder in Briefen, daß ihnen nach dem Gespräch mit uns viele vergessen geglaubte Erlebnisse aus der Zeit der Zwangsarbeit wieder deutlich vor Augen gestanden oder sie oft davon geträumt hätten.

Wir haben deshalb besonders viel Zeit und Mühe auf den nachbereitenden Kontakt mit den Interviewpartnern verwandt.⁵⁸ Mit einigen der ehemaligen Zwangsarbeiter entwickelte sich im Laufe der Zeit ein intensiver Briefkontakt, und es ergaben sich auch Möglichkeiten zur erneuten persönlichen Begegnung. Gelegenheit dazu boten insbesondere die von Daimler-Benz organisierten Besuche von ehemaligen Zwangsarbeitern in verschiedenen Werken, die zwischen November 1988 und April 1989 stattfanden, und an denen insgesamt 167 Betroffene teilnahmen. Daimler-Benz griff mit dieser Einladung einen Wunsch auf, den die Mehrzahl der interviewten ehemaligen Zwangsarbeiter in den Gesprächen mit uns geäußert hatte.

Nicht nur ehemalige Zwangsarbeiter wurden im Rahmen unseres Projektes befragt. Einige Interviews führten GUG-Mitarbeiter auch mit Daimler-Benz-Pensionären. Darüber hinaus haben Friedrich Forstmeier und Sibylle Grube-Bannasch über mehrere Jahre hinweg ehemalige Daimler-Benz-Mitarbeiter interviewt.⁵⁹ Nach dem Tod von Forstmeier wurde dieses Projekt von Frau Grube-Bannasch parallel zu unseren Interviews weitergeführt und durch Fragen nach dem Zwangsarbeiter-einsatz ergänzt. Diese im Mercedes-Benz-Archiv aufbewahrten Interviews konnten für unsere Forschungen ausgewertet werden und lieferten wichtige Ergänzungen und Bestätigungen von Aussagen ehemaliger Zwangsarbeiter, etwa zur Behandlung durch Daimler-Benz-Mitarbeiter.⁶⁰

58 Vgl. Krause-Schmitt, *Leben*, S. 9; allerdings können diese Verpflichtungen die Kompetenz und Arbeitskraft des Historikers leicht überfordern – vgl. hierzu Brüggemeier, *Oral History*, S. 203 f.

59 Vgl. Forstmeier, *Oral-History*, in: *Archiv und Wirtschaft* 4/1980, S. 103–109.

60 Leider stimmten der ehemalige Daimler-Benz-Betriebsratsvorsitzende Herbert Lucy und drei seiner Mannheimer Kollegen, die während des Krieges als Lehrlinge für Daimler-Benz im Werk Mannheim arbeiteten, einem Interview nicht zu.

Zur Repräsentativität der Interviews

Die Vielzahl der von uns geführten Interviews mit ehemaligen Zwangsarbeitern – das Daimler-Benz-Projekt ist damit eines der umfangreichsten Oral-History-Projekte in der Bundesrepublik Deutschland⁶¹ – darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Ergebnisse nicht repräsentativ sein können. Dies soll im folgenden anhand von drei Punkten verdeutlicht werden.

Als wir mit dem Interviewprogramm begannen, beschlossen wir zunächst, alle ehemaligen Zwangsarbeiter zu interviewen, die sich im Zusammenhang mit dem 100jährigen Jubiläum an Daimler-Benz gewandt hatten. Obwohl wir also nicht versuchten, die Gruppe der zu befragenden Personen in irgendeiner Form einzugrenzen, verkörperten natürlich die ehemaligen Zwangsarbeiter, die an Daimler-Benz geschrieben hatten, nicht alle Betroffenen. So setzen sich beispielsweise die, die heute noch leben, überwiegend aus der Gruppe derjenigen zusammen, die während des Krieges um die zwanzig Jahre alt und ledig waren. Ihre Erfahrungen, Erlebnisse und Gefühle unterscheiden sich mit Sicherheit von denen der damals 25–40jährigen Verheirateten und Familienväter, die heute nicht mehr am Leben sind.⁶²

Einer der wichtigsten Aspekte hinsichtlich der fehlenden Repräsentativität der Interviewergebnisse ist jedoch die Tatsache, daß die Gruppe der Befragten vom Gesichtspunkt der Nationalität her nicht die tatsächlich während des Krieges bei Daimler vorherrschende Situation widerspiegelt. So gelang es uns beispielsweise nicht, mehr als zwölf ehemalige „Ostarbeiterinnen“ und „Ostarbeiter“ zu interviewen. Dabei bildeten sowjetische Zwangsarbeiter seit 1944 die größte Gruppe der zivilen ausländischen Arbeitskräfte bei Daimler-Benz. Wie bereits geschildert, erhielten wir erst kurz vor Abschluß unseres Projektes die Zuschriften dreier ehemaliger Daimler-Benz-Zwangsarbeiter aus der Sowjetunion, darunter eines Kriegsgefangenen. Die ehemaligen sowjetischen Zwangsarbeiter, die wir interviewt haben, leben heute in den Vereinigten Staaten, der Bundesrepublik Deutschland oder Belgien. Sie sind nach Kriegsende nicht wieder in ihre Heimat zurückgekehrt.

Besonders unbefriedigend ist, daß unter den Interviewten nur 24 Frauen waren, nämlich acht „Ostarbeiterinnen“, sieben Polinnen, vier Ungarinnen, drei Tschechinnen, eine Französin und eine Belgierin, die ihrem Mann, der über das Arbeitsamt zwangsverpflichtet wurde, freiwillig nach Deutschland gefolgt war. Nach einer Statistik aus dem Jahr 1944 waren jedoch von 21.541 zivilen ausländischen Ar-

61 Zum Vergleich: Im Rahmen des von Niethammer geleiteten Projektes „Lebensgeschichte und Sozialkultur im Ruhrgebiet“ wurden 200 Zeitzeugen befragt; den beiden Publikationen von Siegfried über „Zwangsarbeiter bei VW“ liegen 92 bzw. 96 Interviews zugrunde; Fröbe u.a. führten für die Untersuchung „Konzentrationslager in Hannover“ 38 Interviews mit Zeitzeugen – darüber hinaus verwendeten sie 16 Erinnerungsberichte ehemaliger Zwangsarbeiter. Jüngst erschienen ist die Publikation von Rose/Weiss über „Sinti und Roma im ‚Dritten Reich‘“, die neben archivalischen Quellen auf 26 Interviews mit ehemaligen Zwangsarbeitern aus der Gruppe der Sinti zurückgreift.

62 Vgl. hierzu Brüggemeier, Oral History, S. 204.

beitskräften bei Daimler-Benz 4.129, also knapp 20%, Frauen, von denen die „Ostarbeiterinnen“ die größte Gruppe bildeten. Das bedeutet nicht nur, daß Frauen in den Interviews unterrepräsentiert sind, sondern auch, daß bestimmte Aspekte, wie Geburten von Kindern u.ä., recht wenig bekannt sind und somit nur in begrenztem Ausmaß in unsere Untersuchung einfließen konnten.

Subjektivität und Bedeutung der Interviews

Neben das Problem der mangelnden Repräsentativität tritt das bekannte Problem der Subjektivität von Aussagen im Zusammenhang von Oral History. Nicht nur die Tatsache, daß Erfahrungen und Erinnerungen immer subjektiv sind⁶³, sondern auch, daß das Erlebte im Laufe der Jahre von später Gelesenem und anderen Erfahrungen überdeckt wird, spielt dabei eine große Rolle. Vieles, was für die Zwangsarbeiter damals keine allzu große Bedeutung hatte, haben sie im Laufe der Zeit vergessen.⁶⁴ Negative Erlebnisse wurden verdrängt, verharmlost oder erschienen im nachhinein in geradezu rosigem Licht – eine Tatsache, die vielen Betroffenen durchaus bewußt ist. So betonte ein interviewter ehemaliger französischer Zwangsarbeiter, daß die schlechten Erinnerungen heute den guten Platz gemacht hätten.⁶⁵

Trotz der erwähnten Probleme war der Informationswert der Interviews für unser Projekt sehr groß. Die schriftlichen Quellen, die für unsere Fragestellung erhebliche Lücken aufweisen, konnten mit Hilfe der Interviews ergänzt werden, insbesondere im Hinblick auf Informationen, die in den „traditionellen“ Quellen kaum oder gar nicht enthalten sind.⁶⁶ So geben z.B. die in den Archiven gesichteten Akten kaum Aufschluß über die informellen Beziehungen zwischen Ausländern und Deutschen und zwischen den verschiedenen ausländischen Gruppen. Auch ein Einblick in den „Zwangsarbeiteralltag“ ist nur durch die Interviews mit den Zeitzeugen zu gewinnen. Viele der befragten Zwangsarbeiter erinnerten sich noch erstaunlich präzise an bestimmte Erlebnisse und Ereignisse, deren Richtigkeit durch Hinzuziehung anderer, zum Beispiel schriftlicher Quellen, und durch Vergleich der Interviews untereinander überprüft werden konnte. So erfuhren wir bei den Befragungen wichtige Details – wie die Tatsache, daß KZ-Häftlinge von Daimler-Benz-Mitarbeitern direkt im Konzentrationslager für die Arbeit im Konzern ausgewählt worden sind.⁶⁷ Durch Interviews mit ehemaligen Zwangsarbeitern, die in mehreren

63 Herbert, Oral History, S. 212: „Erinnerungen sind keine objektiven Spiegelbilder vergangener Wirklichkeit oder Wahrnehmung“.

64 So waren beispielsweise die von den Interviewpartnern gemachten quantitativen Angaben in der Regel falsch.

65 Vgl. GUG-Interview Pinning/F, S. 6; vgl. dazu auch GUG-Interviews Favart/F, S. 12, Mauguy/F, S. 5, Siffredi/I, S. I, Eichholtz/NL, S. I sowie MBA-Interview 88, S. 20.

66 Vgl. Schöpfer, Kriegserlebnis, S. 488.

67 Vgl. GUG-Interview Nass/F, S. 2, und Brief Nass an Daimler-Benz, 25.1.1986; GUG-Interviews Kabacinska/PL, S. 3, Chajlo/PL, S. 4, 110/CS, S. 5, Kovács/H, S. 4, Lászlóné/H, S. 2, Nötás/H, S. 2, Telkes/H, S. 3, Zapotoczna/PL, S. 3, Adamowski/PL, S. 2, Chmielowski/PL, S. 2, Jarocki/PL, S. 2, Majewski, E./PL, S. 2, Majewski, M./PL, S. 2, Mankus/PL, S. 2, Miszkiewicz/PL, S. 2, Nowakowski/PL, S. 2, Przygoda/PL, S. 2, Zbrzeski/PL, S. 2, Plock/D, S. 2.

Unternehmen arbeiten mußten, ist – zumindest in Ansätzen – auch ein Vergleich der Verhältnisse bei Daimler-Benz mit denen in anderen Unternehmen möglich.

Besonders wertvoll sind die Interviews auch deshalb, weil sie die einzige Quelle darstellen, die Rückschlüsse darauf zuläßt, wie Zwangsarbeit damals von den Betroffenen empfunden wurde – einen Aspekt, den die „traditionellen“ Quellen nicht wiedergeben. In diesem Zusammenhang gewinnen besonders die individuellen Erinnerungen der Befragten an Bedeutung, d.h. das, was sie aus der Zeit der Zwangsarbeit behalten haben, unabhängig davon, wie „richtig“ oder „unwichtig“ die einzelne Geschichte ist. Als Schwerpunkte kristallisierten sich bei unseren Interviews die durchlebten Luftangriffe, die schlechte Versorgungslage, die unterbrochene Verbindung zur Heimat und die oftmals zwiespältigen Kontakte zu Deutschen heraus.

Im Zusammenhang mit den Interviews erhielten wir von den ehemaligen Zwangsarbeitern neben einigen Erinnerungsberichten zahlreiche Fotos, Briefe, Lohnabrechnungen, Arbeits- und Lebensmittelkarten, Zeichnungen und andere Erinnerungsstücke sowie neun Tagebücher, die während der Zeit der Zwangsarbeit bei Daimler-Benz verfaßt wurden. Sie bilden – nicht zuletzt aufgrund ihrer zeitlichen Nähe zu den Geschehnissen während des Krieges – eine wichtige Ergänzung zu den in den Archiven vorhandenen Akten und zu den Interviews.⁶⁸ Ohne die persönlichen Befragungen hätten wir diese Quellen nicht erhalten.

Die Interviews sowie die Tagebücher, Fotos, Briefe und andere Erinnerungsstücke werden im Anschluß an die Veröffentlichung unserer Studie an das Mercedes-Benz-Archiv in Stuttgart übergeben und auf diese Weise der allgemeinen Forschung zugänglich gemacht.

68 Herbert weist allerdings darauf hin, daß eine Diskrepanz zwischen historischer Wirklichkeit und individuellem Erlebnisbericht auch bei Tagebüchern besteht – vgl. Herbert, *Oral History*, S. 212.

Tab. 1: Interviewte ehemalige Daimler-Benz-Zwangsarbeiter nach Herkunftsland^a, Geschlecht und Status

Herkunftsland		Status		Zivilarbeiter				Kgf. ^b		Häftlinge ^c				gesamt			
		m	%	w	%	m	%	m	%	w	%	m	%	w	%	m+w	%
Deutschland		–	–	–	–	1	0,4	4	1,5	0	0,0	5	1,9	0	0,0	5	1,9
Tschechoslowakei		5	1,9	1	0,4	–	–	1	0,4	2	0,7	6	2,2	3	1,1	9	3,3
Polen		11	4,1	3	1,1	0	0,0	18	6,7	4	1,5	29	10,7	7	2,6	36	13,3
Niederlande		80	29,6	0	0,0	–	–	0	0,0	0	0,0	80	29,6	0	0,0	80	29,6
Belgien/Luxemburg		57	21,1	1	0,4	0	0,0	1	0,4	0	0,0	58	21,5	1	0,4	59	21,9
Frankreich		40	14,8	0	0,0	5	1,9	4	1,5	1	0,4	49	18,1	1	0,4	50	18,5
Jugoslawien		1	0,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,4	0	0,0	1	0,4
Sowjetunion		4	1,5	8	3,0	1	0,4	0	0,0	0	0,0	5	1,9	8	3,0	13	4,8
Rumänien		2	0,7	0	0,0	–	–	0	0,0	0	0,0	2	0,7	0	0,0	2	0,7
Ungarn		0	0,0	0	0,0	–	–	0	0,0	4	1,5	0	0,0	4	1,5	4	1,5
Italien		4	1,5	0	0,0	7	2,6	0	0,0	0	0,0	11	4,1	0	0,0	11	4,1
gesamt		204	75,6	13	4,8	14	5,2	28	10,4	11	4,1	246	91,1	24	8,9	270	100,0

a 1938

b Kriegsgefangene

c Konzentrationslager- und Sicherungslagerhäftlinge

m – männlich, w – weiblich

Quelle: Auswertung der GUG-Interviews.

Tab. 2: Interviewte ehemalige Daimler-Benz-Zwangsarbeiter nach Geburtsdatum, Familienstand und Verweildauer bei Daimler-Benz

	Polen	CSR	W-Arb	O-Arb	F-Kgf	I-Kgf	KZ	gesamt ^a
Geburtsdatum								
Minimum	1899	1917	1908	1916	1912	1915	1896	1896
Maximum	1925	1927	1927	1927	1919	1922	1929	1929
Median ^b	1919	1925	1922	1924	1918	1921	1921	–
Durchschnitt	1915	1921	1922	1923	1915	1919	1920	–
Standardabweichung ^c	7,9	–	2,4	2,7	–	–	5,9	–
Familienstand								
ledig	10	5	172	10	3	7	36	252
verheiratet	4	1	6	2	1	0	3	17
geschieden	0	0	0	0	1	0	0	1
Verweildauer (Monate)								
Minimum	7	9	1	20	14	3	3	1
Maximum	58	58	50	39	60	20	39	60
Median ^b	26	36	25	34	55	18	6	–
Durchschnitt	28	26	23	31	37	14	9	–
Standardabweichung ^c	16	–	8	5	–	–	8	–

- a Einschließlich der hier nicht aufgeführten Interviews mit Angehörigen kleinerer Gruppen. Durchschnittswerte können aufgrund der fehlenden Repräsentativität der Stichprobe nicht errechnet werden.
- b Jeweils eine Hälfte der Werte liegt unter- bzw. oberhalb des Medians.
- c Etwa zwei Drittel der Werte liegen im Bereich, der durch den Durchschnitt (arithmetisches Mittel) plus/minus der Standardabweichung gekennzeichnet ist. Beispiel: Etwa zwei Drittel der interviewten „Ostarbeiter“ wurden zwischen 1920 (= 1923 – 2,7) und 1926 (= 1923 + 2,7) geboren.

CSR – Tschechen und Slowaken, W-Arb – „Westarbeiter“, O-Arb – „Ostarbeiter/innen“, F-Kgf – französische Kriegsgefangene, I-Kgf – Italienische Militärinternierte, KZ – KZ- und Sicherungslagerhäftlinge

Quelle: Auswertung der GUG-Interviews.

Tab. 3: Interviewte ehemalige Daimler-Benz-Zwangsarbeiter nach Werk^a, Geschlecht und Status

Status	Zivile		Kgf	Häftlinge		gesamt		
Werk	m	w	m	m	w	m	w	m+w
Untertürkheim	51	8	0	–	–	51	8	59
Mannheim	11	0	0	14	–	25	0	25
Gaggenau	6	0	2	5	1	13	1	14
Sindelfingen	70	2	2	–	–	72	2	74
Marienfelde	18	0	0	–	–	18	0	18
Königsberg	0	0	1	–	–	1	0	1
Backnang	13	0	0	–	–	13	0	13
Genshagen	25	1	7	4	10	36	11	47
Poznań	1	0	0	–	–	1	0	1
Colmar	3	1	0	–	–	3	1	4
Rzeszów	4	0	0	5	–	9	0	9
Nova Paka	2	0	–	–	–	2	0	2
Minsk	1	0	1	0	0	2	0	2
Riga	0	0	0	1	0	1	0	1
Tomaszów	2	0	0	–	–	2	0	2
Niederlassungen	14	0	1	–	–	15	0	15
gesamt	221	12	14	29	11	264	23	287

a Einschließlich Verlagerungen. Einige Interviewpartner waren in mehreren Daimler-Benz-Werken eingesetzt.

Kgf - Kriegsgefangene, m – männlich, w – weiblich

Quelle: Auswertung der GUG-Interviews.

2. HISTORISCHER ÜBERBLICK

2.1 Zwangsarbeit in der deutschen Wirtschaft¹

Im Herbst 1944 beschäftigten Landwirtschaft und Industrie im Deutschen Reich rund 7,7 Millionen ausländische Zivilarbeiter und Kriegsgefangene.² Darüber hinaus waren zu diesem Zeitpunkt zwischen 500.000 und 600.000 KZ-Häftlinge zur Arbeit in der deutschen Privatwirtschaft eingesetzt.³

Diese Zahlen markieren den Höhepunkt einer Entwicklung, die das nationalsozialistische Regime in den wirtschaftspolitischen Planungen der Vorkriegsjahre in dieser Form keineswegs vorgesehen hatte – nicht zuletzt, weil der Einsatz von Ausländern in Landwirtschaft und Industrie in direktem Widerspruch zu den ideologischen und rassistischen Vorstellungen der Nationalsozialisten stand. Noch 1936 hatte der Staatssekretär im Reichsarbeitsministerium, Friedrich Syrup, vor der Gefährdung des „deutschen Volkstums“ durch „ungehemmtes Eindringen ausländischer, besonders östlicher Arbeitskräfte in die deutsche Wirtschaft“ gewarnt.⁴

Aufgrund der anlaufenden Rüstungskonjunktur wurde ab 1936 jedoch in zunehmendem Maße ein Mangel an landwirtschaftlichen Arbeitern und industriellen Facharbeitern spürbar.⁵ Viele Landarbeiter waren aufgrund der höheren Löhne in die Industrie abgewandert. Im Frühjahr 1938 schätzte das Reichsarbeitsministerium den Bedarf der Landwirtschaft an Arbeitskräften auf 125.000.⁶ In der Industrie konnte zwar aufgrund der im Vierjahresplan festgelegten Steigerung der Rüstungsproduktion die Zahl der Belegschaftsmitglieder insgesamt erheblich erhöht werden, nicht dagegen jedoch die Zahl der Facharbeiter, deren Fehlen sich insbesondere auf dem Sektor der Metallindustrie deutlich bemerkbar machte.

Um den Arbeitskräftemangel in der Industrie zu bekämpfen, bemühte sich die staatliche Seite zunächst um eine Intensivierung und Effektivierung der bereits vorhandenen Arbeitskraft mit Hilfe von Rationalisierungsmaßnahmen wie bei-

1 Die folgenden Ausführungen stellen lediglich einen Überblick über die Geschichte der Zwangsarbeit dar; zu Detailfragen vgl. u.a. die Publikationen Herbert, *Fremdarbeiter*, und Herbert (Hrsg.), „Reichseinsatz“.

2 Vgl. Herbert, *Ausländereinsatz*, S. 13; nach Angaben von Drobisch/Eichholtz, *Zwangsarbeit*, S. 18, wurden während des Krieges insgesamt 14 Mio. Zwangsarbeiter (inkl. KZ-Häftlinge) ins Deutsche Reich deportiert.

3 Diese Zahlen nannte Karl Sommer in seiner eidesstattlichen Erklärung vom 4. Oktober 1946, abgedruckt bei Ferencz, *Lohn*, S. 266–274.

4 Vgl. Herbert, *Fremdarbeiter*, S. 55.

5 Vgl. Herbert, *Arbeitskraft*, S. 329: Demnach ging die Arbeitslosigkeit bei Facharbeitern schneller zurück als bei Hilfsarbeitern, so daß vereinzelt bereits 1934 über Facharbeitermangel geklagt wurde, während bei ungelernten Arbeitern noch bis Mitte 1938 eine relativ hohe Arbeitslosenquote bestand.

6 Vgl. Herbert, *Fremdarbeiter*, S. 43; Lehmann, *Zwangsarbeiter*, S. 127.

spielsweise der Einführung neuer Produktionsverfahren, der Umverteilung von Arbeitskräften innerhalb der einzelnen Wirtschaftszweige und der Erhöhung der Anforderungen an die Arbeiter. Mit der „Geschäftsgruppe Arbeitseinsatz“ innerhalb der Vierjahresplanbehörde Görings wurde darüber hinaus eigens ein Koordinationsgremium zur „Sicherstellung des Kräftebedarfs“ für die Durchführung des Vierjahresplans geschaffen.⁷ Diese Maßnahmen erwiesen sich jedoch als nicht ausreichend.

Nachteilig auf die Arbeitskräftesituation wirkte sich auch die Tatsache aus, daß es nicht gelang, mehr Frauen als zusätzliche Arbeitskräfte in die Wirtschaft einzubinden. Dem standen die ideologischen Vorstellungen der Nationalsozialisten von der „deutschen Frau und Mutter“ entgegen. Außerdem war der „Kriegsfamilienunterhalt“ so hoch angesetzt, daß sich für die meisten anspruchsberechtigten Frauen die Aufnahme einer lohnabhängigen Arbeit in der Industrie nicht lohnte.⁸ Folglich mußten andere Möglichkeiten gefunden werden, um der sich verschlechternden Arbeitskräftesituation entgegenzutreten.

In diesem Zusammenhang entstand die Überlegung, den Mangel an Arbeitskräften vorübergehend durch die Beschäftigung ausländischer Arbeitskräfte zu überbrücken. So scheint die These Herberts zutreffend, daß die Entscheidung für den Einsatz von Zwangsarbeitern im Deutschen Reich „das Ergebnis einer wirtschaftlichen und politischen Güterabwägung zwischen der Beschäftigung von deutschen Frauen und ausländischen Arbeitskräften“ war.⁹

Eine Rolle bei der Entscheidung für den Einsatz ausländischer Arbeitskräfte spielte auch die Tatsache, daß deren Beschäftigung im Deutschen Reich, insbesondere in der Landwirtschaft, bereits eine gewisse Tradition hatte. So waren polnische Saisonarbeiter seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf den ostpreußischen Gutshöfen anzutreffen. Da die deutsch-polnische Grenze jedoch 1932 für polnische Wanderarbeiter geschlossen worden war, kamen seitdem nur noch illegale Grenzgänger zur Arbeit ins Deutsche Reich. Im Frühjahr 1939 begannen die deutschen Behörden deshalb, Agenten großer deutscher Landgüter an die polnische Grenze oder sogar nach Polen zu schicken, um Arbeiter anzuwerben. Dabei kam ihnen die in Polen zu diesem Zeitpunkt herrschende hohe Arbeitslosigkeit zugute.¹⁰

Neben der Anwerbung von Polen schloß das Deutsche Reich eine Reihe von zwischenstaatlichen Abkommen, so vor allem mit Italien, Bulgarien, Ungarn, Rumänien und Spanien bezüglich des „Austauschs“ von Arbeitskräften.¹¹ Mitte 1939 beschäftigte die deutsche Landwirtschaft bereits 37.000 Italiener, 15.000 Jugoslawen, 12.000 Ungarn, 5.000 Bulgaren und 4.000 Niederländer.¹² Der „Anschluß“ Österreichs im März 1938, die Annexion des Sudetenlandes nach der Konferenz von München und die Zerschlagung der Tschechoslowakei boten wei-

7 Vgl. Geyer, Sicherheit, S. 386f.

8 Vgl. Hachtmann, Industriearbeit, S. 49.

9 Herbert, Fremdarbeiter, S.348.

10 Vgl. Sobczak, Wanderarbeiter, S. 49.

11 Vgl. Pfahmann, Fremdarbeiter, S. 22 f.

12 Vgl. Herbert, Fremdarbeiter, S. 56.

tere Möglichkeiten zur Rekrutierung neuer Arbeitskräfte.¹³ Dennoch blieb die Arbeitskräftesituation prekär: Mitte 1939 fehlten im Deutschen Reich rund 1 Million Arbeitskräfte, wobei sich der Bedarf durch die zur Wehrmacht eingezogenen Männer und den Abzug von 400.000 deutschen Arbeitern zum Bau des Westwalls noch erhöhte.¹⁴

Die bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs vom nationalsozialistischen Regime getroffenen Maßnahmen zur Bekämpfung des Arbeitskräftemangels in Landwirtschaft und Industrie vermitteln nicht den Eindruck eines bereits vor Kriegsbeginn systematisch geplanten „Zwangsarbeiterprogrammes“, eine Auffassung, die vor allem von einigen DDR-Historikern immer wieder vertreten wurde.¹⁵ Doch Vorbereitungen für einen massenhaften Einsatz ausländischer Zivilarbeiter in der Zeit vor Kriegsbeginn sind nicht nachweisbar. Und auch die bereits erwähnten ideologischen und rassistischen Vorbehalte der Nationalsozialisten, die in der immer wieder propagierten Formel von der Ausländerbeschäftigung als „vorübergehender Notstandsmaßnahme“ zum Ausdruck kamen, sprechen gegen die langfristige Planung eines „Zwangsarbeiterprogramms“. ¹⁶ Nicht zuletzt ließ aber auch der Glaube an die Verwirklichung der Hitlerschen „Blitzkriegspläne“ eine längerfristige Planung des Ausländereinsatzes als unnötig erscheinen. Mit der prinzipiellen Entscheidung für den Arbeitseinsatz von Ausländern im Deutschen Reich war jedoch der Grundstein für die Zwangsarbeit gelegt worden. Danach setzte „ein Prozeß der schrittweisen Verschärfung ein, der in eigener Logik und Dynamik sowie in zunächst kaum merklichen Veränderungen, dann in immer schnelleren Bewegungen zur massenhaften Zwangsarbeit führte“. ¹⁷

Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs verschärfte sich die Arbeitskräftesituation aufgrund des Abzugs von männlichen Arbeitskräften durch die Wehrmacht erneut.¹⁸ Eine starke Entlastung der angespannten Arbeitskräftesituation versprach sich die nationalsozialistische Führung vom Arbeitseinsatz von Kriegsgefangenen, für den – im Gegensatz zum Einsatz ausländischer Zivilarbeiter – bereits ab 1937 Vorbereitungen getroffen worden waren. Bei den Planungen für den Kriegsgefangeneneinsatz, die im Januar 1939 praktisch abgeschlossen waren, orientierte sich das Oberkommando der Wehrmacht an den Erfahrungen des Ersten Weltkriegs, in dessen

13 Vgl. Herbert, *Geschichte*, S. 121: In Österreich gab es im Sommer 1938 etwa 400.000 Arbeitslose; 100.000 Arbeitskräfte, vorwiegend Landarbeiter und industrielle Facharbeiter, wurden zur Arbeit in Deutschland verpflichtet. Die tschechoslowakische Regierung schloß unter deutschem Druck am 19.1.1939 mit dem Reich ein Abkommen, das die Rekrutierung von 40.000 Tschechen für die Arbeit in Deutschland ermöglichen sollte. Vor allem die auch in der Tschechoslowakei herrschende hohe Arbeitslosigkeit hatte zur Folge, das bereits bis Ende Juni 1939 52.000 tschechische Arbeitskräfte vermittelt werden konnten: vgl. dazu Kárny, „Reichsausgleich“, S. 27f.

14 Vgl. Hachtmann, *Industriearbeit*, S. 46, und Herbert, *Fremdarbeiter*, S. 58.

15 Vgl. Drobisch/Eichholtz, *Zwangsarbeit*, S. 4; Elsner, *Wesen*, S. 6; Eichholtz, *Zwangsarbeitersystem*, S. 77f.

16 Vgl. Herbert, *Fremdarbeiter*, S. 55; ders., *Geschichte*, S. 122; Lehmann, *Zwangsarbeiter*, S. 127.

17 Herbert, *Fremdarbeiter*, S. 66.

18 Vgl. Overly, *Blitzkriegswirtschaft*, S. 420: Zwischen 1939 und 1942 verringerte sich die Zahl der deutschen Beschäftigten insgesamt um 8 Mio.

Verlauf sich insgesamt 2.520.983 Kriegsgefangene in deutscher Gefangenschaft befunden hatten.¹⁹ Der Einsatz der Kriegsgefangenen sollte jedoch zunächst nur in der Landwirtschaft erfolgen, da nach den Vereinbarungen der Genfer Konvention die von den Kriegsgefangenen zu leistenden Arbeiten „in keiner unmittelbaren Beziehung zu den Kriegshandlungen“ stehen durften.²⁰

Für die Rekrutierung ziviler Arbeitskräfte spielte die Eroberung Polens eine wichtige Rolle. Unmittelbar nach dem Einmarsch eröffneten die deutschen Behörden in ganz Polen Arbeitsämter, die polnische Arbeitskräfte ins Deutsche Reich vermitteln und alle Arbeitslosen karteimäßig erfassen sollten. Die Anwerbung polnischer Arbeitskräfte erwies sich wegen der hohen Arbeitslosigkeit zunächst als relativ einfach.²¹

Aufgrund der nach kurzer Zeit gut funktionierenden Organisation der Arbeitsverwaltung in Polen wurde den deutschen Behörden bewußt, welches Reservoir an ungenutzten Arbeitskräften dort vorhanden war. Göring reagierte bereits wenige Wochen später: Der Erlaß über die „Sicherstellung der landwirtschaftlichen Erzeugung“ vom 16. November 1939 wies die Arbeitsverwaltung nun an, „die Hereinnahme ziviler polnischer Arbeitskräfte, insbesondere polnischer Mädchen, in größtem Ausmaß zu betreiben“. Schon für 1940 wurde jetzt der Einsatz von 2 Millionen polnischen Arbeitskräften geplant – eine enorme Zahl für eine „vorübergehende Notstandsmaßnahme“.²²

Neben der ständig zunehmenden Arbeitskräfteknappheit spielte bei der Entscheidung der Nationalsozialisten für den vermehrten Einsatz ausländischer Arbeitskräfte vermutlich auch die Angst vor einer Verschlechterung der Stimmung innerhalb der deutschen Arbeiterschaft eine wesentliche Rolle, da die Arbeiter unter den steigenden Anforderungen, insbesondere unter der ab 1936 stetig erhöhten Arbeitszeit, zu leiden hatten.

Die zunehmende Einbeziehung ausländischer Arbeitskräfte in die deutsche Wirtschaft stellte die Nationalsozialisten allerdings vor das Problem, ihre Maßnahmen vor den von ihnen vertretenen ideologischen und rassistischen Positionen zu rechtfertigen.²³ So begann bereits Ende 1939 ein Prozeß, der zu einer immer stärkeren Diskriminierung der ausländischen Arbeitskräfte führte und seinen ersten Höhepunkt im März 1940 in den „Polenerlassen“ fand.

Die „Polenerlasse“ führten u.a. dazu, daß erstmals in der Geschichte des „Dritten Reiches“ – noch vor Einführung des Judensterns – Menschen durch das Tragen eines Abzeichens öffentlich gekennzeichnet wurden. Auf der „Nationalitätenskala“, die als Maßstab für die Behandlung der ausländischen Arbeitskräfte galt, nahmen Polen nun – bis zum Einsatz sowjetischer Zwangsarbeiter – die unterste Stufe ein.²⁴

19 Vgl. Völkerrecht im Weltkrieg, Bd. III, S. 333 u. 716.

20 Reichsgesetzblatt 1934/II, S. 227ff. (Artikel 31).

21 Vgl. Sobczak, Wanderarbeiter, S. 49.

22 Vgl. Herbert, Fremdarbeiter, S. 69.

23 Herbert, Arbeiterschaft, S. 350, weist auf den ständigen Konflikt zwischen der ideologischen Identität und dem wirtschaftlichen Sachzwang hin.

24 Aufgrund der „Polenerlasse“ mußten polnische Arbeitskräfte ein „P“ deutlich sichtbar an ihrer

Auch bei der Rekrutierung von Arbeitskräften innerhalb Polens wandten die deutschen Behörden nun in zunehmendem Maße Zwangsmaßnahmen an. So wurde die Auszahlung einer Arbeitslosenunterstützung an die Bedingung geknüpft, sich zur Arbeit in Deutschland zu verpflichten. Daneben setzten die deutschen Behörden Pflichtkontingente an Arbeitskräften fest, die jedes Dorf und jeder Bezirk zu stellen hatte, wenn sich nicht genügend Freiwillige meldeten. Ab Mitte Februar 1940 wurden Straßenrazzien in den Städten durchgeführt, in denen der Widerstand gegen die Vorgehensweise der Deutschen besonders groß war. Eine am 24. April 1940 erlassene Verordnung verpflichtete schließlich alle Polen der Jahrgänge 1915 bis 1925 zur Arbeit in Deutschland.²⁵

Der aus deutscher Sicht günstige Verlauf des Westfeldzugs im Mai/Juni 1940 lenkte das Interesse der Nationalsozialisten dann jedoch zunächst auf ein anderes Reservoir an Arbeitskräften: die Kriegsgefangenen.²⁶ Nachdem die Rüstungsinspektionen im gleichen Monat gemeldet hatten, daß infolge der Vorbereitung des Frankreichfeldzugs in den Betrieben mit Wehrmachtsaufträgen ca. 1/2 Million Arbeiter fehlten, wurden bis Juli 1940 200.000 französische, belgische und britische Kriegsgefangene ins Deutsche Reich zum Arbeitseinsatz überführt.²⁷

Aufgrund der Siege im Westen, die das Vertrauen in die Blitzkriegsstrategie Hitlers stärkten, blieb die Idee vorherrschend, daß es sich bei dem Arbeitskräftemangel in der Industrie nur um ein vorübergehendes Problem handele – „Die Arbeitskräftefrage schien gelöst“.²⁸ Die überwiegende Zahl der Kriegsgefangenen wurde deshalb in der Landwirtschaft eingesetzt. Der Anteil der Industrie an den im Deutschen Reich eingesetzten ausländischen Arbeitern und Kriegsgefangenen lag bis in den Herbst 1940 unter einem Viertel.²⁹

Bei der Anwerbung ziviler Arbeitskräfte in den westeuropäischen Ländern, die unmittelbar nach deren Besetzung begann, konnten sich die deutschen Behörden auf die in Polen gewonnenen Erfahrungen stützen, wobei die auch in den westeuropäischen Ländern existierende hohe Arbeitslosigkeit die Aktionen erleichterte.³⁰ Die Bemühungen der deutschen Behörden wurden durch massive Propaganda in Zeitungen, Radio und Kino unterstützt; insbesondere aber finanzielle Versprechungen sollten als Anreiz dafür dienen, die Arbeit in Deutschland aufzunehmen.

Die Besetzung der westeuropäischen Länder weckte schließlich auch das Interesse der deutschen Industrie an der Anwerbung ziviler ausländischer Arbeitskräfte, insbesondere von Facharbeitern. Unter Umgehung des offiziellen Dienstweges

Kleidung tragen – für „Ostarbeiter“ wurde die Kennzeichnung „Ost“ im Februar 1942 eingeführt. Zu den Einzelheiten der „Polenerlasse“ vgl. Herbert, *Fremdarbeiter*, S. 76–79, und Homze, *Foreign Labor*, S. 169.

25 Vgl. Pfahmann, *Fremdarbeiter*, S. 27, Luczak, *Arbeiter*, S. 96f.

26 Polnische Kriegsgefangene spielten zu diesem Zeitpunkt bereits keine Rolle mehr, da sie ab Sommer 1940 in den Zivilarbeiterstatus überführt wurden: Vgl. Luczak, *Arbeiter*, S. 98.

27 Herbert, *Fremdarbeiter*, S. 96.

28 Herbert, *Geschichte*, S. 130.

29 Vgl. Drobisch/Eichholtz, *Zwangsarbeit*, S. 5: Demnach erhielt die Industrie in den ersten Kriegsmonaten lediglich 6% der kriegsgefangenen Arbeitskräfte.

30 Eine vergleichbare Situation herrschte auch in Dänemark, wo die Anwerbung von Arbeitskräften Ende Mai 1940 begann: vgl. Straede, *Dänen*, S. 143f.

begannen einzelne Unternehmen mit der Durchführung privater Werbeaktionen oder richteten sogar konzerneigene Werbebüros ein; so warb das Volkswagenwerk in Frankreich mit dem Slogan: „L'olympie du travail: La Volkswagenwerk.“³¹ Diese Vorgehensweise deutscher Firmen veranlaßten das Reichsarbeitsministerium, in einem Erlaß vom 10. Juli 1940 die privaten Werbeaktionen zu untersagen und Anwerbungen nur noch den Beauftragten des Reichsarbeitsministeriums zu gestatten.³²

Die Zeit der Rekrutierung ausländischer Arbeitskräfte bis zur Ernennung Fritz Sauckels zum Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz im März 1942 wurde in der älteren Historiographie häufig als Periode der „Freiwilligkeit“ bezeichnet.³³ Dagegen sprechen jedoch zahlreiche, bereits vor der Ernennung Sauckels von den deutschen Behörden in den besetzten Ländern ergriffene Maßnahmen. So wurde Arbeitslosen, die nicht bereit waren, eine Arbeit anzunehmen, die Arbeitslosenunterstützung entzogen, und Familienangehörige hatten keinen Anspruch mehr auf Sozialhilfe.³⁴ In den Niederlanden erhielten „Kontraktbrüchige“ bereits 1940 keine Lebensmittelkarten mehr, und in Frankreich wurden im gleichen Jahr Arbeitskräfte von der Straße weg nach Deutschland deportiert.³⁵ Unter die „Methoden moderner Arbeitseinsatzverwaltung“ fielen ferner die Einweisung von Arbeitsunwilligen in Erziehungslager, Abkehrverbot bei Beschäftigung in deutschem Interesse und äußerste Beschränkung von Bau-, Wiederaufbau- und Notstandsarbeiten in den besetzten Ländern.³⁶ Alles in allem hofften die Nationalsozialisten, daß die durch ihre wirtschaftlichen und finanziellen Maßnahmen hervorgerufene Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage in den besetzten Ländern die Rekrutierung von Arbeitskräften aus diesen Gebieten erleichtern würde.³⁷

Die Überlegung, auch sowjetische Arbeitskräfte zum Arbeitseinsatz im Deutschen Reich heranzuziehen, spielte vor Beginn des „Unternehmens Barbarossa“ in der nationalsozialistischen Führung überhaupt keine Rolle. Für die Nationalsozialisten ergab sich die Bedeutung der Eroberung der Sowjetunion aus der „Lebensraumideologie“ Hitlers und der Versorgung des Deutschen Reiches mit landwirt-

31 Siegfried, Rüstungsproduktion, S. 88.

32 Vgl. Eichholtz, Geschichte, Bd. 1, S. 101; Dr. Hubert Hildebrandt, ab 1940 im RAM zuständig für den Einsatz der Arbeitskräfte aus den Westgebieten, erklärte nach dem Krieg: „Eine Reihe von Großbetrieben hatten schon im Jahr 1940/41 Büros eingerichtet in Paris für die Wahrnehmung ihrer Interessen auf verschiedenen Gebieten, und die Firmen wurden nun durch ihre Büros beim Befehlshaber wegen der Anwerbung von Kräften vorstellig. Ich weiß vom Sonderbeauftragten Sauckels in Paris, Ritter, daß zeitweise der Ansturm der Firmen so groß war, daß eine Sperre eingeführt werden mußte.“ (StA Nürnberg NI-14981, Erklärung Dr. Hubert Hildebrandts 1946, S. 2).

33 Vgl. Drobisch/Eichholtz, Zwangsarbeit, S. 8.

34 Vgl. Sijes, Arbeidsinzet, S. 664; Hirschfeld, Fremdherrschaft, S. 135; Kárny, „Reichsausgleich“, S. 28.

35 Vgl. Sijes, Arbeidsinzet, S. 666; D'Hoop, Main d'oeuvre, S. 78; Evrard, Déportation, S. 26.

36 Aus dem Bericht des Militärbefehlshabers Belgien/Nordfrankreich Anfang 1942, abgedruckt bei Drobisch/Eichholtz, Zwangsarbeit, S. 9f.

37 Vgl. Recker, Befriedung, S. 438; zur vermeintlichen „Freiwilligkeit“ vgl. auch Gibelli, Travailleurs, S. 81; Hirschfeld, Behörden, S. 177.

schaftlichen Produkten.³⁸ Dagegen war die Einstellung gegenüber der sowjetischen Bevölkerung bestimmt von der Rassenideologie der Nationalsozialisten. In der „Hierarchie des Rassismus“ nahmen sowjetische Arbeitskräfte hinter Flamen, Niederländern, Wallonen, Franzosen, Slowaken, Tschechen, Angehörigen der Balkanstaaten und Polen die unterste Stufe ein.³⁹ Diese „Klassifizierung“ hatte vor allem für die sowjetischen Kriegsgefangenen schreckliche Folgen. Obwohl die Oberkommandos der Wehrmacht und des Heeres mit insgesamt 2 bis 3 Mio. Gefangenen gerechnet hatten, waren weder deren Transport noch die Frage der Unterkunft, geschweige denn der Verpflegung geregelt worden. Das hatte zur Folge, daß bis zum 1. Februar 1942 60% der 3.350.000 sowjetischen Kriegsgefangenen des Jahres 1941 an Unterernährung, Fleckfieber oder durch deutsche Einsatzkommandos starben.⁴⁰

Der enge Zusammenhang zwischen den militärischen Ereignissen und der Geschichte des Ausländereinsatzes, vor allem jedoch der Widerstreit zwischen Ideologie und ökonomischer Notwendigkeit, wird anhand des „Russeneinsatzes“ besonders deutlich. Erst zu dem Zeitpunkt, als sich abzeichnete, daß die deutsche Offensive in der Sowjetunion nicht mehr 1941 zu beenden war, befaßte man sich mit Überlegungen, doch sowjetische Arbeitskräfte im Deutschen Reich einzusetzen. Insbesondere wurde jetzt deutlich, daß die deutschen Arbeitskräfte, mit deren Rückkehr an die Arbeitsplätze man gerechnet hatte, weiterhin ausfielen. Die gesetzliche Grundlage für den Arbeitseinsatz kriegsgefangener Russen bildete Hitlers Anordnung über den „Großeinsatz von Russen für die Bedürfnisse der Kriegswirtschaft“ vom 31. Oktober 1941; die am 7. November 1941 von Göring herausgegebenen Richtlinien regelten den Einsatz ziviler sowjetischer Arbeitskräfte.

Freiwillige bildeten einen verhältnismäßig geringen Prozentsatz unter den rekrutierten sowjetischen Arbeitskräften.⁴¹ Schon bald waren drastische Maßnahmen wie Straßenrazzien oder Auskämmaktionen auf den Feldern an der Tagesordnung.⁴² Von den ab dem Frühjahr 1942 im Deutschen Reich eintreffenden Massentransporten sowjetischer Arbeitskräfte bestanden mehr als die Hälfte aus Frauen und Mädchen. Die Lebensverhältnisse der „Ostarbeiterinnen“ und „Ostarbeiter“ im Deutschen Reich wurden durch umfangreiche Erlasse geregelt, die sich eng an die Bestimmungen für Polen anlehnten.⁴³

38 Vgl. Eichholtz, Geschichte, Bd. 1, S. 293; Homze, Foreign Labor, S. 71.

39 Diese Hierarchie spiegelt den Erfahrungswert aus den von uns geführten Interviews wider und widerspricht der von Herbert, Geschichte, S. 153, aufgestellten „Nationalitätenskala“, in der die Franzosen an oberster Stelle vor den Angehörigen aus anderen westlichen Ländern stehen, und Tschechen hinter Arbeitskräften aus den südosteuropäischen Ländern rangieren, wobei die Skala erst hinter den Tschechen sehr stark „abfällt“. Italienische Arbeitskräfte waren bis 1943 rechtlich den Arbeitskräften aus westeuropäischen Ländern gleichgestellt. Nach der Machtübernahme Badoglio's nahmen sie als „Verräter“ in der „Hierarchie des Rassismus“ – noch hinter den „Ostarbeitern“ – die unterste Stufe ein.

40 Vgl. Herbert, Fremdarbeiter, S. 135; zum Themenkomplex „sowjetische Kriegsgefangene“ siehe die Untersuchung von Christian Streit, Keine Kameraden.

41 Vgl. Müller, Rekrutierung, S. 237 und 240.

42 Vgl. Müller, Rekrutierung, S. 238f. und 245f.

43 Zum Inhalt der „Ostarbeitererlasse“ vgl. Herbert, Fremdarbeiter, S. 154–157; unter „Ostarbei-

Während bis zu diesem Zeitpunkt die Kriegswirtschaftsbehörden die treibende Kraft für die verstärkte Beschäftigung ausländischer Arbeitskräfte gewesen waren, begann 1942 auch die deutsche Industrie, sich intensiv mit dieser Problematik auseinanderzusetzen, da sich das Fehlen deutscher Arbeitskräfte immer deutlicher bemerkbar machte. Aber auch in anderer Hinsicht war das Jahr 1942 für die Geschichte des Zwangsarbeitereinsatzes von entscheidender Bedeutung: durch die Ernennung Fritz Sauckels zum „Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz“, die Ernennung Albert Speers zum Nachfolger Todts und den verstärkten Einsatz von KZ-Häftlingen in der Rüstungsindustrie.

Die Zahl der mit dem Ausländereinsatz beschäftigten Behörden hatte seit 1939 ständig zugenommen. Mit Beginn des massenhaften Einsatzes von sowjetischen Zwangsarbeitern wurde jedoch die Bündelung der Kompetenzen in einer Institution immer dringlicher. Am 21. März 1942 ernannte Hitler deshalb Fritz Sauckel, den Gauleiter von Thüringen, zum „Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz“. Das Reichsarbeitsministerium verlor sämtliche Kompetenzen in Zusammenhang mit dem Arbeitseinsatz, da Sauckel eigene Bevollmächtigte in den besetzten Ländern ernannte. Außerdem erhielt er Weisungsbefugnisse gegenüber den Militärbefehlshabern.⁴⁴ Das Programm über die weitere Vorgehensweise bei der Rekrutierung von Arbeitskräften, das Sauckel am 20. April 1942 vorstellte, war völlig auf die Erfordernisse einer längerfristigen Kriegsplanung abgestimmt. Dabei sollten die westeuropäischen Länder ein Viertel des Gesamtbedarfs an ausländischen Arbeitskräften stellen; als größtes Reservoir dienten weiterhin die besetzten Teile der Sowjetunion.⁴⁵ Tatsächlich wurden bis Ende Juni 1944 alleine rund 2,8 Mio. „Ostarbeiter“ ins Deutsche Reich deportiert.⁴⁶

Das Land, in dem Sauckel am konsequentesten versuchte, seine Arbeitskräftebeschaffungspolitik durchzusetzen, war Frankreich. Durch Vereinbarungen zwischen Sauckel und dem französischen Ministerpräsidenten Pierre Laval wurde die Rekrutierung französischer Arbeitskräfte für das Deutsche Reich abgesichert. Dabei verstand es Sauckel sehr geschickt, die französische Regierung in die Enge zu treiben, die ihrerseits glaubte, die deutsche Forderungen nach Arbeitskräften durch zahlreiche Zugeständnisse abschwächen zu können. Besonders deutlich wird diese Vorgehensweise am Beispiel der „Relève“, die im Juni 1942 begann.⁴⁷ Nach den Vorstellungen Lavals sollte bei dieser Aktion ein französischer Arbeiter im Austausch gegen einen französischen Kriegsgefangenen nach Deutschland geschickt werden. Hitler stimmte jedoch lediglich der Entlassung von 50.000 französischen Gefangenen zu und verlangte als Gegenleistung zunächst 150.000 zivile französische Arbeitskräfte. Laval akzeptierte den deutschen Vorschlag und begann, mit ungeheurem Aufwand für die „Relève“ zu werben. Für etwa 240.000 französische

tern“ verstanden die Nationalsozialisten sowjetische Bürger aus der Ukraine, dem Baltikum, Weißrußland und den übrigen von den Deutschen besetzten sowjetischen Gebieten – vgl. hierzu Müller, Zwangsrekrutierung, S. 772.

44 Vgl. Pfahlmann, Fremdarbeiter, S. 17f.

45 Vgl. Bleyer/Drobisch, Dokumente, S. 40.

46 Vgl. Müller, Zwangsrekrutierung, S. 774.

47 Vgl. Evrard, Déportation, S. 68; Frankenstein, Arbeitskräfteaushebungen, S. 220.

Zivilarbeiter konnten in den Jahren 1942/43 rund 90.000 Kriegsgefangene nach Frankreich zurückkehren.⁴⁸

Während Sauckel bis Mitte 1943 bei der Anwerbung von Arbeitskräften in den westeuropäischen Ländern durchaus Erfolge zu verzeichnen hatte, machte sich von diesem Zeitpunkt an eine gegenläufige Entwicklung bemerkbar. Die Gründe dafür sind vielfältig. Immer größer war beispielsweise die Zahl zurückkehrender Arbeiter, die in ihrer Heimat berichteten, wie wenig die Realität der Arbeitsverhältnisse im Deutschen Reich mit vorher gegebenen Versprechungen übereinstimmte. Insbesondere aber die Niederlage der deutschen Truppen bei Stalingrad wirkte sich negativ auf die Möglichkeiten zur Anwerbung von ausländischen Arbeitskräften aus. Je geringer jedoch die Erfolge bei der Anwerbung waren, desto mehr griffen die deutschen Behörden zu radikalen Maßnahmen, um die von Sauckel geforderten Kontingente aufstellen zu können. So drohten französischen Arbeitern, die sich weigerten, nach Deutschland zu gehen, Repressalien bis hin zur Einweisung in ein Konzentrationslager.⁴⁹ Razzien waren an der Tagesordnung: In den Großstädten Oberitaliens führten die Deutschen – als Reaktion auf den „Verrat“ Italiens – Razzien und Massenverhaftungen durch, in den Niederlanden wurden am 10./11. November 1944 50.000 männliche Einwohner Rotterdams bei Razzien festgenommen und nach Deutschland transportiert.⁵⁰ Diese willkürlichen Maßnahmen verschafften den Widerstandsbewegungen in den besetzten Ländern erheblichen Zulauf.⁵¹

Widerstand drohte Sauckel auch von ganz anderer Seite, nämlich vom Minister für Rüstung und Kriegsproduktion, Albert Speer. Speer beabsichtigte, Produkte für den zivilen Bedarf des Deutschen Reiches in zunehmendem Maß in Frankreich herstellen zu lassen, um deutsche Kapazitäten für die Rüstungsproduktion zu gewinnen. Durch ein im September 1943 zwischen Speer und dem französischen Minister für Industrieproduktion und Handel, Bichelonne, getroffenes Abkommen wurden eine Reihe französischer Betriebe zu Sperrbetrieben (S-Betrieben) erklärt, deren Mitarbeiter von Deportationen ausgenommen bleiben sollten.⁵² Sauckel vermutete mißtrauisch hinter diesen Betrieben einen „Maquis légal“ (legales Widerstandsnest).⁵³

Eine endgültig rückläufige Entwicklung bei der Zahl der rekrutierten westeuropäischen Arbeitskräfte setzte 1944 ein. Obwohl Sauckels Programm für das Jahr

48 Vgl. Clément/Delpech, Commission, S. 109.

49 Vgl. Evrard, Déportation, S. 80.

50 Vgl. Sijes, Arbeitsinset, S. 691; Schminck-Gustavus, Herrenmenschen, S. 63; Mantelli, Wanderarbeit, S. 55; vgl. auch GUG-Interviews van Essel/NL, S. 2, Könemann/NL, S. 3, Pinning/F, S. 3.

51 Vgl. Evrard, Déportation, S. 113ff., Fried, Exploitation, S. 245; Drobisch/Eichholtz, Zwangsarbeit, S. 20; Schminck-Gustavus, Herrenmenschen, S. 63f.; Kárny, „Reichsausgleich“, S. 30; Durand, Vichy, S. 195; Müller, Rekrutierung, S. 239–245.

52 Vgl. Clément/Delpech, Commission, S. 119; auch in Belgien, den Niederlanden und Norditalien wurden schließlich eine Reihe rüstungswichtiger Unternehmen zu „Sperr-Betrieben“ erklärt, vgl. hierzu Blaich, Wirtschaft, S. 36; Hirschfeld, Behörden, S. 179.

53 Vgl. Herbert, Fremdarbeiter, S. 253.

1944 mindestens 4 Millionen neue Arbeitskräfte aus den besetzten Gebieten vorsah, gab es seit dem Frühjahr 1944 im Westen so gut wie keine Rekrutierungen mehr. Auch die Beschaffung von Arbeitskräften in Italien, das nach Sauckels Planungen bis Kriegsende den größten Anteil an Arbeitskräften stellen sollte, kam im Sommer 1944 praktisch zum Stillstand.⁵⁴ Aus der Sowjetunion gab es ab Herbst 1944 keine Transporte mehr.⁵⁵

Auch der Arbeitseinsatz der nach dem italienischen Waffenstillstand mit den Alliierten im September 1943 in deutsche Kriegsgefangenschaft überführten rund 600.000 Italienischen Militärinternierten (IMI)⁵⁶ – in der Bevölkerung abschätzig „Badoglios“ genannt – konnte das Problem des Arbeitskräftemangels nicht lösen – zumal Behandlung und Verpflegung der IMI einen Einsatz als Arbeitskräfte so gut wie unmöglich machten. Ebenso wie die sowjetischen Kriegsgefangenen rangierten die Italiener jetzt auf der untersten Stufe der nationalsozialistischen Kriegsgefangenenhierarchie. An den IMI entlud sich die Rache für den „Verrat“ Italiens am Deutschen Reich. Schikanen durch Wachmannschaften waren die IMI, die in Betrieben oder bei Aufräumarbeiten nach Bombenangriffen eingesetzt wurden, meist wehrlos ausgeliefert. Die Verpflegungssätze der Italiener bewegten sich am Rande des Existenzminimums und führten dazu, daß viele von ihnen an Unterernährung oder Krankheiten, für die sie aufgrund ihrer schlechten Konstitution äußerst anfällig waren, starben.⁵⁷

Fast zur gleichen Zeit wie die Ernennung Fritz Sauckels zum Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz erfolgte auch auf dem Gebiet der Organisation der Konzentrationslager eine einschneidende Änderung. Während die SS die Arbeitskraft der KZ-Häftlinge bis dahin hauptsächlich in ihren eigenen Wirtschaftsunternehmen genutzt hatte, wurde jetzt die Verwendung von KZ-Häftlingen auch in der privaten Rüstungsindustrie in Erwägung gezogen. Als organisatorische Voraussetzung für den Arbeitseinsatz der KZ-Häftlinge diente die Unterstellung der Inspektion der Konzentrationslager als Amtsgruppe D unter das neu entstandene SS-Wirtschaftsverwaltungshauptamt (WVHA) im März 1942. Innerhalb der Amtsgruppe D war das Amt D II unter SS-Standartenführer Gerhard Maurer für den Arbeitseinsatz der Häftlinge zuständig. In einem Schreiben des Leiters des WVHA, SS-Obergruppenführer Oswald Pohl, an Himmler kam die zukünftige „ökonomische Prioritätssetzung“ beim Häftlingseinsatz zum Ausdruck:

Der Krieg hat eine sichtbare Strukturveränderung der Konzentrationslager gebracht und ihre Aufgabe hinsichtlich des Häftlingseinsatzes grundlegend geändert. Die Verwahrung der Häftlinge nur aus Sicherheits-, erzieherischen oder vorbeugenden Gründen steht nicht mehr im Vordergrund. Das Schwergewicht hat sich nach der wirtschaftlichen Seite hin verlagert. Die

54 Vgl. ebda., S. 261.

55 Vgl. Müller, Zwangsrekrutierung, S. 775.

56 Zum Begriff „Militärinternierte“ vgl. S. 289.

57 Zum Thema „Italienische Militärinternierte“ siehe die Untersuchungen von Cajani, Die italienischen Militär-Internierten; Schminck-Gustavus, Herrenmenschen und Badoglioschweine; Schreiber, Die Italienischen Militärinternierten im deutschen Machtbereich 1943–1945; die „Erinnerungsliteratur“ ehemaliger IMI ist umfangreich, als ein Beispiel sei genannt: Paolo Desana, I 360 di Colonia.

*Mobilisierung aller Häftlingsarbeitskräfte zunächst für Kriegsaufgaben (Rüstungssteigerung) und später für Friedensaufgaben schiebt sich immer mehr in den Vordergrund.*⁵⁸

Der Einsatz von Konzentrationslagerhäftlingen in der Rüstungsindustrie führte zu einem starken Anstieg der Häftlingszahlen und zur Gründung zahlreicher neuer Außen- und Unterkommandos der bereits bestehenden Konzentrationslager – oft in der Nähe oder sogar auf dem Gelände von Unternehmen, die KZ-Häftlinge als Arbeitskräfte einsetzten. Die Vergabe der Häftlinge an „kriegswirtschaftlich wichtige Betriebe“ erfolgte durch das WVHA, an das die Unternehmen das Gesuch für die Zuweisung der KZ-Häftlinge richteten.⁵⁹ Die KZ-Häftlinge erhielten von den sie beschäftigenden Firmen keinen Lohn, vielmehr zahlten die Unternehmen einen Tagessatz von 4 RM für Hilfs- und 6–8 RM für Facharbeiter an das die Häftlinge „ausleihende“ Konzentrationslager.⁶⁰

Insbesondere in zwei Bereichen gewann der Einsatz von KZ-Häftlingen gegen Kriegsende immer mehr an Bedeutung: in der Luftfahrtindustrie im Zusammenhang mit der Einsetzung des Jägerstabes und bei der Verlagerung von Unternehmen.

Durch die Gründung des Jägerstabes durch Hitler am 1. März 1944 fiel die Flugzeugindustrie als letzter Rüstungssektor ebenfalls in die Zuständigkeit des Ministeriums für Rüstung und Kriegsproduktion. Stabschef des Jägerstabes wurde der Leiter des Technischen Amtes im Rüstungsministerium, Karl-Otto Saur, die formale Leitung hatten Speer und Generalluftzeugmeister Erhard Milch. Bis Januar 1944 waren bereits 10% aller KZ-Häftlinge in Projekten der Luftfahrtindustrie eingesetzt.⁶¹ 1944 konnte die Zuteilung von KZ-Häftlingen an die private Industrie nur noch erfolgen, wenn die Produktion des Betriebes in die Stufe höchster Dringlichkeit gehörte.

Mit der Zunahme der alliierten Luftangriffe begannen die Vorkehrungen zur Verlagerung von Produktionsanlagen einzelner Unternehmen in bombensichere Betriebsräume wie stillgelegte Bergwerke oder Tunnels, zu deren Ausbau in verstärktem Maße KZ-Häftlinge herangezogen wurden. Zuständig für den Einsatz von KZ-Häftlingen beim Bau der Verlagerungsobjekte war die Amtsgruppe C (Bauwesen) im WVHA unter SS-Obergruppenführer Hans Kammler. Kammler verfügte über einen eigenen Stab, dem neben Angehörigen der Amtsgruppe C auch Fachleute aus allen Wehrmachtsteilen angehörten. Beim Ausbau der Verlagerungen setzte Kammler Zehntausende von KZ-Häftlingen ein, von denen eine große Zahl aufgrund der extrem schlechten Arbeits- und Lebensbedingungen starb.⁶² In krassem Widerspruch zu der von ihnen verlangten Arbeitsleistung standen auch die unmenschliche Behandlung, Verpflegung und Unterbringung derjenigen Häftlinge, die schließlich in der Produktion in den Verlagerungsbetrieben eingesetzt wurden.⁶³

58 Schreiben Pohls an Himmler, 30.4.1942, zitiert nach: SS im Einsatz, S. 216.

59 Ab Oktober 1944 erfolgte die Vergabe der KZ-Häftlinge über den Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion, Albert Speer, vgl. hierzu Fröbe u.a., Konzentrationslager Bd. 1, S. 26.

60 Vgl. Kogon, SS-Staat, S. 293.

61 Vgl. Pingel, Häftlinge, S. 126.

62 Vgl. ebda., S. 137; Fröbe u.a., Konzentrationslager Bd. 1, S. 33–36.

63 Vgl. Fröbe, Arbeitseinsatz, S. 365ff.

Bei Kriegsende erklärten die Alliierten sowohl ausländische Zivilarbeiter als auch Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge zu „Displaced Persons (DP)“. Die Rückführung der DPs in ihre Heimatländer erforderte großen organisatorischen Aufwand, denn das alliierte Oberkommando ging von einer Gesamtzahl von 11.332.700 DPs aus, von denen sich ungefähr 6,362 Millionen in den drei Westzonen befanden.⁶⁴ Eine größere Zahl ehemaliger Zwangsarbeiter, vor allem aus der Sowjetunion und Polen, lehnte aus Angst vor Repressalien die Rückführung in ihr Heimatland ab. Nach Schätzungen sowjetischer Historiker wurde etwa jeder fünfte der aus Deutschland zurückgekehrten ehemaligen sowjetischen Zwangsarbeiter als „Volksfeind“ verurteilt und verschwand spurlos.⁶⁵

2.2 Daimler-Benz während des Zweiten Weltkriegs

Bei Kriegsbeginn im September 1939 präsentierte sich die Daimler-Benz AG, die Anfang der dreißiger Jahre noch mit großen wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt hatte, als florierendes Unternehmen, das bereits weitgehend in die nationalsozialistische Rüstungswirtschaft integriert war.⁶⁶

Im Vorstand der Daimler-Benz AG saßen neben dem Vorsitzenden Dr. Wilhelm Kissel (ab 1942 Dr. Wilhelm Haspel) die Direktoren der wichtigsten Werke (Untertürkheim, Sindelfingen, Berlin-Marienfelde und Gaggenau), die Geschäftsführer der bedeutendsten Tochtergesellschaften (Daimler-Benz Motoren GmbH, Genshagen, und von Ende 1942 bis Frühjahr 1943 Flugmotorenwerke Ostmark GmbH, Wien) und die Leiter der zentralen Ressorts in Untertürkheim. Daimler-Benz-Direktor Jakob Werlin, dem vor der Machtergreifung noch gekündigt worden war⁶⁷, wurde 1933 wegen seiner engen Freundschaft mit Hitler⁶⁸ Vorstandsmitglied ohne Geschäftsbereich.⁶⁹

64 Vgl. Jacobmeyer, Zwangsarbeiter, S. 42.

65 Vgl. von Nostiz, Eine Bewegung des Gewissens, Frankfurter Allgemeine Zeitung 21.10.1989.

66 Vgl. MBA GB DBAG 1939, S. 8, 12. Auf die Stammaktien wurden trotz starker Aufstockung der freien Rücklagen und Rückstellungen 1937 bis 1939 je 7,5% Dividende ausgeschüttet. Vgl. zur Integration in die Kriegswirtschaft MBA GB DBAG 1938 bis 1940.

Die Geschichte der Daimler-Benz AG während des Zweiten Weltkriegs ist – im Vergleich zu anderen Unternehmen – bereits gut aufgearbeitet. Deshalb soll in diesem Kapitel der Forschungsstand zur Unternehmensgeschichte nur insoweit zusammengefasst und ergänzt werden, wie dies für die Untersuchung des Zwangsarbeitereinsatzes in den Werken des Daimler-Benz-Konzerns zwischen 1940 und 1945 relevant ist. Vgl. Kruk/Lingnau, 100 Jahre (1986); Pohl/Habeth/Brüninghaus, Daimler-Benz (1987); Daimler-Benz Buch (1988); Roth/Schmid, Daimler-Benz (1988); Bellon, Mercedes (1989). Vgl. zu den ersten drei Veröffentlichungen v.a. Hentschel, Daimler-Benz (1988), und die Rezensionen von Ulrich Heinemann in: Internationale Wissenschaftliche Korrespondenz zur Geschichte der Arbeiterbewegung 24 (1988), S. 132–135, und S. 579–581.

67 Vgl. Bentley/Porsche, Porsche, S. 88.

68 Vgl. Pohl/Habeth/Brüninghaus, Daimler-Benz, S. 35–41; MBA Haspel I/5 Nr. 217, Memorandum Werlin zum Anteil der DBAG an der Entstehung des Volkswagens 25.1.1951.

69 Vgl. Pohl/Habeth/Brüninghaus, Daimler-Benz, S. 18; Daimler-Benz Buch, S. 753; MBA VS-Prot. 16./17.2.1943, S. 1.

Die Einstellung des Vorstands zum Nationalsozialismus ist bereits an anderer Stelle ausführlich untersucht worden.⁷⁰ Zusammenfassend läßt sich sagen, daß sich eine Reihe von Vorstandsmitgliedern, darunter auch der Vorstandsvorsitzende Dr. Kissel, offen zum Nationalsozialismus bekannte und das Unternehmen nicht zuletzt wegen der guten Kontakte Werlins zu Hitler von der nationalsozialistischen Rüstungskonjunktur profitierte⁷¹. Die nach dem überraschenden Tode Dr. Kissels erfolgte Übernahme des Vorstandsvorsitzes durch das „jüdisch-versippte“ Nicht-Parteimitglied Dr. Haspel im August 1942 und die Versetzung des von der Deutschen Arbeitsfront (DAF) favorisierten Personalchefs Werner Romstedt ins polnische Werk Rzeszów im Januar 1943 wurde dagegen von den Nationalsozialisten bis hinauf zu Himmler als Provokation betrachtet⁷² und scharf, aber überwiegend erfolglos bekämpft. Der von der Deutschen Bank gestützte Haspel scharte in der Untertürkheimer Zentrale eine Reihe von Führungskräften um sich, die von der NSDAP als politisch unzuverlässig angesehen wurden, nutzte aber weiter den Einfluß Werlins bei Hitler. Die Werksleiter waren dagegen überwiegend Parteimitglieder und scheinen durchaus zuverlässig im Sinne der Nationalsozialisten gewesen zu sein.

Stammwerke und Produkte der Daimler-Benz AG

Das Stammwerk und zugleich größte Werk der Daimler-Benz AG befand sich in Stuttgart-Untertürkheim, wo außer umfangreichen Werksanlagen die Zentralverwaltung und der überwiegende Teil der Forschungs- und Entwicklungsabteilungen untergebracht war. In Untertürkheim wurde neben der immer geringer werdenden zivilen Produktion (v.a. Pkw und Lkw) für den Bedarf aller drei Wehrmachtsteile produziert: Die intern so genannten Untertürkheimer Werke 10 bis 15 stellten für das Heer Pkw, Lkw, Spezialmotoren und -fahrzeuge sowie Kfz-Ersatzteile her. Unmittelbar nach Kriegsbeginn wurde ein Teil des Pkw-Werks auf die Schnellbootsmotorenfertigung umgestellt. Außerdem wurden dort in zunehmendem Umfang Flakmotoren, Torpedo- und Flugmotorenteile gefertigt. Das Untertürkheimer Werk 60 arbeitete ebenfalls für den Luftwaffen- und Marinebedarf. Dort war die Entwicklung und Nullserienfertigung von Flugmotoren untergebracht, ferner eine Produktionsstätte für Schnellbootsmotoren. Von ca. Februar bis August 1940 stellte Werk 60 außerdem Munition her.⁷³ Insgesamt arbeiteten Ende 1939 10.500 Angestellte und Arbeiter im Werk Untertürkheim, davon knapp 1.000 in der Zentralverwaltung. Ende 1944 war die Zahl der Beschäftigten – einschließlich der mittlerwei-

70 Vgl. Pohl/Habeth/Brüninghaus, Daimler-Benz, S. 16–41.

71 Vgl. dazu v.a. MBA Haspel und BA Koblenz NS 19 neu/776.

72 Himmler: „affront gegenueber dem nationalsozialistischen staat“, BA Koblenz NS 19 neu/776, Fernschreiben Himmler an Werlin 25.8.1942.

73 Vgl. BAMA Freiburg RW 20–5/7, RüIn V an OKH 21.2.1940 und 14.8.1940; MBA VS-Prot. 2.4.1940, S. 3, und 16.8.1940, S. 1.

le errichteten Verlagerungsbetriebe für das Werk Untertürkheim – auf knapp 14.600 angewachsen, davon 35% Zwangsarbeiter.⁷⁴

Zweitgrößte Produktionsstätte der Daimler-Benz AG war mit über 5.500 Beschäftigten Ende 1939 das Werk 50 in Sindelfingen, das eng an das Werk Untertürkheim angebunden war. Dort wurden zunächst überwiegend Karosserien für Kraftfahrzeuge gefertigt, mit zunehmender Kriegsdauer verlagerte sich jedoch der Schwerpunkt der Produktion zum Flugzeugbau. Das Werk Sindelfingen produzierte vor allem Flugzeugzellenteile für den Flugzeughersteller Messerschmitt; außerdem wurden Flugmotorenteile hergestellt und Flugmotoren umgerüstet. Bis Ende 1943 erhöhte sich dadurch die Zahl der Beschäftigten auf knapp 7.300, davon wie in Untertürkheim ebenfalls 35% Zwangsarbeiter. Eine Abteilung „Sonderbau“ war mit der Entwicklung von Heckteilen für die berühmte „Vergeltungswaffe“ V-2 beschäftigt.⁷⁵

Das Werk in Berlin-Marienfelde bestand faktisch aus zwei Teilwerken: Die miteinander verflochtenen Werke 40 und 42 stellten zunächst überwiegend Panzer, Lkw und Schnellbootmotoren, ab August 1943 jedoch fast nur noch Panzer des Typs „Panther“ her.⁷⁶ Die aus militärischen Gründen forcierte Förderung des Flugzeugbaus durch das Regime veranlaßte Daimler-Benz 1934 zum Wiedereinstieg in den Flugmotorenbau. 1934/35 wurde daher in Marienfelde Werk 90 zum Serienbau von Flugmotoren errichtet. Ab 1936 arbeitete Werk 90, das organisatorisch von den Werken 40 und 42 getrennt war, eng mit dem südlich von Berlin gelegenen Flugmotorenwerk Genshagen zusammen. Insgesamt beschäftigten die Werke in Berlin-Marienfelde Ende 1939 über 5.300, Ende 1944 dagegen ca. 9.250 Menschen (42% Zwangsarbeiter).⁷⁷

Im badischen Gaggenau (Werk 30) befand sich der Schwerpunkt der Nutzfahrzeugproduktion von Daimler-Benz. Die zunächst recht umfangreiche Produktpalette, die von Lkw und Omnibussen bis zu Feuerwehr- und größeren Krankenfahrzeugen reichte, wurde bis 1943 auf einen Typ, den 4,5-to-Lkw, reduziert. 1944 wurden bis zum ersten großen Luftangriff auf Gaggenau durchschnittlich ca. 340 Einheiten monatlich gefertigt, immerhin etwa 40% der gesamten deutschen Produktion dieses Lkw-Typs. Neben dem 4,5-Tonner wurden Dieselmotoren und Kohlengasgeneratoren für die Lkw-Produktion anderer Werke hergestellt⁷⁸, außerdem wurde von Sommer 1940 bis Spätsommer 1943 Munition (Kartuschböden) in Gaggenau

74 Vgl. MBA USSBS Munitions Division, Daimler-Benz AG Untertuerkheim, Germany, (Mai 1945), Anhang D, E; Pohl/Habeth/Brüninghaus, Daimler-Benz, S. 77; Roth, Weg, S. 265; Werk Untertürkheim, S. 90–93. Vgl. zu den Beschäftigtenzahlen Tab. 8, S. 98–101.

75 Vgl. Pohl/Habeth/Brüninghaus, Daimler-Benz, S. 70, 78. Bis Ende 1944 sank die Zahl der im Werk Sindelfingen und seinen Verlagerungswerken Beschäftigten auf rund 5.800, vgl. Tab. 8, S. 98–101.

76 Vgl. BA Koblenz R 3/523, S. 77–87; NA Washington RG 243, 79B–80A1, Box 28, File 796.

77 Vgl. BAMA Freiburg RH 8/942 Wa Pzw6 an WaWi 13.8.1934; RL 3/165, Besprechungsprotokoll 9.4.1935; RL 3/207, Aktenvermerk LC II 23.5.1935; Pohl/Habeth/Brüninghaus, Daimler-Benz, S. 79; Tab. 8, S. 98–101.

78 Vgl. MBA USBSS Munitions Division, Daimler-Benz Gaggenau Works, (Mai 1945), S. 2f., Anhang D.

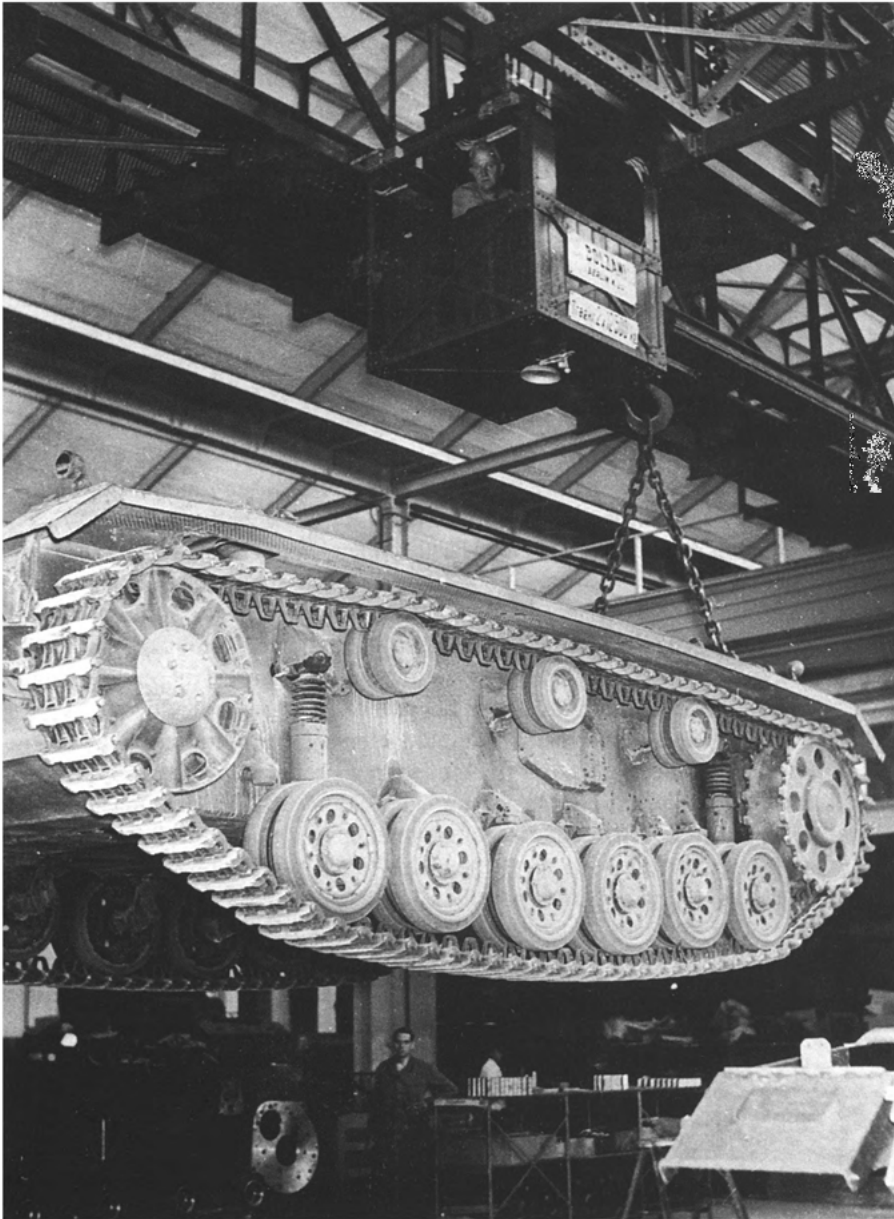


Abb. 1: Montage eines Panzer-Fahrgestells im Daimler-Benz-Werk Berlin-Marienfelde.

produziert.⁷⁹ Mit ca. 5.100 Beschäftigten war das Werk Gaggenau Ende 1939 das viertgrößte Werk der Daimler-Benz AG. Auf dem Höhepunkt der Produktion Ende Juli 1944 arbeiteten dagegen rund 7.000 Arbeitskräfte im Werk Gaggenau, von denen mit einem Anteil von nur 22% relativ wenige Zwangsarbeiter waren.⁸⁰

Auch in Mannheim (Werke 20 und 27), dem ehemaligen Stammwerk von Benz & Cie., lag der Schwerpunkt der Produktion im Nutzfahrzeugbereich. Die rund 3.200 Beschäftigten (Ende 1939) wurden größtenteils für den Bau des 3-to-Lkw eingesetzt, wobei Daimler-Benz ab dem Spätsommer 1944 das überlegene Modell des Konkurrenten Opel nachbauen mußte.⁸¹ Neben dem 3-to-Lkw wurden im Werk Mannheim Panzergetriebe und Ersatzteile hergestellt.⁸² Insgesamt wurden Ende 1944 4.600 Arbeitskräfte im Werk Mannheim und seinen Verlagerungswerken eingesetzt, davon 27% ausländische Zivilarbeiter und 10% KZ-Häftlinge.⁸³

Das Ende 1939 mit Abstand kleinste Werk der Daimler-Benz AG war erst 1938 in Königsberg errichtet worden. Mit dem Bau dieses sogenannten „Ostwerks“ war Daimler-Benz Wünschen der Reichswehr entgegengekommen, die für ihre geplanten militärischen Operationen in Osteuropa frontnahe Reparatur- und Fertigungsbetriebe benötigte. Das teilweise mit Mitteln der Reichswehr finanzierte Werk⁸⁴ wurde unmittelbar gegenüber der bereits bestehenden Daimler-Benz-Niederlassung Königsberg errichtet und war dem Werk 40 in Berlin-Marienfelde unterstellt. Die knapp 130 Beschäftigten (Ende 1939) des Königsberger Werk 70 produzierten Zulieferteile für das Werk 40 und führten Reparaturen durch. Zumindest im letzten Quartal 1943 führte das Werk 70 auch Munitionsaufträge aus. Zu diesem Zeitpunkt zählte das Werk 355 Beschäftigte, davon über 50% Zwangsarbeiter.⁸⁵

Ende 1942 baute Daimler-Benz zwei stillgelegte Lederfabriken in Backnang (ca. 25 km nordöstlich von Stuttgart) zum fortan so genannten Werk 62 um. Das Werk Backnang, in dem die Höhenmotor- und Triebwerksentwicklung untergebracht wurde, arbeitete eng mit der Motorenentwicklung in Untertürkheim und dem Motoreineinbau in Sindelfingen zusammen. Das Investitionsvolumen in Höhe von 840.000 RM wurde vermutlich vom Reich getragen. Wegen der Luftangriffe auf den Raum Stuttgart wurden darüber hinaus im September 1944 eine Versuchsabteilung und einige Fertigungen aus Sindelfingen nach Backnang verlagert. Am Ende des ersten Betriebsjahres, 1943, waren 506 Menschen in Backnang beschäftigt, davon aber nur 30 zivile ausländische Beschäftigte und 14 Kriegsgefangene.⁸⁶

79 Vgl. BAMA Freiburg RW 20–5/7, RüIn V an OKH 13.6.1940; RW 20–5/29, Bericht RüKdo Mannheim, Gruppe Heer, 31.8.1943.

80 Vgl. Tab. 8, S. 98–101; BAMA Freiburg RW 20–5/39.

81 Vgl. Pohl/Habeth/Brüninghaus, Daimler-Benz, S. 78, 94–96; Tab. 8, S. 98–101.

82 Vgl. MBA USBSS Physical Damage Division, Daimler-Benz AG Mannheim, (Juli 1945), S. 4.

83 Vgl. Tab. 8, S. 98–101.

84 Roth (Weg, S. 170) stellt die vollständige Finanzierung des Königsberger Werks durch die Wehrmacht als Tatsache dar, belegt dies aber nicht. Tatsächlich finanzierte die Reichswehr nur einen Teil des Maschinenparks, der dann auch in ihrem Eigentum blieb (Sicherungsübereignung). Vgl. MBA VS-Prot. 5.1.1937, S. 1–4, 8.4.1937, S. 7–9, 27./28.7.1937, S. 2f.

85 Vgl. Pohl/Habeth/Brüninghaus, Daimler-Benz, S. 79f.; Roth, Weg, S. 169f.; GUG-Interviews Barberi/F, S. I, Cordier/F, S. I, I; BAMA Freiburg RW 20–1/16, Bl. 28.

86 Vgl. MBA Haspel 1,9, v.a. Aktennotiz betr. Neuerrichtung des Werkes „Backnang“ 16.12.1942; Pohl/Habeth/Brüninghaus, Daimler-Benz, S. 88; Tab. 8, S. 98–101.



Abb. 2: Mercedes-Benz Pritschenwagen mit eigens konstruiertem Holzgasgenerator (Baujahr 1941). Durch die Verwendung von Holzgas versuchte man, der zunehmenden Benzinverknappung zu begegnen.



Abb. 3: Das „Maultier“, ein kombiniertes Rad-Gleiskettenfahrzeug.

Die Unternehmen und K-Werke des Daimler-Benz-Konzerns

Im Januar 1936 hatte die Daimler-Benz AG gemeinsam mit dem Reichsluftfahrtministerium (RLM) die Daimler-Benz Motoren GmbH, Genshagen, gegründet. Obwohl der Anteil der Daimler-Benz AG am Stammkapital zunächst nur bei 5% gelegen hatte⁸⁷, stellte sie das Management. De facto war das in nur wenigen Monaten hochgezogene Motorenwerk in Genshagen (Kreis Teltow) ein Werk von Daimler-Benz, wobei sich das Reich jedoch maßgebliche Einflußnahme auf wichtige Produktionsentscheidungen vorbehielt. Im Oktober 1940 erwarb die Daimler-Benz AG die restlichen 95% des Aktienkapitals von der Luftfahrtkontor GmbH⁸⁸, die bis dahin als Treuhänder des RLM fungiert hatte, zu sehr günstigen finanziellen Konditionen⁸⁹. Damit übernahm Daimler-Benz im zweiten Kriegsjahr nun auch kapitalmäßig das größte deutsche Flugmotorenwerk⁹⁰, nach Ansicht des RLM (1937) sogar das „tragendste“ Werk der Aufrüstung.⁹¹ Ende 1939 waren bereits über 6.800 Mitarbeiter in Genshagen beschäftigt.⁹² Damit war Genshagen nach Untertürkheim das zweitgrößte Werk im Konzern.

Das Werk Genshagen, das von einem sehr ehrgeizigen Geschäftsführer, Karl Christian Müller, aufgebaut und geleitet wurde, expandierte schnell. Da die Entwicklung und Nullserienfertigung neuer Flugmotorenmodelle in Untertürkheim verblieb, war Genshagen als reines Produktionswerk konzipiert worden, was den Einsatz ausländischer Arbeitskräfte stark begünstigte. Ende 1943 arbeiteten dort über 14.700 Menschen, davon 38% ausländische Zivilarbeiter, 5% Kriegsgefangene und 2% KZ-Häftlinge. In einzelnen Abteilungen arbeiteten allerdings zu über

87 Vgl. MBA Haspel I/5 Nr. 121. Von der Gründung im Januar bis zur ersten Kapitalerhöhung von 14 auf 20 Mio. RM im Juli 1936 hatte der DBAG-Anteil ca. 5,4% betragen, vgl. BA Potsdam 80 Ba 2/16348, GB DBMG 1936, S. 2, GB DBMG 1937, S. 6.

88 Vgl. BA Potsdam 80 Ba 2/16348, GB DBMG 1940, S. 3. In der Quelle wird bereits die neue Firma der Luftfahrtkontor GmbH – Bank der Deutschen Luftfahrt – genannt.

89 Roth (Weg, S. 175) behauptet, die DBAG habe das Werk „geschenkt“ bekommen. Aus den Protokollen der DBAG-Aufsichtsratssitzungen geht jedoch eindeutig hervor, daß die DBAG die verbliebenen 95% des Stammkapitals im Nennwert von 19 Mio. RM für ca. 23,5 Mio. RM kaufte (MBA AR-Prot. 14.10.1940, S. 6). Der Kaufpreis für die Anteile der hochrentablen GmbH mit knapp 124 % des Nennbetrags war zweifellos außerordentlich günstig für die DBAG, denn sie erwarb für 23,44 Mio. RM 95% der Anteile eines Unternehmens, dessen Anlagen 1938 (also vor Kriegsbeginn und vor Ausnutzung von Sonderabschreibungen) bereits mit über 40 Mio. RM zu Buche standen. Der Kaufpreis wurde außerdem noch mit einer „öffentlichen Beihilfe“ in Höhe von 15 Mio. RM verrechnet (vgl. BA Koblenz R 2/5457) für die sich Daimler-Benz gegenüber dem Reich verpflichtete, das Werk stets für Aufträge des Reichs zur Verfügung zu halten (vgl. MBA Kissel IX,2, Abschrift Vertrag oder Vertragsentwurf zwischen RLM und DBMG (1938)). Eine zweite Beihilfe wurde der DBMG 1942 gewährt. Von den 146 Mio. RM, die Daimler-Benz bis Ende 1944 in Genshagen investierte, wurden also 33 Mio. RM (22,6%) direkt oder indirekt vom Staat bereitgestellt (vgl. dazu MBA Hoppe 6,26).

90 Vgl. MBA Nachlaß Forstmeier 18, Zusammenstellung der deutschen Flugmotorenwerke. Das zweitgrößte Werk betrieb BMW in Allach bei München.

91 Zitiert nach MBA Manuskript Forstmeier, Entstehung, Kap. III, S. 25.

92 Vgl. Tab. 8, S. 98–101.

80% Ausländer. Ende 1944 waren in Genshagen bzw. in den angeschlossenen Verlagerungswerken 68% der Beschäftigten Ausländer, Kriegsgefangene oder KZ-Häftlinge.⁹³ Um den Einsatz der größtenteils ungelerten ausländischen Zwangsarbeiter zu ermöglichen, wurde die Produktion andauernd rationalisiert. Durch die ständige Verschärfung der Arbeitsbedingungen konnte der Ausstoß an Flugmotoren erheblich gesteigert werden: 1940 stellten ca. 7.700 Arbeiter, größtenteils angelernte deutsche Fachkräfte, 3.176 Flugmotoren her; 1944 dagegen kamen auf ca. 16.600 Arbeiter – etwa zur Hälfte notdürftig angelernte Ausländer – 10.535 Flugmotoren, eine Erhöhung der Produktion je Beschäftigten um über 50%. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Fertigung 1944 ständig durch Bombenalarme unterbrochen und deswegen zu großen Teilen in die unterirdischen Verlagerungswerke „Goldfisch“ und „Schachtelhalm“ verlagert wurde. Die gewaltige Produktionssteigerung ist vor allem mit den außerordentlich harten Arbeitsbedingungen und längeren Arbeitszeiten zu erklären.⁹⁴ Der Führerbefehl von Ende März 1945, Genshagen mit allen noch erhaltenen Tochterbetrieben auf die Serienfertigung des Junkers-Strahltriebwerks 004 umzustellen, konnte nicht mehr ausgeführt werden.⁹⁵

Im Verlaufe des Kriegs weitete die Daimler-Benz AG ihre wirtschaftlichen Aktivitäten in den annektierten und besetzten Gebieten erheblich aus. Das Unternehmen übernahm dort Werke und baute sie entsprechend den Produktionserfordernissen des Konzerns um. In den bereits besiegten Ländern kam es in diesem Zusammenhang zu Firmengründungen (Elsaß, Protektorat und Generalgouvernement), während in den besetzten Teilen der Sowjetunion und in frontnahen Gebieten Ostpreußens und Polens in Zusammenarbeit mit militärischen Dienststellen sogenannte „K-Werke“ (Kraftfahrzeugs- bzw. Kriegswerke) bzw. „K-Werkstätten“⁹⁶ errichtet wurden. Diese Werke wurden für die Wehrmacht auf deren Kosten errichtet. Daimler-Benz stellte die Betriebsleitung, das Personal und gegebenenfalls die Maschinen. Die Nutzung durch Daimler-Benz war bis Kriegsende vorgesehen, die Wehrmacht konnte den Vertrag jedoch einseitig kündigen.⁹⁷ Die Betriebsleitung hatte den Befehlen der zuständigen militärischen Dienststelle (Heeres- bzw. Heimatkraftfahrzeugpark – HKP) unbedingt Folge zu leisten, da sie, wie das gesamte reichsdeutsche Personal der K-Werke, zum „Wehrmachtsgefolge“ zählte.⁹⁸

Die im Zusammenhang mit der Verantwortlichkeit für den Zwangsarbeitereinsatz wichtige Frage, wer faktisch die Gesamtleitung eines K-Werks innehatte, ist aufgrund der rechtlichen Konstruktion, die viel Spielraum ließ, nicht immer eindeu-

93 Vgl. Tab. 8, S. 98–101.

94 Beschäftigtenzahlen gemittelt aus Jahresendwerten 1939 und 1940 bzw. 1943 und 1944 (vgl. Tab. 8, S. 98–101); Produktionsziffern aus IWM London, BIOS Report Daimler-Benz Stuttgart-Untertürkheim, S. 14.

95 Vgl. MBA Bericht Dr. Sommer [ca. Mai 1945], S. 1.

96 Im folgenden wird der Begriff „K-Werke“ auch für K-Werkstätten verwendet, da wegen der schwierigen Abgrenzung selbst in den Quellen beide Begriffe synonym verwendet werden. Auch die Bezeichnungen „Kraftfahrzeugs-“ bzw. „Kriegswerk“ wurden oft verwechselt.

97 Vgl. BA Koblenz R 97II/53, OKH an DB 6.9.1941 (Vertragsentwurf); BA Potsdam RWM/9088, Bl. 160.

98 Vgl. MBA VO 175/10, Bericht Leiter K-Werk Riga [ca. August 1944], S. 3.

tig zu beantworten. Zumindest für das relativ gut dokumentierte K-Werk-Riga läßt sich mit einiger Sicherheit feststellen, daß sich die Wehrmachtstellen nicht in die Leitung des in ihrem Sinne gut geführten Werks einmischten.⁹⁹ Eine Verallgemeinerung dieses Tatbestands erscheint zwar aufgrund der Aktenlage plausibel, ist aber nicht belegbar.

Das erste neue Daimler-Benz-Werk im besetzten Teil Europas entstand schon Mitte September 1939 im ehemals polnischen Posen (Poznań). Dort nahm die Daimler-Benz AG die Brzeski Auto AG, die schon vor dem Krieg Mercedes-Wagen verkauft hatte, in „kommissarische Verwaltung“. Im Herbst 1940 ging diese Werkstatt durch eine eigens dafür gegründete Organgesellschaft auch formal in den Daimler-Benz-Konzern über. Als Wehrmachtsbetrieb reparierte sie Kraftfahrzeuge für den HKP Posen. Die offensichtlich recht große Werkstatt erreichte zumindest 1944 hinsichtlich des Umsatzes fast die Bedeutung des Werks Königsberg. Ein ehemaliger Zwangsarbeiter schätzt die Zahl der Beschäftigten – ganz überwiegend Polen – auf ca. 500.¹⁰⁰

Auch im besetzten Frankreich richtete Daimler-Benz Werkstätten ein. Die Daimler-Benz AG übernahm im Juli/August 1940 die „wehrwirtschaftliche Überwachung und Betreuung“ des großen Renault-Werks in Boulogne-Billancourt bei Paris. Im Auftrag des Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen (GbK) sorgte ein kommissarischer Verwalter von Daimler-Benz dafür, daß Renault Lkw für die Wehrmacht baute. Für kurze Zeit produzierte Renault auch Teile von Panzerketten; die ebenfalls vom Daimler-Benz-Kommissar geforderte Produktion von Bombenhülsen lehnte Renault jedoch ab.¹⁰¹ Eine Werkstätte des Renault-Werks übernahm Daimler-Benz ganz und ließ dort erbeutete britische Panzer und andere Fahrzeuge reparieren und umbauen.¹⁰² Neben diesem Pariser K-Werk leitete Daimler-Benz ein weiteres in Brüssel.¹⁰³ Die Daimler-Benz Motoren GmbH (Genshagen) übernahm parallel dazu 1940 ein Werk des Flugzeugmotorenherstellers Hispano-Suiza im Pariser Vorort Bois-Colombes und richtete dort eine Fertigung für Flugmotorenteile ein.¹⁰⁴ Sowohl im Renault-Werk als auch bei Hispano-Suiza stießen die Daimler-Benz-Kommissare auf offenen Widerstand von Teilen der Belegschaft und des französischen Managements.¹⁰⁵

99 Vgl. MBA VO 175/10, Bericht Leiter K-Werk Riga [ca. August 1944].

100 Vgl. NA Washington RG 260 OMGUS, Exhibit 114; GUG-Interview Meysner/PL, S. 2f.

101 Vgl. MBA Kissel XIII,1, Kissel an OKW 24.9.1941, Zitat ebenda; Picard, *L'épopée*, S. 115, 120, 240; vgl. dazu auch GUG-Interview Maréchal/F, S. 4.

102 Vgl. BAMA Freiburg RW 24/17, Lagebericht des WiRü-Stabes Frankreich 15.3.1942; Picard, *L'épopée*, S. 126, 153; GUG-Interview Roland/F, S. 3.

103 Vgl. BA Koblenz R 97 II/53.

104 Vgl. BA Potsdam 80 Ba 2/16348, GB DBMG 1941, S. 4; BAMA Freiburg RW 24/98, KTB RüKdo Paris-Mitte 30.11.1942; Brief Stolzenwald an Forstmeier [1981], S. 4; GUG-Interview Stolzenwald/D, S. 1.

105 Vgl. BAMA Freiburg RW 24/15, Lagebericht des Wehrwirtschafts- und Rüstungsstabs Frankreich 5.8.1940 und Tätigkeitsbericht 10.8.1940; RW 24/46, Wochenbericht der RüIn A 22.–28.6.1942; RW 24/54, Bl. 26, 246; RW 24/98, KTB RüKdo Paris-Mitte 30.11.1942 und dazu Anlage 4. Vgl. ausführlich zum Renault-Werk Boulogne-Billancourt und die zwiespältige Rolle Louis Renaults: Picard, *L'épopée*, S. 91–240.

Im Januar 1941 gründete das Untertürkheimer Stammhaus die Daimler-Benz GmbH Kolmar, die in den folgenden Monaten mit Investitionen in Höhe von insgesamt rund 9 Mio. RM¹⁰⁶ in den Gebäuden einer stillgelegten Textilfabrik eine Produktionsstätte für Flugmotorenteile errichtete. Ende 1941 arbeiteten 741 Menschen im Werk Colmar, Ende 1943 über 1.900. Nur wenige von ihnen waren gebürtige Deutsche, die meisten waren dienstverpflichtete Elsässer oder andere Zwangsarbeiter.¹⁰⁷

Das neben Genshagen zeitweilig größte Projekt der Daimler-Benz AG im Zweiten Weltkrieg war die Übernahme des Managements und eines Kapitalanteils der Flugmotorenwerke Ostmark GmbH im September 1941. Im Januar 1941 hatten die Bank der deutschen Luftfahrt als Treuhänder für das RLM und die Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG die Flugmotorenwerke Ostmark GmbH gegründet. Dieses Unternehmen sollte ähnlich wie Genshagen Flugmotoren in großen Serien herstellen (1.000 Junkers-Motoren im Monat); als Investitionsaufwand wurden insgesamt fast 400 Millionen RM veranschlagt. Das Hauptwerk wurde in Wiener Neudorf errichtet, damals ein Stadtteil im Süden Wiens; weitere Werke entstanden in Brno (Brünn) und Maribor (Marburg/Drau).¹⁰⁸ Als im Zuge des Göring-Programms im September 1941 den Kolbenmotoren von Daimler-Benz der Vorzug gegenüber den Mustern des Konkurrenten Junkers gegeben wurde, zog sich Junkers aus dem Projekt zurück. Das RLM übertrug die Geschäftsführung der Daimler-Benz-AG, die auch den 10%igen Kapitalanteil von Junkers übernahm.¹⁰⁹

Damit hatte Daimler-Benz die faktische Kontrolle über das wohl bedeutendste Rüstungsprojekt im Bereich der Flugmotorenproduktion. Immerhin setzten die sich noch im Aufbau befindlichen Flugmotorenwerke Ostmark bereits im November 1941 10.800 Beschäftigte (einschließlich Bauarbeiter) in Wien, Brno und Maribor ein, davon rund 5.000 ausländische Zivilarbeiter (46%) und 2.200 Kriegsgefangene (20%).¹¹⁰ In den folgenden eineinhalb Jahren zeigte sich jedoch, daß sich das Unternehmen diesmal übernommen hatte: Zwar wurden modernste Anlagen errichtet und Tausende von Arbeitern in Genshagen und Marienfelde geschult, aber die ursprünglich für März 1942 geplante Aufnahme der Produktion¹¹¹ verzögerte sich immer wieder. Daimler-Benz hatte in großem Stil – und mit finanziellen Mitteln des Reichs – geplant, dies kollidierte jedoch seit Anfang 1943 mit den Erfordernissen des „totalen Kriegs“: Der Bedarf an Flugmotoren wurde immer dringender, die langfristige Planung mußte hinter der Deckung des kurzfristigen Bedarfs zurücktreten. Erschwerend kam hinzu, daß ein großer Teil der Führungskräfte auf mittlerer und unterer Ebene von Junkers gekommen war und dem zu bauenden Daimler-

106 Vgl. MBA Hoppe 7,28 (Juli 1945). Geplant waren 15 Mio. RM.

107 Vgl. MBA VS-Prot. 21./22.1.1941, S. 9; Hoppe 7,28; Pohl/Habeth/Brüninghaus, Daimler-Benz, S. 82f., 130; Tab. 8, S. 98–101.

108 Vgl. Karner, Flugmotorenwerke Ostmark, S. 318f.; Perz, Errichtung, S. 89–91.

109 Vgl. BAMA Freiburg RL 3/50, Bl. 564; RL 3/904, Tschersich an Hoppenberg 21.10.1941. Vgl. auch MBA Kissel IX,2, FOW-Beiratssitzung 16.12.1941, S. 2; VS-Prot. DBAG 23.10.1941, S. 7f., 11.12.1941, S. 3.

110 Vgl. MBA Kissel IX,2, FOW-Beiratssitzung 16.12.1941, S. 15.

111 Vgl. Fröbe, Verlagerung, S. 448; MBA VS-Prot. 11.12.1941, S. 11.

Benz-Motor mit größter Skepsis gegenüberstand, zumal dieser – wie auch der ursprünglich vorgesehene Junkers-Motor – noch nicht serienreif war und ständig Änderungen unterzogen wurde.¹¹² Auf Veranlassung Hermann Görings wurde Daimler-Benz die Geschäftsführung im Juni 1943 entzogen.¹¹³ Die Leitung der Flugmotorenwerke Ostmark übertrug er der Steyr-Daimler-Puch AG, die zu den Reichswerken Hermann Göring gehörte. Daimler-Benz behielt aufgrund einer Anordnung Görings seinen Anteil in Höhe von 100.000 RM, der allerdings nach einer noch 1943 vorgenommenen Kapitalerhöhung auf 50 Mio. RM nur noch 0,2% der Stammeinlage betrug.¹¹⁴ Als Daimler-Benz die unternehmerische Leitung an Steyr-Daimler-Puch abtrat, hatten die Flugmotorenwerke Ostmark, die immerhin knapp 12.000 Angestellte und Arbeiter in Wien und 3.500 in Brno beschäftigten, davon insgesamt 70–80% Zwangsarbeiter in den Fertigungsbetrieben, nur drei Flugmotoren hergestellt.¹¹⁵

Der geographische Schwerpunkt der Expansion von Daimler-Benz lag in Mittelest- und Osteuropa. Am 1. November 1941 übernahm die Daimler-Benz AG die Treuhänderschaft für ein Flugmotorenwerk im polnischen Rzeszów (Reichshof, Generalgouvernement), das bis dahin von einem Konkurrenten, der Henschel-Flugmotorenbau GmbH, verwaltet worden war. Das erst 1938 in Betrieb genommene hochmoderne polnische Werk mit zunächst (1941) 2.600, schließlich (Ende 1943) 4.500 Beschäftigten – fast alle Polen – blieb formal im Besitz des Reiches und wurde von der von Daimler-Benz eigens dafür gegründeten Gesellschaft Flugmotorenwerk Reichshof GmbH (ab Juni 1944 Debag Ostwerke GmbH) gepachtet. In Rzeszów wurden Flugmotorenteile produziert und Flugmotoren repariert, das Management stellten Mitarbeiter von Daimler-Benz, praktisch die einzigen Deutschen im ganzen Werk.¹¹⁶

Ende November 1941 richtete die Daimler-Benz AG ein K-Werk in Riga (Lettland) ein. Der straff nationalsozialistisch geführte Betrieb wurde in einer stillgelegten Fahrradfabrik eingerichtet, wofür die Werksleitung die Beschaffung von Einrichtungsgegenständen aus dem jüdischen Ghetto beantragte.¹¹⁷ Durch zwei Erweiterungen konnte das Werk in der folgenden Zeit vergrößert werden. Die maximale Belegschaftszahl wurde unmittelbar vor der Räumung im Juli 1944 erreicht: Acht deutschen Vorgesetzten unterstanden 163 dienstverpflichtete letti-

112 Vgl. IWM London FD 778/46, FOW-Beiratssitzung 14.8.1943, S. 9, 12.

113 Vgl. BAMA Freiburg RL 3/50, S. 572–577; Pohl/Habeth/Brüninghaus, Daimler-Benz, S. 85–87; Perz, Errichtung, S. 102–106.

114 Vgl. Pohl/Habeth/Brüninghaus, Daimler-Benz, S. 261–263, Dokument 36. Es bestand keine kapitalmäßige oder sonstige Verbindung zwischen Daimler-Benz und Steyr-Daimler-Puch.

115 Vgl. IWM London FD 778/46; Perz, Errichtung, S. 108; Roth, Weg, S. 263. Das Werk Maribor hatte schon im August 1942 auf Veranlassung von Generalfeldmarschall Milch an die Vereinigten Deutschen Metallwerke (VDM) abgegeben werden müssen, vgl. Karner, Flugmotorenwerke Ostmark, S. 327.

116 Vgl. Pohl/Habeth/Brüninghaus, Daimler-Benz, S. 84f.; MBA VS-Prot. 23.10.1941, S. 11, 4./5.11.1942, S. 36; BA Koblenz R 70/Polen-78, Übersicht RüIn GG 17.5.1944; BAMA Freiburg RW 23/4, Bl. 75; Tab 8, S. 98–101.

117 Vgl. BAMA Freiburg RW 30/2, Bl. 48; NA Washington T459 roll 2, S. 824f.