

Umfang und Interpretation des Einsatzes von Zwangsarbeitern für den Auto-Union-Konzern im Zweiten Weltkrieg

Mark Spoerer

Erstellt im Auftrag der WirtschaftsWoche

Deutsches Historisches Institut Paris

März 2010

Zwangsarbeit im Allgemeinen

Die etwa elf bis zwölf Millionen Zwangsarbeiter, die für die Wirtschaft des Dritten Reich arbeiten mussten, setzten sich aus drei großen Gruppen zusammen. Zivile Zwangsarbeiter standen in einem formalen Beschäftigungsverhältnis, waren teils deportiert, teils aber auch freiwillig zur Arbeit ins Deutsche Reich gekommen, wurden jedoch an der Rückkehr in ihre Heimat gehindert. Kriegsgefangene konnten mit Ausnahme der Offiziere völkerrechtskonform zu bestimmten Arbeiten herangezogen werden. Die Gruppe der Häftlinge setzte sich vor allem aus KZ-Häftlingen und "Arbeitsjuden" zusammen.

Der Einsatz von Zwangsarbeitern in der deutschen Industrie

Aufgrund der anhaltenden Einberufungen durch die Wehrmacht griffen die Unternehmen der deutschen Industrie vor allem ab 1942 in zunehmendem Maße auf ausländische Arbeiter zurück. Gegen Ende des Jahres 1943 gab es wohl kein größeres Unternehmen des produzierenden Gewerbes, das keine Ausländer einsetzte. Zu diesem Zeitpunkt dürfte sich nur noch ein sehr geringer Prozentsatz der ausländischen Zivilarbeiter freiwillig im stark luftkriegsgefährdeten Reich befunden haben.

Ein Unternehmen, das 1944/45 Angebote der NS-Behörden, zivile Zwangsarbeiter oder Kriegsgefangene einzusetzen, nachhaltig verweigert hätte, wäre mit schwerwiegenden Konsequenzen konfrontiert gewesen. Insofern ist die Tatsache, Zwangsarbeiter in den letzten Jahren des Zweiten Weltkriegs eingesetzt zu haben, an sich aus moralischer Perspektive nicht zu beanstanden. Entscheidend ist vielmehr, wie die Zwangsarbeiter behandelt wurden. Der Einsatz von KZ-Häftlingen hingegen erfolgte in aller Regel auf Wunsch des Unternehmens. Es sind mehrere Fälle bekannt, in denen Unternehmen den ihnen von der SS angebotenen Einsatz von Häftlingen mit Erfolg und ohne disziplinarische Folgen ablehnten.

Insofern kann der Einsatz von KZ-Häftlingen (wie auch die Beteiligung an Arisierungen unter

Wert) als grober Indikator dafür genommen werden, inwieweit ein Unternehmen an der nationalsozialistischen Rüstungs- und Raubwirtschaft zu profitieren gedachte.

Während die hoch politisierte Luftfahrtindustrie schon sehr früh und in großem Umfang auf KZ-Arbeit setzte, verhielten sich Unternehmen aus strategisch weniger wichtigen Branchen unterschiedlich. In der Kfz-Industrie beispielsweise forderten fast alle Unternehmen KZ-Häftlinge an, so neben Daimler-Benz und Volkswagen auch die Fordwerke, nicht aber die Adam Opel AG, die ebenfalls stark in die Rüstungsproduktion involviert war.

Zwangsarbeit für den Auto-Union-Konzern

Das Engagement des Auto-Union-Konzerns in der nationalsozialistischen Rüstungs- und Kriegswirtschaft ist kaum erforscht. Wenn sich doch einzelne Fragmente zusammetragen lassen, so ist dies der intensiven lokalthistorischen Forschung zu verdanken, die sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten intensiv mit der Frage des Einsatzes von Zwangsarbeitern und der Errichtung von Lagern befasst hat.

Aus diesen Studien und einigen wenigen Spezialstudien zu Unternehmen des Auto-Union-Konzerns ergibt sich folgendes Bild: Die Auto-Union war ein weit verzweigter Konzern, der auf dem Höhepunkt des Zweiten Weltkriegs mindestens 40.000 Menschen in beschäftigte. Für die Auto-Union AG ist der Einsatz von über 13.600 Zwangsarbeitern in der Produktion nachweisbar und für den Auto-Union-Konzern der von mindestens 19.000. In der Produktion setzte der Konzern neben zivilen Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen mindestens 4.100 KZ-Häftlinge ein, die vor allem aus den Konzentrationslagern Flossenbürg, Auschwitz, Groß-Rosen und Dachau stammten, darunter 1.600 Frauen. Darüber hinaus versorgte sich die Auto-Union in Polen 1943 mit einer unbekanntem Anzahl von "Arbeitsjuden" aus dem Zwangsarbeitslager Plaszków.

Außer in der Produktion waren für den Auto-Union-Konzern KZ-Häftlinge auch beim Bau der riesigen unterirdischen Verlagerungsstätte "Richard I" im böhmischen Leitmeritz tätig.

Dorthin sollte ein Teil der Panzermotorenfertigung des durch einen Luftangriff schwer beschädigten Auto-Union-Werks Siegmars verlagert werden. Ein Fünftel der Nutzfläche war für eine Verlagerung von Osram vorgesehen. Während Osram nie die Produktion aufnahm, begann der Auto-Union-Konzern die Fertigung Mitte November 1944 mit mindestens 700 KZ-Häftlingen. Auch Osram beschäftigte einige hundert Häftlinge. Die anderen gut 16.500 KZ-Häftlinge, die für den Zeitraum von April 1944 und Mai 1945 in Leitmeritz nachgewiesen sind, wurden von der SS an eine staatliche Baufirma und ihre Subkontraktoren ausgeliehen, die die Fertigungsstätten für die Auto-Union und Osram bezugsfertig errichten sollten. **Rechnet man diese Bauhäftlinge analog dem Verhältnis der Fläche anteilig der Auto-Union und Osram zu, so kommt man für erstere auf insgesamt 14.000 KZ-Häftlinge, die in Leitmeritz in Bau oder Produktion tätig waren – eine Trennung übrigens, die nach Aussage eines überlebenden Häftlings, der sich später als Historiker mit der Geschichte von "Richard" auseinandersetzte, ohnehin künstlich ist, da Bau und Betrieb auf der chaotischen Riesenbaustelle kaum voneinander zu trennen waren.** Der Vorstandsvorsitzende der Auto-Union, Richard Bruhn, war direkt in das Bauvorhaben eingeschaltet und drängte auf raschen Ausbau der Anlage. Die Sterblichkeit war sehr hoch. **Von den insgesamt 18.000 dort eingesetzten Häftlingen starben rund 4.500 auf der Baustelle, weitere 1.200 Todkranke wurden zur Ermordung nach Bergen-Belsen abtransportiert.**

Ging man bisher in der Forschung von 12.700 Zwangsarbeitern bei der Auto-Union aus, so ist diese Zahl nun deutlich nach oben zu korrigieren. Für den Auto-Union-Konzern arbeiteten mindestens 19.000 Zwangsarbeiter in der Produktion, davon 2.500 männliche und 1.600 weibliche KZ-Häftlinge. Einschließlich der Untertageverlagerung arbeiteten über 32.000 Zwangsarbeiter für den Auto-Union-Konzern, davon über 17.000 KZ-Häftlinge.

Somit ergibt sich für die Auto-Union ein Ausmaß an KZ-Arbeit, das für ein privatwirtschaftlich geführtes Unternehmen außerhalb der sehr KZ-intensiven Luftfahrtindustrie ungewöhnlich hoch ist. Selbst wenn man die in Leitmeritz eingesetzten Bauhäftlinge nicht mitrechnet, beträgt der Anteil der KZ-Häftlinge an der Gesamtbelegschaft sowohl der AG als auch des

Konzerns über 10%. Bei vergleichbaren Konzernen beträgt dieser Wert gewöhnlich weniger als 5%. Zählt man die Bauhäftlinge hinzu, so kommt man in der Stichtagsbetrachtung auf gut 20%. Ein so hoher Anteil an KZ-Häftlingen an der Gesamtbelegschaft lässt auf eine intensive Verstrickung mit dem NS-Regime schließen. Es ist daher bedauerlich, dass die Geschichte des Auto-Union-Konzerns im Dritten Reich bislang nicht umfassend aufgearbeitet worden ist.

Literatur

- Abelshauer, Werner, Rüstungsschmiede der Nation? Der Kruppkonzern im Dritten Reich und in der Nachkriegszeit 1933 bis 1951, in: Lothar Gall (Hrsg.), Krupp im 20. Jahrhundert. Die Geschichte des Unternehmens vom Ersten Weltkrieg bis zur Gründung der Stiftung, Berlin: Siedler 2002, S. 267-472
- Bähr, Johannes, u.a., Der Flick-Konzern im Dritten Reich, München: Oldenbourg 2008
- Budraß, Lutz, Flugzeugindustrie und Luftrüstung in Deutschland 1918-1945, Düsseldorf: Droste 1998
- Feldenkirchen, Wilfried, Siemens 1918-1945, München/Zürich: Piper 1995
- Hayes, Peter, From Cooperation to Complicity: Degussa in the Third Reich, Cambridge et al.: Cambridge University Press 2004
- Hopmann, Barbara u.a., Zwangsarbeit bei Daimler-Benz, Stuttgart: Steiner 1994
- Kárný, Miroslav, "Vernichtung durch Arbeit". Sterblichkeit in den NS-Konzentrationslagern, in: Götz Aly u.a., Sozialpolitik und Judenvernichtung. Gibt es eine Ökonomie der Endlösung?, Berlin: Rotbuch, S. 133-158
- Kohl, Peter/Peter Bessel, Auto Union und Junkers. Die Geschichte der Mitteldeutschen Motorenwerke GmbH Taucha 1935-1948, Wiesbaden, 2003
- Langhamerová, Miroslava, Leitmeritz (Litoměřice), in: Wolfgang Benz/Barbara Distel (Hrsg.), Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager, Bd. 4: Flossenbürg, Mauthausen, Ravensbrück, München: C.H. Beck 2006, S. 175-185
- Mommsen, Hans/Manfred Grieger, Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich, Düsseldorf: Econ 1996
- Plumpe, Gottfried, Die I.G. Farbenindustrie AG. Wirtschaft, Technik und Politik 1904-1945, Berlin: Duncker & Humblot 1990
- Priemel, Kim C., Flick. Eine Konzerngeschichte vom Kaiserreich bis zur Bundesrepublik, Göttingen: Wallstein 2007
- Spoerer, Mark, Profitierten Unternehmen von KZ-Arbeit? Eine kritische Analyse der Literatur, in: Historische Zeitschrift, 268 (1999), S. 61-95
- Spoerer, Mark, Zwangsarbeit unter dem Hakenkreuz. Ausländische Zivilarbeiter, Kriegsgefangene und Häftlinge im Dritten Reich und im besetzten Europa 1939-1945, Stuttgart/München: DVA 2001
- Turner, Henry A. jr., General Motors and the Nazis. The Struggle for Control of Opel, Europe's Biggest Carmaker, New Haven u.a.: Yale University Press 2005

Wagner, Bernd C., IG Auschwitz. Zwangsarbeit und Vernichtung von Häftlingen des Lagers Monowitz 1941-1945, München: Saur 2000

Werner, Constanze, Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit bei BMW, München: Oldenbourg 2006