

Arbeit für den Feind

Zwangsarbeit und Rüstungsproduktion im Flughafen Tempelhof

von Dipl. Pol. Beate Winzer, Anwohnerin

Kleine Skizze über Luftrüstung und Zwangsarbeit in Berlin.

Plädoyer für ein zentrales Denkmal der Zwangsarbeit auf und unter dem Flughafen Berlin-Tempelhof, wo Tausende Frauen und Männer als ZwangsarbeiterInnen Leben, Jugend und Gesundheit verloren.

Ihrem Andenken und dem Recht auf individuelles Glück eines jeden Menschen ist diese Broschüre gewidmet

Ich bedanke mich bei der FU Berlin, den Berliner Regionalmuseen und der Geschichtswerkstatt Berlin, deren exzellente Arbeiten zur Zwangsarbeit in Berlin eine wichtige Grundlage der vorliegenden Skizze bilden.

**„So einen Arbeitseinsatz wie in Deutschland gibt es
nicht noch einmal auf der Welt“**

Fritz Sauckel, Generalbevollmächtigter für den Arbeitseinsatz)

Die Anfänge

Das Tempelhofer Feld war bis 1700 ein Ackerfeld zwischen den Dörfern Tempelhof, Schöneberg und der Stadt Berlin. Unter den preußischen Königen wurde das Ackerland nach und nach zum Exerzier- und Truppenübungsfeld. Kaiser Wilhelm II. nutzte schließlich die gesamte Fläche zu prunkvollen Aufmärschen des kaiserlichen Heeres. Zwischen den Aufmärschen fanden auf dem Tempelhofer Feld erste Flugversuche statt. Nach dem ersten Weltkrieg sollte die Berliner Wirtschaft neu strukturiert werden. Der Berliner Magistrat wollte eine zivile Nutzung für die nun innerstädtische Freifläche finden. So war das Gelände zunächst als Messestandort vorgesehen.

Der hauptamtliche Verkehrsstadtrat des Jahres 1920 Dr. Leonhard Adler (parteilos) förderte die Luftfahrt. Zuvor war der Maschinenbauingenieur bei der AEG angestellt, die frühzeitig in den Flugzeugbau und den Elektromotorenbau eingestiegen war. Mit der Entscheidung des Magistrats von Berlin, auf dem einstigen Acker einen Zentralflughafen zu errichten, wurde die Luftfahrtindustrie in Berlin beträchtlich belebt. 1923 nahm am Südrand des Tempelhofer Feldes ein erster Flughafen seinen Betrieb auf. Ein Jahr darauf wurde die Berliner Flughafengesellschaft (BFG) gegründet. Aufsichtsrats-Vorsitzender der BFG war Leonhard Adler. Die Stadt Berlin hielt 52 Prozent, das Reich und das Land Preußen jeweils 24 Prozent der Gesellschaft. Im selben Jahr erwarb die Berliner Flughafengesellschaft das Gelände. Aufgabe der Gesellschaft war der „Ausbau und Betrieb des Flughafens auf dem Tempelhofer Feld und anderer Luftverkehrseinrichtungen in Berlin“.

Verkehrsstadtrat Ernst Reuter (ein späterer Berliner Bürgermeister, SPD) gründete mit Unterstützung Dr. Adlers die Berliner Verkehrsbetriebe. Die bereits seit 1897 bestehenden Teilbetriebe wurden aufgekauft und in die BVG als Eigentum der Stadt Berlin überführt. 1926 wurde die Lufthansa gegründet. Tempelhof war ihr damaliger Hauptstandort. Durch den Zuzug der Lufthansa wurden im kleinen Flughafen täglich Interkontinentalflüge abgefertigt. Das Verkehrsvolumen wurde rasch größer als geplant. 1927 konnte die Baustelle des (älteren) Flughafens über den damals neu eröffneten U-Bahnhof Flughafen (Paradestraße) erreicht werden. 1930 wurde beim Magistrat ein Neubau beantragt und bewilligt.

Der Standort war allerdings umstritten. Das Tempelhofer Feld war begrenzt, ein Ausbau nur im geringen Maße möglich. Zudem wurde die Wohnbebauung immer dichter. Der „Preußenputsch“ (die Auflösung der sozialdemokratischen Regierung Preußens am 20. Juli 1932 durch eine Notverordnung des Reichspräsidenten Paul von Hindenburg) machte allerdings die Überlegungen vorübergehend zunichte. Die Nutzung der Haftanstalt auf dem Tempelhofer Feld als Konzentrationslager rückte ein Jahr später in den Vordergrund.

Berlin-Tempelhof als „Weltflughafen“

1929 stand der ältere Flughafen Tempelhof mit seinem Verkehrsaufkommen an der Spitze des damaligen europäischen Flugverkehrs. Die Landebahnen konnten keine weiteren Flugzeuge aufnehmen, Starts größerer Maschinen waren unmöglich. Ein größerer Neubau war genehmigt, Standort und Finanzierung noch umstritten. Auch das NS-Regime interessierte sich stark für die Luftfahrt. Ihre Planungen bezogen sich aber vor allem auf den militärischen Aspekt, den Aufbau einer Luftstaffel. Nach Auffassung der Wehrmacht „werde der Reichswehr... (damit)... zur wichtigsten Waffe der Zukunft verholfen....“

Nach den Bestimmungen des Versailler Vertrages von 1919 war dem Deutschen Reich der Aufbau einer Luftwaffe aber untersagt. 1933 wurde Hermann Göring zum General der Luftwaffe, Reichsminister für Luftfahrt und zum preussischen Ministerpräsident ernannt. Als Stellvertreter wählte Göring den damaligen Luft-Hansa Manager Erhard Milch. Von Beginn an förderte Göring den Aufbau der Luftwaffe. Dazu legte er ein Milliarden-Programm auf, das Entwicklung und Bau der Kampfflieger förderte. Die Industrie nahm das Programm begeistert auf.

1934 plante Albert Speer, der Generalbauinspekteur (GBI) neue Flughäfen, die sowohl den neuen städtebaulichen Vorstellungen als auch den Ansprüchen der Zeit ans Monumentale entsprachen. Der GBI und Architekt Albert Speer (nach Todt Reichsrüstungsminister), war mit den Planungen für die neue Reichshauptstadt Germania beauftragt. Speer wollte vier Flughäfen um Berlin herum anlegen, die er nach Bedarf erweitern konnte. Diese Idee konnte er aber nicht realisieren. Die Planungen für den Flughafen bestimmte Hermann Göring. Die Idee, den Flughafen als monumentale Anlage auf die Innenstadt auszurichten, stammt daher vermutlich von Göring, der sich in seiner prahlerischen Art möglicherweise mit dem Flughafen selbst ein Denkmal setzen wollte. Der Flughafen Berlin-Tempelhof sollte als zentrales europäisches Luftkreuz den künftigen Mittelpunkt des Weltflugverkehrs bilden. Der neue Flughafen war für bis zu sechs Millionen Passagiere pro Jahr gedacht. Die Anlage sollte aber nicht allein dem Luftverkehr dienen. Hier sollten Veranstaltungen wie den Reichsflugtag (Flugzeugschau und --ausstellung) stattfinden. Zudem war das Gebäude als Sitz des Luftfahrtministerium und Institutionen der Luftfahrt geplant. Statt in die Höhe zu bauen, sollte all das auf mehreren Etagen unterirdisch stattfinden. So wurden unterhalb des Flughafens Bahnschienen, Wasserwerke sowie ein Kraftwerk errichtet. Dazu kamen Anschlüsse an den S-Bahn- Ring und die Stadtautobahn. Sogar Fließbänder für Frachtbeförderungen waren fertiggestellt. Bis 1945 blieb der oberirdische Neubau aber zu weiten Teilen ein Rohbau. Noch vor Eintritt in den 2. Weltkrieg wurden Rohbau und Gelände zur Flugzeugproduktion umgerüstet. Ab 1939 montierten ZwangsarbeiterInnen und Zivilarbeiter rund um die Uhr Bomberflugzeuge.

Der Flugbetrieb wurde vom alten Flughafen in der südlichen „Ecke“ des Tempelhofer Feldes weiter betrieben. Ab 1939 gab es in Tempelhof keine zivilen Flüge mehr. Der Flughafen wurde zum Fliegerhorst ernannt. Ende 1944 wurde er zerbombt. Die Reste des alten Flughafens wurden in den 50er Jahren abgetragen.

Arbeitseinsatz im Reich

„Pflichtarbeit“

Unter der NS- Verwaltung wurden die Instrumente der 1927 gegründeten Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung verschärft. Das betraf vor allem die Bereiche der Zwangsbeschäftigung. Im NS wurden diese Instrumente der Pflichtarbeit wesentliche Instrumente ihrer Arbeitseinsatzpolitik. In der praktischen Verwaltungsarbeit bedeutete das „Die planmäßige Lenkung des Volkes nach den übergeordneten Gesichtspunkten der Staatspolitik“.

„Der Arbeitseinsatz kann nicht unbeschränkt der freien Entscheidung des einzelnen überlassen bleiben, die Lenkung hat planmäßig zu erfolgen, d.h. nach einer einheitlichen Regelung... maßgebend für den Arbeitseinsatz sind die staatspolitischen Notwendigkeiten... der Arbeitseinsatz erfasst alle Kräfte des Volkes, er beschränkt sich also nicht nur auf den Kreis der Arbeitnehmer...“ (W.Sommer hg. Die Praxis der Arbeitsämter 1939, zit. nach D. Maier, Arbeitseinsatz und Deportation, Publikation des Haus der Wannsee-Konferenz, Bd. 4, Berlin 1994)

1933 wurde zunächst die „Notstandsarbeit“ eingeführt. Arbeitslose wurden verpflichtet, für ihr Arbeitslosengeld zunächst für die Dauer von drei Monaten bei einem ihnen zugewiesenen Betrieb in Vollzeit zu arbeiten. Wer sich weigerte, erhielt kein Geld mehr und wurde aus der Vermittlung genommen. In Pflichtarbeit gebaut wurde beispielsweise die Reichsautobahnen und Verbindungskanäle für die Schifffahrt. Aber auch Gas-, Wasser- und elektrische Leitungen in den Städten und Dörfern wurden in Pflichtarbeit verlegt.

1934 begann sich bereits ein Facharbeitermangel abzuzeichnen. Die Notstandsarbeiten wurden auf wenige Gebiete mit hoher Arbeitslosigkeit beschränkt. Notstandsarbeiten bezogen sich in der Regel nur auf Männer, die Frauenerwerbstätigkeit wurde nicht ausgeweitet. Der Frauenanteil an der Erwerbsarbeit im deutschen Reich stieg erst durch den späteren massenhaften Einsatz von Zwangsarbeiterinnen auf ein Drittel an. Arbeiterinnen mussten arbeiten, Bürgerfrauen brauchten nicht, die Frauen der Oberschicht konnten, wenn sie wollten. Erwerbstätigkeit im Deutschen Reich war vor allem etwas für unverheiratete und arme Frauen. Die Nationalsozialisten zementierten diese patriarchalische Geschlechterteilung noch. Unverheiratete Frauen aus den Unterschichten waren es, die zur Pflichtarbeit aufs Feld geschickt wurden, die als Putzfrauen in die Fabriken einzogen. Unverheiratete Frauen aus der Unterschicht waren es, die vielfach als arbeitsscheu, als sexuell verwerflich, als „asozial“ denunziert und beispielsweise ins KZ Ravensbrück deportiert wurden.

KZ-Häftlinge mussten von 1933 an Zwangsarbeit verrichten. Im Vordergrund stand aber bis 1936 der Straf- und Umerziehungsgedanke, nicht die ökonomisch effektive Ausbeutung. So sollten KZ-Häftlinge Arbeiten zugewiesen werden, in denen sie separat gehalten und kontrolliert werden konnten.

Mit den enormen Rüstungsaufträgen im Rahmen des Vier-Jahres-Planes entstand unter anderem im Rüstungszentrum Berlin ein Mangel an Facharbeitern. SS-eigene Betriebe mit ökonomischer Zielrichtung entstanden, vor allem Steinbrüche, Ziegeleien und Ausrüstungswerkstätten, in denen gezielt jüdische Arbeitskräfte eingesetzt wurden.

Zwangsbeschäftigung

RegimegegnerInnen, vor allem „MarxistInnen“ und „Wehrfeindliche“ wurde während einer Internierung das Arbeitslosengeld, bzw. die Wohlfahrtsunterstützung entzogen. In vielen Kommunen wurden diese Menschen von Leistungen insgesamt ausgeschlossen. Zur Arbeit wurden alle RegimegegnerInnen gezwungen. Ihnen drohte bei „arbeitsscheuem“ Verhalten oder Weigerung die Einweisung in ein Konzentrationslager. Als arbeitsscheu galt schon, wer behauptete, gesundheitlich einer Arbeit nicht gewachsen zu sein oder vier Stunden gesamte Fahrzeit zur Arbeit ablehnte. Auch Zuspätkommen oder ungenügende Arbeitsleitung konnte als „arbeitsscheu“ gelten.

1936 herrschte bereits ein Mangel an Facharbeitern, so das im Rahmen des Vierjahresplanes über die Ausweitung auf Frauenarbeit, Dienstverpflichtung sowie schärfere Sanktionsmaßnahmen diskutiert wurde. Eine Ausweitung der Frauenarbeit wurde weiter abgelehnt. 1938 wurden in der Aktion „Arbeits-scheu“ alle von den Arbeitsämtern und der Fürsorge als solche bezeichneten Männer in Konzentrationslager verbracht und anschließend zur Arbeit gezwungen. Zudem wurde die Dienstpflichtverordnung herausgegeben, nach der in der Regel Männern vom Arbeitsamt gekündigt und neuen Arbeitsstellen zugewiesen wurden. Frauen wurden in der Regel selten dienstverpflichtet. Ein solcher Einsatz kam erst nach der Niederlage bei Stalingrad überwiegend bei bereits berufstätigen Frauen, vor allem Arbeiterinnen, vor. Dienstverpflichtung hieß Einsatz in einer Fabrik als Bandarbeiterin oder als Melkerin in der Landwirtschaft. Das hieß Verweigerung einer Ausbildung und der Einsatz als Hilfsarbeiterin auf dem Land. Eine Dienstverpflichtung für Frauen sah in keinem Fall die Verpflichtung zur Lager-Aufseherin vor. Frauen wie die SS-Lagerführerin Maria Mandel haben sich freiwillig gemeldet. Nach 1945 wollte aber keine Frau eine Täterin gewesen sein. Ab 1936 wurde eine Zuzugssperre in Großstädte für Arbeitslose und ungelernete ArbeiterInnen verhängt. Frauen und Männer, die als ungelernete Arbeiter „Wohlfahrtsstütze“ bezogen, mussten bei einer Arbeitsverweigerung damit rechnen, von der Fürsorge als „asozial“ eingestuft zu werden. Ihnen wurde mit einer Einweisung ins Konzentrationslager gedroht. In das Berliner Columbia-Haus wurden nachweislich Berliner Arbeiter als „arbeitsscheu“ eingeliefert. Viele Gemeinden errichteten auch Arbeitspflichtheime für Jugendliche, die Arbeitsamt und Fürsorge als „arbeitsscheu“ bezeichneten. Später wurden wie in Brandenburg auch Jugenderziehungslager, eigentlich Konzentrationslager, für „asoziale“ Mädchen und Jungen eingerichtet. Die jugendlichen Häftlinge wurden in Zwangsarbeit beschäftigt, so Mädchen aus der Uckermark bei Siemens in Berlin.

Jüdische Frauen und Männer wurden zunächst als Beamte entlassen, durften nicht mehr in freien Berufen als Ärzte oder Anwältinnen arbeiten. Bis zur „Aus-schaltung aus dem Wirtschaftsleben“ 1938 standen Jüdinnen und Juden formal freie Beschäftigungsverhältnisse offen. Nach dem Novemberprogrom 1938 wurden alle jüdischen Arbeitskräfte zur Zwangsarbeit gezwungen. Der Arbeitseinsatz von jüdischen Frauen und Männern in Berlin sah ein eigenes Arbeitsamt in der „Schikane“ Fontanepromenade in Kreuzberg vor. Dieses Amt vermittelte den jüdischen BerlinerInnen nur schwere Arbeiten wie Straßenbau oder das Baugewerbe.

Die deutsche Bevölkerung hat diese Maßnahmen der Zwangsbeschäftigung für jüdische und nicht-jüdische Deutsche mehrheitlich begrüßt.

Zwangsarbeit

Die gewaltige Aufrüstung, allem voran die der Luftwaffe, forderte mehr Arbeiter. Zunehmend setzte das Reich sowohl die besetzten Länder wie "befreundete" faschistische Staaten unter Druck, um "ausländische Zivilarbeiter" zu bekommen. Solche „Anwerbeaktionen“ erbrachten jedoch nicht genügend Arbeitskräfte.

1938 wurde Prag überfallen. Hauptanliegen des Überfalls war die kostenlose Beschaffung von Arbeitskräften für die deutsche Rüstungsindustrie, vor allem der Luftrüstung. Bei der Münchner Konferenz 1938 stimmten die künftigen Westalliierten der Annektion des Sudetenlandes zu. Das Protektorat "Böhmen und Mähren" entstand. Doch die zwangseingezogenen Arbeitskräfte aus Tschechien reichten bald nicht mehr aus, um den deutschen Arbeitskräftebedarf zu decken. Im September 1939 rückten Kommissionen des Arbeitsamtes gemeinsam mit der Wehrmacht in Polen ein, um Zwangsarbeiter für die Landwirtschaft sprichwörtlich einzufangen. Ab 1941 fiel der Staatssekretär und Leiter des Arbeitsamts Dr. Syrup wegen schwerer Krankheit aus. Zum Nachfolger wurde Fritz Sauckel berufen. Seine äußerst brutale Praxis der „Arbeitskräftebeschaffung“ übertraf die Dr. Syrops noch. Die „ausländischen ZivilarbeiterInnen“ kamen teilweise tatsächlich freiwillig: Sie hofften auf guten Lohn. Ihre Beschäftigungsverhältnisse entsprachen aber nicht ihren Erwartungen zumal sie ihre Arbeitsplätze nicht mehr kündigen durften. Sie und die „zwangsangeworbenen WestarbeiterInnen“ hatten aber zumindest noch Anspruch auf etwas Lohn, anfangs eine Privatunterkunft und ausreichende Verpflegung sowie Freie Tage und Urlaub. Den „OstarbeiterInnen“ stand all das nicht zu. Die sowjetischen Kriegsgefangenen, die sowjetischen ZwangsarbeiterInnen und die jüdischen Häftlinge als zwangsarbeiterInnen wurden zusätzlich bewußt dem Tod durch Erfrieren und Verhungern ausgesetzt.

1942 scheiterte vor Moskau die „Blitzkrieg“-Strategie. Die Wehrmacht stellte sich auf den „totalen“ Abnutzungskrieg um. Fast alle deutschen Männer wurden an die Front einberufen, nur alte, kriegsuntüchtige und verletzte Männer arbei-

teten noch in den Betrieben. Da die NS-Regierung wie schon oben skizziert, Erwerbsarbeit deutscher Frauen nicht ausweitete, mussten Frauen und Männer aus Europa die freien Stellen besetzen. 1942 wurden zudem alle deutschen jüdischen Frauen und Männer aus Berlin in die großen Vernichtungslager in Osteuropa deportiert. Nach ihrer Ermordung fehlten ebenfalls Tausende Arbeitskräfte. Sie wurden durch deportierte Menschen aus Polen „ersetzt“. Der Bedarf an Flugzeugen und Panzern, Transportfahrzeugen und Erntehelfern wuchs aber weiter beträchtlich. Sauckel ordnete entsprechend in ganz Europa rücksichtslos durchgeführte Massendeportationen an. In der Abteilung Flugzeugbau der AEG beispielsweise oder in der Weser Flugzeugbau stellten danach ausländische Zwangsarbeiter bis zu 60 Prozent der Belegschaft. Großunternehmen, kleine Handwerksbetriebe und Bauern forderten immer mehr Frauen und Männer aus den besetzten Gebieten oder den Satellitenstaaten als Arbeitskräfte an. Besonders „beliebt“ waren russische Frauen in der Flugzeugfertigung. Sie galten als tüchtig und jeder Arbeit gewachsen.

Mit Anwachsen des Arbeitskräftebedarfs während des Krieges wurde die wirtschaftlich effektive Ausbeutung der KZ-Häftlinge für das SS-Wirtschaftshauptamt interessanter. Seit Herbst 1942 wurden KZ-Häftlinge an die Privatindustrie „vermietet“. Als die Häftlinge das letzte noch verfügbare Arbeitskräftereservoir darstellten, wurden sie 1944 massenhaft eingesetzt, um die Industrie unter Tage und /oder in den Westen zu verlagern. Die geringe Lebenserwartung der Menschen, die in Konzentrationslagern gefangen waren, steigerte sich durch den Einsatz als ZwangsarbeiterInnen nicht wesentlich.

Zunächst entstanden Produktionsstätten der Privatindustrie in der Nähe der KZ, seit 1943 dann zunehmend Außenlager in unmittelbarer Nähe der Betriebe, teilweise inmitten von Wohngebieten. In Berlin entstanden massenhaft Außenlager. Vor den Augen der Berliner verhungerten die Frauen und Männer, die den Deutschen ebenso wie JüdInnen, Sinti und Roma als Untermenschen galten. Vergewaltigungen und Prügel bis zu Mord an russischen ZwangsarbeiterInnen galten nicht als Vergehen. Doch selbst bei „Untermenschen“ gab es Abstufungen: Noch unter „den Russen“ standen Roma und Sinti und die jüdischen Häftlinge.

Berlin als Zentrum der Rüstungsindustrie

Berlin war zu diesem Zeitpunkt ein Zentrum der Luftfahrtindustrie und der Rüstungsproduktion. In der damaligen Reichshauptstadt waren viele dieser Betriebe in Kreuzberg, Neukölln und Tempelhof als Kleinbetriebe angesiedelt.

In den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts spielte die deutsche Luftfahrt sowohl im zivilen wie auch im militärischen Bereich im internationalen Vergleich keine wesentliche Rolle mehr. Nach dem Vertrag von Versailles musste abgerüstet werden. Hauptkunde der jungen Industrie war aber die Reichswehr. Mit dem Ausbleiben der Aufträge meldeten kleine Firmen bankrott an, größere versuchten im zivilen Bereich ihr Glück. Im Mittelpunkt der Luftfahrtindustrie in

Deutschland stand die wissenschaftliche Forschung von Ingenieuren und Physikern. Damit blieben die größten deutschen Flugfirmen wie Junkers, Rohrbach, Focke-Wulf und Dornier abhängig von Staatsaufträgen, denn die Forschung kostete sehr viel Geld. Insofern spielte die Luftforschungsanstalt eine tragende Rolle.

Entgegen den Bestimmungen des Versailler Vertrages rüstete die Reichswehr und zukünftige Wehrmacht unmittelbar nach Kriegsende auf. Ein Schwerpunkt der Rüstungsüberlegungen war die Luftwaffe. Sie galt als wichtigste Teilstreitkraft für den nächsten Weltkrieg. Zentrum der geheimen Aufrüstung war unter anderem Brandenburg, dünn besiedelt und von einer hohen Arbeitslosigkeit gezeichnet. In Berlin, der Reichshauptstadt, liefen die Fäden zwischen Industrie, Wehrmacht und Politik zusammen. So schuf die Reichswehr im Ministerium für Verkehr die Abteilung Luftfahrt, die allein ihr, der Reichswehr, unterstand. Diese Abteilung aber war der Kern des Luftfahrtkartells der Weimarer Republik. Das Kartell bestimmte über Finanzierung, Kredite und Aufträge der Luftfahrtbetriebe. Ausnahme war Hugo Junkers, der sich nicht um Aufträge des Kartells bewarb, weil er seine Patente schützen und seine vollständige unternehmerische Freiheit bewahren wollte. Obgleich die Reichswehr ihn 1926 vor dem Konkurs rettete, stimmte das Hugo Junkers nicht gnädiger. Als Lohn spaltete das Ministerium seine Beförderungsgesellschaft ab: Die Luft-Hansa, die im selben Jahr als eigenständiges Unternehmen gegründet wurde. Dennoch blieb er unangefochten die Nummer eins in Deutschland. Das machte ihn zur Zielscheibe der neidischen Konkurrenz. Insgesamt aber war die Luftwaffenindustrie zum damaligen Zeitpunkt ein winziger Industriezweig mit wenigen Beschäftigten. Ab 1929 bedrohte die internationale Konkurrenz selbst die Junkers-Werke. Mit der Rückkehr vieler Staaten, so auch den USA, zur Abschottung der eigenen Märkte im Zuge der Weltwirtschaftskrise, geriet Junkers in die roten Zahlen.

Mit der Machtübergabe an die NSDAP bewarben die Industrieunternehmen vermehrt um Rüstungsaufträge, die ihnen gewaltige Profite und den Zugang zu neuen Märkten sicherten. Denn die Aufrüstung der Luftwaffe war größte industrielle Projekt der Nationalsozialisten. Dieses Projekt stand im Zentrum des Vierjahresplanes, dessen Vorsitz Hermann Göring innehatte. Sämtliche Planungen und Erfindungen bis zum Einsatz von synthetischem Benzin, die Ersatz-Rohstoffwirtschaft und dem massenhaften ZwangsarbeiterInneneinsatz waren vor allem auf die Luftwaffe ausgerichtet. Für den geplanten Mobilisierungsfall ab 1938 sollten mindestens 170.000 Menschen im Flugzeugzellenbau und 60.000 Menschen im Motorenbau beschäftigt sein, um den Nachschub an Flugzeugen sicherzustellen. Entsprechend gab es keine finanziellen Beschränkungen für den gigantischen Ausbau der Luftindustrie aus dem Staatshaushalt.

Vom Kartell zum Rüstungskomplex

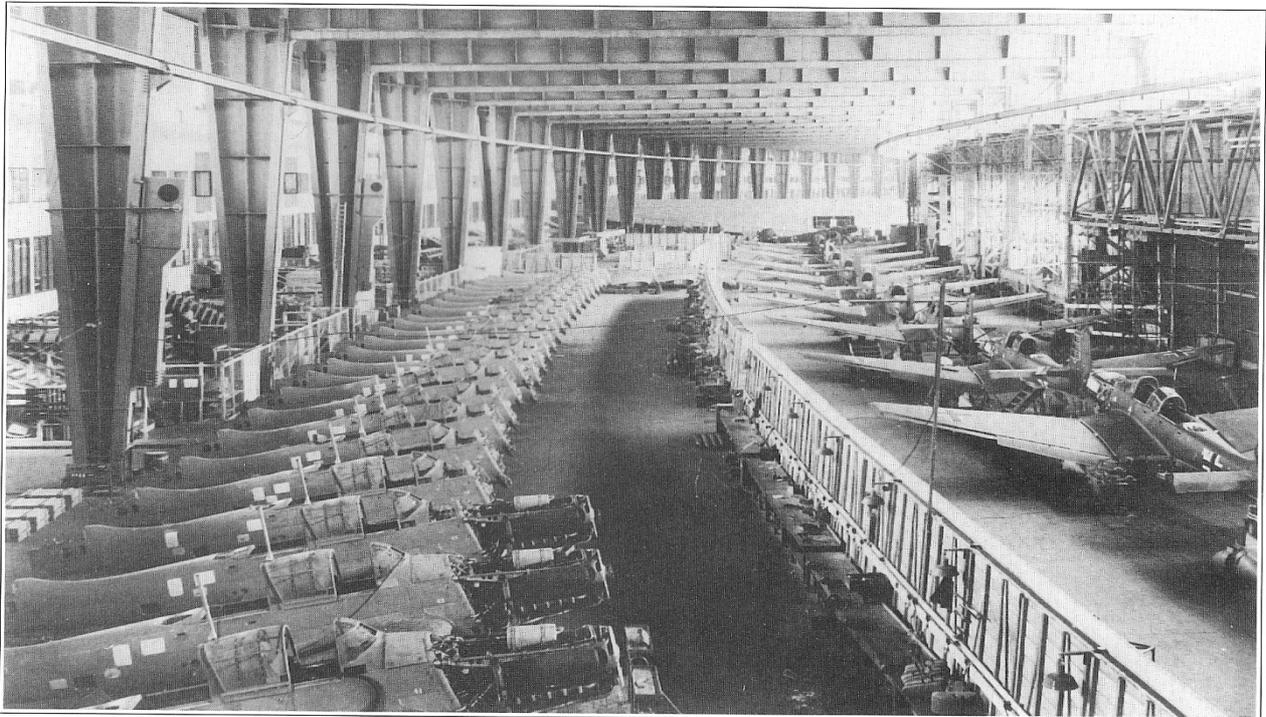
Nach der Machtübergabe an die NSDAP bewarben die Industrieunternehmen um die Rüstungsaufträge, die ihnen gewaltige Profite und den Zugang zu neuen Märkten sicherte. Die Bedeutung des gigantischen Projekts der Luftwaffe als größtes industrielle Projekt der Nationalsozialisten kann nicht genug betont werden. Um die eigene Macht zu sichern und die gewünschten Kapazitäten zu erhalten, gestaltete Göring, der neue Reichsluftfahrtminister, das einstige Kartell der Reichswehr um. Er nahm eine gewaltige Kapazitätserweiterung vor und enteignete Junkers, als sich der eigenwillige Unternehmer nicht den neuen Konzepten anpassen wollte. Junkers wollte seine Patente behalten und die eigene Unternehmensfreiheit nicht antasten. Neuer Aufsichtsratsvorsitzender der Junkers-Werke wurde der ehemalige Flick-Direktor Heinrich Koppenberg. Damit wollte Göring klarstellen, dass die Entscheidungen über Umfang und Art der Produktion bei ihm als Staatsmacht lagen und nicht bei den Unternehmen. Im Kartell der Luftrüstung und zivilen Flugzeugfertigung war das trotz der wichtigen Stellung der Reichswehr anders gewesen. Dazu kam Göring die Erkenntnis, dass ein großer Luftverband wesentlich effektiver arbeiten könnte. Nach der Enteignung von Junkers brach der Widerstand gegen Konzentration und staatliche Vorgaben. So stellte Göring im Verlauf seiner Machtsicherung einen Schulterchluss her zwischen den Großunternehmen, dem Mittelstand, den Universitäten und ihm als Vertreter des NS-Staates. Nach dem Abschluss seiner Machtsicherung ging Göring an die neue Konstruktion der Flugzeugindustrie. So schuf er eine Struktur, nach der fünf Konzerne mit unterschiedlichen Flugzeugkonstruktionen und Komponenten beauftragte. Parallel dazu stellte er ihnen die beiden Bomberkonzerne zur Seite, die sich auf die Produktion der Junkers Kampfbomber spezialisieren sollten. Einer dieser „Bomberkonzerne“ war die Weserflugbau. Zur Herrschaftssicherung in seinem von ihm kontrollierten System der Unternehmenskomplexe baute Göring ein persönliches Vasallentum auf. Alte Kameraden wie Ernst Udet erhielten einflussreiche Posten im Ministerium oder in den Unternehmen. Um aber die von Göring geforderten Kapazitäten aufzubauen, bedurfte es neben einer vereinfachten Fertigung Zehntausende Arbeitskräfte.

Mit Ausnahme Hugo Junkers verflochten sich die anderen Unternehmen freiwillig mit der Luftwaffe, freiwillig mit dem NS-Staat, stellten freiwillig ihre Kompetenzen in den Kriegsdienst. Die enge Verflechtung zwischen Industrie und Luftwaffe war auch personell erkennbar: 150 Generäle der Luftwaffe waren in der Flugzeugindustrie oder Fluggesellschaften tätig gewesen. Einer „neuen“, die in die Flugzeugindustrie einstiegen, waren die Heinkel AG. Ihre Brandenburger und Berliner Standorte wurden direkt bei Sachsenhausen und Ravensbrück angelegt, um die Versorgung mit billigsten Arbeitskräften sicherzustellen. Die Ernst-Heinkel AG in Mecklenburg und Berlin, die AEG-Flugzeugbau in Berlin-Neukölln und Schöneweide, die Dornier-Werke und die Bölkow-Blohm-Messerschmidt sicherten sich alle entsprechende zusätzliche Arbeitskräfte. Dazu kamen die wichtigen Hersteller in München, denen als besondere Disziplinierung und Arbeitskräftereservoir das Konzentrationslager Dachau zur Verfügung stand.

Der Rüstungskomplex, der bis 1943 unter anderem in und um Berlin geschaffen wurde, kam einem echten industriell-militärischen Komplex sehr nahe. Le-

diglich die Grabenkriege um Kompetenz und Einfluss innerhalb des Ministeriums und der Industrie hinderten sie an einer vollen Entfaltung. Zusätzlich zum Komplex übernahmen die Unternehmen mit Beginn des Krieges die Werke ihrer Konkurrenten in ganz Europa.

Vom Weltflughafen zur Montagehalle



Halle 4 im neuen Flughafen, Montagehalle für den Endzusammenbau der Ju 87.

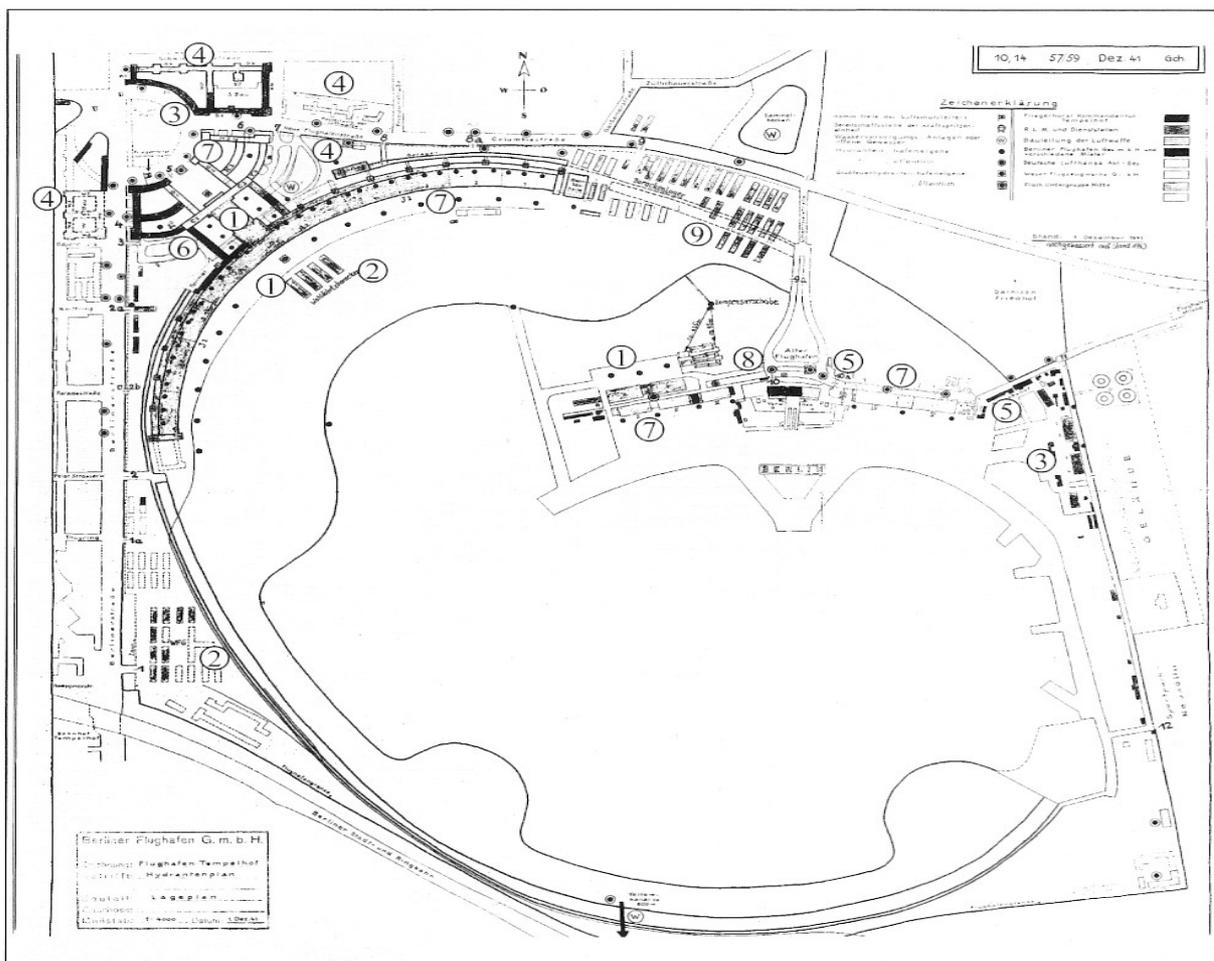
Die Weser-Flugzeugbau GmbH (Weserflug/WFG) war ein deutscher Flugzeughersteller und Tochterfirma der Bremer Werft AG „Weser“.

1922 gründete Adolf Rohrbach in Berlin die Rohrbach Metallflugzeugbau GmbH. Acht Jahre später ging die Firma bankrott. Noch 1932 suchte Rohrbach den Kontakt zur Reichswehr, um Rüstungsaufträge zu erhalten und sein Werk zu retten. Im April 1934 kaufte die Deutsche Schiffs- und Maschinenbau AG (DESCHIMAG) aus Bremen das bankrotte Werk für ihre Tochter Weser-Flugzeugbau GmbH. Professor Adolf Rohrbach wurde 1935 technischer Direktor der WFG in Lemwerder, die 1936 ihre Produktion startete. Doch erst nach seinem Tod 1939 wurden seine Entwürfe umgesetzt. Die WFG spezialisierte sich zunächst auf Reparaturen, Umbauten und Komponentenbau. 1935 übernahm sie in Lizenz unter anderem von Junkers die ersten vollständigen Flugzeugkonstruktionen. Bis 1936 stieg die Zahl der bei der WFG Beschäftigten von 350 auf 7500 Menschen. Im selben Jahr wurde die 1932 verstaatlichte Deschimag reprivatisiert. Neuer Aufsichtsratsvorsitzender wurde Herbert Göring, der Vetter des Reichsluftfahrtsministers. Ebenfalls im selben Jahr erhielt die WFG vom RLM den Auftrag zur Großserienherstellung des Sturzkampfflugzeug JU 87. Dasselbe Flugzeug wurde 1937 von der „Legion Condor“ im spanischen Bürgerkrieg gegen die Republik eingesetzt. Picasso setzte den Auswirkungen der Bombardements mit Guernica ein Denkmal.

Mit dem Kriegsbeginn 1939 stiegen die Anforderungen an die WFG in Lemwerder. Um Produktionsausfälle des überlasteten Werkes zu vermeiden, ließ das RLM den Standort Tempelhof einrichten. Der „eigene Flughafen“, die bereits fertiggestellten neuen Landebahnen war dabei von großer Bedeutung. In Tempelhof produzierte die WFG die Junkers (JU) 86, Ju 87, Ju 188 und Ju 388 sowie die Focke-Wulf Fw 190 her. Damit wurde der „neue Flughafen“ statt „Weltflughafen“ zu einem wichtigen Standort der Luftrüstungsindustrie. Zugleich erhielt Tempelhof den militärischen Status eines „Fliegerhorstes“. Der neu entstehende Flughafen Tempelhof wurde ab 1939 als Montagewerk des Sturzkampfbombers JU 87 genutzt. In der Vier-Jahresplan-Behörde wurde schnell klar, dass die von Reichsluftfahrtministerium (RLM) und Wehrmacht geforderten Flugzeuge nicht produziert waren, es fehlten Rohstoffe und vor allem Arbeitskräfte. Dazu mussten die Kapazitäten ausgebaut werden. Tempelhof war als damals modernstes Werk der Welt mit mehreren unterirdischen Stockwerken geplant; vieles an den unteren Stockwerken war schon fertiggestellt. Das Flughafengebäude sowie mehrere Hallen am Flugfeld dienten als Montagehallen; allein oberirdisch hatte Tempelhof etwa 61.000 qm² Produktionsfläche. Über die Montageflächen in den unteren Stockwerken und in den Tunneln gibt es keine mir zugänglichen Zahlen.

Aufgrund der Stahlbetonbauweise war die Produktion im und unter dem Flughafen Tempelhof von den Bombenangriffen kaum betroffen. Ab 1942 wurde die Produktion der Kampfhubschrauber und schnellen Jagdbomber aber in die Tunnel und die als Gepäck- und Frachtraum bestimmte unterirdische Halle verlegt. Ab Januar 1944 wurde die komplette Fertigung in die unterirdischen Hallen verlegt. Die Baracken der ZwangsarbeiterInnen wurden von den Luftangriffen weitgehend zerstört. Ersatzunterkünfte für sie gab es nicht. Ab 1944 schiefen diejenigen, die im Flughafen und der Lufthansa zwangsbeschäftigt waren, in den Hallen.

Rationalisierung des Krieges



Lageplan des neuen Flughafens Tempelhof vom Dezember 1941, nachgebessert 1943.

(Nummer 9 bezeichnet einige Zwangsarbeiterbaracken (Bild von Herbert Wenz))

Im Herbst 1942 erhielt die WFG zusätzlich die stillgelegten Rabsteiner Fabriken in der Tschechieschen Republik als Produktionsstätte für Flugzeuge und Waffen. Im Juli 1944 begann durch Häftlinge des Außenlagers Rabstein des KZ Rosenberg unter dem Decknamen Zechstein die Anlegung eines auf 80000 m² konzipierten unterirdischen Verlagerungsbetriebes im Rabsteiner Grund bei Johnsbach. Bis zum Mai 1945 wurden 17500 m² fertiggestellt und in der Verlagerungsstätte die Produktion von Zubehör für die Ju 87 aufgenommen. Insgesamt waren im Lagerkomplex Rabstein mindestens 6000 Menschen aus 18 Ländern untergebracht. Mit zunehmendem Druck auf die Produktionszahlen und anhand des Kriegsverlaufs wurden die Produktion fordisiert und standardisiert. Damit wurde sichergestellt werden, dass alle Beschäftigten auch ohne Vorbildung und Deutschkenntnisse Flugzeuge montieren konnten. Ab Frühjahr 1940 begannen die ersten zwangsverschleppten Frauen und Männer in Tempelhof zu arbeiten. Die meisten von ihnen kamen aus Polen. Angesichts der Luftangriffe wurde 1941 die Produktion aus Lemwerder weitestgehend

nach Tempelhof verlagert. Mit dem Produktionsdruck stiegen auch die Belegschaftszahlen: Bis 1944 arbeiteten mindestens 4000 Menschen für die WFG in Tempelhof, etwa die Hälfte von ihnen ZwangsarbeiterInnen. Untergebracht waren die Frauen und Männer auf einem historischen Ort: Zwei große Barackenlager wurden an der Stelle des einstigen Konzentrationslager Columbia-Haus errichtet. Um das Flughafengelände standen weitere Barackenkomplexe. Die Lufthansa auf dem "alten Flughafen" beschäftigte ebenfalls ZwangsarbeiterInnen, die Flugzeuge warteten, reparierten und reinigten. Die Lufthansa und mit ihr alle Firmen auf und um den Flughafen teilten sich die Baracken für "ihre" ZwangsarbeiterInnen.

1944 übernahm Weserflug die Delmenhorster Firma Focke-Achgelis, die Henrich Focke mit Gerd Achgelis zur Entwicklung von Hubschraubern gegründet hatten. Im selben Jahr wurden zunehmend ZwangsarbeiterInnen in die Auslagerungsbetriebe der WFG verlegt. Viele wurden zuvor von Tempelhof auf den Militärflughafen Delmenhorst weitergeleitet. Dort begann die WFG mit der Produktion von Kampfhubschraubern. Die Verlagerung entstand unter dem Druck des Frontverlaufs. Zum einen wurde die Industrie noch vor Kriegsende in den Südwesten verlagert. Diese Produktionsverlagerung häufig unter Tage wurde von KZ-Häftlingen und ZwangsarbeiterInnen vorgenommen. Damit sollte die Produktion vor der Roten Armee gesichert werden. Zum anderen produzierten und kämpften die Deutschen bis zur letzten Minute des Krieges.

1944 wurde nach schweren Bombenangriffen Teile der Produktion ins polnische Lignice verlagert. Die ZwangsarbeiterInnen wurden teilweise mit verlegt. Niemandem aber wurden sichere Plätze in den Bunkern zugewiesen, Kleidung gab es nicht. Statt dessen wurden zunehmend Häftlinge aus den Konzentrationslagern und ZwangsarbeiterInnen zum Räumen der Trümmer und dem Löschen der Brände eingesetzt. Unzählige kamen dabei ums Leben. Gegen Kriegsende wollten die Betriebe die Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge wieder loswerden und forderten SS und Arbeitsämter auf, ihnen die nun erwünschten Zeugen wieder abzunehmen. Die berüchtigten Todesmärsche begannen, an dessen Ende der Tod aller ZwangsarbeiterInnen hätte stehen sollen. Da die Rote Armee sich Berlin rasch näherte, wurden letztlich vor allem die Managements evakuiert. Ihre Opfer wurden in die Ostsee oder in größere Todeslager getrieben, wo Tausende in die Luft gesprengt wurden. Andere wurden sich selbst überlassen und verhungerten oder erfroren. Nicht alle hatten das Glück, rechtzeitig befreit zu werden.

Lebensbedingungen der ZwangsarbeiterInnen



Die in der östlichen Verlängerung der Halle 1 errichteten Baracken, in denen meist ost-europäische Ausländer, Dienstverpflichtete und Kriegsgefangene untergebracht waren.

(Bild und Unterschrift von Herbert Wenz.)

Mit der Erhöhung der Produktionszahlen stieg auch der Druck auf die Beschäftigten. Zunehmend verlangten die Betriebe nach qualifiziertem Personal. Für die Menschen in den besetzten Ländern bedeutete das, das gezielt Frauen und Männer aus Metallberufen gesucht wurden. Die Auswahl übernahmen die Ingenieure, die die Menschen in den Sammellagern auf Tauglichkeit untersuchten. Immer mehr Menschen aus Tschechien, aus Frankreich, Belgien, den Niederlanden, Italien und dem ehemaligen Jugoslawien kamen in die Flugzeugfertigung. Ab dem Überfall auf die Sowjetunion waren es sehr viele Menschen aus Russland, der Ukraine und den baltischen Staaten. Vor allem die Frauen und Männer aus Russland wurden sehr schlecht behandelt. Während den anderen „Untermenschen“ zumindest eine Existenz als ArbeiterInnen zugebilligt wurden, sollten die Menschen aus Russland vollständig vernichtet werden. Das hieß, das sie nicht einmal die wenigen Pfennige Stundenlohn erhielten und noch weniger Essen erhielten. Tausende von ihnen verhungerten und erfroren.

Während die sogn. WestarbeiterInnen und ZivilarbeiterInnen“, anfangs noch Privatwohnungen anmieten konnten oder in Werkswohnungen untergebracht wurden, mussten die Menschen aus Mittel- und Osteuropa als „Untermenschen“ von Beginn an in Baracken hausen. Ab 1944 stieg die Gesamtzahl der ZwangsarbeiterInnen in Berlin auf über 1 Million Menschen. Damit stieg auch die Angst vor Revolten und Racheakten. So mussten alle ZwangsarbeiterInnen in Bracken leben. Die Medizinische Versorgung sah vor allem vor, dass auch bei Unterernährung, Typhus oder Fieber Drückebergerei konstatiert wurde. In den Krankenblocks waren die Kranken immer stärker sich selbst überlassen und starben. Zudem wurde die Disziplinierung immer stärker.

Werkschutz und AufseherInnen waren von Beginn an ein Bestandteil der Be-

triebe. Hinzu kam die rassistische Abstufung: Deutsche ArbeiterInnen waren zumindest Mitglieder der Volksgemeinschaft und damit Bestandteil der Herrenrasse. Als Fußvolk galten zwar sie nur als Gefolgschaft, standen aber über jedem anderen Menschen aus den besetzten Ländern. Eine ihrer Aufgaben war die Überwachung der ZwangsarbeiterInnen.

Die Anwesenheit der ZwangsarbeiterInnen galt der Gestapo auch als Sicherheitsrisiko. Um die Arbeitsleistung aufrechtzuerhalten und die Menschen zu terrorisieren, schuf die Polizei/SS mehrere Instrumente. Eines davon waren die Arbeitserziehungslager. Sie unterstanden der Geheimen Staatspolizei. Die Berliner Arbeitserziehungslager befanden sich unter anderem im heutigen Volkspark Wuhlheide und in Großbeeren. Die Bedingungen waren die eines Konzentrationslager ohne Krematorium und Gaskammern. Die weit überwiegende Anzahl der Insassen waren aber die aus ganz Europa verschleppten Menschen. Hier wurden oft ganze Gruppen wegen Arbeitsverweigerung denunziert. Anzeigen wegen Bummelei, Sabotage, mangelnder Produktivität oder gar politischer Aktivität kamen immer aus der Bevölkerung oder den Werksleitungen. Die STAPO-Leitstelle ermittelte nicht von sich aus.



Anschrift: „Weser“ Flugzeugbau Ges. m. b. H., Werk Berlin-Tempelhof
 P O BOX 25, Columbiastraße
 Telefon: 660015, Apparat 8949 und 8782

»WESER« FLUGZEUGBAU GESELLSCHAFT M. B. H. BREMEN

»WESER« FLUGZEUGBAU GESELLSCHAFT M. B. H. BERLIN-TEMPELHOF

An das
 Polizei-Revier 205
Berlin - Tempelhof
 Paradeplatz

W E S E R
UNBANKROTIER BERLIN-TEMPELHOF
Ortsgespräche 660015 - Ferngespräche 860016 - Fernschreiber K 1487
 Drahtwort für alle Werke; »WESERFLUG«

Hauptverwaltung Bremen
Ortsgespräche 21161 - Ferngespräche 22375
 Fernschreiber K 2441

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom

Unser Zeichen
Abwb. 8/Doe/U

Tag
30.5.42

Betreff Inhaftierung von 2 Franzosen.
 Telefonanruf unseres Abwehrbeauftragten v. 30.5.42, vormittags.

In Bestätigung obigen Telefonanrufs werden Sie im Auftrag der Abtlg. IV D 3 b der Gestapo (Krim.Kom. Roeder und Krim.Sekr.Kania) ersucht, die beiden französischen Zivilarbeiter

Roland H a l l e t , geb. 31.3.14 in Bordeaux.
 wohnhaft: Weserflug-Gefolgschaftshaus,
 Berlin-Wilmersdorf, Hindenburgstr. 63

Albert T h e r o n d a l , geb. 18.7.20 in Bordeaux,
 wohnhaft: Weserflug-Gefolgschaftshaus,
 Berlin-Wilmersdorf, Hindenburgstr. 63

sofort zu inhaftieren und der genannten Stapo-Abtlg. einzuliefern. Wir haben davon Kenntnis genommen, dass Ihre Beamten ca. 13.30 Uhr die Genannten in unserer Pförtnerlei, Columbiastraße Portal 7, in Empfang nehmen werden.

Das beiliegende, durch Briefumschlag verschlossene Schreiben an die Gestapo Abtlg. IV D 3 b bitten wir Herrn Krim.Sekretär K a n i a bei Einlieferung der Franzosen zu übergeben.

Heil Hitler!
 „Weser“ Flugzeugbau Gesellschaft
m. H. S. C. H. S. T. E. R. H. O. F. T. A. G.
 Werk Berlin-Tempelhof
 Der Abwehrbeauftragte



1 Anlage

Verteiler:
 1x Abwehroffizier
 1x Gestapo
 1x WS
 3x Abwb.

Antrag des Abwehrbeauftragten von Weserflug zur Inhaftierung von zwei französischen Zivilarbeitern, die ihren Wohnsitz in der Hindenburgstraße 63 (Westarbeitslager) hatten. Sehr wahrscheinlich handelt es sich im o. g. Fall um eine Festnahme am Arbeitsplatz, da beide Franzosen in der Pförtnerlei Columbiastraße/Portal 7 (Werkschutz) abgeholt werden.

Die Schrecken des Krieges

Ab 1935 unterstützten die Heinkel-Werke das Heereswaffenamt, wo Werner von Braun die Entwicklung eines Raketenantriebs mit flüssigem Brennstoff vorantrieb. Es entstand die Heinkel He 176, ausgerüstet mit einem Raketentriebwerk des Kieler Unternehmens Walter, deren Erstflug am 20. Juni 1939 auf dem Gelände der Erprobungsstelle der deutschen Luftwaffe Peenemünde-West in Peenemünde stattfand. Das Konzentrationslager Columbia-Haus war 1936 an seinem alten Standort zugunsten des Flughafens aufgelöst worden. Statt dessen wurde das Konzentrationslager nach Sachsenhausen bei Berlin verlegt. Von dort marschierten täglich die Kolonnen in die Rüstungsbetriebe. Bei Oranienburg wurde ein großes Werk in Besitz der deutschen Luftwaffe erbaut unter Einsatz von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen aus Außenlagern Ravensbrück und Sachsenhausen, dem „KZ-Werk“ Ernst Heinkel. In geheimer Reichssache wurde Heinkel-Flugzeuge auch in Tempelhof produziert.

Bei Ausbruch des Krieges, verfügte die deutsche Luftwaffe über fast ebenso viele Kampfflugzeuge wie alle alliierten Mächte zusammen. Jagdflugzeuge, wie die Messerschmitt Me109, und Bombenflugzeuge, wie die Heinkel He111 und die Junkers Ju88, dokumentierten die technische Überlegenheit der Deutschen.

Durch das moderne Flugzeug mit Raketenantrieb erhielt der Krieg eine bis dahin nicht gekannte Dimension des Schreckens. Bombenflugzeuge trugen den Krieg über die Fronten hinweg in das Hinterland. Millionen Zivilisten kamen in den Bombenangriffen ums Leben und unschätzbare Kulturgüter wurden zerstört. Große Städte wurden in sprichwörtlich ausradiert, so Manila, so Warschau. Die Strategie des totalen Krieges kommt aber aus Deutschland. Hier wurde sie von deutschen Generälen wie Ludendorff und Hindenburg entwickelt. Totaler Krieg bedeutet auch die Bombardierung von Fabriken und Zivilbevölkerung, um „das Rückgrad des Feindes zu brechen“. Im zweiten Weltkrieg wurde diese Strategie im Verlauf des Krieges von allen Parteien übernommen, um die Deutschen, die bis zum Schluss hochgradig gefährlich und absolut bestialisch waren, besiegen zu können. Das Strahltriebwerk und eine neue Hochgeschwindigkeitsaerodynamik, die auch die Effekte an der Schallmauer mit einbezog, wurden im zweiten Weltkrieg von deutschen Ingenieuren entwickelt. Ab 1935 unterstützten die Heinkel-Werke das Heereswaffenamt, wo Werner von Braun die Entwicklung eines Raketenantriebs mit flüssigem Brennstoff vorantrieb. Ab 1942 schließlich begann Claude Dornier mit der Entwicklung eines schweren Jagdbombers, der Dornier Do 335. Dieses Flugzeug war der technische Höhepunkt der Flugzeugentwicklungen Claude Dorniers und damals das schnellste Serienflugzeug der Welt. Claude Dornier unterstützte wie Ernst Heinkel maßgeblich das Heereswaffenamt. Zudem trat er 1940 in die NSDAP ein, wurde zum Wehrwirtschaftsführer ernannt und Leiter der Fachabteilung Flugzeugbau der Wirtschaftsgruppe Luftfahrtindustrie.

Nach 1945 wurden die Unternehmen als „Mitläufer“ eingestuft. Entschädigungen zahlten die Firmen erst nach massivem Druck. Fast alle der genannten Firmen sind längst in der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) aufgegangen. Dieser Konzern ist Europas größter Raum-, Luft- und Rüstungskonzern und weltweit die Nummer zwei. Für viele ZwangsarbeiterInnen kamen Entschädigungen zu spät. Für die Opfer des Bombenkriegs, des to-

talen Kriegs, die Toten auf alliierter Seite, allen voran der sowjetischen, die die Hauptlast des zweiten Weltkriegs trugen, gab es nie eine. Für alle Opfer der modernen totalen Luftkriege, in Jugoslawien oder Sudan, wird das nicht einmal diskutiert.

Jeder Luftangriff auf Zivilbevölkerung ist ein solcher Akt des Barbarei.

Erinnerungsberichte

Andrija Maričić

...So sind wir Hals über Kopf nach Bosanska Dubica gegangen, Dort sind wir einige Monate geblieben und eines Nachts so um... nach Mitternacht sind die Ustascha (Kroatische Faschisten, die von 1941-45 einen faschistischen kroatischen Satellitenstaaten führten Anm. d. V.) gekommen, haben uns geweckt und zu Mutter gesagt, dass sie nur das Gold und alles, was sie an Geld und Wertsachen hat, zusammen-packen soll, dass wir nur zum Verhör müssen....So sind wir diese Nacht dort geblieben und am Morgen haben sie uns zum Bahnhof deportiert, der etwa 10 Kilometer von Bosanska Dubica entfernt ist, ... Wir sind nach Stara Gradiška gefahren. In Stara Gradiška... Dort war überhaupt nichts. Dort haben sie uns untergebracht. Wir waren vier Monate dort... ... Dort hat es alle Arten von Misshandlungen gegeben, abgesehen davon, dass sie uns mit dem Essen vergiftet haben... Das alles hat in etwa drei bis vier Monate gedauert. Dann ist eine Kommission des deutschen Militärs erschienen, so wollen wir sie nennen. Sie haben uns in Reih und Glied aufgestellt und dann wurde die Auswahl jener Lagerhäftlinge durchgeführt, die ihrer Einschätzung nach fähig waren, in ein Lager nach Deutschland zu gehen, die arbeiten konnten.

Als wir nach Berlin gekommen sind, haben wir in einer Fabrik gearbeitet, die ?Stolm? [hieß]. Das ist eine unterirdische Flugzeugfabrik..... Ich bin angelernt worden, am Punktschweißapparat zu arbeiten und habe Zahnräder zusammengesetzt. Jedenfalls habe ich etwas gearbeitet, was notwendig war, und meine Mutter ebenfalls. Die Schwester haben sie uns weggebracht. Sie war bei einem Bauern, sie hat auf einem landwirtschaftlichen Besitz gearbeitet, und so haben wir sie einige Zeit nicht gesehen. Mein Bruder, ich und meine Mutter aber waren in dieser Fabrik. Aufgrund der täglichen Bombardierungen Berlins war es dort besonders schwer. Es ist ihnen [= den Alliierten] allerdings nie gelungen, die Felsblöcke dieser Fabrik zu durchbrechen und die Flugzeugherstellung lahmzulegen. Soweit ich mich erinnere, sind jeden Tag 25 Flugzeuge flugfertig montiert worden, so viele Angestellte hat es in dieser Fabrik gegeben. Solange sie Berlin noch nicht vollständig zerstört haben, sind wir dort geblieben und haben gearbeitet. ... Wenn sie auch die Fabrik nicht zerstören konnten, so haben sie doch Brandbomben auf die Baracken geworfen, auf das Lager, in dem wir gelebt und gearbeitet haben. Dort waren wir ziemlich lange und dann haben sie uns aus Berlin nach Stuttgart gebracht. ...

Helena Stempniewicz

...Es war ein Kilo Brot, die Zuteilung für eine Woche. Ich schaffte nicht, es nach Hause zu bringen, ich aß es unterwegs auf. ... Wir bekamen von ihr Kartoffeln und Gemüse zugeteilt, das sich für den Verkauf nicht mehr eignete. Wir waren ständig hungrig. Am schlimmsten war, dass wir im Sommer 15 bis 18 Stunden täglich arbeiteten. . . . Abends wurde auch gewaschen und sauber gemacht, und fast jede Nacht gab es Luftangriffe. Wir waren unausgeschlafen, erschöpft und hungrig. ... Wenn es ein paar Tage lang regnete, wurden wir nie ganz trocken. Wenn eine von uns krank wurde, ging das Frau Globig nichts an. ... Sie schrie uns ständig an und beschimpfte uns wie die letzten Menschen. Wir hatten vor ihr Angst, und noch mehr vor ihrem Sohn, einem Säufer, der uns für jedes Vergehen schlug und Tritte verpasste, besonders den Jungs. Im Jahre 1941 oder 1942 - ich weiß es nicht mehr - wurde dieser Sohn Walter eingezogen. Auch schickte man ein paar ältere Mädchen zur Arbeit in die Fabrik. .. Dieser Zustand dauerte aber nicht lange an, da der Sohn vom Militär zurückkehrte, um aufzupassen, wie »diese polnischen Schweine« arbeiteten. Als Ersatz für die Mädchen, die man ihr weggenommen hatte, bekam Frau Globig ein paar Russinnen. Dann brach die Hölle los. Sie quälte sie auf eine raffinierte Weise. Die Russinnen wiederum kannten die Sprache nicht... Dorthin warf man Kartoffeln, und das sollte das Essen für den ganzen Tag für die Russinnen sein. Frau Globig gab ihnen weder Lebensmittelkarten noch Geld und nichts zu essen. ... Sie waren ausgehungert und schwach, sie konnten nicht arbeiten. Aber es gab eine Methode, sie zur Arbeit zu zwingen: Der Sohn Walter, ein Nazi, hatte einen dicken Knüppel und schlug mit ihm auf sie ein. Die 15jährige Schurka hatte immer blaue Flecken und Schwellungen. [...] Dort arbeitete ich bis 1943. Im Juni bin ich geflüchtet, mit einem deutschen Ausweis, den mir eine Deutsche polnischer Abstammung geliehen hatte. Und es ist mir gelungen! Mein weiteres Schicksal war ebenso wenig erfreulich,[...] Als ich aus Berlin floh, musste ich alle meine Papiere, Briefe und andere Erinnerungsstücke vernichten. Es ist nur ein Foto erhalten geblieben [...].

Standorte auf dem Tempelhofer Feld

Es gab am Flughafen sicher noch mehr Lager und viele sind nicht eindeutig zu identifizieren. (Bernd Bremberger)

(Die fünf aus der Luft fotografierten Barackenlager)

Tempelhof, Columbiastr., Flugplatz, Tor 9 (heute: Columbiadamm)

Gemeinschaftslager Richthofen
Andere Anschrift: Columbiastr. 9, Gemeinschaftslager Richthofen

Tempelhof, Alter Flughafen (ist nicht auf dem Foto)

Deutsche Luft Hansa: Gemeinschaftslager Lilienthal, vermutlich auch Lilienthallager

Frauen aus Südosteuropa (Serbien, Rumänien, Griechenland)

Kriegsgefangenenlager 505 (Flughafen)

Französische Kriegsgefangene

Tempelhof, Germaniastr. 10-11,

Firma Schwartzkopf / Luftwaffenbauamt / Steffens & Noelle AG, Tempelhof, Gottlieb-Dunkel-Str. 20

Barackenlager für 280 russische Kriegsgefangene und ausländische Zivilarbeiter

Tempelhof, Germaniastr. 12-20

Grundstück der Grundbesitz Verwaltungs AG, Berlin SW, Saarlandstr. 12, früheres Betriebsgelände der Hüttenwerke

Tempelhof Carl Lerm & Gebrüder Ludewig Barackenbau,

Tempelhof Barackenlager für 66 Menschen ("Russenslager")

Tempelhof, Germaniastr. 80-83

Richard Weber GmbH Tempelhof, Germaniastr. 80-83

Umbau der Garage zu Gefangenen-Unterkunftsräumen

Tempelhof, Germaniastr. 113-125

Ausländerlager, Krupp-Druckenmüller

Standorte II

Marheinekeplatz

Hausnr. 1

(früher Hausnr. 1/2) Hier, im Gemeindehaus der ev. Passionskirche, befand sich das Lager 3 der Siemens Apparate- und Maschinenbau GmbH, in dem 28 Kroatinnen und 17 Italiener (1943) bzw. 25 Kroatinnen, 11 Litauerinnen und 4 Italienerinnen (1944) wohnten.

Hausnr. ¾

In diesem sonst unauffälligen Wohnhaus war das Lager 2 von Siemens; hier wohnten 1942/43 bis zu 33 Kroaten, 1944 elf Kroaten und ein Rumäne bzw. 17 Männer unterschiedlicher Herkunft.

Hausnr. 15

Hier, in der stadteigenen Marheineke-Markthalle, befand sich auch der Gerätehof 26 der Straßenreinigung der Stadt Berlin, in dem 1944 zehn polnische Zwangsarbeiter untergebracht waren, die höchstwahrscheinlich auch für diese kommunale Einrichtung zu arbeiten hatten.

Bergmannstraße

Hausnr. 39-41

Auf dem Kirchhof der Dreifaltigkeitsgemeinde arbeiteten und wohnten 4 Bulgaren (1942) bzw. 3 Männer (1944) unterschiedlicher Herkunft, wahrscheinlich hoben sie die Gräber aus. Die Aufsicht als Lagerleiter hatte der Friedhofsinspektor Chr. Meier.

Hausnr. 102

Hier beschäftigten die Aerobau Heinrich Lehmann GmbH insgesamt 20 (deportiert meist 1943) und die Deutsche Benzinuhren-Gesellschaft mbH 7 jüdische Zwangsarbeiter/innen (deportiert meist 1941/42) bei der Produktion von Flugzeugzubehör. Beide Gesellschaften sollen auch in der Oranienstr. 6 unter Einsatz jüdischer Zwangsarbeiter/innen produziert haben, gesichert ist das für die Deutsche Benzinuhren-Gesellschaft in der Belle-Alliance-Straße (heute Mehringdamm 22/28).

Diese „Liste“ lässt sich auf mindestens 40 Seiten fortsetzen. Einen ausführlichen Überblick über Kreuzberg gibt die vorbildliche Seite des Kreuzberg Museum in der Adalbert Straße in Berlin-Kreuzberg.

Vom Umgang mit Erinnerung

Die Initiative für eine Gedenkstätte KZ Columbia-Haus begann vor über 30 Jahren, um eine von vielen Lücken zu schließen. Begonnen wurde sie von damals noch jugendlichen SozialdemokratInnen gemeinsam mit noch lebenden verfolgten GenossInnen. Die Gedenkstätte Sachsenhausen kann das schmerzhaft Fehlen der Erinnerung an das KZ Columbia-Haus, die Folterstätte Polizeikaserne Friesenstraße und die Zwangsarbeit in der Rüstungsschmiede Flughafen Tempelhof nicht ausgleichen. In der offiziellen Geschichtsverkündung der Stadt Berlin und der Bundesrepublik, in den Instituten der Universitäten war und ist die Erforschung dieser umfangreichen Geschichte nur eine Fußnote. Deshalb ist die Initiative für ein Gedenken an das KZ Columbia-Haus, die Folterstätte Polizeikaserne Friesenstraße und die ZwangsarbeiterInnenlager in der Rüstungsschmiede Tempelhof ein „Begleitheft“ für die Stadtgeschichte. Damit wollen wir auch zur Vernetzung aller zivilgesellschaftlichen Initiativen und Gedenkstätten der Arbeitserziehungslager und ZwangsarbeiterInnenlager in und um Berlin beitragen.

Unsere Schwerpunkte, die wir der Öffentlichkeit dauerhaft vorstellen und erfahrbar machen wollen, sind: Das vergessene Lager Columbia-Haus, Frauen und Männer in der Zwangsarbeit, Rüstungsschmiede Tempelhof, alltäglicher Rassismus in der Berliner Bevölkerung, die das unvorstellbare Leid der Häftlinge überhaupt möglich gemacht hat. Vergewaltigung, Hunger, Prügel, Mord... all das geschah Tag für Tag unter den Augen der Berlinerinnen und Berliner. Und die fanden es vollkommen normal, daß Frauen und Männer aus Polen, aus Rußland, aus Tschechien, der Slowakei, Frankreich, Griechenland, Serbien oder Belgien Zwangsarbeit leisten und dabei verhungern mußten. So normal, wie sie die Entrechtung, Beraubung, Zwangsarbeit und Ermordung der jüdischen Berlinerinnen und Berliner normal fanden.

Wir haben vor allem einen pädagogischen Anspruch. Die Geschichte des Columbia-Hauses und ZwangsarbeiterInnen zu erforschen, sollte bei der Erinnerung an die Verbrechen der Nationalsozialisten helfen. Kein Schicksal soll vergessen werden. Erinnerung ist kein Selbstzweck, sondern dient immer auch als Bezug auf die heutige Gesellschaft, indem sie zeigt, wie demokratisch und human sie mit Menschen umgeht. Unsere Motivation ist klar: **Erinnern, um Wiederholung zu vermeiden.**

Die Verantwortung liegt nun beim Berliner Senat: Wird er seinen Anspruch einer offenen, toleranten, antirassistischen und demokratischen Stadt gerecht?

Literaturauswahl

- ALY, Götz / HEIM, Susanne: Vordenker der Vernichtung. Auschwitz und die deutschen Pläne für eine neue europäische Ordnung, Frankfurt a. M. 1997.
- BARWIG, Klaus u. a. (Hg.): Entschädigung für NS-Zwangsarbeit. Rechtliche, historische und politische Aspekte, Baden-Baden 1998.
- BENZ, Wolfgang (Hg.): Dimension des Völkermords. Die Zahl der jüdischen Opfer des Nationalsozialismus (Quellen und Darstellungen zur Zeitgeschichte, 33), München 1991.
- BERLINER GESCHICHTSWERKSTATT (Hg.): Alltagskultur. Subjektivität und Geschichte. Zur Theorie und Praxis von Alltagsgeschichte, Münster 1994.
- BIRK, Gerhard: Das Problemfeld Zwangsarbeit – Zwangsarbeiter aus der Sicht des Archivars. In: STIFTUNG TOPOGRAPHIE DES TERRORS (Hg.): Die Festung Glatz und die Verfolgung in der Zeit des Nationalsozialismus, Berlin 1995, S. 59–61.
- BRÄUTIGAM, Helmut: Nationalsozialistische Zwangsarbeiterlager in Berlin. Fremdarbeiterlager 1939–1945. In: Ribbe, Wolfgang (Hg.): Berlin-Forschungen IV, Berlin 1989, S. 235–280.
- BROWNING, Christopher R.: Ganz normale Männer. Das Reserve-Polizeibataillon 101 und die „Endlösung“ in Polen, Reinbek 1993.
- BUCHHEIM, Hans u. a.: Anatomie des SS-Staates, 2 Bde., 3. Auflage München 1982.
- DEMPS, Laurenz: Zwangsarbeiterlager in Berlin 1939–1945, Berlin (Ost) 1986.
- DERS.: Fremdarbeiter. Politik und Praxis des „Ausländer-Einsatzes“ in der Kriegswirtschaft des Dritten Reiches, Berlin u. a. 1986.
- DIES. (Hg.): „Totaleinsatz“. Zwangsarbeit in Berlin (1943–1945). Tschechische ZeitzeugInnen erinnern sich. Briefdokumentation der Projektgruppe „vergesene Lager – vergessene Opfer“, Zwangsarbeiterinnen in Berlin 1939–1945, Berlin 1998.
- DROBISCH, Klaus, Wieland, Günther: System der NS-Konzentrationslager 1933–1939, Berlin 1993.
- EICHHOLTZ, Dietrich (Hg.): Brandenburg in der NS-Zeit. Studien und Dokumente, Berlin 1993.
- ENDLICH, Stefanie / LUTZ, Thomas: Gedenken und Lernen an historischen Orten. Ein Wegweiser zu Gedenkstätten für die Opfer des Nationalsozialismus in Berlin, Berlin 1995.
- F.-HERBERT WENZ: Flughafen Tempelhof. Chronik des Berliner Werkes der „Weser“ Flugzeugbau GmbH Bremen. Bau der Kriegsflugzeuge Ju 87-Stuka und Fw 190 1939-1945. Stedinger Verlag, Lemwerder 2000. ISBN 3-927697-24-9.
- FRANKENBERGER, Tamara: Wir waren wie Vieh. Lebensgeschichtliche Erinnerungen ehemaliger sowjetisch Zwangsarbeiterinnen, Münster 1997.
- GAWLOWSKI, Karol: Sklavenarbeit von polnischen Arbeitern im „Dritten Reich“. In: STIFTUNG TOPOGRAP DES TERRORS (Hg.): Die Festung Glatz und die Verfolgung in der Zeit des Nationalsozialismus, Berlin 1995, S. 39–42.
- GEGEN VERGESSEN – FÜR DEMOKRATIE E.V., BONN / FÖRDERVEREIN FÜR MEMORIAL ST. PETERSBURG E. BERLIN (Hg.): „Es ist schwer, Worte zu finden“. Lebenswege ehemaliger Zwangsarbeiterinnen, Bann 1999.
- GERLACH, Christian: Krieg, Ernährung, Völkermord. Forschungen zur deutschen Vernichtungspolitik – Zweiten Weltkrieg, Harnburg 1998.
- GESCHICHTSWERKSTATT, H. J9: Zwangsarbeit. Arbeit – Terror –

Entschädigung, Hamburg 1989.

HAUS DER GESCHICHTE DER BUNDESREPUBUK DEUTSCHLAND (HG.): Deutsche und Polen 1945–1995. Düsseldorf 1996.

HEER, Hannes (Hg.): „Stets zu erschießen sind Frauen, die in der Roten Armee dienen“. Geständnisse deutscher Kriegsgefangener über ihren Einsatz an der Ostfront, Hamburg 1995.

HERBERT, Ulrich (Hg.): Europa und der „Reichseinsatz“. Ausländische Zivilarbeiter. Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge in Deutschland 1938–1945, Essen 1991

HERBERT, Ulrich, ORTH, Karin, DIECKMANN, Christoph (Hg.): Die nationalsozialistischen Konzentrationslager. Entwicklung und Struktur, Göttingen 1990

HERBERT, Ulrich: Geschichte der Ausländerbeschäftigung in Deutschland 1880 bis 1980, Bonn 1986.

KUBATZKI, Rainer: Standorte und Topographie der Kriegsgefangenen- und Zwangsarbeiterlager in Berlin und Umland. 1929–1945. Eine Dokumentation, Berlin 2000.

KURT HILLER, Leben gegen die Zeit, Bd. 1, Logos, Reinbeck 1969

LEDKE, KAHLE: Gesichter der Zwangsarbeit. Polen in Braunschweig 1939–1945, Braunschweig 1997.

LEVI, Primo: Ist das ein Mensch? Erinnerungen an Auschwitz, dt. Ausgabe Frankfurt/Main 1979

OTFI, Gbariele: KZ der Gestapo. Arbeitserziehungslager im Dritten Reich, Stuttgart/München 2000.

MAUSBACHER, Hans u. a.: Kinder des Grauens. NS-Verbrechen an Kindern, Frankfurt a. M. 1979.

MEYER, Winfried u. a. (Hg.): Zwangsarbeit während der NS-Zeit in Berlin und Brandenburg. Formen, Funktion, Rezeption, Berlin 2000.

MÜLLER, Rolf-Dieter: Die Rekrutierung der sowjetischen Zwangsarbeiter für die deutsche Kriegswirtschaft. In: , S. 234–250.

RÖSSLER, Mechthild und SCHLEIERMACHER, Sabine (Hg.): Der „Generalplan Ost“. Berlin 1993.

SACHSE, Carola (Hg.): Als Zwangsarbeiterin 1941 in Berlin. Die Aufzeichnungen der Volkswirtin Elisabeth Freund, Berlin 1996.

SCHILDE, Kurt, TUCHEL, Johannes: Columbia-Haus.Berliner Konzentrationslager 1933–36, Berlin 1990

SCHOLZE-IRRLITZ, Leonore u. NOACK, Karoline (Hg.) Arbeit für den Feind. Zwangsarbeiter-Alltag in Berlin und Brandenburg (1939–1945)

SCHWARZE, Gisela: Kinder; die nicht zählten. Ostarbeiterinnen und ihre Kinder im Zweiten Weltkrieg, Essen 1997.

STAPIEN, Stanislaus: Der alteingesessene Fremde. Ehemalige Zwangsarbeiter in Westdeutschland, Frankfurt a. M. u. a. 1989.

SZEPANSKY, Wolfgang, Dennoch ging ich diesen Weg. Autobiographie, Berlin 2000

WOBBE, THERESA (Hg.): Nach Osten. Verdeckte Spuren nationalsozialistischer Verbrechen, Frankfurt a. M. 1992.

ZWANGSARBEIT ERINNERN E.V. (Hg.): Warum es lebenswichtig ist, die Erinnerung wachzuhalten. Zwangsarbeit für Siemens in Auschwitz und Berlin. Dokumentation in einer Begegnung mit ehemaligen KZ-Häftlingen.