

Werner, Constanze: *Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit bei BMW*. München: Oldenbourg Verlag 2005. ISBN: 3-486-57792-1; X, 447 S., 29 Abb., 23 Tab., 21 Schaub.

Rezensiert von: René Del Fabbro

„Im Auftrag von MTU Aero Engines und BMW Group“, so prangt es gleich zweifach auf dem Schutzumschlag – und es klingt ein bisschen nach Packungsbeilage. Historisch gesehen, macht die Vorwort-Rede um das „gemeinsame Erinnern“ (S. VIII) der beiden Unternehmen freilich wenig Sinn. Es handelt sich – wie es im Titel auch zum Ausdruck kommt – um eine reine BMW-Angelegenheit. Die BMW AG war in der NS-Zeit die Muttergesellschaft der BMW-Flugmotorenbau GmbH, deren Rechtsnachfolgerin wiederum die MTU ist. Allein BMW steht somit in entsprechender historischer Verantwortung. Mit dem vorliegenden Buch startet das Konzernarchiv der BMW Group unter dem Oberbegriff ‚Perspektiven‘ eine eigene historische Schriftenreihe und versucht sich erstmals unter dem Signum der Wissenschaftlichkeit einen Raum zur Deutung der BMW-Geschichte zu schaffen. Band 1 widmet sich einer allgemeinen Geschichte der BMW AG in der NS-Zeit sowie dem speziellen Aspekt der Zwangsarbeit. Zwar ist diese Initiative grundsätzlich zu begrüßen, doch wie das Ganze angelegt ist, erweckt am Ende nur noch Bestürzung.

Den Eindruck einer Auftragsarbeit, den der Schutzumschlag vermittelt, versuchen die unternehmensinternen PR-Strategen im Vorwort peinlichst zu zerstreuen: „Beide auftraggebenden Firmen haben“ – so das von je zwei Vertretern der beteiligten Firmen unterzeichnete Vorwort – „der Autorin bei der Abfassung des Buches inhaltlich keinerlei Vorgaben oder Einschränkungen auferlegt“ (S. VII). Darüber hinaus hat ein wissenschaftlicher Beirat, dem Andreas Heusler vom Stadtarchiv München, Mark Spoerer von der Universität Hohenheim und Helmut Tritschler vom Deutschen Museum angehören, „dafür Sorge getragen“, so entnimmt man dem „Geleitwort“ jenes Gremiums, dass die Studie „in voller wissenschaftlicher Freiheit und unter Offenlegung sämtlicher relevanten Quellen-

bestände entstehen konnte“ (S. X).

Das von Constanze Werner nach sechs Jahren Arbeit vorgelegte Buch schildert kurz den innerhalb weniger Jahre vollzogenen Wandel der BMW AG von einem kleinen diversifizierten Unternehmen (Automobile, Motorräder, Flugmotoren, Heeresgerät) zum aufgeblähten reinen Rüstungskonzern der Kriegszeit (Kap. I.), die Krisen in der Unternehmensführung, die technisch-organisatorischen Probleme der Produktion – hier vor allem für das wichtigste Produkt, den Doppelstern-Flugmotor BMW 801 – (Kap. II,1 und 2.2.1), den Einsatz von Zwangsarbeitern in den Werksgruppen München, Berlin, Eisenach und einigen Verlagerungsorten (Kap. II, 2) sowie in einer Art Epilog das Ende des Flugmotorenkonzerns und den Neubeginn als Automobilunternehmen nach dem Zweiten Weltkrieg (Kap. III).

Da im Archiv der BMW AG nur noch kümmerliche Restbestände an Archivalien aus der NS-Zeit vorhanden sind, dienen Werner als Quellengrundlage für die allgemeine BMW-Geschichte fast ausnahmslos Aufsichtsratsakten des einstigen BMW-Großaktionärs Deutsche Bank. Auf die knapp zweihundert einschlägigen Aktenbände mit reinen BMW-Betreffen, die die Unternehmensentwicklung aus der Sicht des Aufsichtsrats mit seinen Vorsitzern Emil Georg von Stauß (1926-1942) und Hans Rummel (1942-1945) von der Mitte der 1920er-Jahre bis 1945 detailliert beleuchten, freilich zum Thema Zwangsarbeit vergleichsweise wenig hergeben, wies der Rezensent die BMW AG bereits Anfang 1999 hin. Führende BMW-Manager untersagten daraufhin, dieses Material ins Unternehmen zu holen.

Denkt man nun, solcherart Geheimniskrämerei sei mittlerweile überwunden, so sieht man sich schnell eines Besseren belehrt. Denn ein im Unternehmen befindlicher, zentraler Quellenbestand wird Wissenschaft und Öffentlichkeit komplett verheimlicht: ca. fünftausend Personalakten ausländischer Zwangsarbeiter. Sie enthalten Angaben wie Name, Geburtsdatum, Nationalität, Familienstand, erlernter Beruf, ausgeübte Beschäftigung, Spezialausbildung im Betrieb, Austritt, Austrittsgrund, Lohnentwicklung, Unfälle, Familienheimfahrten, Urlaub, Sonderurlaub, Fehltage, Verwarnungen und Strafen, Prämien, Fotos, Werksausweise, Erfolgschaftsfra-

gebogen, Verpflichtungserklärungen, Dienstverpflichtungen, Arbeitsverträge, Lohnänderungen, Krankmeldungen, Krankenkontrollberichte, Zuweisungen des Arbeitsamts etc., etc. Daneben finden sich Vermerke wie „geflüchtet“ oder „in Haft“.

Eine einzigartige serielle Quelle zum Alltag der Zwangsarbeit in verschiedenen BMW-Standorten, die u.a. zahlreiche aufschlussreiche statistische Angaben ermöglicht hätte, wird schlichtweg totgeschwiegen. Gleichzeitig klagt Werner, das „Wirken und Handeln“ der Zwangsarbeiter sei schlecht dokumentiert und ließe „sich oft nur mühsam und schlaglichtartig über spätere Zeitzeugenaussagen [...] sichtbar machen.“ (S. 146) – Eine Farce, die jeglicher Wissenschaftlichkeit spottet und das „gemeinsame Erinnern“ nach den zahlreichen Volten der Vergangenheit neuerlich diskreditiert, geht doch das pathetische Bekenntnis des Managements zur „Verantwortung für das Gewesene“ (Vorwort) mit bewusster Unterschlagung zentraler Quellen einher. Vor diesem Hintergrund schlägt auch die von Richard Gaul, Leiter BMW-Konzernkommunikation, anlässlich der Buchpräsentation geäußerte salbungsvolle Formel, das Buch demonstriere, „wozu Technokraten fähig sind, wenn ethische Dimensionen ausgeblendet werden“, eher auf seine eigenen Reihen zurück. Zu Gunsten Werners und ihres wissenschaftlichen Beirats, der schließlich für die „Offenlegung sämtlicher relevanten Quellenbestände“ einsteht, darf man annehmen, dass die BMW-Verantwortlichen diesen einzigartigen Bestand auch den beauftragten Historikern/innen verschwiegen.

Die Lohnverhältnisse unter den ausländischen Arbeitern sind nur ein Beispiel dafür, wie die Unterschlagung der Personalakten sich auf die Forschungsergebnisse auswirkt. Während Werner sich hier auf recht allgemeine Angaben beschränken muss, die sich zum Teil sogar auf Junkers betreffende Quellen stützen und in der Forschung längst bekannt sind, hätte sie mit den zurückgehaltenen Dokumenten für den Fall BMW detaillierte Angaben zu den einzelnen Personenkreisen machen können.

Statt ihre Münchener Archive vollständig zu öffnen, hat die BMW-Group Werner auf

zahlreiche innerdeutsche und weltweite Archivreisen (Paris, Washington, Moskau) geschickt – mit überaus dünnen Resultaten. Als Ergebnis der Nachforschungen im riesige Bestände enthaltenden Sonderarchiv Moskau werden, um nur ein Beispiel zu nennen, im Quellenverzeichnis magere 16 Signaturen angeführt, im Text noch magerere zwei – magersten Inhalts – verwendet; hiervon bezieht sich eine gar noch auf Junkers. Die Erwähnung des Moskauer Archivs hätte sich Werner also gänzlich sparen können. Nicht viel anders verhält es sich mit Washington oder Paris. Da passt es ins Bild, wenn im Quellenverzeichnis das Archiv der Commune Bitchwiller aufgeführt wird, aber gar kein Material aufgelistet wird. Durch allerlei Tricks versucht Werner, die geringe Ausbeute ihrer Recherchen zu schönen. Ein gewaltiger Popanz etwa wird mit den Akten des Freiburger Militärarchivs aufgebaut. Nicht weniger als 126 Signaturen hieraus führt Werner in ihrem Quellenverzeichnis auf und erweckt so den Anschein, als enthielten diese in das Buch eingeflossenes Material. Als Nachweise für ihre Darstellung verwendet Werner jedoch nur ein gutes Drittel (im Wesentlichen aus dem Kriegstagebuch des Rüstungskommandos VII sowie den Besprechungsprotokollen des so genannten Jägerstabs). Die meisten dieser knapp vierzig Akten werden jeweils nur ein Mal zitiert, und oft hat diese Fundstelle noch nicht einmal direkten BMW-Bezug. Durchgängig korrespondieren Werners wissenschaftliche Apparate (Fußnoten, Abkürzungsverzeichnis, Quellenverzeichnis, Register) nicht miteinander. Das kunterbunte Durcheinander unsauber geführter Nachweise führt im Endeffekt dazu, dass etliche Passagen der Darstellung wissenschaftlich geradezu gegenstandslos sind, da sie von der scientific community nicht sinnvoll überprüft werden können.

Die wesentlichen neuen Ergebnisse – etwa zu den permanenten BMW-Führungskrisen – werden fast ausschließlich aus dem erwähnten Bestand der Deutschen Bank geschöpft, der jedoch bei Weitem nicht vollständig bzw. sorgfältig genug ausgewertet wird, was mehrfach zu schweren Fehlinterpretationen führt. Deren Behandlung im Einzelnen sowie eine Auflistung der zahllosen sachlichen Feh-

ler muss einem eigenständigen wissenschaftlichen Aufsatz vorbehalten bleiben. Im Folgenden finden sich lediglich einige zentrale Probleme benannt.

Die von Werner konstatierte Besserbehandlung der BMW-Zwangsarbeiter, etwa im Vergleich zu denen von Daimler-Benz, ist nicht in erster Linie Resultat einer darauf abzielenden Unternehmenspolitik, wie sie glauben zu machen versucht, sondern aufgrund des außerordentlich hohen Anteils an West-, Süd- und Südosteuropäern (allein 50% der Zwangsarbeiter waren privilegierte Franzosen) lediglich ein getreues Abbild der staatlich oktroyierten NS-Rassenideologie. Der Anteil der besonders diskriminierten Osteuropäer (Polen, Ukrainer, Russen) lag dagegen im April 1943 gerade einmal bei 18 Prozent, davon verschwindend geringe 0,6 Prozent Russen. Nach den Kriterien der Stiftung Erinnerung, Verantwortung, Zukunft hätte höchstens ein Viertel der BMW-Zwangsarbeiter, die keine KZ-Häftlinge waren, überhaupt eine Entschädigung zugestanden bekommen. Vor diesem Hintergrund relativiert sich die These von der Besserbehandlung nicht nur erheblich, sie ist als Analysekriterium geradezu irreführend.

Nicht gut getan hat dem Buch die geographische ‚Überdehnung‘ des Untersuchungsgegenstands – BMW war Anfang der 1940er Jahre auch in Frankreich, Polen und Tschechien präsent – auf sämtliche Werksgruppen und Standorte. Was geduldiger lokalhistorischer Forschung an zahlreichen Orten bedurft hätte, gerät zum Parforce-Ritt durch sämtliche BMW-Standorte, -Werke, -Frontreparaturbetriebe, -Wohnlager, -KZ. Alles und jedes wird angerissen, meist ohne eine Vertiefung zu erfahren. Zwangsarbeit als Road-Movie in Folge einer üppigen Reisekasse? Dies geht vor allem auf Kosten der am schlimmsten betroffenen Opfergruppe – der KZ-Häftlinge. So finden sich gerade einmal zwei schmale Seiten zum BMW-KZ in Eisenach, und dass es vor allem ungarische Juden mit einem vergleichbaren Leidensweg – Deportation, Selektion, Vernichtung durch Arbeit – waren, die 1944/45 zu Tausenden bei BMW-Bauten, u.a. in München-Allach, schufteten mussten, wird noch nicht einmal erwähnt. Im übertragenen Sinne werden sie und ihre Leiden, sechzig Jahre nach Kriegsende, noch-

mals in die Lager verbannt.

Zwar beteuert Werner einleitend, es werde „immer auch die Frage der Verantwortlichkeit von BMW bzw. einzelner Personen des Managements gestellt“ (S. 9), letztlich verlegt sich die Studie hier aber weitgehend auf Apologetik im Sinne des Unternehmens, und das abschließende Urteil über die Verantwortung der wenigen überhaupt näher betrachteten BMW-Mitarbeiter fällt doch sehr milde aus. Die Mitwirkung der Verantwortlichen beim „Wahnsinn der Untertageverlagerungen“ wird als logische und geradezu zwangsläufige Konsequenz eines „Deformierungsprozesses“ (S. 9) hergeleitet, wenn es heißt: „Das Verhalten der Beteiligten zeigt sich auf der individuellen Ebene [...] geradezu als rationale Strategie der Problembewältigung in einer Zusammenbruchwirtschaft und -gesellschaft.“ (S. 374f.) Wiederholt wird auch betont, dass das KZ-Lager Allach außerhalb der Verantwortung von BMW lag (S. 220, 227, 335). Dass dies nicht so war, berichtet Werner teilweise selbst. Denn es verhielt sich so, dass bis Ende 1944 eigene BMW-Verwaltungsstellen (Einstellbüro, Abteilungsschreibwesen, Lohnabteilung) für die Allacher KZ-Häftlinge zuständig waren. Es existieren sogar Hinweise – und hierbei dürfte es sich um einen in der deutschen Industriegeschichte einmaligen Fall handeln –, dass BMW Eigentümer des Dachauer KZ-Außenlagers Allach war, also die Misshandlungen und das Morden in diesem Lager auf BMW-Gelände stattfanden. Auch dieser Sachverhalt ist Werner keinerlei Erwähnung wert.

Zur Klärung des Punktes Verantwortlichkeit fehlt vor allem eine ausführliche Erforschung sämtlicher Bauaktivitäten der BMW AG, bei denen zahllose Häftlinge ums Leben kamen. Die leitende Frage lautet hierbei, wer die BMW-Bauprojekte in Auftrag gegeben hat, obwohl ja bekannt war, dass die SS bzw. die beauftragten Bauunternehmen Häftlinge unter lebensbedrohlichen Bedingungen beschäftigten. Eine zentrale Rolle spielte hier die so genannte ‚BMW-Bauleitung‘, die eng mit der SS kooperierte. Der einzige Hinweis auf die Verantwortung dieser BMW-Stelle, den Werner gibt, ist das 1944 auf Initiative Zipprichs in Angriff genommene ‚Doggerprojekt‘, bei dem in der Nähe von Hersbruck

bei Nürnberg 6.000 KZ-Häftlinge Sklavenarbeit leisten mussten, um unter Tage eine Fabrikhalle anzulegen. Die dortigen Bauarbeiten sollten – so ein BMW-Bericht – in Gemeinschaftsarbeit zwischen der BMW-Bauleitung und der SS ausgeführt werden (S. 319). Genauer klären ließe sich die Rolle der BMW-Verantwortlichen nur anhand von Akten bzw. der entsprechenden Gegenüberlieferung der beteiligten Baufirmen und ihrer Subunternehmen. Hierzu trägt Werner fast überhaupt nichts bei, erlaubt sich freilich eines ihrer folgenreichen exkulpierenden Urteile: „Das [Kompetenzkonflikte zwischen Werksleitung und Wachkommandos in Allach] galt wohl vor allem für die im ‚Kommando Dyckerhoff‘ eingesetzten Baustellen-Häftlinge, die zwar auf dem Werksgelände unter härtesten Bedingungen beim Bunkerbau arbeiteten, jedoch außerhalb der unmittelbaren Verantwortung von BMW standen.“ (S. 220)

Letztlich geht die generelle Frage nach der Verantwortlichkeit irgendwo unter im Bermuda-Dreieck zwischen einem angeblich indifferenten und etwas senilen Aufsichtsrat, einem zur Kontrolle unfähigen Reichsluftfahrtministerium (RLM) und naiven Technikern der BMW. In diesem Kontext kann es auch nicht sonderlich überzeugen, wenn Werner anführt, die Konstellationen zwischen BMW und den staatlichen Stellen hätten keine Konstante dargestellt, sondern einen „komplexen, wechselseitigen und vor allem dynamischen Aushandlungsprozess zwischen dem Unternehmen und dem NS-Staat [...], bei dem sich die Gewichte und Machtpositionen verschieben konnten“ (S. 373). Hierbei handelt es sich um nicht mehr als eine Binsenweisheit. Denn schließlich muss jede Organisation beständig auf neue Vorgaben reagieren, und neue Sachlagen entstanden in der Kriegszeit des NS-Regimes in nachgerade atemberaubender Abfolge. Schließlich führt Werner die als zentral eingeführte These vom Aushandlungsprozess in ihrer Zusammenfassung selbst ad absurdum, wenn sie schreibt, dass „BMW gegenüber dem RLM nahezu kapitulierte“ (S. 376). Damit verficht sie am Ende wieder die altbekannte, eingangs vehement bemängelte These (S. 7) von der BMW AG am Gängelband des RLM.

Schließlich durchzieht das Buch eine zu-

nehmend unerträgliche Tendenz zur Harmonisierung und Verharmlosung, zur selektiven Wahrnehmung. In dem zentralen Kapitel „Die neue Betriebsgemeinschaft“ nimmt dieser Zug überhand, bei ständig steigender Tendenz zur Unternehmens-Apologik. Es wimmelt nur so von guten Kommandos und guten Meistern, sogar einen „sehr menschlichen“ SS-Untersturmbannführer (S. 333) hat Werner ausgemacht, und das Eisenacher Lager wurde – so berichtet einer von Werners zahlreichen, etwas einseitig ausgewählten Zeitzeugen – „nicht so richtig bewacht“ (S. 259). Brutaler ging es laut Werner eher bei Daimler, Junkers und Messerschmitt zu. Gelegentlich leidet Werner geradezu mit ihren „deformierten Managern“, beispielsweise wenn sie ihre Kriegsproduktion nicht wunschgemäß durchführen konnten: „Aus Sicht Zipprichs war es geradezu eine Tragik, dass zwar nun endlich das moderne Großserienwerk in Allach, zum Teil auch das Zühlsdorfer Werk angelaufen waren, infolge des Kriegsverlaufs das erhebliche Produktionspotential, über das BMW nun verfügte, aber zu spät bereit stand und letztendlich nur noch wenig nützte.“ (S. 165)

Zur Firma Helmuth Sachse KG in Kempten, an der BMW beteiligt war und wo fünfhundert KZ-Häftlinge arbeiten mussten, urteilt Werner: „Verglichen mit anderen Arbeitskommandos waren die Arbeits- und Lebensverhältnisse der KZ-Häftlinge bei Sachse aber erträglich“, um sich kurz darauf zu wundern: „Wer zu schwach oder schwerkrank war, dem widerfuhr sowieso dieses Schicksal [der Rücktransport nach Dachau oder Allach] und es wirft ein bezeichnendes Licht auf die Leistungsfähigkeit und den Gesundheitszustand der Kemptener KZ-Häftlinge, dass zwischen Mai 1944 und April 1945 dennoch immerhin 146 (d.h. 25 Prozent) aus diesen Gründen zurücktransportiert wurden.“ (S. 305) Dass ein BMW-Ingenieur im April 1945 mehrere Häftlinge bei der Beschaffung von Lebensmitteln stellte und einen von ihnen erschoss, nennt Werner einen „tragischen Zwischenfall“ (S. 305). Geradezu in Verhöhnung der Opfer mündet die Tendenz zur Apologik, wenn die Zwangsarbeiter gegen Kriegsende als Bedrohung für die deutsche Bevölkerung dargestellt werden. So schließt sich Werner

der Diktion eines Berichts der Schutzpolizei Kolbermoor, in dem zu Kriegsende herumirrende Zwangsarbeiter als „Subjekte“, „Gesindel“ sowie „zerlumpte und verdreckte Gestalten“ bezeichnet werden, nahtlos an und spricht von einem „Horrorszenario“ (S. 337).

Insgesamt kann die Studie aufgrund ihrer handwerklichen Mängel, zahlreichen Fehlurteile, vor allem aber der Unterschlagung der für die Zwangsarbeit im Fall BMW zentralen seriellen Quellen weder wissenschaftlich, noch – benutzen wir das große Wort – *ethisch* überzeugen. BMW hat seine Glaubwürdigkeit bei diesem Thema endgültig verspielt.

HistLit 2006-2-086 / René Del Fabbro über Werner, Constanze: *Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit bei BMW*. München 2005, in: H-Soz-Kult 05.05.2006.