

Turner, Henry A.: *General Motors und die Nazis. Das Ringen um Opel*. Berlin: ECON Verlag 2006. ISBN: 3-430-19206-4; 240 S.

Rezensiert von: Andrea Neugebauer, Johann Wolfgang Goethe Universität, Frankfurt am Main

Im Jahr 1999 gab General Motors (GM) Akten frei, die die Geschichte der Konzerntochter Adam Opel A.G. während des Nationalsozialismus betreffen. Ein Forscherteam um Henry A. Turner wurde beauftragt, die jahrzehntelange als „nicht vorhanden“ bezeichneten Akten zu sichten, um der Konzernleitung eine Basis für ihr Verhalten gegenüber Sammelklagen von Zwangsarbeiter/innen aus Osteuropa zu verschaffen (S. 14). Das vorliegende Buch des emeritierten US-amerikanischen Historikers, betont Turner selbst, sei kein Auftragswerk, sondern eine Revision der bisherigen Geschichtsschreibung über Opel im Nationalsozialismus in eigener Regie.

Firmeneigene Darstellungen kolportierten bisher, dass „Herr Hitler“ die Opelwerke beschlagnahmte und die zuverlässige Rüstungsschmiede für den Zweiten Weltkrieg unter dem Diktat von Partei und NS-Staat entstand.¹ Bereits in den 80er Jahren waren – wegen der Unzugänglichkeit des GM-Archivs auf unvollständiger Materialbasis – allerdings kritische Untersuchungen entstanden, die ergaben, dass die Leitung der Opelwerke keineswegs abrupt in die Hände des NS-Regimes übergegangen war. Opel habe, ökonomisch kalkulierend, mit dem NS-Regime zusammengearbeitet, bereits vor dem Krieg an Rüstungsanstrengungen mitgewirkt und schließlich der deutschen Kriegsproduktion Produktionsstätten und -wissen zur Verfügung gestellt. Die Kontrolle über die Opelwerke sei selbst nach Kriegseintritt der USA nie ganz in die Hände von NS-Institutionen übergegangen.² In der Einleitung zu Turners Studie lobt Hans-Ulrich Wehler, es sei gelungen, die genannten Forschungsergebnisse durch eine „vorurteilsfreie Analyse [...] im wesentlichen (zu) entkräften“, (S. 10) und „endlich“ eine Forschungslücke zu verengen (S. 8). Angesichts der jahrzehntelangen Weigerung des Konzerns, Wissenschaftler/innen Akteneinsicht zu gewähren, wäre m.E. zumindest ei-

ne kritische Anmerkung zur Geschichtspolitik angemessen gewesen.

Turners Arbeit fördert tatsächlich zahlreiche bisher unbekannte Einzelheiten über Opel und GM während der NS-Zeit zu Tage. Sein Vorhaben war nicht, die Geschichte der Opelwerke während des Nationalsozialismus zu schreiben; Belegschaft, Zwangsarbeit, Bombardierungen werden nur gestreift, das Aufgreifen von NS-Projekten wie des Siedlungsbaus nicht erwähnt. Stattdessen orientiert er sich an der Perspektive des US-amerikanischen Managements und rekonstruiert ihre Handlungsmöglichkeiten ohne „anachronistische“ Wertung, wie er sie seinen Vorgänger/innen bescheinigt (S. 230). Dennoch ist die Darstellung des Management-Handelns unvollständig, fehlen z.B. die Kontroversen um die Auslagerung von Maschinen zur Fortsetzung der Rüstungsproduktion im Jahr 1944. Hier konkurrierten das Eintreten für die Sicherung des Maschinenparks für die Nachkriegsproduktion und die Organisation der Produktion für den „Totalen Krieg“.³ Zudem ist die Studie auf die Handlungsprozesse der US-amerikanischen Mitglieder des Managements, später der zentralen Figuren in der Auseinandersetzung um die Werksleitung im Krieg, konzentriert. Dies erschwert ein Verfolgen der Wege der deutschen Werksleitungsmitglieder, denen Turner keine vergleichbare Aufmerksamkeit schenkt. Der von der GM-Spitze berufene deutsche Produktionsleiter und spätere Vorstandsvorsitzende beispielsweise, der Opel laut Turner zum „wichtigsten Glied im Versorgungssystem der Luftwaffe“ (S. 219) machte und gleichzeitig das Vertrauen des NS-Regimes, z.B. Görings (S. 216) besaß, wird nur allgemein als „erfah-

¹ Bailey, L. Scott (Hg.), *Opel – Räder für die Welt*, Rüsselsheim 1990, S. 55; Schneider, Hans-Jürgen, 125 Jahre Opel, Autos und Technik, Köln 1987, S. 212ff.

² Vor allem: Snell, Bradford C., *GM and the Nazis*, in: Ramparts, Juni 1974; Kugler, Anita, *Die Behandlung des feindlichen Vermögens in Deutschland und die Selbstverantwortung der Rüstungsindustrie*. Dargestellt am Beispiel der Adam Opel AG von 1941 bis Anfang 1943, in: 1999. Zeitschrift für Sozialgeschichte des 20. und 21. Jahrhunderts 2 (1988), S. 46-78.

³ Dokumentiert in: USSBS, Records of the US-Strategic Bombing Survey, 3.a. (2452) Rüsselsheim GN 3786; US-National Archives (Washington), RG 243: Physical Damage Division Report No. 45, Exhibit Q, „production of dispersal plants“ (Kopie im Stadtarchiv Rüsselsheim).

rener Ingenieur“ mit „Führungsgeschick“ ohne NS-Sympathieverdacht (S. 209) charakterisiert.

Die Arbeit beginnt mit einer Skizze der ökonomischen Zusammenhänge der Übernahme Opels durch General Motors am Beginn der Weltwirtschaftskrise und der Produktionserfolge in den Vorkriegsjahren (Kapitel 1), ihr folgt die Darlegung einer „unfreiwilligen Anpassung“ der Unternehmungsführung während dieser Zeit an die Politik des „Dritten Reichs“ – das stets ohne Anführungszeichen geschrieben wird (Kapitel 2). Kapitel 3 umreißt Versuche, das Unternehmen angesichts staatlicher Eingriffe in der Konkurrenz zu positionieren. Die Auseinandersetzungen um die nationalsozialistische Durchdringung der Opel-Leitungsstrukturen unter dem „Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit“ werden in den Kapiteln 4 und 5 rekonstruiert. Einer Schilderung der Integration des Unternehmens mit Kriegsbeginn in die Rüstungsproduktion (Kapitel 6) folgt ein Kapitel über die diplomatische Friedensmission des Chefs der GM-Auslandsorganisation. Schließlich werden „Verlust der Kontrolle“ und die Frage der Kriegsgewinne thematisiert (Kapitel 8). Die Ergebnisse wertet Turner in einem eigenständigen Kapitel (S. 9) hinsichtlich der Verantwortung des Konzerns für die Rüstungsproduktion aus.

Im ersten Kapitel ist Turner bemüht, zusätzlich zu den bekannten und eigentlich ausreichenden produktionstechnischen Gründen für den Kauf der Opelwerke durch GM im Jahr 1928 weitere hinzuzufügen, wie um zu belegen, dass GM kein Risiko einging: Zu jener Zeit kennzeichneten Überproduktion (die Auslastung der Kapazitäten bei Opel als modernstem Produzenten betrug 60%⁴), Fusionen, Konkurse und Massenentlassungen (auch bei Opel) die deutsche Autoindustrie. Dass GM eine „enorme Expansion der Branche“ erwartete (S. 18), ist wahrscheinlich, es verwundert jedoch, dass Turner die Situation als Zeit der Stabilisierung der Weimarer Republik und „steigender Einkommen“ (S. 17f.) charakterisiert. Noch erstaunter erfährt man, dass GM erst nach dem Kauf von der hohen Verschuldung der Opelwerke überrascht worden sein soll (S. 24).

Der Übernahme Opels durch GM folgten

umfassende Modernisierungsprojekte (S. 25), die sich jedoch erst mit dem wirtschaftlichen Aufschwung auszahlten, der bekanntermaßen etwa zeitgleich mit dem NS-Regime einsetzte. Turner berichtet, es sei „unter Hitler zu einer bemerkenswert schnellen Erholung der Wirtschaft gekommen“ (S. 58). Für GM jedoch habe sofort ein Verteidigungskampf um die Opelwerke begonnen, ausgelöst durch zunehmende Eingriffe des „ausländerfeindlichen“ (S. 29) NS-Regimes in die Finanz- und Rohstoffmärkte. Tatsächlich war die Ertragsfähigkeit der Opelwerke durch Verbot des Dividendentransfers in die USA – Maßnahme der Deflationspolitik seit Juli 1931, nicht des NS-Regimes⁵ – und Abschaffung der Entscheidungsfreiheit über die Gewinnverwendung eingeschränkt. Dass die NS-Politik, z.B. mit ihren gegen die Arbeiterbewegung gerichteten Aktionen in den Anfangstagen, der Abschaffung der Betriebsräte oder dem Einfrieren der Löhne, eine veränderte Situation für die heftig umstrittenen Rationalisierungsvorhaben des Opel-Managements schuf, es somit neben Interessenwidersprüchen durchaus Überschneidungen der Interessen eines Unternehmens wie Opel und dem NS-Regime gab, wird nicht erwogen.

Das Management sah, Turners Bericht zufolge, von nun an ständig die Gefahr eines betriebswirtschaftlichen Totalverlusts der enormen Investition und verhedderte sich, um eine offene Konfrontation zu vermeiden, Schritt für Schritt mit Projekten und Politiken des NS-Regimes. Bereits im ersten Jahr hätten „NS-Kreise“, Belegschaft und „örtliche Parteifunktionäre“ (S. 39) einen solchen Druck aufbauen können, dass es zu einer Neuorganisation des Werkslebens kam (S. 36). Belege für diesen Druck sind vage, stammen zum Teil aus Aussagen Angeklagter in Entnazifizierungsverfahren (S. 27). Auch die Einflussnahme durch nationalsozialistische Beschäftigte klingt konstruiert, Turner schlussfolgert sie aus der außergewöhnlich großen Anzahl von Nationalsozialisten im Betriebsrat nach der letzten Wahl 1933: daraufhin hät-

⁴ Blaich, Fritz, „Fehlrationalisierung“ in der deutschen Automobilindustrie, in: Tradition 18 (1973), S. 29.

⁵ Vgl. Billstein, Reinhold, Working for the enemy, Ford, General Motors and Forced Labor in Germany during the Second World War, New York 2000, S. 22.

ten „Hitlers Anhänger“ ihre Stellung im Betrieb ausgebaut (S. 35). Diese These hätte eine Ausführung vertragen, da ein solcher Eingriff in die Unternehmerautonomie während der NS-Zeit außergewöhnlich wäre. Das GM-Management gerät in Turners Darstellung in eine klare Opfer-Position gegenüber dem NS-Regime und einer unrealistisch mächtigen lokalen NS-Elite. Von allen Seiten bedroht, trifft das Unternehmen die Wahl, sich durch eine Übernahme der chauvinistischen Politik des Regimes zu „tarnen“ (S. 38), um weiterhin Autos absetzen zu können.

Tatsächlich hatte die Opel-Führung vor 1933 keine Berührungsängste hinsichtlich der Nationalsozialisten gezeigt, war zweitgrößter Auftraggeber für Werbeanzeigen im „Völkischen Beobachter“⁶ und beschäftigte einen Nationalsozialisten als Redakteur der Opel-Werkzeitschrift.⁷ Die Unternehmenspolitik bezog utilitaristisch ein, was dem Umsatz förderlich sein konnte. Schon 1930 bediente sie sich eines nationalistischen Jargons, um das „deutsche“ Produkt Opel zu propagieren und pries nach innen den „Willen zur Werksgemeinschaft“ als Bestandteil des Wiederaufstiegs „unseres Volks“ zum „endgültigen Sieg“.⁸ Gleichzeitig wurde der sozialdemokratische Betriebsratsvorsitzende in Befriedungsversuche einbezogen, als sich Widerstand zunächst gegen Rationalisierungsfolgen, später gegen Kurzarbeit formierte. In der Werkzeitschrift zeigt sich nach dem Mai 1933 daher kaum ein Sprachwechsel, kein inhaltlicher Bruch. Turner stellt dies irreführend dar, wenn er schreibt, dass die Werkzeitschrift nach 1933 „auf Linie gebracht“ worden sei (S. 36) und ab 1934 die Beteiligung von NS-Funktionären dulden musste. Denn der seit 1930 ununterbrochen beschäftigte Redakteur war zeitweise sogar NS-Ortsgruppenleiter. Es scheint, dass hier Fronten zu klar konstruiert werden.

Wichtig ist Turner die Entkräftung von Hinweisen auf zumindest ambivalentes Kooperieren der Opel-Manager. So etwa die frühen Eintritte deutscher Leitungspersonen in die NSDAP, für die Turner Hinweise wiederum in Aussagen der Betroffenen in den Entnazifizierungsverfahren der Nachkriegszeit findet. Eine größere Spende des Aufsichtsratsvorsitzenden Wilhelm von Opel 1933 gerät im

Konjunktiv in die Fußnote (S. 254), die Unterstützung des Nationalsozialistischen Kraftfahrer Korps wird zur Kooperation mit einer „Hilfsgruppe der Polizei“, die sich für die Autoindustrie eingesetzt, Fahrunterricht und Reparaturkurse veranstaltet habe (S. 37). Unterschlagen wird, dass es sich um eine Gliederung der SA handelte, deren antisemitisch geprägte Aktivitäten vorrangig der „Wehrtüchtigung“ dienten.⁹ Initiativen der Opel-Führung, bereits im ersten Kriegsjahr fehlende Arbeitskräfte durch Kriegsgefangene zu ersetzen¹⁰, werden nicht erwähnt, der Beginn ihrer Beschäftigung in das Jahr 1941 verschoben (S. 223) und damit in die Zeit nach der Abreise der US-amerikanischen Führungsrige.

Turners Lesart der Zusammenarbeit Opels mit dem NS-Regime als Defensive, in der Opel als „Geisel des Hitlerregimes“ (S. 34) fungiert, ist so dominant, dass selbst die Aussagekraft von Fakten, die eine frühe Integration in die Aufrüstung belegen, entkräftet erscheint. Turner berichtet, dass Opel – nachdem sich die Hoffnung zerschlagen hatte, das Kleinwagenprojekt „Volkswagen“ zu ergattern – bereits im Januar 1935 für den Bau eines Lastwagenwerks in Brandenburg, eine vorvertragliche Kauf-Versicherung des Wehrwirtschaftsamts besaß (S. 75). Zwei Monate später verkündete das Regime unter Bruch der Versailler Verträge sein Aufrüstungsprogramm und Opel lieferte ab 1936 Truppentransporter an die Wehrmacht, wurde schließlich deren Hauptlieferant für Lastwagen. Turner problematisiert nicht die Ausstattung des Militärs des NS-Staates, sondern erwägt „Schwierigkeiten“, in die Opel durch eine Weigerung geraten wäre (S. 77). Mit der Charakterisierung der Macht des NS-

⁶Das Daimler Benz-Buch, Rüstungskonzern im „Tausendjährigen Reich“. Teil III, Fabrik und Geschichte, hg. von der Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts. Nördlingen 1988, S. 599.

⁷Opel-Geist. Werkzeitschrift der Adam Opel AG 11 (1933), S. 6.

⁸Opel-Geist 1 (1931), S. 2.

⁹Hochstetter, Dorothee, Motorisierung und „Volksgemeinschaft“. Das NSKK 1931-1945, München 2005, S. 94, 98.

¹⁰Kugler, Anita, Airplanes for the Führer, in: Billstein, Reinhold, Working for the enemy, Ford, General Motors and Forced Labor in Germany during the Second World War, New York 2000, S. 46f.

Regimes als der „über Leben und Tod“ eines Industrieunternehmens (ebd.) wird die Situation, sprachlich auf die nationalsozialistische Vernichtungspolitik bezugnehmend, dramatisiert. Turner schlussfolgert, dass GM/Opel „keine andere Wahl“ hatten, „als die Aufträge der Wehrmacht anzunehmen“ (S. 76). Trotz Schilderung des zunehmend engen Kontakts zwischen GM und der Wehrmacht als Großabnehmer von Militärlastwagen wertet Turner dies nicht als frühe Integration der Opelwerke in die Wiederaufrüstung des NS-Staates.

Turner berichtet von großen Sympathien innerhalb des GM-Vorstandes für die „starke und männliche Nation“ Deutschland, deren Versuch, einen „Platz an der Sonne“ zu erobern (S. 79) in den USA – so Turner – verbreitet auf Verständnis gestoßen sei (S. 165). Der Mythos des „unpolitischen Managers“ wird aufgerufen, um zu folgern, dass die ökonomisch oder produktionstechnisch versierten GM-Manager „allein kommerziellen Erwägungen“ (S. 234) folgten, „unideologisch“ (S. 166) und politisch mitunter „naiv“ (S. 233) handelten, am Verstehen des Phänomens Nationalsozialismus schlicht nicht interessiert waren oder sich „einlullen“ ließen (S. 184). Dies führt zur Personalisierung von (Fehl-) Entscheidungen, hinter der jedoch keine Kritik steht, sondern ein positivistisches Verständnis, das Historisierung als Aufzeigen des Nichtwissens oder „allzumenschlicher“ Fehlbarkeit versteht. Eine Analyse der Dokumente, die, über eine positivistische Auslegung hinaus, die Einzelnen als Akteure in einem organisierten Sozialsystem begriffe, ihr Handeln nicht als rein individuelles zu erklären suchte und auch dessen Folgen für den Verlauf der nationalsozialistischen Vorhaben hinterfragte, findet sich nicht.

Als „beunruhigende“ Aktion (S. 239) beschreibt Turner, dass sich die amerikanischen Manager noch kurz vor dem Krieg darauf einließen, in Rüsselsheim eine Getriebefabrik für Luftwaffen-Flugmotoren zu bauen. Dies wurde nicht ökonomisch begründet, es wurden nur „bescheidene Gewinne“ erwartet (S. 117). Das NS-Regime war an amerikanischer Präzisionstechnologie interessiert und der Mutterkonzern gab im Jahr 1939 trotz bereits „hoher Kriegsgefahr“ (S. 139) sogar die entspre-

chenden Patente frei (S. 126). Dass GM zuvor eine Entscheidung gegen Rüstungsproduktion getroffen hatte (S. 138), wurde damit hinfällig. Doch statt dies wahrzunehmen, konstatiert Turner ein kurzichtiges Handeln des Tochterunternehmens, das sich im ausführlich dargestellten Gerangel um die Einsetzung eines Betriebsführers nach dem „Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit“ einen Bündnispartner in Göring habe schaffen wollen (S. 240). Dies wird sogar als „Vermeidung der direkten Mitwirkung an der Kriegsproduktion“ (S. 237) gewertet. Angesichts bereits begonnener Baumaßnahmen und der „anhaltenden Bedrohung durch den verärgerten, leicht reizbaren Gauleiter“ sowie Göring (S. 241), habe GM nur noch dem Vollzug zustimmen können. Die Zulieferung für die Luftwaffe wird so zum Glied in der Kette der „unfreiwilligen“ Handlungen des Konzerns, so dass die „Verantwortung“ für diesen Beitrag zu „den deutschen Kriegsanstrengungen“, die Turner GM am Ende doch noch zuschreibt, nicht allzu schwer wiegt.

Turner liefert Fakten, die auf die von ihm gestellten Fragen nach der Verantwortung von GM für die Rüstungsproduktion deutliche Antworten geben. Auf der Grundlage seines Materials kann konkretisiert werden, dass die Rüstungszulieferung unter Kontrolle der GM-Manager in Rüsselsheim begonnen und später unter dem gleich bleibenden Primat des Erhalts der Besitzverhältnisse auch um den Preis der Rüstungsproduktion von den durch GM eingesetzten Angestellten weitergeführt wurde. Dass eine Verweigerung der Kriegsproduktion zur Beschlagnahme des Werks geführt hätte, ist realistisch. Doch ist die Annahme einer reibungslosen Weiterproduktion unter NS-Regie nicht technizistisch? Daimler-Benz jedenfalls gelang es trotz Weitergabe von Produktionswissen bis Kriegsende nicht, die Opellastwagen in Lizenz in größerer Zahl nachzubauen. Um die These zu halten, dass die Umstellung auf Rüstungsproduktion nicht von US-amerikanischen Managern begonnen wurde, übergeht Turner seine Darlegungen zur Getriebefabrik, sowie die schriftliche Äußerung des Generalbevollmächtigten von General Motors, die Umstellung der Produktion in beiden Opelwerken sei bereits im November 1939 vollzogen ge-

wesen.¹¹ Turner datiert dies auf Ende 1941 (S. 156), obwohl auch von ihm präsentierte Fakten für das frühere Datum sprechen.

Im Hintergrund vollzieht sich die Wiederaufnahme einer intentionalistischen Interpretation des Nationalsozialismus, in der „Hitlers Herrschaft“ (S. 58) als personifiziertes Übel auftaucht, er selbst als „größenwahnsinniger Verbrecher“ (S. 168), der „den Zweiten Weltkrieg vom Zaun brach“ (S. 60). Ob die kriegstreibenden nationalsozialistischen Kräfte durch das – nicht vereinzelte – Handeln des GM-Konzerns gestärkt wurden, wird nicht erwogen. Die durchgängige Personalisierung führt auch dazu, dass Resultate langer Prozesse, wie der Versuche des Reichsverbandes der Automobilindustrie, Opel aus der Konkurrenz um das „deutsche“ Volkswagen-Projekt auszuschließen, trotz ausführlicher Beschreibung am Ende hinter einem Führerentscheid verschwinden. Turner wendet dies exemplarisch: „im Dritten Reich hingen Entscheidungen von den Launen eines Diktators ab...“ (S. 74). Ähnlich verfährt Turner hinsichtlich der Rüstungszusammenarbeit mit anderen Werken: Das für den Konzern GM durchaus ärgerliche Lizenzabkommen, das Produktionswissen für den „Opel-Blitz“-Lastwagen anderen Firmen zugänglich machte, erscheint als Folge eines Führerbefehls (S. 214), der allerdings nur ein Produktionsziel formulierte, nicht, wie es zu erreichen sei.¹² Im Dunkeln bleiben die Initiativen und Motive der deutschen Führungskräfte, die das Werk auf die ständig wechselnden Anforderungen der Rüstungsproduktion umstellten. Im Buch verstreute Fakten weisen darauf hin, dass trotz der Zustimmung bzw. „patriotischen Unterstützung“ (S. 145) des NS-Eroberungskriegs, die einige unter ihnen zeigten, die Orientierung an Firmeninteressen dominierte. GM baute – so kann Turners Darstellung entnommen werden – bis in den Krieg hinein auf die Kontakte dieser „Fachmänner“ zum Regime, da sie Aufträge und Rohstoffzuteilungen verhiessen und schließlich bis zur Bombardierung der Anlagen für „wachsende Profite“ sorgten (S. 226). Das NS-Regime seinerseits erkannte 1942, dass die Pragmatiker der Rüstungsbetriebe keiner Führerbefehle bedurften, um eine effektive Rüstungsproduktion zu gewährleisten – auch, wenn dies

den Einsatz „jüdischer Zwangsarbeiter“ (bei Opel in der Heeresreparaturwerkstatt in Riga) voraussetzte, den Turner Opel lapidar „wie andere Privatunternehmen auch“ durchführen lässt (S. 225). Mit der 1942 angesichts der Kriegswende an der Ostfront eingeführten Politik der „Selbstverantwortung der Industrie“ gab das Regime den Managern zuvor eingeschränkte Handlungsvollmachten zurück.

Gegen den Strich gelesen wird in Turners Studie eine Dynamik sichtbar, die gerade durch die von ihm betonte Orientierung des Managerhandelns an ökonomischen Zielen im Kampf um die Positionierung in Konkurrenz mit anderen Betrieben entstand. Sie trieb die Integration in die Kriegsproduktion und ihre Effektivität auch dann voran, wenn die Interessen des NS-Regimes und des Unternehmens nicht übereinstimmten.

HistLit 2006-4-011 / Andrea Neugebauer über Turner, Henry A.: *General Motors und die Nazis. Das Ringen um Opel*. Berlin 2006, in: H-Soz-Kult 04.10.2006.

¹¹ Wortlaut in Kugler, *Airplanes* [wie Anm. 10], Fußnote 53 auf S. 257. BA, R 87/233.

¹² Kugler, *Airplanes* [wie Anm. 10], S. 62ff.