

# Arbeit für den Feind

## Zwangsarbeit und Rüstungsproduktion im Flughafen Tempelhof

von Beate Winzer, Anwohnerin am Chamissoplatz

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. Adler 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

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 nur etwas für unverheiratete und arme Frauen. Die Nationalsozialisten zementierten diese patriarchalische Geschlechterteilung noch.

KZ-Häftlinge mussten von 1933 an Zwangsarbeit verrichten. Im Vordergrund stand aber bis 1936 der Straf- und Umerziehungsgedanke, nicht die ökonomisch effektive Ausbeutung. 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.

# Berlin als Zentrum der Rüstungsindustrie

Berlin war zu diesem Zeitpunkt ein Zentrum der Luftfahrtindustrie und der Rüstungsproduktion. Die meisten dieser Betriebe waren in Kreuzberg, in Neukölln und in Tempelhof 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. 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 Luftrüstungsindustrie zum damaligen Zeitpunkt ein winziger Industriezweig mit wenigen Beschäftigten. Ab 1929 bedrohte die internationale Konkurrenz selbst die Junkers-Werke. Absatzmärkte brachen ein, die wichtigen Märkte SU und USA/Kanada produzierten bessere und billigere Transportflugzeuge.

Mit der Machtübergabe an die NSDAP bewarben die Industrieunternehmen um Rüstungsaufträge, die ihnen gewaltige Profite und den Zugang zu neuen Märkten sicherten. Denn die Aufrüstung der Luftwaffe das 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.

# 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 Arbeitsleistung 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 „Arbeitsscheu“ 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 „Ausschaltung 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. Daher waren die TschechInnen die ersten, die im Deutschen Reich als ZwangsarbeiterInnen eingesetzt wurden. 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. Syrups noch.

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 arbeiteten 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, so in Marienfelde, Lichtenrade oder Klein-Machnow. Vor den Augen der Berliner verhungerten die Frauen und Männer, denn vor allem die Russinnen und Russen galten den Deutschen ebenso wie JüdInnen, Sinti und Roma als Untermenschen. Und „der Russe“ war den Deutschen der erklärte äußere Hauptfeind. Vergewaltigungen und Prügel bis zu Mord an russischen ZwangsarbeiterInnen galten nicht als Vergehen.

# 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 Kartell 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 Schulterschluss 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. Die großen der Flugzeugindustrie waren die Henkel GMBH. 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. Lediglich 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

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. Seine Arbeitsgebiete waren Kampfhubschrauber. 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 Luft- und Rüstungsindustrie. 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 qm<sup>2</sup> Produktionsfläche. Über die Montageflächen in den unteren Stockwerken und in den Tunneln gibt es keine mir zugänglichen Zahlen.

Aufgrund der Stahlbetonbauweise wurde Tempelhof von den Bombenangriffen kaum getroffen, die Produktion kam nicht zum Erliegen. 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 schliefen diejenigen, die im Flughafen und der Lufthansa zwangsbeschäftigt waren, in den Hallen.

# Rationalisierung des Krieges

Im Herbst 1942 erhielt die WFG zusätzlich die stillgelegten Rabsteiner Fabriken in der Tschechischen 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 m<sup>2</sup> konzipierten unterirdischen Verlagerungsbetriebes im Rabsteiner Grund bei Johnsbach. Bis zum Mai 1945 wurden 17500 m<sup>2</sup> 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

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, dass 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, dass sie nicht einmal die wenigen Pfennige Stundenlohn erhielten und noch weniger Essen erhielten. Tausende von ihnen verhungerten und erfroren.

Während die sog. 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 Baracken leben. Die Medizinische Versorgung sah vor allem vor, dass auch bei Unterernährung, Typhus oder Fieber Drückebergerei konstatiert wurde. In den Krankblocks 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 Betriebe. 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. Sicher sind Beispiele überliefert, in denen die Gefolgschaft sich mit den ZwangsarbeiterInnen und Kriegsgefangenen solidarisierte wie im Stahlwerk III der Hermann-Göring-Werke in Salzgitter. Die Masse aber kam ihren Aufgaben freiwillig nach.

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 im heutigen Volkspark Wuhlheide und in Großbeeren. Die Bedingungen waren die eines Konzentrationslager ohne Krematorium und Gaskammern. Wegen Arbeitsbummelei konnten auch „Gefolgsleute“ eingewiesen werden. Deren Vergehen bezogen sich oft auf die verhassten Dienstverpflichtungen fern ihrer Familien. Die überwiegende Anzahl der Insassen waren aber die aus ganz Europa verschleppten Menschen. Hier wurden oft ganze Gruppen wegen Arbeitsverweigerung denunziert. Anzeigen wegen Bummellei, Sabotage, mangelnder Produktivität oder gar politischer Aktivität kamen immer aus der Bevölkerung oder den Werksleitungen. Die STAPO-Leitstelle ermittelte nicht von sich aus.

# Das Raketenprojekt

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. Bei Oranienburg wurde ein großes Werk in Besitz der deutschen Luftwaffe erbaut unter Einsatz von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen aus Außenlagern Ravensbrück und Sachsenhausen, das „KZ-Werk“ Ernst Heinkel. In geheimer Reichssache wurde die Heinkel 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 totalen Krieges, 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.

# Erinnerungsberichte

Helena Stempniewicz

*Jahrgang 1923*

... 1940 wurde ich 17jährig zusammen mit meinem älteren Bruder und meinen jüngeren Schwestern zur Zwangsarbeit nach Berlin verschleppt. [ ... ] In Berlin brachte man uns in irgendeinem Gebäude - vielleicht war es ein Krankenhaus - unter. Dort waren bereits viele Menschen, und andere kamen noch hinzu, verschleppt aus verschiedenen Teilen Polens. Man untersuchte uns und entnahm uns Blutproben. [ ... ] Wir wurden dort etwa zwei Wochen festgehalten.

Dann wurden wir zum Arbeitsamt gefahren, wo unsere Arbeitgeber auf uns warteten. Mich und zwei andere Mädchen nahm eine Frau Globig zur Arbeit in einer Gärtnerei mit. Es war ein großer Betrieb, sie hatten viele Äcker und Treibhäuser. Man baute hauptsächlich Gemüse an, sogar im Winter, unter anderem Rosenkohl und Wirsing. Es gab mehrere Menschen, die dort arbeiteten: vier polnische Jungen, zwei französische Sklaven, und uns Mädchen, etwa 15. Ich schreibe »etwa«, denn sie liefen ständig davon aber nach einiger Zeit kehrten sie mit kahlgeschorenen Köpfen zurück. Frau Globig war dermaßen hartnäckig, dass ich nicht weiß, ob sie einen nicht auch in der Hölle gefunden hätte. Es gab Vorschriften, hauptsächlich für die Polen. laut derer man für den eigenmächtigen Arbeitswechsel sechs Wochen Lager bekam. Der Name des Lagers: Wulhaide. Vielleicht habe ich ihn falsch aufgeschrieben, aber so spricht man das aus [ gemeint ist »Wuhlheide«]. Es schauderte uns schon bei der Erwähnung...

Es war nicht nur die Strafe für den Fluchtversuch, sondern auch für andere Vergehen. Zum Beispiel: Als einmal einer der Jungs im Treibhaus einschief, wurde er von dem Sohn Frau Globigs geschlagen und getreten; dann holte dieser die Gestapo. Als der Junge zurück kam, konnte er sich kaum auf den Beinen halten. Ein anderes Mädchen erkrankte eines Nachts, sie hatte hohes Fieber. Frau Globig holte wieder die Gestapo, und man nahm das Mädchen ins Lager mit. Uns sagte Frau Globig, sie habe sie nach Hause geschickt. ach sechs Wochen kehrte das Mädchen zurück. Sie wurde später verrückt.

Ich kehre noch einmal zu dem Moment zurück, als wir bei Frau Globig ankamen. Sie führte uns in einen etwa 20 Quadratmeter großen Raum hinein, in dem bereits zwölf bis vierzehn Mädchen wohnten. Dort standen zweistöckige Betten, zwei Schränke, ein Tisch und irgendwelche Hocker. Sie warf uns graue Decken hin und sagte, wir sollten uns zur Arbeit um vier Uhr früh nicht verspäten. Wir waren hungrig, sie gab uns nichts zu essen. Am Abend des nächsten Tages brachte sie uns ein wenig verdünnten Quark. Den ganzen Tag lang brachte man uns bei, wie wir arbeiten sollten. Wir mussten schnell lernen, denn sie schrien uns an und drohten uns. Überhaupt wurden wir immer angeschrien und ordinär beschimpft. Am dritten Tag gab uns Frau Globig Lebensmittelkarten und ein wenig Geld. Ich erinnere mich ganz genau an meinen ersten Einkauf:

## 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 hatten eine Küche, denn wir kochten selber für uns. Wir bekamen von ihr Kartoffeln und Gemüse zuge-teilt, 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. In der Mittagspause von zwölf bis dreizehn Uhr brachte man uns vom Acker heim. Während dieser einen Stunde schaffte man nicht, etwas zu kochen, höchstens aufzuwärmen. Also kochten wir abends. Abends wurde auch gewaschen und sauber gemacht, und fast jede Nacht gab es Luftangriffe. Wir waren unausgeschlafen, erschöpft und hungrig. Das Gemüse sammelten wir vor Sonnenaufgang auf, oft auch im Regen. 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 interessierte sich überhaupt nicht für unsere Gesundheit. 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. Dann starb plötzlich Herr Globig, der- Ehemann, und Frau Globig beruhigte sich ein wenig; sie war niedergeschlagen. 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, sogar uns fiel es schwer, uns mit ihnen zu verständigen, denn sie kamen aus verschiedenen sowjetischen Republiken. Sie wurden in einer Scheune untergebracht, hatten keine Küche. Es gab nur eine Waschküche, wo ein Kessel stand. Und in diesem Kessel konnte man kochen. 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. Das dauerte eine Weile an. Wir hatten Angst, etwas dagegen zu tun. Endlich schrieben wir eine anonyme Anzeige, so dass sie ihnen schließlich die Lebensmittelkarten gab, aber zum Kochen hatten sie nach wie vor keine Möglichkeit. 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.

Die Globigs hatten ein Dienstmädchen, eine Deutsche aus Schlesien. Sie verstand Polnisch. Man musste immer aufpassen, denn sie trug ihnen zu und wir wurden bestraft. [ ... ] 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, aber das war schon auf polnischem Gebiet. [ ... ] Als ich aus Berlin floh, musste ich alle meine Papiere, Briefe und andere Erinnerungsstücke vernichten. Es ist nur ein Foto erhalten geblieben [ ... ]. Ich kann nichts beweisen. Als die Deutschen eine bestimmte Summe für die vom Dritten Reich Geschädigten ausgezahlt hatten, schrieb ich an alle Institutionen. Es kamen Antworten, dass es eine solche Person nicht gibt [ ... ]. Ich vermute, dass Frau Globig und ihr Sohn irgendwie ihre Spuren verwischten, denn sie hatten zu viel auf dem Gewissen.

## **Kazimiera Kosonowska geb. Czarnecka, Jahrgang 1924**

[ ... ] Am 14. November 1942 kam zu uns ein Gendarm nach Hause, ein Volksdeutscher, mit einer Vorladung für mich. Am nächsten Tag [ ... ] sollte ich mich unverzüglich beim Arbeitsamt in Leczyca zwecks Registrierung melden. [ ... ] Er warnte meine Mutter, dass ich nicht versuchen sollte davon zulaufen, denn in diesem Fall müsste [ ... ] die ganze Familie mir scharfen Repressionen rechnen. [ ... ] Unsere Nachbarin Iozia, die allein ihren dreijährigen Sohn groß zog, bekam ebenfalls diese Vorladung, und ihr Kind musste sie der Obhut der Familie überlassen, bei der sie arbeitete. [ ... ]

Nach einer Nacht ohne Schlaf gingen ich und die völlig niedergeschlagene Jozia zum Arbeitsamt. Dort waren bereits viele Leute, meistens junge Frauen. [ ... ] Gegen Mittag stellten sie uns in eine ziemlich große Kolonne auf und führten uns unter Bewachung zum Bahnhof. Also doch Verschleppung. Ich war damals 18, Jozia war wesentlich älter. Damals am Bahnhof in Leczyca wusste ich noch nicht, dass das der Anfang der schwierigsten Zeit meines Lebens ist, und dass die Hölle so nah liegt. Das Ziel der Reise an diesem Tag war Lodz und das Gefangenenlager in der Kopernik-Straße. Es war ein Sammel- und Durchgangslager, errichtet in den früheren Fabrikgebäuden in der Nähe des Hauptbahnhofs Lodz-Kaliska. [ ... ] Nachdem wir die nicht allzu lange Strecke zurückgelegt hatten, öffnete sich vor uns mit großem Krach und Lärm das schwere, eiserne Tor. Drinnen ging es ebenso laut zu.

... Die unter der Decke hängenden Lampen erhellten nur dürftig die Dunkelheit, und neben uns versuchten unzählige Menschen, sich einzurichten: in einem Bündel oder Koffer unter dem Kopf, sitzend oder schließlich noch liegend auf dem Fußboden. Denn trotz des Ekels kam der Moment, dass man es nicht länger aushalten konnte;

Man war so gequält, dass man sich einfach hinlegen musste, in Kleidern, Mänteln, egal. Da die Novembernächte kühl sind, wurde die Tür zugemacht. Aber gegen Mitternacht tröpfelte von der Decke und den Wänden der Dunst herunter. Es herrschte ein fürchterlicher Gestank, man öffnete also die Tür. Die frische Luft kam herein, zugleich aber auch die durchdringende Kälte. [ ... ]

Dort blieben wir sechs Tage und sechs Nächte. Am Sonntag im Morgengrauen befahlen uns die Deutschen mit Gebrüll aufzustehen. In Eile ließen sie uns eine Kolonne formieren, die zum Bahnhof geführt wurde. [ ... ] Der für uns aufgestellte Zug hatte Personenwaggons. [ ... ] Die Waggons waren abgeschlossen und unsere »Be-treuer« saßen auf dem Korridor und bewachten uns. [ ... ] In der Nacht erreichten wir endlich das für uns bestimmte Ziel. Wir steigen aus, gehen in eine Baracke hinein. Dort gibt es hölzerne Etagenpritschen ohne Strohsäcke, aber sauber. Wir legen uns hin, immer noch in denselben Kleidern, so wie wir gekommen sind. Wir befinden uns in Wilhelmshagen bei Berlin.

Endlich kann man die klebrigen Hände und das Gesicht waschen. Zum Frühstück - eine Portion Brot und einen Becher schwarzen Malzkaffees. Dann Fotos in einem Automaten. Auf den ausgestellten Papieren Fingerabdrücke von der linken und rechten Hand. Dieses Dokument ist die Arbeitskarte. Es ist der 22. November 1942. Ich und Jozia halten immer zusammen, neben uns lauter unbekannte Gesichter von Mädchen. Bald kommt der »Käufer«: Es ist ein Vertreter der Fabrik, in der wir arbeiten sollen. Er sucht sich viele junge Frauen aus und behält unsere Papiere. Dann führt er uns zur S-Bahn-Station. Nach einer mehr als zehnminütigen Fahrt steigen wir an der Station Adlershof aus. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite gibt es Baracken, unsere neue Unterkunft. Als wir das Lagergelände betreten, sind wir über den unglaublichen Dreck und Gestank entsetzt. Vor uns waren hier Kriegsgefangene.

## **Kazimiera Kosonowska geb. Czarnecka, Jahrgang 1924**

[ ... ] Im Inneren stehen Etagenpritschen mit ekelhaft verdreckten, abgewetzten Stroh-säcken. Anstelle eines Fußbodens die Tenne mit festgetretenem Dreck. Wir versuchen, die Strohsäcke mit eigenen Sachen, einem Handtuch oder etwas ähnlichem, zuzudecken. Es ist kalt, wir legen uns zu zweit hin, um uns aufzu-wärmen. Es gibt keine Decken, so sind unsere Mäntel nach wie vor unschätz-bar. Morgens wartete auf uns derselbe Fabrikangestellte. Es war ein Ingenieur, Österreicher. Er führte uns in die Gummifabrik, eine Firma von Mery Daubitz. Wir gingen etwa anderthalb Kilometer zu Fuß. In verschiedenen Hallen teilte man uns Arbeitsplätze zu. Ich und an-dere Mädchen gelangten in die wohl schwerste Abteilung. Wir sollten dünne Ärztehandschuhe von schweren Steingutformen abnehmen. [ ... ] Nach dem Öffnen der Öfen qualmten eine Weile lang Schwaden von heißem Gummi-rauch, so dass man kaum etwas sah. An den Öfen arbeiteten Holländer mit einem deutschen Meister. Wir holten auf einer langen Schiene die aus den Öfen herausgenommenen und abgekühlten Formen mit Handschuhen. Dann steckte man jede solche Hand« in einen speziellen Griff. bestreute sie mit Talkumpulver und nahm vorsichtig den Handschuh ab. Jede von uns musste täglich bis zu 150 Kilo heben. [ ... ] In einer Ecke der Halle arbeiteten zwei junge Juden mit Armbinden. Sie nahmen von den Formen sehr dicke, schwarze Handschuhe ab, die bei der Bedienung von Kanonen gebraucht wur-den. Eines Frühlingstages kamen sie nicht mehr zur Arbeit. Ihre Plätze be-setzten Holländer. In der Halle nebenan klebten die Mädchen an langen Tischen große Gum-miblätter zusammen, aus denen Sperr-ballons hergestellt wurden. Sie arbeite-ten stehend, wie wir in unserer Halle; -vielleicht war ihre Arbeit sogar leichter, aber die verschiedenen Klebstoffe riefen bei ihnen oft akute Bindehautentzündung hervor. Nach dem ersten Arbeitstag litten wir alle, ohne Ausnahme, un-ter schrecklichen Kopfschmerzen und Brechreiz. Wir stanken nach Gummi.

Allmählich gewöhnte sich aber der Organismus daran, und nach einer Weile ließen die Kopfschmerzen nach. Ins La-ger kehrten wir zusammen mit unse-rem Betreuer zurück. Dieser tägliche Fußweg dauerte zwei Wochen lang. Am \_Morgen eines 7. Dezember fuhr ein Lastwagen vor, auf den wir unsere Sachen luden. Es folgte der Umzug ins Lager nach Rudow, in die Köpenicker Straße. Mit Erleichterung verließen wir das Lager in Adlershof. In der uns zugeteilten Stube in der Baracke r. 20 gab es zehn Etagenpritschen, einen Tisch, zwei Bänke und einen hohen Koksofen. [ ... ] Zur Ausstattung gehörten auch saubere Strohsäcke, zwei dünne Decken, ein N Napf, ein Löffel und ein Becher. [ ... ] Schnell richteten wir uns ein. Jozia besetzte den Platz unten und ich oben. [ ... ] Es gab zwei Schwestern, Czesia und Kazia. Mit ihren 13 Jahren war Kazia die jüngste unter uns, und trotzdem musste sie wie die Erwachsenen arbeiten. Wir bekamen die wöchentlichen Zuteilungskarten für die Küche, wo wir täglich das Essen abholten. und das war: pro Tag 250 Gramm schwarzes, glitschiges Brot, ein Stückchen Margarine und eine Kelle Suppe, meistens aus gelben Rüben; manchmal fand man in der Suppe ein Stück Pferdefleisch mit Fell oder andere Kadaverreste. ... In der Fabrikkantine konnte man sich für 5 Pfennige einen Becher bitteren Malzkaffee kaufen. Ausnahmsweise gab es an manchen Sonntagen statt Brot ein Viertel Baguette und zu Mittag Gulasch mit ein paar kleinen Kartoffeln. Das Problem lag darin, dass sie oft verfault waren, und dann hungerten wir,

Hier in Rudow trat eine gewisse Stabilisierung ein. Endlich konnte jede von uns den Kontakt mit der Familie aufnehmen und die ständige Adresse angeben. Die eingetroffenen Briefe holten wir von der Wachstube ab, die sich am Fabrikeingang befand. Man stellte uns Lagerausweise aus und gab uns die Abzeichen mit dem Buchstaben »P«. Um fünf Uhr früh weckte uns der Wachmann, indem er laut schrie und in die Tür trat. Das Wasser nahmen wir aus der Latrine, wo es an der Wand ein paar Wasserhähne gab. [ ... ] Die Arbeit begann um sechs Uhr und endete um sechzehn Uhr. Wir arbeiteten in unseren Kleidern, die sich sehr schnell abnutzten. Jetzt hatten wir vom Lager zur Fabrik nur zehn Minuten zu Fuß. In der Nähe gab es den Flugplatz Schönefeld. Wir waren im südöstlichen Teil Berlins. Kurz nach dem Umzug organisierte man für uns ein Bad. Mit einem Lastwagen fuhr man uns in eine Desinfektionsanstalt. Unsere Kleider wurden desinfiziert. Es strömte kaltes Wasser auf uns herunter, wir hatten weder Seife noch Handtücher. Verfroren und blau vor Kälte warteten wir ein paar Stunden auf die Kleider. Als man sie uns zurückgab, waren sie feucht vom heißen Dampf, verfärbt, zusammengelaufen und absolut ungeeignet zum Tragen. [ ... ]

## 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, zusammenpacken soll, dass wir nur zum Verhör müssen....

...In dieser Nacht haben sie uns in das Haus der Kultur in Bosanska Dubica gesperrt. Dort waren vielleicht so um die 800 Menschen, hauptsächlich alle Serben bzw. Orthodoxe. Dort haben wir die Nacht verbracht. Als sie uns nach drinnen gebracht haben, war aber kein Platz mehr, sodass wir sozusagen einer auf dem anderen gesessen sind. Sie haben ein Maschinengewehr aufgestellt und gedroht: "Wer zu fliehen versucht, wird erschossen." 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, nach Hrvatska Dubica. Dort haben Viehwaggons auf uns gewartet. Sie haben uns in die Waggons geladen und der Transport ist losgefahren. Wir sind nach Jasenovac gekommen. An diesem Tag war aber kein Platz mehr in Jasenovac und wir haben nur gehört, wie gesagt wurde, dass... "Jag das Vieh weiter!" Das Vieh, das waren wir, nicht wahr. Wir sind nach Stara Gradiška gefahren. In Stara Gradiška... Dort war überhaupt nichts. Dort haben sie uns untergebracht. Wir waren vier Monate dort. Während dieser Zeit haben wir gegessen... Sie haben uns Essen gegeben, aber das haben wir nicht gegessen. Sie haben uns Essen gegeben: [die Abfälle von] gesiebttem Maismehl, man nennt das Kleie, mit Lauge vermischt, mit Soda zum Wäschewaschen. Jeden Tag sind – aus unserer Umgebung zumindest – um die 50 Leute hinausgetragen worden, die an diesem, an diesem Essen gestorben sind. ... Weil es nichts anderes gab, musste ich mir irgendwie helfen, also bin ich Gras essen gegangen . ... 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. Dort haben wir ziemlich viel gearbeitet, [aber] es gab keine besonderen Misshandlungen, dass uns jemand besonders geschlagen hätte. Genauso wie in Wien bzw. in Wiener Neudorf haben sie uns aus dem Lager zur Arbeit gebracht. 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. Um die Wahrheit zu sagen: Das Leben dort war weitaus besser als im Lager in Stara Gradiška. Das Essen war nicht gerade was weiß ich wieviel, aber es war absolut anständig und wir konnten da überleben. ....

Auf jeden Fall habe ich mich nicht mehr [wie früher nach Brot] gesehnt, davon hat es dort genug gegeben. Wir haben uns ... ziemlich gut zu rechtgefunden und ernährt. ... Dort waren wir ziemlich lange und dann haben sie uns aus Berlin nach Stuttgart gebracht. ...

## Andrija Maričić

Wir sind also dort geblieben, bis uns eines Tages SS-Truppen versammelt haben. Sie haben uns aufgestellt und wir sind losgegangen, los ins Unbekannte. Wir wussten nicht, wohin wir gehen, wir wussten nicht, wohin. Dieser Weg hat auf jeden Fall vier Monate gedauert. Vier Monate haben sie uns die Front entlang getrieben, denn in Wirklichkeit haben sie sich gefürchtet, dass es Widerstand der Gefangenen geben wird, wenn es zur Befreiung kommt, dass es Vergeltung und Racheakte geben wird. Deswegen haben sie uns ins Unbekannte transportiert. Dort war es sehr, sehr schwer. ... Viele Leute sind da auf diesem Weg gestorben, umgekommen. Wenn ein Fliegeralarm war, konnten wir nur in den Graben neben der Straße flüchten, während die Soldaten Gewehre auf uns gerichtet haben. Sobald das vorbei ist, diese Unterbrechung, gehen wir wieder weiter. So sind wir... Dieser Weg, dieser Weg war der schwerste in unserer ganzen Lagerzeit in Deutschland. Das war wirklich eine Qual, da hat es nicht einmal die Möglichkeit gegeben... Sie haben nicht für Essen gesorgt, nichts, sie haben uns nur so vor der Front her getrieben, bis wir nach Moosbach gekommen sind. Dort haben sie... Dort war ein großes, riesiges Lager, das von einem sechs Meter [hohen] doppelten Drahtzaun umgeben war, der mit Strom geladen war. Dort haben wir gewartet und nicht gewusst, wie lange das dauern wird. Dort haben wir auch in einer Fabrik gearbeitet, bis endlich die Front näher gekommen ist. Wir mussten aber bis zum letzten Tag arbeiten. Dort...war eine Fabrik ... in... Goldfisch, so... Ja, GmB Moosbach Goldfisch. .... Dort haben wir schwere körperliche Arbeiten verrichtet. Dort sind zuvor auch schon viele hingebracht worden, die aus Arbeitslagern geflüchtet sind, sodass es auch Misshandlungen gegeben hat. Sie haben sich bemüht, uns...

Ich habe schon erzählt, dass ich aus Neugierde draußen war [und gesehen habe, wie] die letzten deutschen Soldaten mit Pistolen in der Hand geflüchtet sind, wie sie diesen Ort verlassen haben.... Auf einmal habe ich gesehen, wie sich ein Haus (betont) über die Straße bewegt und bin weggegangen, ins Lager gelaufen und habe zu meiner Mama gesagt: "Mama, ein Haus fährt auf dem Weg, auf der Straße!" Nicht wahr? In Wirklichkeit war das ein amerikanischer Panzer, der riesengroß war und alles zerstört hat, was ihm auf der Straße im Weg gestanden ist. Wie ich das gesagt habe, haben sie verstanden, worum es geht. Innerhalb einer halben Stunde ist diese sechs Meter hohe Mauer auf dem Boden gelegen, wir sind nach draußen gegangen, in die Freiheit. Ich bin auf über zweihundert Panzer hinaufgeklettert und habe die Befreier, die Amerikaner begrüßt. Sie waren sehr liebenswürdig, haben uns diese Pakete zugeworfen, Bonbons und so, nicht wahr. So sind wir also weiterhin dort in Moosbach geblieben, aber nun hat die Plünderung durch die Lagerhäftlinge eingesetzt. Jetzt wollten sie – wahrscheinlich, nicht wahr – sich für alle Leiden revanchieren. ...Ich hatte eine Vergnügung. Ich bin nur in die Stadt gegangen und habe ein Fahrrad gesucht, und wenn ich eines gefunden habe, habe ich es genommen und bin damit zum Lager gefahren. .. Wenn mich einer der Besitzer gesehen hat, nicht wahr, wenn mich einer bemerkt hat und mir hinterher gelaufen ist, habe ich [das] einfach einem Amerikaner gesagt, damit der diesen armen Menschen daran hindert, zu kommen, um [sein Fahrrad zurückzuholen]. Ich habe nicht verstanden, was das bedeutet, aber es war... Sehen Sie, ich hatte nur den Wunsch, mit Fahrrädern zu fahren. Wir sind lange dort unter den Amerikanern geblieben. ...Sie uns in ein Lager gebracht, von dem ich heute noch nicht weiß, wie es geheißen hat. Ein Sammellager, das... in dem wir ebenfalls einige Monate verbracht haben. Genauer gesagt, bis wir, bis die Straßen soweit wiederhergestellt waren, denn alles war von dem großen, starken Bombardement zerstört. Bis sie soweit wiederhergestellt waren... Mit dem ersten Zug sind wir nach Jugoslawien zurückgekehrt.

Während der Zeit aber, die wir unter den Amerikanern waren, sind verschiedene Vertreter der Exilregierung zu uns gekommen, von König Peter und den Übrigen, und haben auf uns eingeredet, nicht nach Jugoslawien zurückzukehren. Wir sollen nicht dorthin gehen, dort sei die Hölle und so. Meinen Vater allerdings, der beschlossen hat, zurückzukehren, konnte man nicht beeinflussen...

# Standorte I

## **Tempelhof, Columbiastr., Flugplatz, Tor 9**

(heute: Columbiadamn)

**Gemeinschaftslager Richthofen** Andere Anschrift: **Columbiastr. 9, Gemeinschaftslager Richthofen**

Tempelhof, Alter Flughafen

Deutsche Luft Hansa

Gemeinschaftslager Lilienthal, vermutlich auch Lilienthallager

Frauen aus Südosteuropa (Serbien, Rumänien, Griechenland)

## **Kriegsgefangenenlager 505 (Flughafen)**

**Französische Kriegsgefangene**

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

## **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 ("Russienlager")

## **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. 3/4

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.

# Luftbrücke und Kalter Krieg

Während der Konferenz von Yalta hatten sich die Alliierten auf eine Teilung Deutschlands geeinigt. Neben den vier Ds, der Denazifizierung, Demilitarisierung, Demokratisierung und Dezentralisierung war auch die Westverschiebung Polens ein Hauptthema der Konferenz. Diese Westverschiebung bedeutete die Abtrennung der in den vorhergehenden Jahrhunderten geraubten polnischen Provinzen und die „Verkleinerung“ auf das tatsächliche Deutschland. Das deutsche Reich war neben Frankreich und Britannien einer der „großen“ Nationalstaaten, die noch im 19. Jahrhundert nationalstaatlich organisierten Imperialismus betrieben. Das nationalstaatliche deutsche Hegemonie- und Imperialstreben bezog sich immer stark auf Mittel- und Osteuropa. Mit dem ersten Weltkrieg endete diese Ära. Der gescheiterte Versuch der Deutschen unter dem NS, erneut nach der Weltmacht zu greifen, beschleunigte den Aufstieg vor allem der USA. Zwischen 1944 und 1954 lag das us-amerikanische Jahrzehnt, das Jahrzehnt der vollkommenen US-Hegemonie.

Am Ende des Vernichtungskrieges der Deutschen in Europa, Nordafrika und Asien, waren riesige Wälder verbrannt, die Maschinen zerstört, Fabrikanlagen wie Felder vollständig vernichtet. Städte und Dörfer waren dem Erdboden gleichgemacht. In dieser Situation wollte Stalin von den USA einen Kredit erhalten, um die SU wieder aufzubauen. Doch die USA entschieden sich aus Angst vor einer Rohstoffabhängigkeit im Rahmen der Politik der „One World“ für den Wiederaufbau Westdeutschlands. Dazu gehörte die feste Einbindung Westdeutschlands in einen europäischen und us-amerikanischen Mechanismus: Die Europäische Gemeinschaft war entstanden. Zu einem raschen Wiederaufbau der wirtschaftlichen Macht Westdeutschlands gehörte auch die weitestgehende Personalkontinuität aus dem Dritten Reich in die westdeutsche Führungselite.

In der Westbindung konnte demnach der westdeutsche gesamtgesellschaftliche Konsens zum Wiederaufbau und Neubeginn entstehen. Und durch den „Verlust“ der erraubten polnischen Gebiete und die Vertreibung der Kolonisten aus den besetzten Gebieten konnten sich die Deutschen sogar als Opfer fühlen. Dieser Konsens schließt alle Parteien ein.

„Die Russen“ hingegen versuchten die Westbindung mit allen Mitteln zu verhindern, war doch diese Rekonstruktion eine Kreditabsage. In diesem Zusammenhang steht die Luftbrücke. Die von der Sowjetunion unterbrochenen Transitwege waren eine Reaktion auf die einseitige Einführung der DM. Im Selbstverständnis der Bundesrepublik Deutschland wird die Zeit der Blockade als Freiheitskampf der Westberliner Bevölkerung gegen den Sowjetkommunismus stilisiert. Vergessen wird dabei auch die Hetz- Stimmung gegen die Menschen, die sich bei „den Russen“ mit Essen und Heizmaterial versorgten, statt heldenhaft zu hungern. Bei den Carepaketen der USA spielte der Flughafen Tempelhof ob seiner zentralen Lage eine wichtige Rolle. Ernst Reuter, Bürgermeister von Berlin, ließ die zehntausenden Arbeitslosen, denen die Essensmarken nicht reichten und die im Osten einkauften, als „Schmuggler“ und „Verräter“ denunzieren. Verfolgten des Naziregime wurde die Anerkennung und die Rente im sozialdemokratischen West-Berlin gestrichen, bekannten sie sich als Kämpfer für den Frieden, für Blockfreiheit und am schlimmsten- Mitglieder der SED. Anerkannte Professoren wurden als „ungeeignet für die Erziehung der Jugend“ relegiert, als sie Grußworte an den Friedenskongreß in Paris sandten. In der Verwaltung nahmen, wie nach 1918 Schwerverbrecher Platz. Schwerebrecher wie Gerhard Freitag, der als Mitglied einer Einsatzgruppe für die Ermordung Tausender jüdischer Menschen in Osteuropa mit verantwortlich war.

Der Nachkriegskonsens schloß solche Verbrechen ein und erschöpfte sich im Kampf gegen den „Eisernen Vorhang“. Insofern verwundert es nicht, dass sich die Westberliner nicht gern an ihre jüngsten Verbrechen erinnern wollten und bis heute wollen. Dass sie mit allen Mitteln eine befürchtete Rache und Entschädigung ihrer Opfer verhindern wollten. Freiheit hieß demnach Vergessen und Verdrängen. Auch die Erinnerung an einen Krieg, der ein Vernichtungsfeldzug war und an ein „Wirtschaftswunder“, das mit Millionenfachem Leid der ZwangsarbeiterInnen erkaufte war.

# Literaturauswahl

Lotfi, Gabriele: 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, WLNFRIED 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.

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.

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.

DIERCKS, HERBERT (HG.): Verschleppt nach Deutschland! Jugendliche Häftlinge des KZ Neuengamme aus der Sowjetunion erinnern sich, Bremen 2000.

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 Gedenk-stätten für die Opfer des Nationalsozialismus in Berlin, Berlin 1995.

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.

# 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.

BERLINER GESCHICHTSWERKSTATT (HG.): Alltagskultur. Subjektivität und Geschichte. Zur Theorie und Praxis von Alltagsgeschichte, Münster 1994.

DIES. (HG.): »Totaleinsatz«. Zwangsarbeit in Berlin (1943-1945). Tschechische ZeitzeugInnen erinnern sich. Briefdokumentation der Projektgruppe »vergessene Lager' - vergessene Opfer, Zwangsarbeiterinnen in Berlin 1939-1945, Berlin 1998.

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.

DEMPS, LAURENZ: Zwangsarbeiterlager in Berlin 1939-1945, Berlin (Ost) 1986.

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

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.

STEPIEN, STANISLAUS: Der alteingesessene Fremde. Ehemalige Zwangsarbeiter in Westdeutschland, Frankfurt a.M. u.a. 1989.

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

# Literaturauswahl

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

DERS.: Fremdarbeiter. Politik und Praxis des »Ausländer-Einsatzes!( in der Kriegswirtschaft des Dritten Reiches, Berlin u.a. 1986'.

HERBERT, ULRICH (HG.): Europa und der »Reichseinsatz«. Ausländische Zivilarbeiter. Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge in Deutschland 1938-1945, Essen 1991

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

LECH ER, SILVESTER (HG.): Schönes, schreckliches Ulm. 130 Berichte ehemaliger polnischer Zwangsarbei-terinnen und Zwangsarbeiter. die in den Jahren 1940 bis 1945 in die Region Ulm/Neu-Ulm verschleppt worden waren, Ulm 1996.

LEDKE, KAHL: Gesichter der Zwangsarbeit. Polen in Braunschweig 1939-1945, Braunschweig 1997.

RÖSSLER, MECHTHILD und SCHLEIERMACHER, SABINE (HG.): Der »Generalplan Ost«. Berlin 1993.

GEGEN VERGESSEN - FÜR DEMOKRATIE E.Y., BONN/FÖRDERVEREIN FÜR MEMORIAL ST. PETERSBURG E.BERIIN (HG.): I)Es ist schwer, Worte zu finden«. Lebenswege ehemaliger Zwangsarbeiterinnen, Bann 1999.

GERLACH, Christian: Krieg, Ernährung, Völkermord. Forschungen zur deutschen Vernichtungspolitik -Zweiten Weltkrieg, Harnburg 1998.

GESCHICHTSWERKSTAIT, H. J9: Zwangsarbeit. Arbeit - Terror - Entschädigung, Hamburg 1989.