

## FLUGZEUGMONTAGE

Wie hier in der Fertigungshalle von Messerschmitt, wo die Jagdflugzeuge Me 109 G hergestellt wurden, war es vor allem die Produktion von Rüstungsgütern, die im „Dritten Reich“ Arbeitsplätze schuf.



Die Arbeitslosigkeit sank, der Konsum stieg. Sogar im Ausland wurden die Nazis dafür gelobt. Doch von Anfang an waren Rassismus, massive Aufrüstung und eine rigide Zwangswirtschaft die Grundlage für Hitlers Wirtschaftspolitik.

# ÖKONOMIE DES GRAUENS

Von Adam Tooze

**D**ie Zahl klang verheißungsvoll. Schon ein Jahr nach Adolf Hitlers Machtantritt meldeten die Statistiker, die Arbeitslosigkeit habe sich von sechs Millionen auf weniger als vier Millionen reduziert.

Deutsche Familien, so schien es, konnten dank des neuen Regimes wieder normal leben. Männer und auch viele Frauen fanden Arbeit. Die Regierung sorgte für Ausbildungschancen. Zum ersten Mal hatten alle männlichen Jugendlichen die Aussicht, zu Facharbeitern aufzusteigen. Und selbst um das kleine Glück daheim schien sich der „Führer“ zu sorgen: Frischvermählte erhielten zinslose Darlehen für die Wohnungseinrichtung.

Mochten die Daten der Arbeitslosenstatistik auch nicht ganz der Wahrheit entsprechen, an den elementaren Tatsachen war nicht zu zweifeln: 1936 war in Nazi-Deutschland die Vollbeschäftigung erreicht.

Und im Jahr darauf, 1937, gab es ernsthaften Arbeitskräftemangel.

Schon im Mai 1932 hatte Parteitheoretiker Gregor Strasser im Reichstag versprochen, die „große anti-kapitalistische Sehnsucht“ des deutschen Volkes mit einem riesigen Arbeitsbeschaffungsprogramm zu stillen. Mit Siedlungsprojekten und der Erschließung landwirtschaftlicher Böden wollte Strasser zudem das Problem der Verstädterung und der Ernährung Deutschlands aus heimischem Boden sichern. In seiner ersten Radioansprache am 1. Februar 1933 versprach auch Hitler einen „umfassenden Angriff gegen die Arbeitslosigkeit“.

Als die Nationalsozialisten am 30. Januar 1933 an die Macht kamen, konnten sie noch auf Finanzmittel zurückgreifen, die in der Endphase der Weimarer Republik von der Regierung Kurt von Schleicher per Kredit für den Kampf gegen die Arbeitslosigkeit be-

**ADAM TOOZE,**  
Jahrgang 1967, ist Historiker an der Universität Cambridge (Jesus College) und Autor des Buches „Ökonomie der Zerstörung. Die Geschichte der Wirtschaft im Nationalsozialismus“.



### FAMILIENLEBEN

Zunächst waren die Menschen zufrieden. Es gab zinslose Darlehen für Ehepaare, neue Wohnungen wurden gebaut. Doch bald führte die Zwangswirtschaft zu Knappheit bei den Konsumgütern.

schaftt worden waren. Die Gelder wurden nun beschleunigt ausgegeben, und sie reichten, um auf lokaler Ebene einiges in Bewegung zu setzen. Aus Ostpreußen meldete Gauleiter Erich Koch im August 1933, in seinem Einflussgebiet gebe es keine Arbeitslosen mehr. Um das zu erreichen, war man allerdings in der Wahl der Methoden nicht zimperlich. Zur Not sperrte man Betroffene einfach in Arbeitslager oder deklarierte die ersten „wilden“ Konzentrationslager als förderungswürdige Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen.

Im Juni, nachdem Hjalmar Schacht Präsident der Reichsbank geworden war, floss auch im ganzen Land das Geld. Eine Milliarde Reichsmark gab es für das sogenannte Reinhardt-Programm, benannt nach Fritz Reinhardt, dem nationalsozialistischen Staatssekretär im Finanzministerium. Mit diesen Mitteln sollte finanziert werden, was Gregor Strasser 1932 gefordert hatte: Siedlungsprojekte, Straßen- und Wohnungsbau. Ein Großprogramm zum Bau von Autobahnen folgte binnen Wochen, und um die Baukonjunktur über den Winter nicht absacken zu lassen, wurde ein zweites Reinhardt-Programm aufgelegt, diesmal über 800 Millionen Reichsmark.

Am 21. März 1934 inszenierte Hitler eine Begehung des Autobahnabschnitts München-Salzburg. Der sorgfältig choreografierte Festakt sollte den Deutschen demonstrieren, wie nachdrücklich ihre Regierung das Land veränderte. Tausend Arbeiter standen an der Baustelle Spalier, darunter viele ehemals Arbeitslose. Hitlers Rede wurde im Radio landesweit übertragen.

Und die Propaganda, so schien es vielen, log nicht. Hitlers Wirtschaftswunder war ein Positivum, das die dunklen Seiten des Regimes in den Hintergrund drängte. Bemühten sich die neuen Machthaber

nicht wie keine deutsche Regierung zuvor um den Lebensstandard der Volksgenossen? Schon im Februar 1933, bei der Internationalen Automobilausstellung in Berlin, schwärmte Hitler von einem künftigen Volkswagen. Doch der blieb für Durchschnittsverdiener ein unerfüllter Traum.

Motorräder etwa oder Radios waren da für gewöhnliche Deutsche schon eher als bescheidene Statussymbole zu erwerben. Der sogenannte Volksempfänger stand rechtzeitig zur Deutschen Funkausstellung im August 1933 in den Läden. In Wohnzimmern, Schulen oder Betrieben sollte den Fanfaren der NS-Propaganda fortan gelauscht werden.

Die Wirtschaftspolitik des „Dritten Reiches“ erregte auch international Aufsehen. Auf der Weltausstellung 1937 in Paris wurde Hitlers Regierung als Musterdiktatur gepriesen. Zwischen dem brutalen kommunistischen Regime des Josef Stalin und dem unbarmherzigen englischen Liberalismus hatte Hitler scheinbar einen dritten Weg gefunden – den deutschen, nationalen Sozialismus. Der Cambridge-Volkswirt John Maynard Keynes, der nach dem Krieg die Marktwirtschaften der westlichen Demokratien entscheidend beeinflusste, scheute sich nicht, zu erklären, dass sich seine bahnbrechende Theorie der Nachfragesteuerung in einem „totalen Staat“ wie Deutschland wesentlich einfacher realisieren ließe als im liberalen England. Seine Kollegin in Cambridge, Joan Robinson, verstieg sich später sogar zu der Behauptung, dass „Hitler bereits eine Kur für die Arbeitslosigkeit gefunden hatte, bevor Keynes mit seiner Erklärung fertig war“.

Und nicht nur in Sachen Arbeitslosigkeit beeindruckte die Politik Hitlers. In seiner Radioansprache am 1. Februar 1933 hatte der „Führer“ versprochen, auch die Bauern zu retten. Und tatsächlich wurde der „Reichsnährstand“ schon bald zu einer wichtigen Stütze der Nationalsozialisten. Während seiner kurzen Amtszeit als Landwirtschafts- und Wirtschaftsminister setzte sich Alfred Hugenberg, der Vorsitzende der zunächst mit Hitler regierenden Deutschnationalen Volkspartei, energisch für einen umfassenden Schutz des Bauernstands ein. Der Agrarimport wurde zugunsten der deutschen Bauern radikal ge-



### RADIO FÜRS VOLK

Der auch für Normalverdiener erschwingliche „Volksempfänger“ war beliebt. Im internationalen Handel waren jedoch Geräte in besserer Qualität für weniger Geld zu haben.



kappt. Nach Hugenburgs Sturz regelte sein Nachfolger Walter Darré, ein strammer Nationalsozialist, per Gesetz die bäuerliche Erbfolge und machte im Herbst 1933 der Marktwirtschaft auf dem Lande ein Ende. Preise und Lieferquoten wurden nun vom Staat kontrolliert.

Für die Menschen war oft schwer zu durchschauen, was die Nazis tatsächlich bewirkt hatten und was nur braune Propaganda war. Hitler war sich der verführerischen Wirkung seiner Wirtschaftspolitik sehr bewusst. Um die technischen Details kümmerte er sich nicht, aber er hatte einen Kopf für Zahlen. Nur zu gern präsentierte er sich als Herr über eine schier endlose Litanei an statistischen Rekorden.

In allen Grundsatzfragen der Wirtschaftspolitik hatte der Diktator das letzte Wort. Wer aber sein Buch „Mein Kampf“ gelesen hatte, dem musste von vornherein klar sein, dass Produktion, Arbeit und Export für Hitler eigentlich keinen Ausweg aus der Krise darstellten. Er hielt dies vielmehr für eine Irrlehre des „jüdischen Liberalismus“, die Deutschland an den Rand des Abgrunds geführt habe. Die Rettung des deutschen Volkes konnte für den obersten Nationalsozialisten einzig und allein in kämpferischer Selbstbehauptung bestehen, in der Auseinandersetzung um Lebensraum.

Kampf, nicht Arbeit war der Schlüsselbegriff der Nazi-Ideologie, und das hatte praktische Konsequenzen für die Politik des Hitler-Regimes. Priorität hatte nicht der zivile Wirtschaftsaufschwung, sondern die Aufrüstung, was bedeutete, dass sich hinter der glänzenden Fassade des NS-Wirtschaftswunders ein Krisenpotential verbarg, das die Nazis ständig zu immer schärferen Anpassungen zwang – Anpassungen, die für den zivilen Sektor Konsequenzen hatten.

Öffentlich sprach man 1933 natürlich nicht von den weitgesteckten aggressiven Absichten der Regierung. Aber in Geheimkonferenzen mit der Generallität nahm Hitler kein Blatt vor den Mund. Schon am 3. Februar erklärte er hinter verschlossenen Türen, dass man sich vom Außenhandel keine Zukunft versprechen solle. Nur die kämpferische Eroberung von Lebensraum biete eine Chance. Das aber bedeutete Aufrüstung.

Schon die Regierung Schleicher hatte Aufrüstungsprogramme als Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen getarnt. Doch um Hitlers Militarisierungsvorstellungen umzusetzen, musste viel Geld für die Rüstung bereitgestellt werden.

Im Juni 1933 war man so weit. Eine Woche nachdem eine Milliarde Reichsmark für das Arbeitsbeschaffungsprogramm des Staatssekretärs Reinhardt angekündigt worden war, einigten sich Reichsbankprä-

sident Schacht, der Hitler-Vertraute Hermann Göring und Reichswehrminister Werner von Blomberg auf den Finanzrahmen für die Rüstung: 35 Milliarden Reichsmark, verteilt über acht Jahre. Dabei sollten vier Jahre für den Aufbau der Verteidigungskapazität genutzt werden und weitere vier Jahre für die Schaffung einer Offensivarmee. In ihrer Größenordnung, ihrer Langfristigkeit und in ihrer strategischen Bedeutung stellte die Aufrüstung alles in den Schatten, was in Sachen Arbeitslosigkeit jemals diskutiert worden war.

Ideal für die Regierung wäre natürlich gewesen, die zivile Arbeitsbeschaffung und die Aufrüstung gleichzeitig voranzutreiben, dafür aber reichten die Finanzmittel nicht. So verordnete Schacht für die laufenden zivilen Staatsausgaben äußerste Disziplin. Geld, das den Gemeinden zustand, wurde radikal zusammengestrichen, und am 6. Dezember 1933, zehn Monate nachdem Hitler den Kampf gegen die Arbeitslosigkeit zum Kernstück seiner Regierungspolitik erklärt hatte, fiel die Entscheidung, in die Arbeitsbeschaffung nichts mehr zu investieren.

Nur in Ausnahmefällen, etwa in Großstädten wie Berlin und Hamburg, wo die Not besonders groß war und die Nazis politischen Widerstand befürchteten, wurden noch Mittel bewilligt.

Das alles beherrschende Thema war zu diesem Zeitpunkt die Frage, wie der wirtschaftliche Aufschwung und die dramatische Umlenkung der Wirtschaft für Staatszwecke mit den Zwängen der Zahlungsbilanz vereinbart werden konnten. Im Sommer 1932 waren die Reparationsforderungen Frankreichs und Englands fallengelassen worden, aber Hitler erbe von der Weimarer Republik riesige Auslandsschulden – langfristige, zu zahlen hauptsächlich an die USA, kurzfristige bei europäischen Handelspartnern.

Die Nationalsozialisten hätten natürlich versuchen können, die Handelsbilanz durch höhere Au-

**Schon die Regierung Schleicher hatte gegen Ende der Weimarer Republik Aufrüstungsprogramme als Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen getarnt.**

**REICHSARBEITSDIENST**

Seit 1935 wurden Männer zwischen 18 und 25 für ein halbes Jahr zum paramilitärischen Arbeitsdienst eingezogen. Sie halfen beim Autobahnbau oder kultivierten Ackerland. Ihr Lohn war kaum höher als das Arbeitslosengehd.



Benhandelsquoten zu verbessern. 1931 war es Reichskanzler Heinrich Brüning gelungen, durch eine drakonische Kürzung der Einfuhren einen Exportüberschuss von über zwei Milliarden Reichsmark zu erwirtschaften. Seither aber hatten sich die Handelsbedingungen radikal verändert. Die überwiegende Zahl der Währungen war gegenüber der Reichsmark drastisch abgewertet worden – zuerst das Pfund im September 1931, dann stürzte im Frühjahr 1933 der US-Dollar jäh ab.

Die Folgen für den deutschen Export waren dramatisch. Und dazu kam die Importfrage: Wenn die deutsche Regierung mit der Absicht Ernst machen wollte, die Binnenwirtschaft anzukurbeln, musste das zwangsläufig zu einer Erhöhung der Rohstoff- und Nahrungsmittelimporte führen. Berlin steckte in einer Klemme.

Statt klein beizugeben und sich dem finanziellen Schicksal zu fügen, nutzte Hitler die Verwerfungen der Weltwirtschaftsordnung für einen Ausbruchversuch. Während die Aufrüstung streng geheim gehalten wurde, ging das NS-Regime in der internationalen Finanzpolitik in die Offensive. Im Juni 1933 kündigte Deutschland einseitig ein Schuldemoratorium an. Ausländischen Gläubigern, vor allem in den USA, gestand man zwar weitere Zahlungen zu, aber nur in Reichsmark, die aufgrund der im Sommer 1931 in Kraft getretenen Devisenbeschränkungen nicht ohne weiteres gegen Dollar eingetauscht werden konnten.

Zahlungen in ausländischer Währung wollten die Nationalsozialisten erst wieder aufnehmen, wenn der deutsche Außenhandel einen deutlichen Überschuss erwirtschaftet hatte. Ob die ausländischen Gläubiger Geld bekamen, hing



Luftfahrtminister Hermann Göring mit Landwirtschaftsminister Walter Darré (M.) 1937 auf der Grünen Woche in Berlin

somit von ihnen selbst ab – nämlich davon, ob sie deutsche Waren kauften. Genau das war aber angesichts der hoffnungslosen Überbewertung der deutschen Reichsmark kaum zu erwarten, und an eine Abwertung war nicht zu denken, seit Hitler die Stabilität der Währung zu einem Glaubenssatz seiner Regierung erklärt hatte.

Für die Schwierigkeiten, die aus alledem für den Export erwachsen, fanden die braunen Propagandisten eine Erklärung ganz in ihrem Sinne. Verschiedene jüdische Organisationen hatten als Reaktion auf die ersten antisemitischen Ausschreitungen in Deutschland zu einem Boykott deutscher Waren aufgerufen. Propagandaminister Joseph Goebbels und andere nutzten dies freudig als Ausrede – das „Weltjudentum“ war schuld daran, dass die deutsche Wirtschaft kränkelte.

Nüchternen Geistern in Wirtschaftsministerium und Reichsbank schien das Problem des deutschen Exports doch eher eine Frage des Preises zu sein. Um die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Exporteure zu steigern, dachte man

Keine NS-Propaganda hat sich so hartnäckig gehalten wie die Behauptung, Hitler habe als Erster Autobahnen gebaut und so die Massenarbeitslosigkeit beseitigt. In Wahrheit waren nur einige zehntausend Arbeiter im Einsatz – und eine Autobahn gab es auch schon vor 1933.

## DIE AUTOBAHN-LEGENDE



Die Feier am 23. September 1933 zählt zu den wirkungsvollsten Inszenierungen, die sich das Propagandaministerium der Nationalsozialisten ausgedacht hat. Am Morgen werden 720 „Arbeiter der Faust“ (Nazi-Jargon) vom Frankfurter Arbeitsamt zum Autobahnbau abgeordnet. In Arbeitsuniformen marschieren die Männer durch die Straßen, vorbei an flatternden Hakenkreuzfahnen zur Frankfurter Börse, an deren Portikus ein Banner mit der Parole „Arbeit und Friede“ prangt.



Ingenieur Todt

Fritz Todt, Generalinspektor für das deutsche Straßenbauwesen, begrüßt die Ankömmlinge mit den Worten: „Kameraden, soeben kommt ihr vom Arbeitsamt. Es ist der Wille unseres Führers, dass ihr diese Stätte nicht mehr betretet. Wir gehen nicht mehr stempeln, sondern wir bauen Straßen.“

Vor Todt stehen – in Ständer geklemmt – Hunderte Schaufeln, die nun ausgegeben werden; anschließend setzt sich der Generalinspektor an die Spitze der Kolonne und führt diese zur Baustelle im Frankfurter Stadtwald, wo bald auch Adolf Hitler eintrifft. Da auf Weisung des Propagandaministeriums ab 10.45 Uhr im ganzen Land die Arbeit ruht, damit niemand die Radioübertragung verpasst, verfolgt vermutlich ein beträchtlicher Teil der Deutschen, wie der Diktator vom „Zeitalter der Autobahnen“ schwadroniert.

Anschließend greift Hitler selbst zum Spaten und startet mit einem Stich den Bau der Reichsautobahn Frankfurt–Mannheim–Heidelberg. Das Foto vom zupackenden und sich volksnah gebenden „Führer“ wird in den folgenden Jahren millionenfach gedruckt.

Den Deutschen hat sich diese Szene nachhaltig eingepägt. Keine Propagandalüge der Nationalsozialisten erwies sich als derart langlebig wie jene, Hitler habe als Erster – und ohne Verbrechen – Autobahnen bauen lassen und auf diese Weise die Massenarbeitslosigkeit beseitigt.

Nichts davon trifft zu: Der Autobahnbau brachte nur wenige zehntausend Menschen in Lohn und Brot, dafür aber jene ins KZ, die unter politischem Verdacht standen und sich der Maloche zu hartnäckig widersetzen. Und erfunden hat Hitler die Autobahnen schon gar nicht – die erste war noch in der Weimarer Republik eröffnet worden, im Sommer 1932 von Konrad Adenauer, dem späteren ersten Kanzler der Bundesrepublik, der damals Oberbürgermeister in Köln war. Um sich als erster Autobahn-

**PERFEKTE INSZENIERUNG**

Eine Fahrzeugkolonne mit Hitlers Wagen an der Spitze fährt im Juni 1937 über den neu eingeweihten Autobahnabschnitt Dresden–Meerane

bauer feiern zu lassen, ließ Hitler diese sogenannte Adenauer-Autobahn zwischen Köln und Bonn zur Landstraße herabstufen.

Adenauer hatte mit seinem Projekt allerdings auch noch den Zeitgeist gegen sich. Kritiker wie der Soziologe Werner Sombart gaben vor 1933 den Ton an; Autobahnen, bemängelte der Wissenschaftler, dienten nur der „Steigerung der Bequemlichkeit oder der Befriedigung eines Luxusbedürfnisses“. Großartige Pläne weitblickender Ingenieure – insbesondere aus dem „Verein zum Bau einer Straße für den Kraftwagen-Schnellverkehr von Hamburg über Frankfurt a. M. nach Basel“ – scheiterten, weil die Reichsregierung solche „Luxusstraßen“ (Reichsverkehrsminister Theodor von Guérard) ablehnte.

Auch die Nazis hielten während ihrer Oppositionszeit wenig von mehrspurigen und kreuzungsfreien „Nur-Autostraßen“, wie es damals hieß. Und so überraschte es viele, als der gerade zum Reichskanzler ernannte Hitler am 11. Februar 1933 bei der Eröffnung der Internationalen Automobilausstellung in Berlin den Bau eines gigantischen Autobahnnetzes ankündigte: „Wenn man früher die Lebenshöhe von Völkern oft nach der Kilometerzahl der Eisenbahnschienen zu messen versuchte, dann wird man in Zukunft die Kilometerzahl der für den Kraftverkehr geeigneten Straßen anzulegen haben.“

Der Chef-Nazi hatte sich von seinem Adlatus Todt beeindrucken lassen, der bald das Bauprogramm leitete und dafür auf die vorliegenden Pläne aus der Weimarer Republik zurückgriff.



**ERSTER SPATENSTICH**  
Hitler am 23. September 1933 beim Baubeginn der Autobahn in Frankfurt



Dem Ingenieur Todt, einem üblen Antisemiten und frühen Parteigänger Hitlers, ging es dabei jedoch nicht um die Bekämpfung der Massenarbeitslosigkeit, sondern um das „nationalsozialistische Aufbauprogramm“ – sprich um die Aufrüstung. In den Autobahnen sah Todt „Lebensadern“ eines Verteidigungssystems. Er träumte davon, 300 000 Soldaten in nur zwei Nächten von der Ost- an die Westgrenze zu verlegen. Kurioserweise hielten die Militärs davon wenig; sie bevorzugten weiterhin die Eisenbahn.

Immerhin warb Todt für das Projekt auch mit dem Argument, damit 600 000 Arbeiter von der Straße zu holen. Anfang 1933 war das ein gewichtiges Argument; über sechs Millionen Menschen suchten einen Job, viele von ihnen mussten sogar hungern. Mit dem Hinweis auf die Erwerbslosen verkaufte Hitler das Projekt denn auch der Öffentlichkeit, später garniert mit der lockenden Aussicht, bald könnten alle Deutschen mit einem „Volkswagen“ über den frischen Beton brausen.

Kein Wunder, dass viele gern glaubten, das Vorzeigeprojekt des Regimes – „Hitler-Programm“ genannt – habe etwas damit zu tun, dass schon 1934 die Arbeitslosigkeit drastisch zurückging und bald ganz verschwand. Jahrelang trommelte die Nazi-Propaganda in diesem Sinne bei jeder Einweihung eines größeren Bauabschnitts.

Doch für die Autobahnen malochten Ende 1933 gerade einmal knapp 4000 Arbeiter; auch später wurden es nie mehr als ungefähr 125 000.

Und besonders gut erging es den von den Arbeitsämtern zugewiesenen „Arbeitskameraden“ nicht. Sie mussten oft in schäbigen Baracken und sogar in Ställen hausen; zehn Mann teilten sich manchmal Räume von 13 Quadratmetern. Die Löhne blieben armselig, viele Arbeiter erkrankten, weil sie den Anstrengungen nicht gewachsen waren. Das sei eine „Vorstufe zur Fremdenlegion“, schimpften einige. Wer sich weigerte, riskierte eine Einweisung ins KZ, wie die Experten Erhard Schütz und Eckhard Gruber ermittelt haben („Mythos Reichsautobahn“, Links-Verlag).

Von den 6000 Kilometern, die Todt geplant hatte, wurden am Ende knapp 4000 Kilometer gebaut (zum Vergleich: In der Bundesrepublik gibt es heute gut 12 000 Kilometer). 1941 stellte Hitler das Programm ein, weil er alle Männer an der Front brauchte. Für die meisten Deutschen machte das freilich keinen Unterschied, denn allen Ankündigungen vom Wagen fürs Volk zum Trotz blieben Autos im „Dritten Reich“ ein Luxusgut für die oberen Zehntausend. Fotos aus der Zeit zeigen meist leere Autobahnen.

Ein bisschen profitierten die Volksgenossen am Ende dann aber doch noch von Hitlers Betonprojekt. Weil so wenige die „Straßen des Führers“ nutzten, gab dieser sie im August 1943 frei: für Radfahrer.

KLAUS WIEGREFE

**NS-PROPAGANDAPLAKAT**

Eine Milliarde Reichsmark wendete das Regime für Siedlungsprojekte auf und um Straßen und Wohnungen zu bauen.

sich verschiedene schikanöse Exportförderungsverfahren aus, allesamt zu Lasten der ausländischen Kreditoren.

Aber auch das half nichts. Während der Import durch den Wirtschaftsaufschwung in die Höhe getrieben wurde, fiel die Exportstatistik von Monat zu Monat schlechter aus. Im Sommer 1934 war das „Dritte Reich“ in einer handfesten Wirtschaftskrise. Zur gleichen Zeit, als Wehrmacht und SS blutig gegen die aufrührerische SA und deren Anführer Ernst Röhm vorgingen, drohte Hitlers Wirtschaftswunder zu zerplatzen. Die Devisenreserven waren auf ein absolutes Minimum gefallen. Vom 23. Juni an verteilte die Reichsbank Devisen nicht mehr im Monatsrhythmus, sondern täglich an die verzweifelten Importeure.

Die gesamten Reserven reichten nur für wenige Tage – in einer Volkswirtschaft, die von importierten Rohstoffen und Lebensmitteln existentiell abhängig war, eine Katastrophe.

Nachdem ausländische Gläubiger bereits vor den Kopf gestoßen worden waren, Deutschland sich mit den USA in einem unausgesprochenen Wirtschaftskrieg befand und die Beziehungen zu Großbritannien vor dem Zusammenbruch standen, mussten die Nazis sich entscheiden: Entweder sie kehrten zu einer liberalen Wirtschaftspolitik zurück und befreiten die Ökonomie von den riesigen neuen Staatsausgaben, was eine Einschränkung der Rüstungsprogramme bedeutet hätte, oder sie führten eine rigide Zwangswirtschaft ein.

Zeitgleich mit dem staatlich sanktionierten Gemetzel gegen die SA-Führung fiel in der Wirtschaftspolitik die Entscheidung für die Zwangswirtschaft. Mit Hilfe der Militärs bootete Reichsbankpräsident Schacht



den Hugenberg-Nachfolger Kurt Schmitt als Wirtschaftsminister aus und gab dann der Reichsbank die verwaltungstechnischen Vollmachten, den Import genauestens zu regulieren, ein Schritt, den Hitler im August 1934 persönlich gebilligt hatte. Damit war ein weiterer Grundbaustein für die NS-Lenkungswirtschaft gelegt.

Der Bevölkerung blieben die Engpässe nicht verborgen. Gestapo-Berichte zeigten, wie sehr die Außenhandelskrise das Vertrauen der Bevölkerung in die Wirtschaftsführung erschütterte.

Da importierte Rohstoffe fehlten, gab es vieles nicht mehr zu kaufen, ganze Wirtschaftszweige mussten ihre Produktion drosseln und Arbeitnehmer entlassen. Die Textilbranche, die damals mehr Menschen be-

schäftigte als Chemieindustrie oder Kohlebergbau, ging zu Kurzarbeit über. Auch die einst unvorworbene Bauern hatten sich an eine härtere Gangart zu gewöhnen. Bei sinkenden Importen aus Übersee mussten sie den Milch- und Fleischertrag allein mit inländischen Futtermitteln auf Rekordhöhe bringen.

Zudem sanken die Ernteerträge zwischen 1934 und 1937 aufgrund schlechter Witterung. Die Ausgabe von Brotmarken verbot sich zwar aus politischen Gründen, aber man ging zunehmend zu einer Rationierung über, zunächst für Butter und Fleisch.

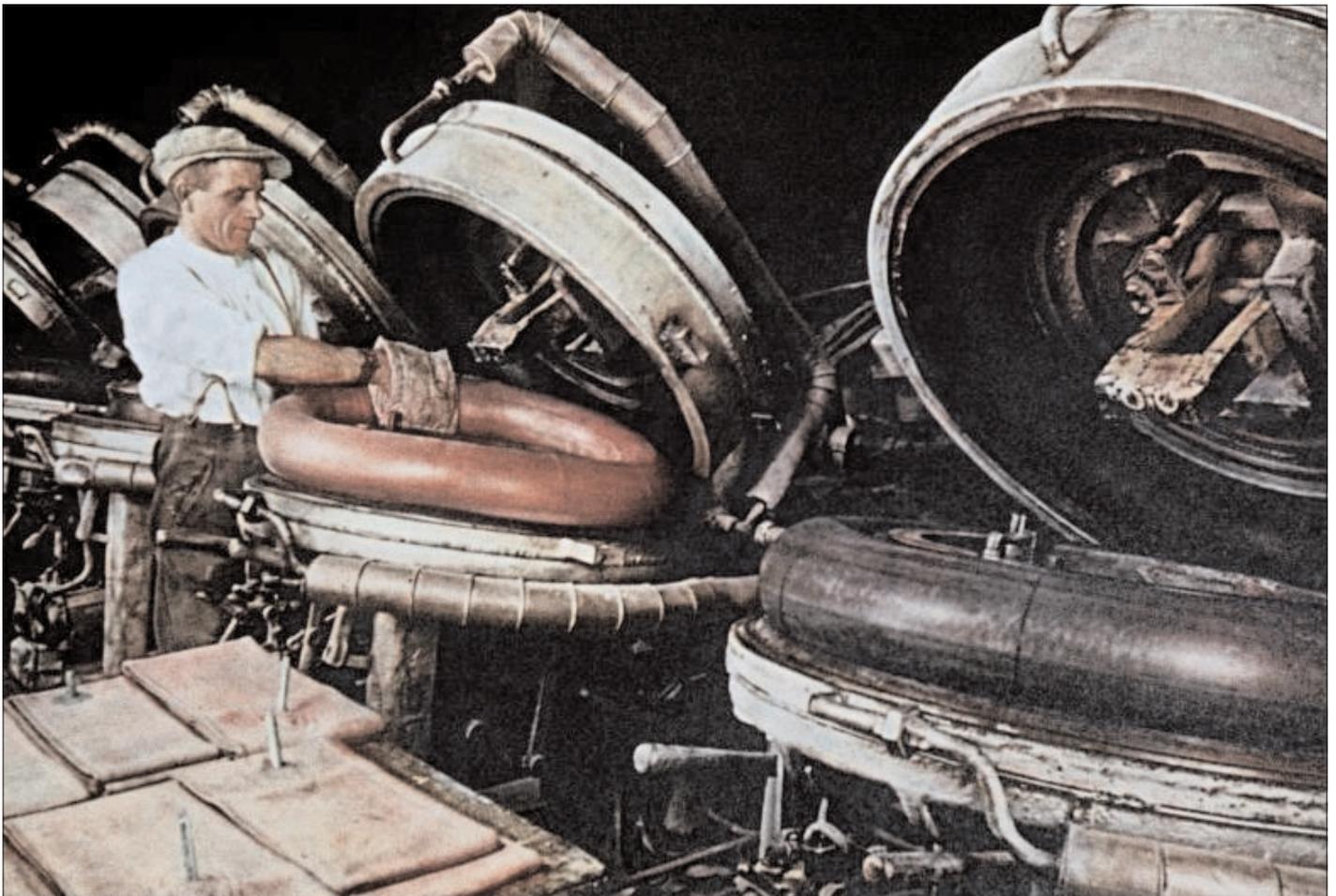
Von einer echten Nahrungsmittelknappheit waren die Deutschen allerdings weit entfernt. Es gab genug zu essen im „Dritten Reich“. Dennoch sah sich Goebbels aufgrund der anschwellenden Unzufriedenheit zu einer Propagandaaktion gegen „Miesmacher und Kritiker“ veranlasst. Tenor: Alle müssten Opfer bringen, vor allem die Juden, die zu lernen hätten, wie man sich als „Gast“ verhalte.

**HÜTER DES GELDES**

In einem Tresor der Berliner Reichsbank wurden die Goldbarren verwahrt (Repro eines Drucks von 1941). Hjalmar Schacht war unter den Nazis von 1933 bis 1939 Reichsbankpräsident.



LEONE / ULLSTEIN BILD (O.); AKG (U. L.); BPK (U. R.)



Dies war die zwanghafte Logik der Planwirtschaft: Weil die Lebensmittelpreise aus politischen Gründen eingefroren worden waren, stieg die Nachfrage mit zunehmendem Familieneinkommen rasant an. Weil die Produzentenpreise nicht stiegen, fehlte den Bauern der Anreiz, mehr zu produzieren. Weil Devisen knapp waren, konnte die Nachfrage nach Nahrungsmitteln nicht auf dem Importweg befriedigt werden. Die Devisenknappheit wiederum ergab sich aus der Überbewertung der Reichsmark, die den Export hemmte. Rationierung und Produktionsengpässe waren die logische Folge, bei den Bauern ebenso wie im Krämerladen, im Radiogeschäft oder in der Automobilproduktion.

Goebbels' Volksempfänger war zwar ein Renner und brachte in viele deutsche Haushalte zum ersten Mal ein Radio. Aber im internationalen Handel waren erheblich bessere amerikanische Geräte für weniger Geld zu bekommen. Der primitive deutsche Empfänger wiederum ließ sich im Ausland kaum verkaufen.

Wie eine Wirtschaftserholung ohne die Nationalsozialisten ausgesehen hätte, lässt sich natürlich nicht präzise beschreiben. Aber es ist kaum zu bestreiten, dass eine weniger aggressive Politik für den Lebensstandard der meisten Deutschen wesentlich vorteilhafter gewesen wäre, eine Politik, bei der die Aufrüstung nicht den größten Teil der Staatsmittel verschlungen und die Deutschland nicht in einen Wirtschaftskrieg mit den Vereinigten Staaten und Großbritannien verwickelt hätte. Hitlers „Wirtschaftswunder“ war also alles andere als eine unzweideutige Erfolgsgeschichte.

Und obwohl diese Alternativen im „Dritten Reich“ natürlich nicht offen diskutiert werden konnten, ist

unübersehbar, dass sich ein Großteil der deutschen Wirtschaft bis zum Winter 1935/36 eine Rückkehr zum Weltmarkt offenhalten wollte. Erst mit dem Eindringen Hermann Görings in die Sphäre der Wirtschaftspolitik, erst mit der immer rasanter betriebenen Aufrüstung und dem Vierjahresplan im Herbst 1936 war die Entscheidung endgültig, dass Deutschland gegen den Rest der Welt wirtschaften würde.

Schacht hatte 1934 die Devisenkrise genutzt, um die wirtschaftspolitische Macht an sich zu reißen. Nun fand er sich an der Jahreswende 1935/36 mit den ausufernden Importforderungen der Wehrmacht, Görings und der Landwirtschaft konfrontiert. In der Hoffnung, dass seine Autorität bestätigt würde, wollte Schacht bei Hitler eine Konsolidierung der Finanzen erreichen.

In Paris sondierte er die Möglichkeit, die Reichsmark und den Franc koordiniert abzuwerten. Mit dieser Währungsangleichung und einer Beschränkung der Aufrüstung sollte das weltwirtschaftliche Gleichgewicht wiederhergestellt werden.

Doch für Hitler kam eine Kooperation nicht in Frage. Er entschied sich gegen Schacht, protegierte stattdessen riesige neue Aufrüstungspläne des Heeres und ernannte Göring zum Herrn über den Vierjahresplan, mit dem Deutschland bis 1940 „kriegsfähig“ sein sollte. Um die akute Devisenknappheit zu meistern, schränkte man die wirtschaftliche Freiheit weiter ein.

Vier Jahre nach der „Machtergreifung“ hatte Hitler zwar die Vollbeschäftigung erreicht. Eine „Wohlfühl-Diktatur“ war das NS-System jedoch nur bei oberflächlicher Betrachtung. Die wirtschaftlichen Grundlagen waren schon seit 1933 Militarismus, Rassismus und Zwang. ♦

**PRODUKTIONSENGPÄSSE**  
Weil Devisen fehlten, um Rohstoffe einzukaufen, mussten ganze Wirtschaftszweige ihre Produktion drosseln. Das Bild zeigt einen Betrieb, in dem Reifen vulkanisiert wurden.

**In Paris sondierte Schacht die Möglichkeit, Reichsmark und Franc koordiniert abzuwerten. Aber Hitler hielt nichts von Kooperation.**