

„Bündnis zwischen Dreizack und Hakenkreuz“

Hans Mommsen über zeitgeschichtliche Studien zur Daimler-Benz AG im Dritten Reich

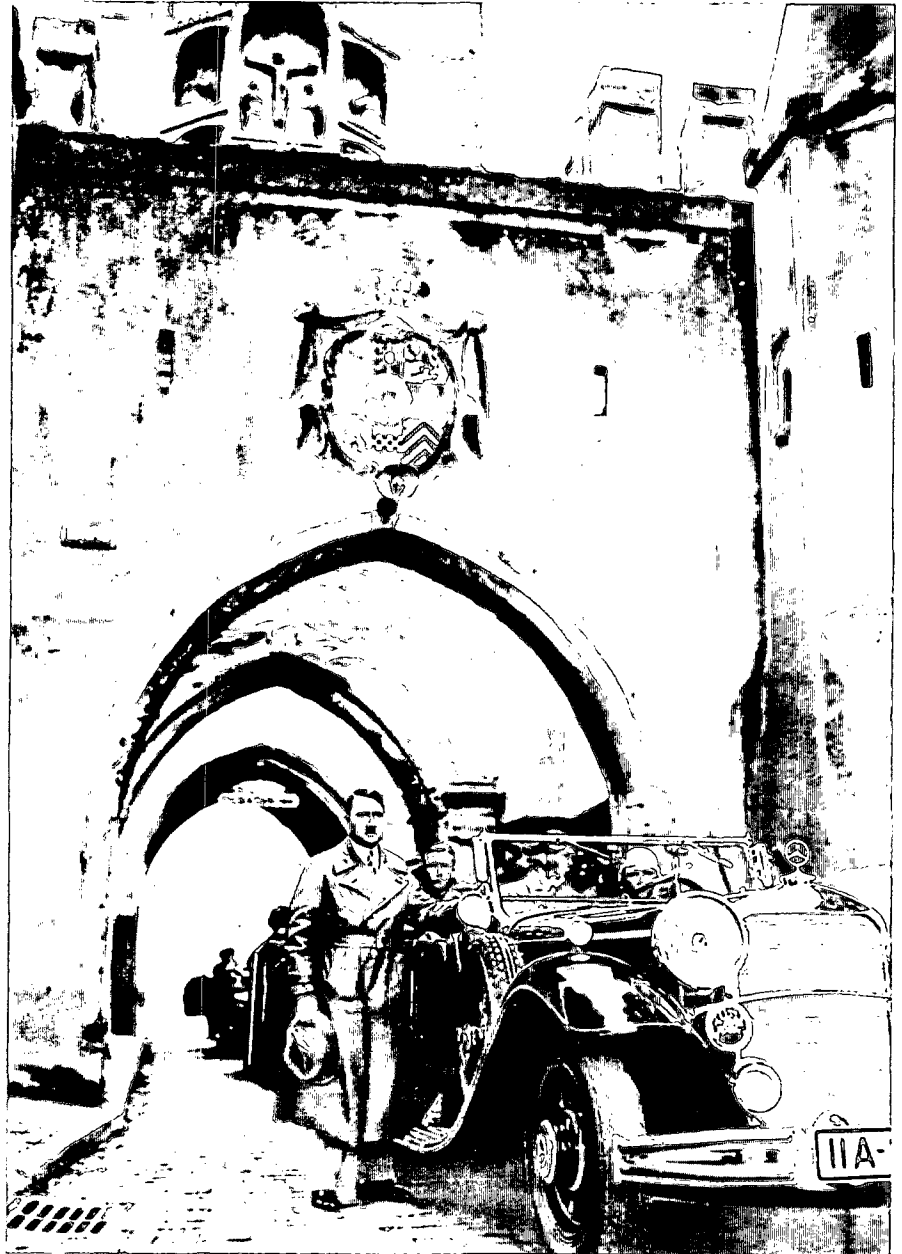
Dr. Hans Mommsen, 56, ist Professor für Neuere Geschichte an der Ruhr-Universität Bochum.

Das 100jährige Jubiläum des Automobils, von der Daimler-Benz AG (DBAG) mit einer selbstgefälligen Festschrift gefeiert, rief unvermutet verdrängte Vergangenheit auf den Plan: die engen Beziehungen des Konzerns zur NSDAP, seine zentrale Rolle in der nationalsozialistischen Kriegswirtschaft und Verstrickung in Zwangs- und KZ-Häftlingsarbeit.

Im Vorfeld des Gedenkjahres erteilte die DBAG der ihr nahestehenden Gesellschaft für Unternehmensgeschichte e.V. (Köln) 1983 den Auftrag, eine Dokumentation zur Entwicklung des Unternehmens im Dritten Reich zu erstellen. Wenig später machten sich Karl Heinz Roth und die Autorengruppe der von Reemtsma finanzierten Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts daran, eine Gegendarstellung vorzulegen, wobei Roth sich auf eigene umfassende Vorarbeiten zur Politik der Deutschen Bank, die maßgebenden Einfluß auf die Daimler-Benz AG ausübte, stützen konnte.

Die von dem prominenten Bonner Wirtschaftshistoriker Professor Hans Pohl herausgegebene Dokumentation** erschien im Herbst 1986, die wesentlich umfangreichere Daimler-Benz-Studie Roths und seiner Mitarbeiter Mitte April 1987***. Beide Publikationen stehen in denkbar größtem Kontrast zueinander. Pohl gelangt zu dem Fazit, der Konzern habe sich notgedrungen mit dem NS-Regime arrangiert. Roth stellt ihn dagegen als dessen willigen Partner hin, der schon 1931/32 auf eine Machtübernahme Hitlers setzte und von ihr den wirtschaftspolitischen Durchbruch zur erstrebten ungebremsten „Massenmotorisierung“ und ungebremsten Aufrüstung erwartete.

Pohl hebt hervor, daß selbst die wenigen ausgesprochenen Nationalsozialisten im Vorstand überwiegend im Interesse des Konzerns gehandelt und dem Regime distanziert gegenübergestanden hätten. Roth beschreibt hingegen die



Hitler, Daimler-Benz-Pkw 1934*: Auf Kurs mit dem NS-Regime

Führungspositionen, die sie im rüstungswirtschaftlichen System des Dritten Reiches einnahmen. Pohl glaubt, am Beispiel der Daimler-Benz AG deutlich machen zu können, daß der „Primat der Politik“ Hitlers über den wirtschaftlichen Interessen gestanden hätte. Roth sucht gerade das Gegenteil nachzuweisen und spricht von einem „Bündnis zwischen Dreizack und Hakenkreuz“: Pohls Dokumentation sei „eine Weißwäscherei ohnegleichen, ja ein zeitgeschichtlicher Skandal“.

Unabhängig von der Frage, inwieweit dies zutrifft, überrascht die Kargheit der Kölner Studie. Sie beschränkt sich darauf, die Entwicklung von Unterneh-

mensführung, Produktion, Beschäftigungsziffern und innerbetrieblichen Sozialleistungen, schließlich auch das Problem der Beschäftigung von Zwangsarbeitern, Kriegsgefangenen und KZ-Häftlingen in höchst cursorischer Form auf 180 Seiten zu skizzieren.

Die zusätzlich abgedruckten 82 Dokumente, vorwiegend aus Beständen des DBAG-Archivs, sind ohne Fußnoten, eingehende Kommentare und gelegentlich unvollständig wiedergegeben; der Bezug auf den Darstellungsteil wird nicht hinreichend deutlich gemacht. Für die Zwangsarbeiterfrage wird auf eine bevorstehende gesonderte Veröffentlichung verwiesen.

* Vor der Festung Landsberg, wo Hitler von April bis Dezember 1924 inhaftiert war.

** Hans Pohl/Stephanie Habeth/Beate Brüninghaus: „Die Daimler-Benz AG in den Jahren 1933 bis 1945“ (Zschr. für Unternehmensgeschichte, Beiheft 47). Steiner Verlag, Wiesbaden 1986; 394 Seiten; 78 Mark.

*** „Das Daimler-Benz-Buch. Ein Rüstungskonzern im ‚Tausendjährigen Reich‘“. Hrsg. von der Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts unter der Mitwirkung von Peter Barth, Helmuth Bauer, Rainer Fröbe, Thomas Gutmann, Klaus Heidel, Joachim Jungbeck, Peter Koppenhöfer, Karl Heinz Roth und Michael Schmid; Franz Greno Verlag, Nördlingen 1987; 832 Seiten; 36 Mark.



Daimler-Benz-Aufsichtsratsvorsitzender von Stauff (l.) 1933*: Freiwillige Einordnung

Von einer kritischen Behandlung des Problemkomplexes und einer Einordnung in die nationalsozialistische Rüstungswirtschaft ist die chronikartige Zusammenstellung weit entfernt, und es verwundert, daß auch äußerlich nicht die üblichen historiographischen Standards eingehalten sind. Die einleitend selbstgestellte Aufgabe, das in der Öffentlichkeit bisweilen hervortretende „einseitig negative Bild der unternehmerischen Wirtschaft“ differenzierter und objektiver zu zeichnen, wird vermittels dieses unter dem Stichwort der „exakten wissenschaftlichen Aufarbeitung der Vergangenheit“ betriebenen historischen Reduktionismus in keiner Weise erfüllt.

Demgegenüber ist die Quellenbasis der Hamburger Kontrahenten überaus gediegen, obwohl ihnen der Zugang zu Teilen des Werkarchivs der DBAG verweigert worden war. Nicht nur vom professionellen Standpunkt aus ist die Darstellung der Roth-Gruppe derjenigen Pohls weit überlegen. Anders als

Von den Anfängen bis zum Umbruch nach 1945

dieser schildert sie die Konzerngeschichte von den Anfängen her und geht zugleich über den Umbruch von 1945 hinaus, wobei die fachliche Qualität des nachkriegsgeschichtlichen Teils allerdings deutlich absinkt.

Einige der angefügten Fallstudien muten reichlich tendenziös an, insbesondere dort, wo die DBAG als Rüstungsbetrieb denunziert und wegen ihres geschäftlichen Engagements in Südafrika angegrif-

fen wird. Diese Einschränkungen beziehen sich jedoch auf die Zeit vor 1945 betreffenden Beiträge, die teilweise auf sorgfältigen Detailrecherchen beruhen, allerdings nicht immer ausgereift sind, nur bedingt.

Zahlreiche Sachprobleme, die bei Pohl offengelassen werden oder deren Lösung allenfalls angedeutet wird, werden von Roth geklärt und in einen schlüssigen Gesamtzusammenhang eingeordnet, ob es sich um das vorübergehende Ausscheiden von Emil Georg von Stauff aus dem Aufsichtsratsvorsitz, um die wertmäßige Berechnung der Investitionen, um die tatsächlichen Gewinne des Konzerns, den Anteil von Zwangs- und Häftlingsarbeitern an der Gesamt-

belegschaft oder die unzutreffende Vorstellung in der Daimler-Benz-Festschrift von 1986 handelt, als hätte sich der Konzern den Anweisungen des „Jägerstabs“ des Rüstungsministers Albert Speer bedingungslos beugen müssen.

Während die Kölner Veröffentlichung höchstens als Vorarbeit für eine Konzerngeschichte betrachtet werden kann, ist der von Roth verfaßte Teil des „Daimler-Benz-Buches“ von hoher fachwissenschaftlicher Relevanz, wenn gleich einzelne seiner Thesen überzogen erscheinen.

Die Diskrepanz zwischen beiden Arbeiten ist indessen nicht nur auf einen unterschiedlichen Grad der Quellenverarbeitung der Verfasser zurückzuführen. Sie beruht vielmehr auf unterschiedlichen methodischen Ausgangspunkten, die freilich mit inhaltlichen Werthaltungen eng zusammenhängen.

Die Kölner Analyse argumentiert im wesentlichen defensiv, indem sie eine übermäßige Involvierung des Konzerns in das NS-Herrschaftssystem bestreitet. Pohl beruft sich dabei ausdrücklich auf die Forschungen des amerikanischen Historikers Henry A. Turner, der für die Phase bis 1933 eine direkte Verantwortlichkeit des Unternehmertums für den Aufstieg Hitlers leugnet. Pohl überträgt diesen Ansatz auf die NS-Zeit und schildert die Daimler-Benz AG als bloß passiven Partner des Systems.

Der Frage, inwieweit der Konzern mit dem NS-Regime sympathisiert beziehungsweise es aktiv gefördert hat, geht



Zwangsarbeiterin bei Daimler-Benz 1944*: „Vernichtung durch Arbeit“

* Oben: mit dem Siemens-Aufsichtsratsvorsitzenden Carl Friedrich von Siemens bei einer Kundgebung in Berlin; unten: in Stuttgart mit U-Boot-Kommandanten, die das Werk besichtigten.

Pohl zunächst an Hand der Parteizugehörigkeit oder Parteinähe der Vorstandsmitglieder nach, von denen er im Grunde nur Jakob Werlin, der seit 1923 in Verbindung zu Hitler stand, als „überzeugten“ Nationalsozialisten hinstellt und gleichwohl offenläßt, ob Werlins Loyalität nicht doch in erster Linie dem Werk gegolten habe.

Unter Hinweis darauf, daß die Übernahme des Vorstandsvorsitzes durch Wilhelm Haspel 1942 auf den Wider-

Nachruf auf das Nazi-Opfer erst 1947

spruch der „Deutschen Arbeitsfront“ (DAF) stieß, die diesen auch wegen seiner halbjudischen Ehefrau attackierte, sucht Pohl die Unabhängigkeit der Konzernleitung von spezifischen NS-Interessen nachzuweisen. Er führt dafür hauptsächlich an, daß der Konzern seine schützende Hand über ein in privilegierter Mischehe lebendes Vorstandsmitglied hielt. Diese nachträglichen Entnazifizierungsversuche gehen jedoch an der Sache vorbei. Für Roth ist es ein leichtes nachzuweisen, daß die Nachfolge im Vorstandsvorsitz mit ausdrücklicher Billigung Hitlers und Görings entschieden wurde.

Die Hochstilisierung von systeminternen Konflikten zu regimekritischer Einstellung, die bei Pohl unternommen wird, verkennt die inneren Verhältnisse des NS-Systems grundlegend. Zudem sind Kriterien der formellen Zugehörigkeit zur NSDAP oder zu angeschlossenen Organisationen für die Stellung der Konzernführung innerhalb des Systems wenig aussagekräftig. Es ist überdies für die industrielle Führungsschicht allgemein kennzeichnend, daß sie erst nach dem Januar 1933 ihre Zurückhaltung gegenüber einem Parteibeitritt aufgab.

Das Daimler-Benz-Management weist demgegenüber eine vergleichsweise hohe Bereitschaft auf, die NSDAP-Mitgliedschaft zu erwerben. Versuche, das Ausscheiden jüdischer Mitarbeiter in den Vorstandsetagen zu erträglichen Bedingungen durchzuführen, sind auch sonst bezeugt und besagen über die grundsätzliche Haltung, insbesondere angesichts der Tolerierung der Zwangsarbeit jüdischer KZ-Insassen, wenig. Mit Ausnahme von Hermann Koehler, Direktor der Stuttgarter Filiale der Deutschen Bank und Mitglied des DBAG-Aufsichtsrats, der 1943 vom Volksgerichtshof zum Tode verurteilt wurde und dem das Unternehmen erst 1947 einen Nachruf widmete, gehörten die Aufsichtsrats- und Vorstandsmitglieder der Gesellschaft zur systemloyalen Elite des Regimes.

Ausschlaggebend hingegen ist vielmehr die Frage, inwieweit das Daimler-Benz-Management und die hinter ihm stehenden Finanziere willens waren, den innen- und außenpolitischen Kurs des



Historiker Mommsen
„Politisch in die Katastrophe“

neuen Regimes nach Kräften zu unterstützen. Dies war durchweg der Fall und in der politischen Einstellung der maßgebenden Repräsentanten des Unternehmens vorbereitet.

Am Beispiel des langjährigen Aufsichtsratsvorsitzenden Emil Georg von Stauff läßt sich eindrücklich belegen, daß die Daimler-Benz-Manager durchweg der republikanischen Ordnung von Weimar ablehnend gegenüberstanden, Hitlers „Beseitigung“ des Parteienstaates begrüßten und nachdrücklich für eine Revision von Versailles eintraten, wobei sie den Einsatz kriegsgerichtlicher Mittel keineswegs ausschlossen.

Die Beschleunigung der deutschen Aufrüstung, die schon 1931/32 einsetzte, trieb sie mit innerer Folgerichtigkeit in



Autor Roth
Sachliche Analyse

die Arme des Hitler-Regimes. Daraus erklärt sich, warum sich die Daimler-Benz-Vertreter der in der Ära Brüning und von Papen in Industriekreisen dominierenden Zurückhaltung gegenüber Hitler nicht anschlossen, sondern enge Beziehungen zu NSDAP-Kreisen knüpften.

Die Ursache der freiwilligen Einordnung der Managergruppe in das NS-System ist, bei aller Vielschichtigkeit, doch vor allem darin zu erblicken, daß die nationalsozialistische Wirtschaftspolitik dem industriellen Professionalismus ein weiteres Betätigungsfeld eröffnete. Das Moment der Modernität, das der NS-Bewegung bei aller Rückwärtsge wandtheit ihrer Ideologie anhaftete, mußte das Daimler-Benz-Führungspersonal um so mehr faszinieren, als es sich in Hitlers nachdrücklicher Befürwortung einer umfassenden Motorisierung niederschlug. Die Gewohnheit der Firma, Hitler frühzeitig bei hohen Preisabschlägen Luxusautomobile zu liefern, dürfte dessen Autoeuphorie und überschwenglicher Hochschätzung gerade der Mercedes-Benz-Produkte lebhaften Auftrieb gegeben haben.

Der industrielle Aufschwung der deutschen Wirtschaft nach 1933 stand im engsten Zusammenhang mit der von Anfang an forcierten Aufrüstung und implizierte bereits die künftige territoriale Expansion. Wenngleich die Daimler-Benz AG sich Nischen für die Außenhandelspolitik zu sichern suchte, unterstützte sie doch den Übergang zur Autarkie und träumte, nicht zuletzt durch die Übernahme von Renault, von der künftigen Beherrschung des europäischen Automobilmarkts.

Die Bereitschaft weiter Teile der Großindustrie, das Aufrüstungsprogramm durchzuführen, verstärkte bei der NS-Führung die Illusion, über die erforderlichen Ressourcen für eine kriegsgerichtliche Auseinandersetzung mit den Westmächten, schließlich auch mit der Sowjet-Union zu verfügen. Die Entfes-

Das Schlagwort von der Kommandowirtschaft

selung und Ausweitung des Zweiten Weltkriegs setzte die aktive Kooperation der Industrie voraus.

Das Schlagwort von der nationalsozialistischen Kommandowirtschaft, die die Industrie gezwungen habe, sich den Befehlen des Regimes bedingungslos zu fügen oder sich auf Gedeih oder Verderb anzupassen, verkennt sowohl die bis tief in den Krieg hinein bestehende Interessensidentität beider Seiten als auch die psychologische Disposition großer Teile der Unternehmerschaft und sicherlich der Verantwortlichen der Daimler-Benz AG, jenem nicht zuletzt von Hitler selbst repräsentierten Wunschenken zu folgen, daß bei hinreichendem Willen das



Daimler-Benz-Kriegswerbung: „Die Entfesselung des Zweiten Weltkrieges setzte die aktive Kooperation der Industrie voraus“

für notwendig Gehaltene auch verwirklicht werden könne.

Nur aus der technokratischen „Machementalität“ des Regimes heraus, die ihre Vorläufer in der seit dem Ersten Weltkrieg bewahrten Militärtradition besaß, ist die totale Verfügbarmachung menschlicher Arbeitskraft bis hin zur „Vernichtung durch Arbeit“ zu erklären. Das gilt ebenso für das unter unglaublichen Opfern vollzogene Hochstampfen immer neuer Betriebseinheiten oder die trotz unerträglicher Arbeitsbedingungen hingenommene Unterverlagerung ganzer Betriebe. Der industriell-technische Professionalismus nahm nicht zuletzt bei Daimler-Benz menschenverachtende Züge an, was auch aus den von Roth beschriebenen Planungen für die Entwicklung transatlantischer Fernbomber hervorgeht, die praktisch ein Harakiri der Piloten voraussetzten.

Anstelle der Erörterung dieser grundsätzlichen Fragen findet man bei Pohl eine durchweg apologetische und gelegentlich ausweichende Argumentation. Da liest man, daß die „betriebliche

lichen autoritären innerbetrieblichen Führungsstil entgegenkam.

Roth zeigt darüber hinaus, daß es der DBAG gelang, die DAF fast vollständig den Zwecken des Unternehmens unterzuordnen und eine zivile Militarisation mit ihrer Hilfe durchzusetzen. Das von der DAF propagierte Prinzip des Leistungs- anstelle des zuvor üblichen Zeitlohns war zuerst von der DBAG verwirklicht worden. Demgegenüber wiegt der von Pohl angeführte Anstieg der innerbetrieblichen Sozialausgaben auf 1,3 Millionen Reichsmark bei einem Umsatz von zirka 700 Millionen gering. Im Bereich der Arbeitsverfassung war Daimler-Benz nicht zu Unrecht ein „nationalsozialistischer Musterbetrieb“.

Das Fiasko des sozialen Paternalismus, der sich hinter den Schlagworten der Effizienz und der Leistungssteigerung verbarg, trat deutlich in Erscheinung, als die Kriegsbedingungen dazu führten, daß das Unternehmen mehr oder minder selbst initiativ wurde, um durch die Rekrutierung von dienstverpflichteten Ausländern, Kriegsgefangenen, Zwangsarbeitern aus dem Osten und schließlich KZ-Häftlingen den sich zunehmend verschärfenden Arbeitskräftemangel zu beheben. Die vorsichtige Distanzierung der Kölner Studie von der unzureichenden Versorgung und Unterbringung der Zwangsarbeiter verdeckt die in der Mehrzahl der Lager, insbesondere im Osten, bestehenden katastrophalen sozialen Verhältnisse und spielt die mehr oder minder brutale Behandlung der Zwangsarbeitskräfte herunter. Sie ist in Teil II des „Daimler-Benz-Buches“ am Beispiel von Fallstudien, die guten Teils auf Befragungen von Zeitzeugen beruhen, anschaulich geschildert.

Subjektiv glaubten viele der Daimler-Benz-Manager, nicht anders handeln zu



Brutale Behandlung der KZ-Häftlinge

Mitbestimmung“ durch die Zerschlagung der Gewerkschaften am 2. Mai 1933 „einen schweren Schlag“ erlitten habe und daß fortan „Arbeitgeber und Arbeitnehmer“ das Mitspracherecht an den Tarifentscheidungen verloren hätten. Dabei stand das Daimler-Benz-Management voll hinter den Maßnahmen, die zur Ausschaltung der Gewerkschaften führten, ganz abgesehen davon, daß die Einführung der nationalsozialistischen Arbeitsordnung ihrem herkömm-

können; aber mit dieser Feststellung ist die Frage nicht beantwortet, warum Persönlichkeiten, die sonst kühle Rechner waren und die in der Lage sein mußten, den extremen Mangel an ökonomischen Ressourcen frühzeitig zu erkennen als Militärs und Beamte, erst unmittelbar vor dem Zusammenbruch die Konsequenzen zogen. Wenn Pohl mit entschuldigendem Unterton feststellt: „Den wenigsten Verantwortlichen wird Hitlers Zielutopie bewußt gewesen sein“, übersieht er, daß Verweigerung gegenüber dem NS-Regime bereits hätte früher eintreten müssen.

Gerade im Falle von Daimler-Benz lassen sich plausible Erklärungen dafür beibringen, warum Vertreter eines Konzerns, der noch 1932 vom Bankrott bedroht war und damals nur durch die Finanzspritzen der Deutschen Bank am

Leben gehalten wurde, den im Zusammenhang mit der Aufrüstung stehenden extremen Aufschwung, der zu weit größeren Konzerngewinnen führte, als die von Pohl abgedruckten offiziellen Bilanzfiguren vermuten lassen, vorbehaltlos begrüßten und der Hybris einer unbegrenzten ökonomischen Leistungssteigerung erlagen. Die nahezu ausschließliche Ausrichtung der Produktion auf den Behördenabsatz und die Rüstung erfolgte durchaus nicht erst auf die Anforderungen und Zwänge der nationalsozialistischen „Kommandowirtschaft“ hin, in deren Steuerungszentralen die Daimler-Benz-Manager eher überrepräsentiert waren.

Die in vieler Hinsicht minuziöse Darstellung Karl Heinz Roths klärt nicht nur viele der von der Kölner Gruppe offengelassenen Detailfragen und vermittelt einen guten Einblick in die rüstungspolitischen Realitäten, sondern führt zugleich wesentlich näher an das grundsätzliche Problem heran, das in der manchmal sklavisch anmutenden Verfügbarkeit des Daimler-Benz-Managements für das Regime besteht. Anders als Pohl hebt Roth die maßgebende Rolle hervor, die Emil Georg von Stauff als Repräsentant der Deutschen Bank und Vorsitzender des Aufsichtsrats gespielt hat.

Allerdings tendiert Roth aus der Sicht einer marxistisch geprägten Klassenanalyse dazu, das Daimler-Benz-Problem auf das der Einwirkung der Deutschen Bank zu reduzieren, deren zentrale Be-

Systematische Annäherung an die NSDAP

deutung für die Fusion von 1926 und für die Aufrechterhaltung des Unternehmens in der Wirtschaftskrise von ihm nachdrücklich und mit eindeutiger Sachkunde herausgearbeitet wird.

Neben den systematischen Annäherungsversuchen an die NSDAP, die er als „Bestechung“ deklariert (in der Tat wirkt Pohls Argument, die Firma habe bei der Partei und den Parteigrößen für die zur Verfügung gestellten Repräsentationswagen angemahnt, gegenüber der offenkundigen Vorzugsbehandlung einigermaßen hilflos), weist er insbesondere auf die Verbindungen hin, die frühzeitig zu Göring und zur unter dem Etikett der Deutschen Luft Hansa geführten Luftwaffe geknüpft wurden.

Wichtiger ist der Tatbestand, daß das Unternehmen durchweg von der illegalen Aufrüstung der späten Weimarer Jahre profitierte und daß in dieser Beziehung nach dem 30. Januar 1933 kein qualitativer, sondern nur ein quantitativer Wandel eintrat. Der noch immer unterbewertete Zusammenhang zwischen der definitiven Zerschlagung der parlamentarischen Grundlagen der Republik und den rüstungspolitischen Ambitionen der Reichwehrführung wird am

Beispiel der Daimler-Benz AG eindrücklich bestätigt.

In der grundsätzlichen Frage der Regimehörigkeit des Managements neigt Roth hingegen, sich voll in die neomarxistische Tradition einordnend, zu Vergröberungen. Aus der nach 1918 beibehaltenen Rüstungsorientierung der später fusionierten Firmen Benz und Daimler und der sich daraus ergebenden unproduktiven Überkapazität folgte er die mangelnde Bereitschaft, sich für den Kleinwagenmarkt zu öffnen, wobei dies vor allem auf die Rolle der Deutschen Bank sowie auf das Bestreben zurückgeführt wird, einen einheitlichen Gesamtkonzern der deutschen Automobilindustrie zu begründen.

Als dies durch die amerikanische Übernahme von Opel und die Gründung

Führung der Weimarer Jahre dem Automobil keine Bedeutung als Massenprodukt beimaßen und daher, nicht zuletzt unter dem Einfluß der skeptischen Schwerindustrie, an einer erheblichen fiskalischen Belastung der Automobilhaltung festhielten, nicht einfach als Resultat der Rüstungsorientierung festzumachen. Desgleichen ist Roths Hypothese, daß von Stauff mit dem Programm der Massenmotorisierung die Zerschlagung der organisierten Arbeiterbewegung ins Auge gefaßt habe, reichlich überzogen, wenngleich konsumgesellschaftliche Perspektiven in dem dann von Hitler maßgeblich inaugurierten Volkswagen-Projekt eine nicht geringe Rolle spielten.

Roth, der wohl auch etwas unter dem Zwang des Autorenkollektivs steht, aus



Daimler-Benz-Vorstandsmitglied Werlin, Hitler 1933: „Zivile Militarisierung“

der Fordbetriebe einstweilen gegenstandslos wurde, sei die Strategie der Vertreter des „süddeutschen Automobilblocks“ der Deutschen Bank (von Stauff war zugleich Aufsichtsratsvorsitzender der BMW) darauf gerichtet gewesen, zunächst durch die Beseitigung der bestehenden Produktionshindernisse auf dem Wege der Abschaffung des parlamentarischen Systems die Voraussetzung für eine spätere Trust-Bildung zu legen. Folgerichtig habe die DBAG nach dem Scheitern ihrer Initiativen bewußt auf eine Machteroberung der NSDAP hingearbeitet und sich zum „Wirtschaftsflügel der NSDAP“ gemausert.

Richtig daran ist, daß das Management in der Frage der Massenmotorisierung durchaus ähnliche Vorstellungen vertrat, wie sie bei Hitler, mit dem von Stauff 1932 eingehend verhandelte, anzutreffen waren. Andererseits ist der Tatbestand, daß Wirtschaft und politische

dem er durch Sachkunde und intellektuelles Niveau deutlich herausragt, neigt dazu, eine gerade Linie vom Rüstungsbetrieb im Ersten Weltkrieg bis zur Gegenwart zu ziehen. Er leitet daraus die Bereitschaft des Konzerns oder besser der Deutschen Bank ab, nicht nur den rüstungswirtschaftlichen Anforderungen des Regimes meist schon im Vorgriff zu entsprechen, sondern im Rahmen der Rüstungsproduktion eine klare Politik der Monopolbildung zu verfolgen, die im Bereich der Flugzeug- und Schnellbootmotoren weitgehend verwirklicht wurde, während sie infolge der technischen Unterlegenheit der Daimler-Benz-Produkte auf dem Lkw- und dem Panzersektor trotz entsprechender Anstrengungen der DBAG schließlich widerwillig preisgegeben werden mußte.

Eindeutig konstruiert erscheint jedoch der Hinweis, daß die Daimler-Benz AG mit der Strahltriebwerks- und Fernbom-



Bombardiertes Daimler-Benz-Werk Untertürkheim 1944: „Nationalsozialistischer Musterbetrieb“

berplanung bereits rüstungspolitische Zielsetzungen aufgriff, die über den Zweiten Weltkrieg weit hinauswiesen und der gegenwärtigen weltpolitischen Konstellation entsprächen. Desgleichen fällt die Kritik an den Bemühungen des Konzerns, sich rechtzeitig auf die Nachkriegssituation einzustellen und die bestehenden Bindungen an das Regime zu lockern, unnötig moralisierend aus.

Hinter der durchweg polemischen Ausrichtung der Darstellung Roths und seiner Mitarbeiter, die wichtige Fallstudien zur Zwangsarbeiter- und Betriebsverlagerungsproblematik beibringen, verbirgt sich gleichwohl ein hohes Maß innovativer sachlicher Analyse. Die in der Konfrontation der beiden Autorengruppen liegende Problematisierung eines in der Bundesrepublik bislang weitgehend tabuisierten Gegenstandsbeereichs dürfte die Forschung, die sich in den letzten Jahren zunehmend der Geschichte Deutschlands im Zweiten Weltkrieg und damit auch der Kriegswirtschaft zuwendet, nachhaltig beleben.

Grundsätzlich ist festzuhalten, daß die Frage des Verhältnisses von Ökonomie und Politik im Sinne einer Unter- oder Überordnung für das Verständnis der nationalsozialistischen Zeit schlechthin falsch gestellt ist. Die Schubkraft, die von der nicht zuletzt durch breite konservative Gruppen begrüßten und von der DBAG aktiv vorangetriebenen Aufrüstung für die innere Stabilisierung und die Eskalierung außenpolitischer Ambitionen – dabei kann dahingestellt bleiben, ob Hitler wirklich über ein ausgefeiltes außenpolitisches Expansionsprogramm verfügte – ausging, ist nicht zu übersehen.

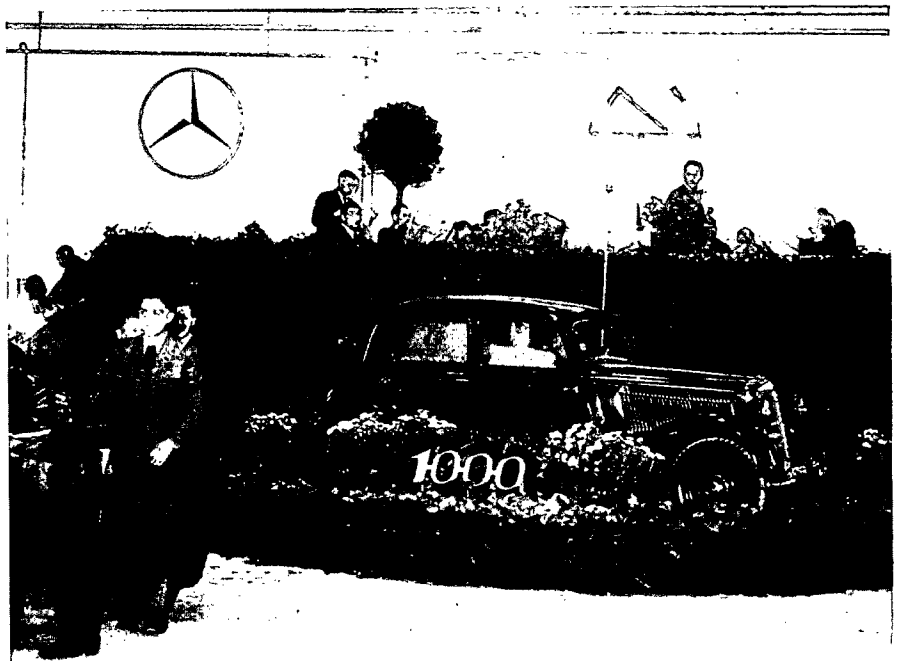
Die Preisgabe der Weltmarktorientierung, die bei Daimler-Benz besonders stark hervortritt und die ihre Ursache

auch in der mangelnden Konkurrenzfähigkeit gegenüber einer fortgeschrittenen Produktionstechnik hatte, wurzelte in der aus der wilhelminischen Zeit stammenden Staatshörigkeit wichtiger Teile der deutschen Industrie, die sich auf neu entstehende Produktionszweige in verhängnisvoller Weise übertrug.

Sicherlich waren Bestrebungen zur Schaffung geschützter großregionaler Absatzmärkte nicht auf das Deutsche Reich beschränkt. Unter deutschen Bedingungen trieben sie jedoch mit innerer Notwendigkeit ein hegemoniales Beherrschungskonzept hervor, das, wie sich zeigte, nicht nur technologischen Innovationen gegenüber wenig förderlich

war, sondern politisch in der Katastrophe enden mußte.

Indem sich Forschung und öffentliche Diskussion zunehmend von der steril werdenden Schuldfrage für 1933 entfernen, gilt es, die Lehren aus den deutschen ökonomischen Fehlentwicklungen seit dem Ausgang des Ersten Weltkrieges zu ziehen, nicht um irgendwelcher Schuldvorwürfe willen oder zur Neubelebung fragwürdiger Agententheorien, sondern um zu einer realistischen Orientierung in einer global gewordenen Welt beizutragen. Die Verbrechen an den Zwangsarbeitern sind ein bleibendes Menetekel für einen zum Selbstzweck werdenden industriellen und technologischen Professionalismus. ♦



1000. Nachkriegsauto von Daimler-Benz 1947: „Weißwäscherei ohnegleichen“