

Über einen der wichtigsten Rohstoffe verfügten die Deutschen nur in geringer Menge, sie importierten Öl aus Rumänien und erzeugten Treibstoff aus Kohle. Die Alliierten bombardierten die strategisch entscheidenden Fabriken erst erstaunlich spät.

Der lange Kampf ums Öl

A black and white photograph of a four-engine bomber aircraft, likely a B-24 Liberator, flying over a city at night. The aircraft is seen from a low angle, flying towards the right. Below the aircraft, a city is visible with smoke rising from the ground, suggesting a bombing raid. The smoke is thick and dark, contrasting with the lighter sky. The overall tone is somber and historical.

Von DIETMAR PIEPER

Der deutsche Diktator saß am Tisch seines Gastgebers und redete und redete. Über die russischen Panzer. Über den Feldzug gegen Frankreich. Über die Schwäche der Italiener. Adolf Hitler war im Juni 1942 eigens nach Finnland geflogen, um Carl Gustav Emil Mannerheim zum 75. Geburtstag seine Aufwartung zu machen. Der finnische Oberbefehlshaber, der an der Seite des Deutschen Reiches gegen die Sowjetunion kämpfte, kam kaum zu Wort.

Nächstes Thema in Hitlers Monolog: die Versorgung der Wehrmacht mit Öl und Treibstoff. „Wir haben eine große deutsche Produktion; aber was allein die Luftwaffe verschlingt, was unsere Panzerdivisionen verschlingen, das ist denn doch etwas ganz Ungeheures. Es ist ein Verbrauch, der über alle Vorstellungen hinweggeht.“ Sein Land hänge von Importen ab, sagte der NS-Führer: „Ohne mindestens vier bis fünf Millionen Tonnen rumänischen Petroleums würden wir den Krieg nicht führen können und hätten ihn lassen müssen.“

So war es wirklich. Hitlers gewaltige Streitmacht wäre ohne stetigen Zustrom von Kraftstoff und Schmieröl in kurzer Zeit zusammengebrochen. Von den 11,3 Millionen Tonnen Mineralöl, die dem Deutschen Reich 1943 zur Verfügung standen, stammte nach Angaben des Historikers Rainer Karlsch rund ein Viertel aus Importen, das meiste davon aus Rumänien*. Gut die Hälfte kam aus der Verflüssigung von Kohle in Hydrier- und Synthesewerken, immerhin 17 Prozent sprudelten aus deutschen und österreichischen Quellen

Zurück ins Jahr 1933. Kaum waren die Nazis an die Macht gekommen, setzten sie alles daran, die Nation kampfbereit zu machen. Ein entscheidender Faktor waren Rohstoffe für den Aufbau einer Kriegsmaschinerie. Es mangelte an Eisenerz für Panzer, Schiffe und Flugzeuge, an Wolle und Baumwolle für Uniformen, an Kautschuk für Reifen und Dichtungsringe. Und ganz besonders fehlte das Öl, das alles in Bewegung setzt.

Am 10. Januar 1934 rief das Reichswirtschaftsministerium Vertreter der deutschen Erdölindustrie in Berlin zu-

sammen. Es ging darum, zu finden und zu fördern, was der deutsche Boden hergab, zum Beispiel am Rand von Salzstöcken oder in Schieferlagen.

Das Reichsbohrprogramm erwies sich als durchaus lohnend. Von 214 000 Tonnen im Jahr 1932 stieg die Förderleistung auf das Spitzenvolumen von 1,06 Millionen Tonnen 1940. Das meiste davon wurde zu Schmieröl verarbeitet.

Gleichzeitig mit dem Bohrprogramm begann die strategische Vorratshaltung. Noch fühlte sich das NS-Regime nicht stark genug, offen gegen den Versailler Vertrag zu verstoßen, der die deutsche Rüstung stark einschränkte. Unter Beteiligung der I.G. Farben (siehe Seite 117) wurde im August 1934 eine Tarnfirma mit dem harmlosen Namen „Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft mbH“ (Wifo) gegründet. Ihr geheimer Auftrag war der Bau von Großtanklagern für Heer und Luftwaffe.

Rund eine Million Tonnen Treibstoff sollte die Wifo an rund zehn Standorten vorrätig halten. Vor allem galt es, Flugbenzin zu bunkern, das im Kriegsfall kaum noch importiert werden könnte. Erhebliche Mengen erwarben die Deutschen bis 1938 vom US-Konzern Standard Oil („Esso“); im Gegenzug erhielten die Amerikaner Raffinerieausrüstung für die Ölfelder in Bahrain.

Weil die Deutschen keine eigenen Anlagen zur Herstellung von Flugbenzin hatten, schloss die I.G. Farben mit Standard Oil – gegen den Willen der US-Regierung – einen Lizenzvertrag, um Tetraethylblei erzeugen zu können. Die giftige Chemikalie erhöht die Klopfestigkeit des Treibstoffs und ermöglicht dadurch eine höhere Motorleistung.

Ausländische Konzerne hielten auch im „Dritten Reich“ erhebliche Anteile am Mineralölgeschäft. Führend waren neben Standard Oil die britische AIOC (Anglo-Iranian Oil Company, Vorgängerin der BP) und die niederländisch-britische Royal Dutch Shell. Ihre deutschen Konzerntöchter verfügten Mitte der dreißiger Jahre über mehr als zwei Drittel der Raffineriekapazität, sie beherrschten 72 Prozent des Marktes für Dieselmotortreibstoffe, 55 Prozent des Benzinmarkts und 50 Prozent des Schmierölmarkts. Wegen strenger Devisenbestimmungen konnten die deutschen Firmen ihre Gewinne aber kaum an die ausländischen Muttergesellschaften überweisen.

Dass Hitler auf einen Krieg zusteuerte, war unter den Industriebossen im

Rainer Karlsch, Raymond G. Stokes: „Faktor Öl. Die Mineralölwirtschaft in Deutschland 1859 – 1974“. C.H. Beck Verlag, München; 460 Seiten; 34,90 Euro.

Reich bald kein Geheimnis mehr. Eine wirtschaftspolitische Denkschrift vom August 1936 fasste der Diktator in zwei Forderungen zusammen: „I. Die deutsche Armee muss in vier Jahren einsatzfähig sein. II. Die deutsche Wirtschaft muss in vier Jahren kriegsfähig sein.“

Von der Privatwirtschaft verlangte Hitler in dem vertraulichen Papier, sich ganz in den Dienst seiner Politik zu stellen. Das Reich müsse, wenn irgend möglich, autark werden. „In diesem Sinne ist die deutsche Brennstoffherstellung nunmehr im schnellsten Tempo vorwärts zu treiben und binnen 18 Monaten zum Abschluss zu bringen. Diese Aufga-

Deutschland nach Autarkie streben. Von Krieg war nicht die Rede.

Das Volk sollte die Wahrheit nicht hören, die Wirtschaftselite aber schon. Einige Wochen nach seiner Sportpalast-Rede erläuterte Göring vor 100 Industriellen im Berliner Preußenhaus, worum es beim Vierjahresplan wirklich ging: „Wir stehen bereits in der Mobilmachung und im Krieg, es wird nur noch nicht geschossen.“

Es wurde allerdings nach Kräften gebaut. In Dortmund, Wanne-Eickel oder Zeitz ragten bald die Schloten neuer Werke zur Umwandlung von Kohle in Treibstoff in den Himmel. Die synthetische

Becken auf reiche Ölvorkommen gestoßen, die nun energisch ausgebeutet wurden. Die österreichische Förderung stieg bis 1944 kontinuierlich von 57 000 Tonnen auf 1,2 Millionen Tonnen an.

Der größte Glücksfall aber, aus deutscher Sicht, hieß Rumänien. Das südosteuropäische Land verfügte über sehr ergiebige Ölfelder. Im Mai 1940 unterzeichnete die Regierung in Bukarest den sogenannten Öl-Waffen-Pakt mit Berlin: deutsche Waffen gegen rumänisches Öl.

Die Deutschen wussten, wie sehr sie auf den Rohstoff aus der Region um

Ploiesti am südlichen Fuß der Karpaten angewiesen waren. Entsprechend groß war der Druck, den sie auf die rumänische Politik ausübten. Als der geschwächte König Carol II. im September 1940 abdankte, stand General Ion Antonescu als starker Mann bereit.

Der radikale Antisemit und Antikommunist erklärte sich selbst zum „Conducator“ und war geschmeichelt, dass Hitler ihn – neben Mussolini – scheinbar als Dritten im Bunde der faschistischen Machthaber anerkannte. Antonescus Lieferungen allerdings blieben immer



Ölfunde in Österreich erwiesen sich für die Nazis als Glücksfall 1938.

be ist mit derselben Entschlossenheit wie die Führung eines Krieges anzufassen und durchzuführen; denn von ihrer Lösung hängt die kommende Kriegsführung ab und nicht von einer Bevorratung des Benzens.“

Auf Grundlage dieser Denkschrift verkündete das NS-Regime einen Vierjahresplan, mit dessen Umsetzung Hermann Göring beauftragt wurde, einige Jahre lang de facto der zweite Mann nach Hitler. In einer sorgfältig inszenierten Rede im Berliner Sportpalast erklärte Göring im Oktober 1936 den „lieben deutschen Volksgenossen und Volksgenossinnen“, was es mit dem neuen Vierjahresplan auf sich habe. Ziel sei, so Göring pathetisch, „die Sicherung der deutschen Ehre und die Sicherung des deutschen Lebens“. Um das zu erreichen, sei „die Zusammenfassung aller Kräfte“ unter nationalsozialistischer Führung nötig. „Ehrlich und friedlich“ wolle

Spritproduktion sicherte zwar niemals die Unabhängigkeit von Ölimporten, die Hitler in seiner Denkschrift verlangt hatte. Aber es gelang, die Kapazitäten erheblich zu steigern. Die größten Hydrierkessel standen in Leuna, einem traditionsreichen Chemie-Ort in Sachsen-Anhalt, und in Pölitze unweit der Oder-Mündung, das heute zu Polen gehört. Ihre Jahreskapazität lag bei je 600 000 Tonnen.

Trotzdem war die Versorgungslage zu Beginn des Krieges prekär. Das Reichswirtschaftsministerium fasste am 1. Oktober 1939 die Berechnungen zusammen. Danach reichte der Treibstoff für Flugzeuge und Fahrzeuge der Wehrmacht nur für viereinhalb Monate. Der zivile Verbrauch wurde deshalb deutlich reduziert.

Als Glücksfall für die Ölversorgung Nazi-Deutschlands erwies sich der „Anschluss“ Österreichs im Frühjahr 1938. Wenige Jahre zuvor war man im Wiener

wieder hinter den vereinbarten Mengen zurück, was zähe Verhandlungen zwischen Berlin und Bukarest zur Folge hatte.

Der Vormarsch der Sowjets beendete schließlich das Bündnis. Im August 1944 erreichte die Rote Armee die rumänische Hauptstadt, Antonescu wurde gestürzt. Der Ölstrom für die Deutschen versiegte.

Aus Sicht der Militärs war Sprit aber vorher schon Mangelware. Das Wehrwirtschaftsamt berechnete 1941 in einer Denkschrift für Generalfeldmarschall Wilhelm Keitel, den Chef des Oberkommandos der Wehrmacht, dass monatlich 400 000 Tonnen Treibstoff fehlten.

Eroberungen sollten Abhilfe schaffen, darin stimmte die NS-Elite überein. Ihre besondere Begierde richtete sich auf die reichen Quellen im Kaukasus. Generalfeldmarschall Keitel sagte: „Klar ist, dass die Operationen des Jahres 1942 uns an das Öl bringen müssen. Wenn dies nicht

gelingt, können wir im nächsten Jahr keine Operationen führen.“

Am Vorstoß Richtung Kaukasus war im Frühjahr 1942 auch eine eigens gebildete Technische Brigade Mineralöl (TBM) beteiligt, der 6500 Mann angehörten. Die Spezialtruppe schleppte Tiefbohrgeräte, Pumpen und Destillationsanlagen mit sich, die zusammen rund 80 000 Tonnen wogen.

Am 9. August wurde Maikop erobert, erst vor Grosny stockte der Vormarsch (siehe Karte Seite 82). Die TBM schaffte es jedoch nicht, die von den Sowjets zerstörten Förderanlagen rasch instandzusetzen. Ein paar Monate später vertrieb die Rote Armee den Feind mit einer Gegenoffensive.

Gemessen an den kaukasischen Hoffnungen blieb die Öl-Ausbeute in den Gebieten, die Hitler längere Zeit besetzt hielt, ziemlich bescheiden. Aber weil der Bedarf so groß war, kurbelten die Deutschen die Förderung überall energisch an. Als relativ bedeutend erwiesen sich die Quellen in Galizien, auf heute ukrainischem Gebiet. 1943 erreichte die Ölgewinnung dort den Spitzenwert von 401 000 Tonnen.

Wie außerordentlich wichtig jede Art von Treibstoff für die Wehrmacht war, das wussten natürlich auch die Gegner. Die Ölversorgung war eine der empfindlichsten Stellen der NS-Kriegsmaschinerie.

Dennoch dauerte es viele Jahre, ehe die Alliierten die Kraftstoff-Zentren massiv unter Feuer nahmen. Andere Ziele – Bahngleise, Rüstungsfabriken oder ganze Städte – hatten Vorrang. Bis zum 1. Mai 1944 fielen nach Angaben des Historikers Olaf Groehler lediglich 1,1 Prozent aller amerikanischen und britischen Bomben auf Anlagen der Treibstoff-Industrie.

Das Oberkommando der Luftwaffe wunderte sich in einem Bericht vom April 1944, „warum der Anglo-Amerikaner diese Anlagen noch nicht zerschlagen hat, wozu er bei seiner in letzter Zeit so hochentwickelten Angriffstechnik ohne weiteres in der Lage wäre. Mit der Zerstörung unserer wenigen großen Raffinerien und Hydrierwerke könnte er einen Erfolg erringen, der tatsächlich die Möglichkeiten einer Fortsetzung des



Manager Carl Krauch nach seiner Verhaftung 1947

Krieges durchaus in Frage stellen würde“. Es könnte, mutmaßten die deutschen Militärs, an der „auf lange Sicht eingestellten Politik der Engländer“ liegen. Deren Interesse sei es wohl, „Deutschland nicht außerstande zu setzen, den Krieg gegen Russland weiterzuführen“.

Bis heute sind die Spekulationen nicht verstummt, dass die Westmächte schon vor 1945

in der Lage gewesen wären, Hitler in die Knie zu zwingen, aber aus Furcht vor Stalin davon absahen. Als starkes Indiz wertet Rolf-Dieter Müller, Wissenschaftlicher Direktor am Militärgeschichtlichen Forschungsamt in Potsdam, die Konferenz von Casablanca im Januar 1943. US-Präsident Franklin D. Roosevelt und der britische Premier Winston Churchill verabredeten dort zwar die „schwerstmögliche Bomberoffensive“ gegen das Deutsche Reich. Aber Müller kommt nach einer genauen Betrachtung der Pläne zu dem

Schluss: „Es war durchaus im alliierten Interesse, dass die Wehrmacht in den folgenden zwölf Monaten über genügend Kampfkraft verfügte, um die Rote Armee auf dem Weg nach Westen zu bremsen.“

Zwischen den US-Militärs und ihren britischen Kollegen herrschte keineswegs Einigkeit über die Strategie. General Carl A. Spaatz, der die amerikanischen Luftstreitkräfte in Europa kommandierte, drängte immer wieder darauf, gezielt gegen die deutsche Treibstoff-Industrie vorzugehen. Ebenso hartnäckig hielt der englische Bomber-Chef Arthur Harris dagegen. Attacken auf Ölanlagen verspottete Harris als illusionäre Jagd auf „Wunderziele“. Viel lieber schickte er seine Luftflotte gegen deutsche Städte los.

Zum ersten großen Schlag gegen die deutsche Treibstoff-Industrie kam es am 12. Mai 1944. Kurz vor 14 Uhr tauchten mehr als 800 Bomber der 8. US Air Force über den mitteldeutschen Hydrierwerken auf. Die Piloten warfen eine Bombenlast von rund 1700 Tonnen ab. „An diesem Tage wurde der technische Krieg entschieden“, schrieb der damalige Rüstungsminister Albert Speer später in seinen Erinnerungen.

Mit einem riesigen Heer von Arbeitskräften – bis zu 350 000 Menschen – machten sich die Deutschen an die Reparatur. Aber die Alliierten, vor allem die Amerikaner, attackierten nun immer wieder. Legendar wurde die „Schlacht um Leuna“. Mehr als 20-mal griffen Bombergeschwader das riesige deutsche Hydrierwerk an.

Im September 1944 lag die Gesamtproduktion der Hydrierwerke bei nur noch acht Prozent der im April erreichten Menge. Die Wehrmacht zehrte längst von Vorräten, die sie nie mehr würde auffüllen können. Panzer liefen fest, weil kein Sprit nachkam, Flugzeuge mussten am Boden bleiben, weil ihre Tanks leer waren.

Noch stemmten sich die Deutschen verzweifelt gegen die Niederlage. Ein Arbeitsstab unter Führung des I.G.-Farben-Managers Carl Krauch arbeitete ein realitätsfernes Programm zum Bau unterirdischer Treibstoffanlagen aus. Sie bekamen Tarnnamen wie Dachs, Molch, Iltis oder Krebs. Unter brutalem Einsatz von Zwangsarbeitern ließen die Nazis noch in den letzten Kriegstagen Tunnel bohren, Schächte graben, Höhlen sprengen. Bis zur Kapitulation.

I.G. FARBEN

Stütze des Regimes

Die Ende 1925 gegründete I.G. Farbenindustrie AG war der größte Chemiekonzern der Welt. Ziel der „Interessengemeinschaft“, zu der Unternehmen wie Agfa, BASF, Bayer oder Hoechst gehörten, war es, durch Preis- und Produktabsprachen die Stellung im Markt zu stärken. Führende Manager der I.G. Farben standen schon am Ende der Weimarer Republik den Nationalsozialisten nahe. So finanzierte der Konzern Hitler im Wahlkampf 1932 mit einer Spende von 400 000 Reichsmark. Im „Dritten Reich“ war die I.G. Farben eine Stütze des Regimes, die zahlreiche kriegswichtige Produkte herstellte – neben synthetischem Benzin zum Beispiel künstlichen Kautschuk. Nach dem Krieg wurde der Konzern wieder aufgespalten.