

Orden für Henry

Vorwürfe gegen US-Konzerne auf der Washingtoner Holocaust-Konferenz: General Motors und Ford hätten Hitlers Kriegsmaschinerie auf Touren gebracht.

Das Treffen war sorgfältig vorbereitet wie ein Weltwirtschaftsgipfel. Ein Jahr lang hatte US-Staatssekretär Stuart Eizenstat, 55, mit europäischen Diplomaten verhandelt und die Manager internationaler Konzerne bearbeitet.

Die Konferenz, die Eizenstat vergangene Woche in Washington leitete, sollte endlich alle noch offenen Fragen zum größten Raubzug der Geschichte klären, der Ausplünderung der europäischen Juden durch die Nazis. Bis zur Jahrtausendwende will der Diplomat, der selber drei Großonkel und -tanten im Holocaust verlor, Rückgabe und Entschädigung endgültig auf den Weg bringen. Für diese schwierige Aufgabe sah Eizenstat nur eine geeignete Nation: „Nur Amerika hat dazu die moralische Autorität und Glaubwürdigkeit.“

Doch am vergangenen Montag verdarb der amerikanische Historiker Bradford Snell seinem Landsmann den großen Auftritt. Stunden vor Konferenzbeginn veröffentlichte der Wissenschaftler Auszüge aus Dokumenten, die er in amerikanischen Archiven gefunden hatte. Sie zeigen, daß zwei Giganten der US-Wirtschaft, General Motors und Ford, mit Hitlers Drittem Reich kollaborierten und sich an den Opfern des Holocaust bereicherten.

Die deutschen Tochterfirmen der Automobilunternehmen beschäftigten Zwangsarbeiter, verschafften dem Dritten Reich Zugang zu kriegswichtigen Rohstoffen und rüsteten Hitlers Wehrmacht auf. Die amerikanischen Besitzer wußten davon und billigten zum Teil sogar die Zusammenarbeit mit dem Nazi-Regime.

Die USA, das Land der Holocaust-Anklagen, wurden durch die Veröffentlichung auch in die Reihe der Mitschuldigen hineingezogen. „Jedes Land muß seine Geschichte aufarbeiten“, stellte Eizenstat selbstkritisch fest, „auch die USA.“

Die Amerikaner „lebten bisher mit einem Mythos“, meint der Washingtoner Rechtsanwalt Michael Hausfeld – dem Mythos vom makellosen Kampf der größten Demokratie der Welt gegen den Faschismus. Doch das Glanzbild zeigt inzwischen braune Spritzer.

Bereits im März verklagte Hausfeld im Namen von Elsa Iwanowa, die als junges Mädchen bei Ford in Köln zwangsweise schuften mußte, das Unternehmen in den USA neben der deutschen Tochterfirma auf Schadensersatz. Er macht den US-Kon-



Holocaust-Konferenz in Washington: Größter

zern für die Kollaboration der deutschen Filiale mit den Nazis verantwortlich. Innerhalb der nächsten vier Wochen will der Anwalt auch gegen General Motors Klage einreichen. Sollte er Erfolg haben, werden die Konzerne Hunderte von Millionen Dollar Schadensersatz an Zwangsarbeiter zahlen müssen.

Zwei Jahre, nachdem amerikanische Juristen mit Milliardenklagen gegen Schweizer Banken die weltweite Suche nach den Profiteuren in Gang setzten, sind die Fahnder im Ausgangsland angekommen. In amerikanischen Museen und Privatsammlungen werden immer neue Gemälde und Zeichnungen entdeckt, die einst die Nazis bei europäischen Juden beschlagnahmten. Auf undurchsichtigen Wegen waren sie in die USA gelangt. Die großen Museen der USA haben sich inzwischen verpflichtet, ihre Bestände auf Beutegut durchzusehen.

Doch nun sind die Konzerne Ford und General Motors ins Zwielficht geraten. Das Engagement der beiden Unternehmen in Deutschland begann nach dem Ersten Weltkrieg. Ford baute 1925 ein erstes Werk in Berlin, General Motors kaufte 1929 die Opel AG in Rüsselsheim.

Den Nationalsozialisten, die sonst den Einfluß ausländischer Unternehmen als „Überfremdung“ kritisierten, war das recht. Henry Ford, der die Fließbandarbeit in der Automobilindustrie einführte, war glühender Antisemit. Hitler bewunderte den Auto-Tycoon; dessen Bild hing im Münchner Büro des Diktators. Und Irénée DuPont von General Motors unterstützte den Führer mit Geldspenden.

Für die Unternehmen zahlte sich das aus. Hermann Göring verzichtete 1938 darauf, die Ford-Werke wie zahlreiche andere Großkonzerne den Reichswerken Hermann Göring einzugliedern. Auf Hitlers Wunsch errichteten Ford und Opel Fabriken in Berlin und Brandenburg. Hitler ließ Henry Ford zu dessen 75. Geburtstag am 30. Juli 1938 mit dem Großkreuz des Adlerordens auszeichnen.



Raubzug der Geschichte

Zwei Jahre später – Hitler hatte seinen Krieg bereits begonnen – weigerte sich der so Ausgezeichnete, einer Bitte des amerikanischen Präsidenten Franklin D. Roosevelt nachzukommen und Großbritannien mit Flugzeugmotoren auszuhelfen.

Das verbiete ihm, erklärte Ford, sein Pazifismus. Das chronisch devisenschwache Dritte Reich, immer auf der Suche nach teuren Rohstoffen aus dem Ausland, wurde von Ford jedoch durch Tauschhandelsgeschäfte unterstützt. Ford exportierte in Deutschland gefertigte Autos und versorgte dafür das Reich mit Gummi, wie aus einem geheimen Untersuchungsbericht der amerikanischen Armee von 1945 hervorgeht, den die US-Regierung im März freigab.



Ford-Stammsitz, Henry Ford*: Glühender Antisemit

An der Aufrüstung der Wehrmacht beteiligten sich Ford und Opel seit 1938. Gemeinsam fertigten sie 90 Prozent der Dreitonnen-Kettenfahrzeuge und gut zwei Drittel aller mittelgroßen Lastwagen. Darunter war auch der „Opel Blitz“, das sogenannte Rückgrat der Wehrmacht. Dessen Allradantrieb half Hitlers Soldaten an der schlammigen Ostfront ebenso wie in den Wüsten Nordafrikas.

Die Ingenieure der Ford-Werke entwickelten zudem eigens das „Maultier“,

* Links: in Detroit, US-Bundesstaat Michigan, 1933; rechts: bei der Verleihung des Großkreuzes des Adlerordens, mit den deutschen Konsuln Fritz Heiler und Karl Kapp, am 30. Juli 1938 in Detroit.



einen Lastwagen mit hinterem Kettenantrieb. Ohne die beiden amerikanischen Unternehmen, so Historiker Snell, wäre Hitlers Angriff auf Polen 1939 und die Sowjetunion 1941 „nicht möglich gewesen“.

In einer geheimen Absprache mit Hitlers Oberkommando der Wehrmacht vereinbarte Ford 1939 zudem, in den Kölner Werken auch Munition herzustellen. Die Opel AG in Rüsselsheim stellte die Fahrzeugproduktion ebenfalls teilweise um und produzierte statt dessen Ju-88-Bomber und Düsentriebwerke für die Luftwaffe. James Mooney, bei General Motors verantwortlich für das Überseeengeschäft, hatte dies persönlich mit Hitler vereinbart.

Für Ford war das Rüstungsgeschäft lukrativ. Wie aus einer kürzlich freigegebenen Untersuchung der amerikanischen Militärbehörden hervorgeht, konnte Ford seine Erträge zwischen 1938 und 1942 verdoppeln. Als kriegswichtiges Unternehmen hatten die Automobilbauer die Möglichkeit, auf KZ-Häftlinge und Zwangsarbeiter zurückzugreifen – darunter viele junge Mädchen aus der Sowjetunion.

Als der Krieg vorbei war, behauptete die Ford-Zentrale in Detroit, von dem Treiben der deutschen Tochterfirma nichts gewußt zu haben. General Motors klagte sogar mit Erfolg gegen Snell, als dieser 1974 erstmals dem Unternehmen vorwarf, für das Handeln der Rüsselsheimer Rüstungsfabrik bis 1945 verantwortlich zu sein.

Seitdem haben sich zahlreiche Hinweise dafür gefunden, daß die Version der Autobauer zumindest für Ford so nicht stimmt: Im Juni 1943 traf sich der Verwalter der Kölner Ford-Werke heimlich mit US-Managern im neutralen Portugal. Und ein portugiesischer Kurier schmuggelte Berichte der Pariser Ford-Zentrale im besetzten Frankreich, die der deutschen

Ford-Tochter unterstellt war, nach Lissabon. Von dort gelangten sie in die USA.

Staatssekretär Eizenstat wollte sich auf der Holocaust-Konferenz mit den Vorwürfen gegen die beiden US-Unternehmen lieber nicht beschäftigen. Niemand habe die amerikanische Regierung offiziell darum gebeten, sich einzumischen.

Das dürfte sich bald ändern. Das Simon Wiesenthal-Zentrum plant eine internationale Konferenz auf Regierungsebene, die sich ausschließlich mit Zwangsarbeit beschäftigen soll. Die Einladungen werden noch vor Weihnachten herausgehen. Auf der Adressenliste steht auch Stuart Eizenstat.

KLAUS WIEGREFE