

Holocaust: Vernichtung durch Arbeit im Straßenbau

Max Horkheimer schrieb vor Kriegsbeginn aus dem Exil:

»Den Arbeitskolonnen, die der Rüstungsindustrie, dem Bau von immer neuen Autostraßen, Untergrundbahnen und Gemeinschaftshäusern zugewiesen waren, bringt die Mobilmachung nicht viel Neues, es sei denn das Massengrab. Das unablässige Ausheben des Erdreichs im Frieden war schon der Stellungskrieg.«¹

Das stimmte nicht ganz, denn zum Massengrab wurde der Straßenbau im Krieg für 181.000 jugoslawische, polnische und sowjetische Kriegsgefangene und zehntausende Jüdinnen*Juden, sowie hunderte deutsche politischen Häftlingen; nicht jedoch für die arischen »Herrenmenschen«. *Deren* Grab zu besorgen, war überwiegend die entbehrungsreiche Aufgabe der Roten Armee.² Doch Horkheimer ahnte richtig, der Straßenbau sollte zu einer Form der »Vernichtung durch Arbeit« werden und Eingang in die Wannseekonferenz finden. Über die Verbindung schreibt Simon Gogl: »It is thus remarkable how seldom the literature has established a connection between them and the Nazi genocidal policy, considering that the probably most infamous document on the Shoah, the Wannsee Protocol, stated that:

Unter entsprechender Leitung sollen nun im Zuge der Endlösung die Juden in geeigneter Weise im Osten zum Arbeitseinsatz kommen. In großen Arbeitskolonnen, unter Trennung der Geschlechter, werden die arbeitsfähigen Juden straßenbauend in diese Gebiete geführt, wobei zweifellos ein Großteil durch natürliche Verminderung ausfallen wird.«³

-
- 1 Max Horkheimer, die Juden und Europa, 1936, in: ders., Gesammelte Schriften, (scheinbar im Nachhinein ins Präteritum gesetzt) S. 327f.
 - 2 Zur Roten Armee gehörten viele, aber nicht alle Partisanengruppen. Einige operierten unabhängig und einige, wie die polnische »Heimarmee«, kämpften sowohl gegen die Rote Armee als auch gegen die Deutschen. Gleichwohl hat die reguläre Rote Armee mit ca. neun Millionen militärischen und 17 Millionen zivilen Todesopfern der Sowjetunion die Hauptlast des Kampfes gegen die Deutschen und ihre Verbündeten getragen.
 - 3 »Der allfällig endlich verbleibende Restbestand wird, da es sich bei diesem zweifellos um den widerstandsfähigsten Teil handelt, entsprechend behandelt werden müssen, da dieser, eine natürliche Auslese darstellend, bei Freilassung als Keimzelle eines neuen jüdischen Aufbaues anzu-

Und tatsächlich war die Grenze vom Bau zum Mord fließend. Wie wir noch sehen werden, war es ein schweres Versäumnis der Nürnberger als auch der deutschen Justiz, die Ingenieure und die »Organisation Todt« (OT) fast ungestraft davonkommen zu lassen. In der DDR wurden wenigstens die Baufirmen enteignet, jedoch die beteiligten Ingenieure ebenfalls meist verschont.⁴ Beim Überfall auf die Sowjetunion fiel der OT mit der Instandsetzung von Schienen und Straßen kriegsentscheidende Bedeutung zu. Obwohl sie, an dieser Aufgabe gemessen, versagte, hat sie viele andere erfüllt. Und Hitler selbst stellte fest, dass die Übung an der Autobahn erst die schnelle Fertigstellung des Westwalls erlaubt hätte.⁵ Die Verbindung war so eng und der Übergang vom zivilen zum militärischen Bau so fließend, dass in nicht-deutschsprachigen Publikationen oft gar nicht unterschieden wird zwischen OT und Reichsautobahngesellschaft (RAB). Die OT rekrutierte ihre Mitarbeiter zu einem beträchtlichen Teil aus den Einheiten der RAB, beschäftigte dieselben Baufirmen, baute weiterhin Straßen und verschärfte die Ausbeutung erzwungener Arbeit bis zur extremsten Form, der »Vernichtung durch Arbeit«. In der Mitte des Krieges 1942 war es ein Heer von geschätzten eineinhalb, verteilt über fast ganz Europa, das für die Deutschen bauen musste.⁶ Die häufige, aber im direkten Sinn falsche Behauptung, der Autobahnbau hätte militärische Bedeutung gehabt, hat hier einen weiteren wahren Kern.⁷ Da die Westalliierten in Nürnberg gewillt waren, den Ingenieuren die leicht durchschaubare Lüge, sie hätten nur friedlich und unpolitisch Straßen gebaut, durchgehen ließen, kam es nie zu einer systematischen Kriminalisierung der OT und ihres Personals.⁸ Leider waren Bauingenieure in dieser Zeit zu wertvoll.⁹

Die meisten Menschen wurden im von Deutschen besetzten Polen und dem ukrainischen Teil der besetzten Sowjetunion beim Bau der »Strasse der SS« ermordet, meiner Berechnung nach ca. 149.000. Sie waren Jüdinnen*Juden (selbst Kleinkinder) aus der Umgebung, der Ukraine, Polen, Transnistrien und Rumänien sowie sowjetische

sprechen ist. (Siehe die Erfahrung der Geschichte) [...] Im Zuge der praktischen Durchführung der Endlösung wird Europa vom Westen nach Osten durchkämmt. [...]« vgl. Protokoll der Wannseekonferenz, Februar 1942, S. 7f., online verfügbar unter: https://www.ghwk.de/fileadmin/user_upload/pdf-wannsee/protokoll-januar1942.pdf.

- 4 Eine Untersuchung, ob Mitarbeiter der OT möglicherweise in der DDR verurteilt wurden, liegt nicht vor.
- 5 Hitler zur Weihnachtsfeier im Dezember 1938 im Theater des Volkes Berlin.
- 6 Der britische Geheimdienst schätzte ihr Personal (von überwiegend erzwungener Arbeit) für 1942 auf eineinhalb Millionen reguläre und weitere 0,5 Millionen kurzfristige Arbeiter*innen, insgesamt also zwei Millionen. British Secret Service, Handbook of Organisation Todt, 1945, p. 3 In: Gogl, S. 189 und auch in Franz Seidler, Die Organisation Todt: Bauen für Staat und Wehrmacht 1938 – 1945, Bonn 1998, S. 146. Heute wird auf 1,5 Millionen geschätzt.
- 7 Die Behauptung, die Autobahn hätte nur dem Krieg gedient, fand sich zuletzt in: Salamander, Acker bleibt, Delila, *y, Road Raging: der Kampf gegen die Zerstörung unserer Lebensgrundlagen, Wälder, Äcker, Ökosysteme, Häuser und Dörfer, Flugschrift aus dem »Danni« 2020.
- 8 Zur Selbstdarstellung der OT vor den Siegermächten 1945 vgl. Kurt Kaftan, 1955. Die Behauptung Kaftans wurde wissenschaftlich bald widerlegt, vgl. Blume, Claude, Die Nuratostraße, Diss. Jur., Bern 1951, S. 36, In: Karl Lärmer, S. 7.
- 9 Vgl. Bennett, S. 144.

Kriegsgefangene. Die Zahlen lassen sich ungefähr rekonstruieren, die Zugehörigkeit der Opfer zu bestimmten Gruppen jedoch kaum.

Erinnert wird in Norwegen seit den 1990er Jahren an die über 8000 im Straßenbau (und weitere Tausende im Eisenbahnbau) von OT und SS ermordeten osteuropäischen Gefangene.¹⁰ Erst 2011 wurde das Archiv der OT in Oslo für die Wissenschaft geöffnet. Nicht in beiden Deutschlands, sondern in Oslo und Belgrad wurden OT-Leute in den Kriegsverbrecherprozessen und ihre einheimischen Helfer verurteilt: »In the postwar trials several Norwegian guards received prison sentences, and some of the German SS officers were sentenced to death by firing squad.«¹¹ Erinnert wird heute nur in Norwegen, jedoch nicht in der Ukraine, Polen, Weißrussland, Deutschland und Russland.¹² Während des Kriegs und danach wurde in der Sowjetunion, wer für die Deutschen arbeitete, als Verräter*in geächtet, auch wenn es sich um Kriegsgefangene handelte, was eine Erklärung ist für das Fehlen eines staatlichen Erinnerns. Keine Erklärung liegt vor für die frühe Entlassung des ranghöchsten Schreibtischtäters der OT aus sowjetischer Gefangenschaft. Nach zehnjähriger Kriegsgefangenschaft konnte der Chef der Einsatzgruppe Wiking, der für die OT in ganz Skandinavien verantwortlich war, nach Westdeutschland ausreisen, statt an Norwegen ausgeliefert oder in der Sowjetunion vor Gericht gestellt zu werden.¹³ Willi Henne kehrte 1955 in seine alte Heimat Hessen zurück, stieg schnell auf zum Leiter des Straßenbauamtes und leitete es bis 1972. Bis zu seinem Tod 1976 stand er weiteren Honoratioren-Gesellschaften des Straßenbaus vor und es ist möglich, dass die ersten Skizzen zur Autobahn 49 durch den Danneröder Wald noch von ihm herrühren. Er war einer der »engsten Mitarbeiter Todts«, koordinierte den Bau des Westwalls und den Einsatz der OT beim Überfall auf die Sowjetunion 1941. Unter seinem Kommando wurden allein in Norwegen rund 4000 Kriegsgefangene durch Arbeit ermordet.¹⁴

Wie die vielen täglichen Erschießungen – und auch eine Vergewaltigung lässt sich hier erkennen – stattfanden, berichtet uns einer der wenigen Überlebenden von der »Straße der SS« (auch Durchgangsstraße IV oder DG IV), Arnolt Daghani:

-
- 10 Zu Norwegen siehe das hervorragend gründliche Buch von Simon Gogl, 2019. Demnach waren Sklavenarbeiter in Norwegen für die Einsatzgruppe Wiking der OT: 2000 deutsche politische KZ-Häftlinge aus dem Emslandlager von denen »hunderte« starben, von 6000 jugoslawischen Widerstandskämpfer*innen die meisten aus Serbien starben 60 %, über die Todesquote der 1700 polnischen Gefangenen liegen keine Zahlen vor, von 45.000 – 50.000 sowjetischen Kriegsgefangenen starben 10.600 – 10.700 bei der Arbeit, davon 40 % für die OT. Das macht im Bereich der OT/EW mindestens 7600, mit den polnischen und deutschen Arbeitern wahrscheinlich über 8000. Vgl. Gogl, S. 288f.
 - 11 Englische Wikipedia, »blood road«, 4. März 2020. siehe dort auch die Quelle 4: Storeng, Odd. 1997. Krigsangesnes historie – Blodveien i Saltdal. Bodø: Saltdal kommune.
 - 12 Ob in Jugoslawien eine Erinnerungskultur bestand, ist mir nicht bekannt.
 - 13 Wahrscheinlich ist, dass auch Norwegen wenig Interesse hatte, die Beziehungen zur BRD zu belasten, und die ermordeten sowjetischen Gefangenen waren auch der norwegischen Aufarbeitung nur eine Fußnote wert.
 - 14 Zur Einsatzgruppe Wiking vgl. Gogl, S. 288f.; zu seiner Karriere in der BRD, ebd. S. 312; zu Westwall und Überfall auf die Sowjetunion, ebd. S. 178.

»Mizzi, welche verstohlen hinblickte, sah, wie die Milizsoldaten ein etwas 18-jähriges Mädchen vom Wagen herabzogen. Ihre Kleider waren zerrissen, ihr Haar zerzaust. Obwohl ihr Gesicht von Entsetzen entstellt war, zeigte sie doch noch Spuren von Charme. Sie war eine ukrainische Jüdin. [...] Zelinskas unterbrach sein Frühstück und – als wenn ihm plötzlich ein Gedanke gekommen wäre – sprang er auf und hieb auf das Mädchen ein. [...] Nachdem er müde ward, liess Zelinskas von ihr ab und nahm sein Frühstück wieder auf. Noch kauend, befahl er ihr, sich ein Grab zu schaufeln. Es wurde ihr befohlen, hinabzusteigen. Sie weigerte sich. Der Milizmann ermutigte sie mit einem Hieb seines Knüppels. Sie weigerte sich aber noch immer. Der Knüppel zerbrach auf ihrem Rücken. Schließlich wurde sie in die Grube gestoßen, wobei ihr befohlen wurde, sich flach hinzulegen. Am Ende ihrer Kräfte angelangt, gehorchte sie. Man hörte einen Schuss...«¹⁵

Fritz Todts Nachfolger Franz Xaver Dorsch entging nach 1945 jeder Anklage, und blieb im Baugewerbe, wo er Großaufträge der amerikanischen Armee, der Nato und Weltbank erhielt. In der Selbstbeschreibung ist Dorsch Consult »heute international eine der ersten Adressen für weltweite Großprojekte: Hafenanlagen, kontinentale Gaspipelines, Antarktisstationen, Atomreaktoren, und, und ...«¹⁶ Die Ausstellung Zwangsarbeit schreibt: »Das Knowhow der Täter hat sich allemal ausgezahlt, im Gegensatz zu den Erfahrungen der Opfer.« Obwohl zunächst zehn Schreibtischtäter in den Nürnberger Prozessen angeklagt waren, wurden alle Verantwortlichen des Mordes durch Zwangsarbeit schließlich freigesprochen.¹⁷ Die Ingenieure der OT präsentierten sich als kleine Rädchen im System.¹⁸ Dabei sind es gerade im Bausektor besonders viele Nazis der ersten Stunde gewesen, die in den zwölf Jahren vom kleinen Licht zum reichen Unternehmer aufstiegen. Es findet sich heute kaum ein deutsches oder österreichisches

15 Daghani, S. 21f.

16 Internetseite der Initiative Gedenkort Walldorf www.kz-walldorf.de/g4100_ot.html.

17 <http://ausstellung-zwangsarbeit.org/keine-verantwortung-der-wirtschaft.html>.

18 »Albert Speer's defender in Nuremberg, Hans Flächsner, for instance, asserted in July 1946 that the Organisation »[. . .] was in no way a paramilitary organization as has been falsely asserted. Apparently this false assumption has been strengthened by the fact that the German members of the administration the Todt Organization abroad wore a uniform. These people were considered as Armed Forces followers; but on the other hand the labor engaged by the firms and the construction workers of the firms, as well as the technical personnel, stood in no such relation [. . .].« The British experts that compiled the Handbook of the Organisation Todt, on the other hand, argued that »the status of a firm in the OT is fundamentally similar to that of a unit or individual in the Armed Forces of the Reich. Whether such a firm applied of its own accord for enrolment as an OT-Firm or whether it was »abgestellt für OT« (conscripted for the OT), it contracted itself to carry out construction under OT administration, just as a soldier, by taking the oath, contracts himself to Army Service.« As will be shown, while the Handbook's comparison between an OT firm and a soldier is misleading, Flächsner's statement is demonstrably wrong. Discussions on the firms' legal status and relation to the military can be also be found in recent research literature. Most pointedly, Sæveraas has argued that firms were »conscripted« into the OT and that a differentiation between the OT and its contractors is »misleading.« vgl. Gogl, 2019, S. 165f.

Tiefbau-Unternehmen, dass nicht an den Straßen des Todes profitiert hätte.¹⁹ Die Karrieren von Todt und Dorsch von kleinen SA und NSDAP Mitgliedern der ersten Stunde zu Nazigrößen finden sich im Bausektor häufig.²⁰ Es gibt bis heute keine systematische Forschung dazu, aber wie die Briten schon 1945 wussten, war die OT und damit der Bausektor nicht nur »brauner« als andere Wirtschaftszweige, sondern beherbergte mehr alte SS-Leute als manche Sektionen der Partei.²¹

Abb. 73: Eines der sehr wenigen Fotos zeigt zwei Wachmänner vor Straßenbauarbeitern, wahrscheinlich an der »Straße der SS«/Durchgangsstraße IV in Polen, Generalgouvernement Galizien oder im ukrainischen Teil der Sowjetunion. Die Wachmänner sind wahrscheinlich von den baltischen oder ukrainischen Hilfstruppen. Foto: Autor unbekannt, zur Verfügung gestellt von Klaus Hasbron-Blume.



Bis zum 17. November des Jahres 2000 haben in den Entschädigungsfond der Stiftung Erinnerung, Verantwortung, Zukunft (EVZ) soweit ersichtlich nur drei Baufirmen eingezahlt, 21 haben gar nichts gezahlt und vier sind nicht mehr aktiv. Gezahlt haben eine nicht publizierte Summe: Sager & Woerner/Heilit+Woerner Bau AG (München),²²

19 Für eine vollständige Liste der Baufirmen der OT von A wie Albert, Neunkirchen an der Saar bis Z wie Zunkschwendt und Hess aus Landau in der Pfalz siehe: Britischer Geheimdienst, 1945, Annexe D, S. 1 – 20.

20 Xaver Dorsch war bekennender Nazi der ersten Stunde: Freikorpskämpfer 1919, SA-Mann seit 1922, Parteimitglied seit 1929.

21 Vgl. ORF, Baustelle Erinnerung: NS-Zwangsarbeit: Die »Straße der SS«, Fernsehdocu, 2020.

22 Sager und Woerner ist 1980 fusioniert mit Heilit und Woerner. Vgl. Wikipedia und Gogl, 2019, S. 262.

Stöhr KG und STRABAG.²³ Nicht mehr im Geschäft sind Teeras (München)²⁴, Polensky & Zöllner (Hessen),²⁵ Philipp Holzmann AG,²⁶ Radebeul (Österreich).²⁷

18 Firmen, die an der »Straße der SS« verdienten, haben soweit bei der EVZ ersichtlich nicht eingezahlt: Bernhard Transporte,²⁸ Bergauer&Kassecker,²⁹ Dohrmann-Schütte (Remagen),³⁰ Eras KG (Nürnberg),³¹ Eschweiler Tiefbau,³² Fix (Bad Neunahr),³³ Franz Unglehart (Memmingen),³⁴ Funke & Co (Freital),³⁵ Kaiser,³⁶ Kaspar Emmerich,³⁷ Knell und Wylicki,³⁸ Otto Heil (Bad Kissingen),³⁹ Reckmann (Oberhausen/Westfalen),⁴⁰ Sobotta,⁴¹ Swietelsky (Linz).⁴²

23 Vgl. Anfrej Angrick, S. 84 zu Stöhr. Stöhr hat eine umfangreiche Internetpräsenz, wo die Geschichte nicht erwähnt wird. Zum EVZ-Fond: <https://www.stiftung-evz.de/stiftung/geschichte/entstehung/praeambel.html>.

24 Existiert nicht mehr.

25 Ging 1987 in Konkurs. Vgl. Gogl, 2019, S. 73.

26 Holzmann war die größte Baufirma im dritten Reich. Vgl. Gogl, 2019, S. 70.

27 Klaus Hasbron-Blume, Arbeitslager für Juden (AlfJ) an der DG4 in Galizien, Forschungsbericht aus der Ausstellung der Gedenkstätte Zwangsarbeit zur DG IV, »Eine Geschichte von Vernichtung und Überleben. Holocaust und Zwangsarbeit in Galizien«, S. 3.

28 War aktiv beim ZAL Kurowice, vgl. Hasbron Blume.

29 Kaienburg, S. 147. Heute besteht das Unternehmen Franz Kassecker in Waldsassen, gegründet 1902. Vermutlich handelt es sich dabei um eine Nachfolgerin. Der Jahresumsatz lag zuletzt bei 79 Millionen Euro.

30 Dohrmann wird mehrmals erwähnt von Daghani, der einer seiner Arbeitssklaven war in der Ukraine. Das Unternehmen floriert bis heute. Es hat keinen Wikipedia-Eintrag und erwähnt seine Geschichte überhaupt nicht. Vgl. www.dohrmann.de.

31 Gogl, S. 170. Eine Eras Bau UG ist heute in Mannheim registriert und hat keine eigene Homepage.

32 Vgl. Gogl, S. 183. Die Firma Helmuth Eschweiler ist in Rheinbach registriert und hat keine Homepage.

33 Vgl. Angrick, S. 84. Die Firma FIX Hoch- und Tiefbau (Jean Fix & Söhne GmbH) ist in Schöneck in Hessen registriert und hat eine umfangreiche Internetseite. Dort heißt es, die Firma sei »bereits 1945 gegründet«. Vgl. www.fix-bauunternehmung.de/über-uns (Stand 29.1.2021).

34 Vgl. Hasbron-Blume. Existiert am selben Ort bis heute, Firmenmotto: »Fortschritt aus Tradition«.

35 Ein kleines Bauunternehmen dieses Namens ist in Frankfurt a.M. registriert.

36 Angrick, S. 84. Wahrscheinlich heute »Tief- und Strassenbau Kaiser« aus Delbrück.

37 Angrick, S. 84. Möglicherweise ist die »Bauunternehmung Josef Emmerich UG« aus Titz der Nachfolger.

38 Vgl. Hasbron-Blume. War aktiv im ZAL Zloczów/Solotschiv.

39 Klaus Hasbron-Blume, Arbeitslager für Juden (AlfJ) an der DG4 in Galizien, Forschungsbericht aus der Ausstellung der Gedenkstätte Zwangsarbeit zur DG IV, »Eine Geschichte von Vernichtung und Überleben. Holocaust und Zwangsarbeit in Galizien«, S. 3. Die Firma hat nicht in den EVZ Fond eingezahlt, obwohl es hunderte Sklavenarbeiter an der DG IV ausbeutete. Auf der Homepage wird das verschwiegen, es heißt lapidar »Mit dem 2. Weltkrieg katapultiert sich das Unternehmen personell und maschinell zur größten Ausdehnung seiner Geschichte, aber mit dem Zusammenbruch 1945 auch zum vorläufigen Ende des Geschäftsbetriebes.«.

40 Vgl., Hasbron-Blume. Eine Straßenbaufirma dieses Namens existiert nicht mehr. Die zwei Firmen Reckmann Construct UG und Ingenieurbüro Reckmann GmbH haben soweit ersichtlich nichts mit der Firma aus der Kriegszeit zu tun.

41 Vgl. Hasbron-Blume.

42 Klaus Hasbron-Blume, die Ausstellung der Gedenkstätte Zwangsarbeit zur DG IV, »Eine Geschichte von Vernichtung und Überleben. Holocaust und Zwangsarbeit in Galizien« und ORF 2020,

In Norwegen verdienten an der Blutstraße (einige davon zugleich an der DG IV) und haben, soweit bei der EVZ ersichtlich, nicht eingezahlt: Hans Röllinger KG (Fürth)⁴³ und Müller-Altwater (Stuttgart)/Brinkhege.⁴⁴

Nicht mehr aktiv sind von den in Norwegen beteiligten: Hans Bohler, Horst und Jüssen,⁴⁵ Meister-Jehle-Grimminger-Stock.⁴⁶

Der größte Baukonzern der Welt

Die Organisation Todt (OT) war weder ganz Staatsapparat noch war sie ganz Wirtschaftsunternehmen. Sie war ein Zwitter und in dieser Form einzigartig im Dritten Reich. Mit der Ernennung des NSDAP-Mitglieds Fritz Todt (Beitritt 1923) zum »Generalinspektor für den Autobahnbau« war 1933 der Grundstein für ein Bauimperium gelegt, das sechs Jahre später nach ihm benannt werden würde. Die Meriten verdiente er sich mit der erfolgreichen Großbaustelle Reichsautobahn und stieg in den Augen Hitlers 1939 mit dem Bau des Westwalls endgültig zum »Genie« auf.⁴⁷ Seine »Generaldirektion Straßenwesen« wurde mit Erfolg zur einzigen Adresse für die Wehrmacht und SS für jeden erdenklichen Bauauftrag. Alle Unteraufträge und Details der Ausführung gingen von der OT aus. Die enorm hohen Summen kamen aus dem Kriegshaushalt und von der SS, z.B. für den Bau der Konzentrationslager. Seidler meint, die OT wäre dennoch autonom geblieben und hätte bis 1941 noch über ein relevantes eigenes Budget

NS-Zwangsarbeit: die »Straße der SS«, 5.11.2020. Die österreichische Firma hat als solche erwartbar nicht in den EVZ-Fond eingezahlt. Die begonnene Aufarbeitung und Transparenz der Firmengeschichte ist vorbildlich. <https://www.swietelsky.at/transparenz/historische-verantwortung>.

43 Röllinger baute die norwegische Blutstraße im Auftrag der OT. vgl. Knigge 2000, S. 60.

44 Gogl, S. 183. Eine Müller-Altwater Betonfertigteile in Holzminden und Magdeburg ist eine Tochterfirma von Heiner Brinkhege Beteiligungsgesellschaft mbh.

45 Angrick, S. 84.

46 Angrick, S. 84.

47 Der Name »Organisation Todt« war ein Provisorium, Hitler erwähnte ihn erstmals am 18.7.1939, gemeint als Auszeichnung für die angebliche (tatsächlich nicht erreichte) Fertigstellung des Westwalls. Der Westwall war eine 630 km lange Linie von Bunkeranlagen und Panzersperren, in der finalen Ausführung von der Nordsee bis zur Schweiz. Das Ziel war 1939 eher ein politisch denn militärisches: Frankreich sollte von einem Angriff abgeschreckt werden, während die Wehrmacht über die CSR und Polen herfiel. Da Frankreich nicht angriff, wie es durch den Vertrag zur Gegenseitigen Hilfe mit Polen vorgesehen war, war der Westwall ein Erfolg. Allerdings war Frankreich innenpolitisch ohnehin zu zerrüttet und gespalten, um anzugreifen. Teile des Oberkommandos der Wehrmacht und des Heeres planten weiterhin mit einem Krieg nur nach Osten und wollten sich so passiv nach Westen absichern. Es kam bekanntlich anders: Die Kriegspläne von Nazis, Konservativen, Industriellen und Militärs waren nicht einheitlich. Der Westwall ist ein Zeugnis davon. Allerdings bremste er den Vormarsch der Westalliierten im Herbst und Winter 1944 um mehrere Monate, die sonst wahrscheinlich vor der Roten Armee Berlin und Oder erreicht hätten. Die deutsche Geschichte wäre ganz anders verlaufen. Fritz Todts fleißiges Bauwerk hat somit die Voraussetzung für das 45-jährige Experiment des »Antifaschismus auf deutschem Boden« namens DDR ermöglicht.

verfügt. Möglich ist, dass sie weiterhin die Gelder aus der Arbeitslosenversicherung, die offiziell die Autobahn finanzieren sollten, einzog.⁴⁸

Die »Gesellschaft zum Bau der Reichsautobahn« blieb formal bis 1942 bestehen und baute Schienen und Straßen im auf Polen erweiterten »Großdeutschen Reich« und im besetzten »Restpolen«. Ihre Bedeutung im Verhältnis zur OT nahm von 1939 bis 1942 immer weiter ab, und sie ging immer stärker in der OT auf. Manche Autor*innen setzen auch schon 1939 oder 1940 als Zeitpunkt des Verschwindens der RAB an. 1940 – 1941 gab es noch das Intermezzo der »Organisation Schmelt« im besetzten Polen und nach Todts Tod im Februar 1942 gingen Autobahn und Schmelt dann auf im größten Baukonzern des Kontinents, der OT. Wahrscheinlich war die OT tatsächlich das größte Bauunternehmen seit römischen Zeiten, wie der britische Bericht erstaunt feststellte, und vielleicht ist sie es bis heute. Erstaunlich aber, dass die OT außerhalb der unkritischen und begeisterten Ingenieursliteratur so wenig Aufmerksamkeit erhalten hat.

Evolutionärer Übergang zur OT: Sklavenarbeit und Vernichtung

Die OT war die Fortsetzung der Autobahngesellschaft. Die meisten Stammmitarbeiter*innen in den Zentralen in Berlin, Frankfurt und den lokalen Oberbauleitungen wechselten dabei weder Haus noch Büro.⁴⁹ Was wechselte, war das Einsatzgebiet: fast ganz Europa statt Großdeutschland und das Hauptgeschäft. Militärische Gebäude aller Art, ergänzt um den Schienenbau im Osten, überflügelten den (weiterhin wichtigen) Straßenbau. Auch die Vernichtungslager wurden von der OT gebaut. Die Arbeiterschaft erhöhte sich von 100.000 auf 1,5 Millionen (nun auch mit wenigen Frauen, jedoch ausschließlich als Zwangs- oder Sklavenarbeiterinnen). Es war größtenteils derselbe Personenkreis von einigen tausend (überwiegend) Männern im vierstelligen Bereich, die sich gut von der Autobahn kannten. Sie besorgten in hocheffizienter Weise den Übergang von deutscher und »arischer« freier Arbeit zu erst jüdischer und dann osteuropäischer Zwangsarbeit.⁵⁰

Ihre Generalprobe war der Westwall 1939, der schon alles vorwegnahm, was dann fünf Jahre zur Plage Europas wurde. Was einzig noch fehlte, war die Internationalisierung und das Übergewicht der erzwungenen Arbeit. Gogl resümiert: »A significant number of firms worked on the construction sites of the Reichsautobahnen and the Westwall. I argue that it was here where the foundation for the subsequent cooperation in occupied Europe was laid.«⁵¹ Der Westwall wiederum war möglich durch sechs Jahre Autobahnbau und ihre Steigerung der Ausbeutung der Arbeitskraft bei Beibehaltung betriebswirtschaftlicher Rationalität und unternehmerischer Freiheit. Aus der

48 Franz Seidler, *Die Organisation Todt: Bauen für Staat und Wehrmacht 1938–1945*, Bonn 1998. Seidler gehört zu der Wissenschaftstradition die die OT als unpolitisch hinstellt. Dass sie für die SS die KZ gebaut hat, erwähnt er z.B. nicht.

49 Das beste Archivmaterial liegt vor für Frankfurt im Hauptstaatsarchiv Wiesbaden. Anderes ist verschollen.

50 Die Zentrale der Gesellschaft zum Bau der RA in Frankfurt wurde 1941 eingegliedert in die OT Abeilung Wiking, welche wiederum in Norwegen den Straßenbau betrieb. vgl. Seidler, S. 55.

51 Gogl, 2019, S. 103. Sieh dazu auch: Britischer Geheimdienst 1945.

doppelt freien Lohnarbeit wurde ein finanzieller Arbeitszwang mithilfe des Arbeitsamtes und Sozialamtes (1933), ergänzt durch SA-Männer als Aufseher (ab 1934), Gestapo-Haft als letztes Mittel gegen Streiks (auch schon 1934), erzwungener unbezahlter Arbeit politischer deutscher Gefangener (ca. 1936), Inhaftierung von »Unruhestiftern« in Arbeitslager und SS-Gefängnisse (1938),^{52, 53} und jüdischer Sklavenarbeit mit dem Ziel der Vernichtung (ab 1939).⁵⁴

Die Ernennung Todts zum »Straßenbaudiktator« 1933 und der Autobahnbau mit seinem bis heute gültigen Enteignungs-Recht legten den Grundstein für das Bau-Imperium. Nur in einem Punkt gab es keine Steigerung, sondern eine Verkehrung: Aus der Arbeit, die »adeln« sollte, wurde die Arbeit, die erniedrigen und töten sollte.⁵⁵

Später dann die jüdischen Sklav*innen um serbische, sowjetische und polnische zu ergänzen, war ein kleiner Schritt. Dass der Übergang vom »wildem« zum fabrikmäßigen Holocaust bzw. der Shoa in der Wannseekonferenz argumentativ mit dem Straßenbau verbunden wurde, ist folglich rational erklärbar und kann nicht als Zufall abgetan werden. Die Autobahn war die Pionierin der effizienten Kombination von freier und unfreier Arbeit und einer der ersten, wenn nicht sogar *der* erste Ort, an dem die SS ihr Ziel der Vernichtung durch Arbeit erprobte.

Ich werde im Folgenden den Begriff Sklavenarbeit in Abgrenzung zu Zwangsarbeit nutzen, um schlechte oder unbezahlte Arbeit ohne das Ziel der Ermordung von unbezahlter Arbeit mit dem Ziel der Ermordung abzugrenzen.⁵⁶ In der Forschung hat sich dies weitgehend etabliert. Die Nazis selbst haben dafür keine Begrifflichkeiten entwickelt und die Übergänge waren vielschichtig. Außerdem bevorzuge ich den Begriff Holocaust gegenüber Shoa, da dieser alle aus rassistischen Motiven Ermordeten einschließt.⁵⁷

52 »The purpose of this was to prosecute workers building the West Wall and the Reich autobahn for breaching discipline, such as failing to turn up for work, stealing from »comrades« [dt. Kameraden] fighting, acts of violence against superiors (Tätlichkeiten gegen Vorgesetzte), speaking out against National Socialism, and breaches against the »principles of a sound conduct of war« (Grundlagen einer gesunden Kriegsführung). Workers were usually sentenced to about eight weeks of arrest at the police detention camp, but in certain cases (severe crimes or repeat offenders), they were transferred to the SS special camp for a much longer period of time.« In: ENCYCLOPEDIA OF CAMPS AND GHETTOS, 1933–1945, Vol. A, S. 824.

53 Siehe hierzu auch Uwe Bader/Beate Welter, Das SS-Sonderlager/KZ Hinzert: Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager, München, Band 5, 2007, S. 17–42.

54 Ab Herbst 1939 bauten erstmals ca. 8000 Jüdinnen*Juden die »Straßen des Führers«, ohne dass es nach außen kenntlich gemacht wurde. Doßman, S. 48.

55 Gleichwohl zeigten sich viele Ingenieure auch nach dem Krieg trotz allem durchaus stolz über »ihre« Leistung im Krieg. Insofern war der Umschlag des Arbeitsbegriffs eher eine Aufspaltung der Arbeit in erniedrigende und erhöhende, die eine führte zum Tod, die andere zu Berufserfahrung, internationaler Anerkennung und beträchtlichem finanziellem Gewinn.

56 Genau genommen ist der Begriff Sklav*in auch nicht ganz angemessen, weil Sklav*innen in Amerika oder im antiken Europa einen Wert für den Besitzer darstellten und gerade nicht sterben sollten. Gleichwohl ist der Begriff Zwangsarbeiter aber zu milde. Es bedürfte eines dritten Terminus, um den Status der zum Tode verurteilten Arbeiter*innen zu umschreiben.

57 Vgl. Susan Neiman, Von den deutschen lernen.

Generalplan Ost

Solange der Krieg für sie günstig verlief und einen Monat darüber hinaus, erträumten Todt und Hitler in ihren Tischgesprächen weitere Autobahnen durch ihr neues Europa. Bis zur Krim und zum Kaukasus sollten sie führen und den Osten für die deutsche Kolonisation im Sinne des »Generalplan Ost« erschließen. Für die gesamte ansässige Bevölkerung Polens und der Sowjetunion war die Ermordung eines großen Teils und dauerhafte Versklavung des überlebenden Teils vorgesehen – ein bis heute weitgehend verdrängtes Kapitel des deutschen Rassismus.⁵⁸ Es gab angeblich Pläne für Autobahnen nach Bagdad und zum persischen Golf. Kleinere Ambitionen wie die Eismeerstraße von Rovaniemi bis Petsamo durch Norwegen und in Jugoslawien wurden auch tatsächlich begonnen.⁵⁹ Circa 17 Millionen Zivilist*innen wurden in der Sowjetunion und 6 Millionen Pol*innen von den Deutschen und ihren Helfer*innen ermordet (ein großer Teil der 6 Millionen Jüdinnen*Juden ist darin enthalten), als Teil des Generalplans Ost.⁶⁰

Mit ihrer erfolgreichen Gegenoffensive am 5. Dezember 1941 ließ die Rote Armee die Luftschlösser der Rassisten platzen. Die deutsche Offensive zur Vernichtung der Sowjetunion blieb stecken und wurde vor Moskau von der sibirischen Armee unter Kommando von Feldmarschall Schukow zurückgeschlagen. Es gehört zu den dunkelsten und bis heute verdrängten Kapiteln der westeuropäischen Geschichte, dass einflussreiche Rassisten und Anti-Kommunisten wie Sir Henri August Detterding, Direktor des zweit größten Erdöl-Konzerns der Welt, Royal-Dutch-Shell, diesen Krieg lange gefordert und vorbereitet hatten. Elf Jahre vorher, 1930, hat der sowjetische Schriftsteller Ilia Ehrenburg in dem humorvoll-sarkastisch gehaltenen Buch »Das Leben der Autos« darauf hingewiesen, natürlich in der Hoffnung, in England und Frankreich ein Umdenken zu bewirken.⁶¹ Während London der Sowjetunion nur wenig zu Hilfe kam (und Polen bekanntlich gar nicht) und eine nicht-verheimlichte diplomatische Affäre zu den Nazis hatte,⁶² kam Hilfe in letzter Minute ausgerechnet von dort, wo Ehrenburg sie gar nicht erwartet hatte: aus den USA. Im Herbst und Winter versorgten Frachtschiffe auf Präsident Roosevelts Geheiß hin den Nordmeerhafen von Achangelsk mit dringend

58 Es mag daher kommen, dass die Durchgangsstraße IV im »erweiterten Generalplan Ost« zur »Autobahn« aufgewertet wurde, da man noch an die Nachkriegszeit und den Generalplan dachte. vgl. Sandkühler S. 148.

59 Britischer Geheimdienst, 1945, »captured German- documents reveal visions of express highways radiating from BERLIN to the Persian Gulf through BAGHDAD, and along the Baltic coast to link up with a highway through Finland and to run the length of Norway. A system of canals was to link the Mediterranean and the Atlantic through southern France, as part of a communications scheme connecting BORDEAUX with the Black Sea. Part of this programme had already been put into execution, notably in Norway and the Balkans.« S. 8.

60 Die Zahlen variieren, unter anderem, weil verschiedene Autoren sich auf verschiedene Gebietsansprüche beziehen, die die baltischen Staaten oder die Ukraine mal zur Sowjetunion zählen und mal nicht. Am Umfang der Gesamtzahlen besteht aber kaum noch Zweifel. Ich beziehe mich hier auf ein Heft von National Geographic.

61 Ilia Ehrenburg, Das Leben der Autos, Malik Verlag, Berlin 1930, Nachdrucke beim Verlag Volk und Welt.

62 Siehe die wiederholten halb-privaten Besuche und Jagdausflüge des späteren Außenministers Lord Halifax und anderer bei Göring und sogar Hitler persönlich ab 1936.

benötigten Kriegsgütern. Später wurde noch eine Route über den heutigen Irak und weiter per Flugzeug nach Stalingrad eröffnet. Großbritannien hingegen hielt bis zur Landung in der Normandie drei lange Jahre die Füße weitgehend still und überließ es der Roten Armee, die Deutschen zu besiegen vor denen es selbst hauptsächlich der Ärmelkanal gerettet hatte. So erschließt sich auch der tiefere Sinn dieses Zeitungsartikels aus der London Times über den Straßenbau in der besetzten Sowjetunion, der hier die 1945 gezeigte Bewunderung schon anklingen lässt. Am 19. August 1941, zwei Monate nach dem Überfall, während ein schneller Nazi-Sieg über die gehasste Sowjetunion noch durchaus wahrscheinlich war, schrieb die TIMES:

»This organisation (OT) since the campaign in the east began has followed up the German advance with hundreds of thousands of skilled road builders, reinforced by men and woman volunteers from the Baltic States, all equipped with the newest road-building drills, electric hammers, and steam-rollers. New hard roads have been laid.«⁶³

Die erwähnten Freiwilligen aus dem Baltikum werden wohl die von Daghani geschilderten litauischen Wachmannschaften gewesen sein. Dass sie sich freiwillig meldeten stimmt, dass sie selbst bauten ist falsch. Von baltischen Frauen ist nichts bekannt. Es sei denn, dass es sich um jüdische Arbeiterinnen handelte. Die Zahl von Hunderttausenden war zu dem Zeitpunkt übertrieben. Zwangs- und Sklavenarbeit werden offensichtlich ebenso unterschlagen wie der schon wütende »Holocaust by bullets«. Die Times wählte ihr Sujet sehr seltsam aus, als wäre nichts Wichtigeres zu berichten als der Straßenbau. Dass ihr der Völkermord, der ja ebendort zu beobachten gewesen wäre, keine Berichterstattung wert war, ist zumindest ein weiteres Indiz für die Wette eines Teils der britischen Elite auf eine Verständigung mit Hitler gegen die Sowjetunion.⁶⁴ Der Rechtsbruch der Kommunist*innen, 1917 britische Anteile an Fabriken und am kaukasischen Erdöl enteignet zu haben, schien für nicht wenige schwerer gewogen zu haben als die schon bekannten Verbrechen der Deutschen.

Gegen einige aus heutiger Sicht bemerkenswert realitätsfremde Widerstände wurden die Autobahnen im Osten erst Anfang 1942 final zu den Akten gelegt. Nur widerwillig wollten sich Hitler, Todt und andere damit abfinden, dass ein schneller Sieg und ein baldiger Übergang zum Generalplan nicht mehr möglich war. Viele Historiker*innen liegen jedoch falsch, dass gar keine Autobahnen mehr gebaut wurden. Ganz zu Ende war der Bau erst 1944. Bis dahin wurden noch 59 km im »Altreich« fertig gestellt,

63 London Times, In: G.H. Bennett, *The nazi the painter and the forgotten story of the ss road*, reaktion books, London 2012, S. 93.

64 Diese Befürchtung äußerte Emery Reves im Vorwort zur Biographie Thyssens in der Publikation in eben jenem Sommer 1941 in London. Vgl. Reves, *I paid Hitler*.

überwiegend mit jüdischen und einer wahrscheinlich kleineren unbekannten Zahl polnischer, serbischer und deutscher politischer Zwangsarbeiter.^{65, 66}

Ab dem Überfall auf die Sowjetunion am 22. Juni wäre die wichtigste Aufgabe der OT das Reparieren und Bauen von militärischen Straßen und Eisenbahnlinien eben dort gewesen. Trotzdem wurden immer noch andere und selbst nicht primär militärische Projekte wie Germania-Berlin, Nazi-München und die Eisenbahnlinie und »Reichsstraße 50« in Norwegen geplant und auch schon gebaut.⁶⁷ Bis 1944 realisierte die OT Teile ihrer Pläne für das Nachkriegseuropa vor allem in Skandinavien und Jugoslawien.⁶⁸ Diese Selbstüberschätzung war ein Glücksfall, denn so verschwendete Hitler-Deutschland knappe Ressourcen an nicht kriegswichtigen Baustellen. Es lag wahrscheinlich am Unmut über die schlechte Leistung der OT im ersten russischen Winter, dass sie die oberste Bauleitung über alle Kriegsstraßen an der Ostfront im Frühjahr 1942 formal an Himmlers SS verloren hat.

Säule der Macht im Reich

Von den geschätzten 7,8 bis 20 Millionen Zwangs- und Sklavenarbeiter*innen Nazi-Deutschlands (je nachdem ob z.B. die Landwirtschaft in der Ukraine mitgezählt wird) arbeiteten mit 1,5 Millionen folglich 7,5 Prozent bis 19 Prozent für die OT, die damit jeden einzelnen privaten Konzern hinter sich ließ. (Die aktuelle Forschung z.B. von Knigge geht von 20 Millionen Zwangs- und Sklavenarbeiter*innen aus,⁶⁹ in den 1980er Jahren schätzte man auf nur 7,8 Millionen.⁷⁰ Allein in der Ukraine arbeiteten zehn Millionen unter Zwang, die aber oft nicht mitgezählt werden, obwohl sie natürlich auch dort für das europäischen Wirtschaftsimperium Deutschlands tätig waren.⁷¹)

65 Vgl. Knigge, S. 209 und Hermann Rafetseder, NS-Zwangsarbeits-Schicksale: Erkenntnisse zu Erscheinungsformen der Oppression und zum NS-Lagersystem aus der Arbeit des Österreichischen Versöhnungsfonds, Linz 2007. Zu deutschen KZ'lern vgl. Stephan Hermlin, Die erste Reihe, Berlin 1951, S. 37, in: Lärmer, S. 2.

66 Knigge meint, es wären fast ausschließlich Jüdinnen und Juden gewesen. Rafetseder zeigt ein wesentlich heterogenes Bild und überhaupt einen schnellen Wechsel der Arbeitsplätze und der Aufträge der Baufirmen mit verschiedenen Ethnien.

67 Die Blutstraße war lediglich ein kleiner Abschnitt der Reichsstraße 50 bei Rognan. Die OT baute im ganzen Land noch viele weitere Straßen. Ein Autobahnprojekt gab es darüber hinaus. 1940/41, geplant von norwegischen Ingenieuren gemeinsam mit Leuten des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, sollte die Strecke von Oslo südwärts nach Halden führen und hätte dann weiter über Schweden und eine schon damals angedachte Öresundbrücke nach Deutschland geführt. Das Projekt wurde aber schon vor Ankunft der OT in Norwegen abgeblasen.

68 Brittischer Geheimdienstbericht, S. 8.

69 Volkhard Knigge et al., Zwangsarbeit. Die Deutschen, die Zwangsarbeit und der Krieg, Begleitband zur Ausstellung der Gedenkstätte Buchenwald und Mittelbau-Dora, gefördert von der Stiftung Erinnerung, Verantwortung, Zukunft (EVZ), Weimar 2010, S. 6.

70 Zur Zahl von nur 7,8 Millionen vgl. Erhard, S. 149.

71 Für die »Wirtschaftsinspektion Süd« in der Ukraine arbeiteten bis zu zehn Millionen Einheimische als Zwangsarbeiter*innen. Laut Dubyk war die größte Gruppe der Zwangsarbeiter*innen nicht die der »Ostarbeiter« im Altreich sondern der einheimischen Bevölkerung in den besetzten Gebieten. Vgl. Dubyk, S. 201.

Wie schon die Zahl ihrer Arbeiter*innenschaft nahelegt, entwickelte die OT sich neben Wehrmacht und SS-Gestapo-SD zur dritten selbstständigen Säule der Macht.⁷² Ihr heute geringer Bekanntheitsgrad steht ihrer tatsächlichen Bedeutung diametral entgegen. Hätte Nazideutschland gewonnen, wären Europa und Teile Asiens von diesen drei Organisationen beherrscht worden. Die OT war in jedem einzelnen Land Kontinentaleuropas aktiv mit Ausnahme der Schweiz, Spaniens, Portugals und der Türkei. Der britische Geheimdienstbericht von 1945 sah ihre Hauptaufgabe in der »Überwachung der Zwangsarbeit als Teil der ›neuen Ordnung‹ im deutschen Nachkriegseuropa.«⁷³ Der Bericht zeigte sich beeindruckt über den Erfolg, aktive Kollaborateure in allen Ländern zu finden und zu koordinieren: »[...] OT trained and harboured a small army of collaborationists, who, already employed as leaders of foreign labour units within the OT, were groomed for political leadership of European labour with the advent of the ›final Nazi victory‹.«⁷⁴ »It has carried out in the space of a little over five years, the most impressive building programme since Roman times. It has developed methods of standardization and rationalisation in construction to an extent and on a scale heretofore unattempted. The speed with which it effects air raid damage repairs on vital communication systems is indeed impressive.«⁷⁵

Die OT war auch ganz direkt durch Kampfhandlungen in den Krieg eingebunden, hatte eigene Uniformen und Ränge. Ihr Stammpersonal aus Deutschen und nicht-deutschen Kollaborateuren war jedoch überwiegend nicht als Soldaten eingezogen sondern mit Lohn und Arbeitsvertrag angestellt, trug aber dennoch oft leichte Waffen und beteiligten sich mit Wehrmacht und SS an Kämpfen gegen Partisan*innen. Das waren häufig »Säuberungsaktionen«, womit das Erschießen der Bewohner*innen ganzer Dörfer gemeint war.⁷⁶ Für den hauptsächlichen Völkermord war eine Arbeitsteilung vorgesehen, und die OT und die Baufirmen hätten sich formal nach gültigem Recht verweigern können. Manche jedoch drängten sich sogar noch vor:

»It was at the Durchgangsstraße IV building site in 1943 that a local military court convicted Johann Meißlein, an overseer of the construction firm Eras KG from Nuremberg.

72 SS, SD, Gestapo und Polizei waren zusammengefasst im Reichssicherheitshauptamt (RSHA). Die SS war die bekannteste davon.

73 British Secret Service, Handbook Organisation Todt, 1945, S. 8.

74 Und: »A considerable number of these men have evacuated with OT into Germany.« ebd., S. 8.

75 Britischer Geheimdienst, Handbook Organisation Todt, S. 1 Das Zitat geht weiter: »To-day OT is indispensable in any protracted resistance the Nazis may intend to offer. Their experience in making the most of terrain in the building of field fortifications, in the building of underground tunnels, depots of all kinds, hideouts, shelters, in fact, of regular subterranean living and operating quarters of vast proportions, is unique. OT personnel left behind in Allied-occupied territory are ideally fitted for sabotage on vital plants and factories.« [...] Der Bericht schlägt auch vor, die OT für den Wiederaufbau zu nutzen: »a decision to employ OT's capabilities in some form or another for the reconstruction of the devastated parts of Europe, or in the event of a decision to demobilise the Organisation in its entirety«.

76 »In the area of Einsatzgruppe Russland-Mitte, the chronicler Rudolf Wolters notes in July 1943 that »a further rise of the danger of partisans could be prevented temporarily by means of purges (»Säuberungsaktionen«) conducted conjointly by the Wehrmacht, the SS and the OT.« In: BAK, N 1318/4, Speer Chronicle, 1943, vol. 20, In: Gogl. S. 171.

He had ordered the shooting of two enfeebled Jewish women. Meißlein was sentenced to three months in prison, but neither for murder nor manslaughter. In the eyes of the court, Meißlein's crime had been *Amtsanmaßung*, the unauthorised assumption of powers he did not have. Ordering the execution of the two women, the court clarified, would have been a matter for the police or SS.⁷⁷

Aus ihrer Macht über Leben und Tod zogen OT-Leute persönlichen Gewinn, ließen sich für die Flucht,⁷⁸ und selbst für »gründliches« Erschießen statt qualvollen »Anschießens« von zum Tode Verurteilten bezahlen.⁷⁹ So blieb der Straßenbausektor, selbst noch im Holocaust ein Hort der Korruption.⁸⁰ Täglicher Sadismus durch die OT-Männer war an vielen, wahrscheinlich an den meisten, Baustellen der Normalfall, und geschah oft aus freien Stücken ohne Befehle.⁸¹

Nach dem Krieg, vor Gericht, hat sich fast keiner der Ingenieure erinnert. Ein besseres Gedächtnis hatten die sehr wenigen, die menschliches Verhalten vorweisen konnten. Tatsächlich sind einige wenige Fälle unabhängig bezeugt, dass Ingenieure der Bau-firmen Jüdinnen*Juden vor Erschießungen gerettet und ihnen zur Flucht verholfen haben. Einige Baufirmen weigerten sich, ihre Autos für den Abtransport der SS zu über-lassen oder Massengräber auszuheben, und einige Ingenieure beteiligten sich nicht am täglichen quälen und morden.⁸² Nach Stand der Forschung waren das eher die Aus-nahmen als die Mehrheit, und sie beweisen, wie viel Handlungsspielraum die OT und selbst die Bau-firmen hatten, einfach »Nein« zu sagen und nicht mit zu machen.⁸³ Ihre Schuld wiegt umso schwerer. In mindestens einem Fall ging die Hilfe von 150 OTlern

77 Konrad Kwiet, *Judenmord als Amtsanmaßung*. Das Feldurteil vom 12. März 1943 gegen Johann Meißlein, *Dachauer Hefte* 16 (2000): 125–35, In: Gogl, S. 170.

78 JuNSV, a.a.O., S. 757, In: Hasbron-Blume.

79 Dagahani, S. 26.

80 »Die Antreiber- und Drückebergerposten auf den Baustellen wurden grundsätzlich mit aktiven Nazis besetzt. Ebenso erhielten nur solche Bau-firmen Aufträge für Reichsautobahnbaustellen, die Todt genehm waren. Dennoch haben auch diese Firmen den faschistischen Staat mit allen Mitteln betrogen.[...]« Erlebnisbericht von Wilhelm Friedrich, In: Lärmer, S. 83.

81 »Die Leute der Firma Svietselsky aus Linz, die die Straßen bauten, waren meistens einfache Arbeiter, die von der Nazi-Partei in diese Stellungen eingesetzt worden waren. Ihr Benehmen uns gegenüber war sehr schlecht. Der Bauführer Schwameida und sein Stellvertreter Stadler waren den ganzen Tag mit einem Motorrad unterwegs und konnten so leicht zu den verschiedenen Arbeitsgruppen gelangen. Wenn einer von ihnen sich bei einer Arbeitsgruppe aufhielt, so bedeutete es Prügel ohne jeglichen Grund.« Eliyahu Yones, *Die Straße nach Lemberg. Zwangsarbeit und Widerstand in Ostgalizien 1941–1944*. Frankfurt 1969. S. 43.

82 »In Tarasiwka weigerte sich der zuständige Stützpunktleiter der OT mehrfach, Gruben für Massenerschießungen auszuheben. Yones berichtet auch von einigen deutschen und österreichischen Beschäftigten, die Jüdinnen*Juden geholfen und sie geschützt haben. Eine absolute Ausnahme stellte aber das Verhalten eines Stützpunktleiters der Firmen-Arbeitsgemeinschaft Dohrmann-Schütte dar, der nach mehreren Zeugenaussagen vielen Juden zur Flucht verhalf – offenbar über 200 Menschen. Vgl. Aussage 1962 in der BRD vor Gericht, in: Herrmann Kaienburg, *Jüdische Arbeitslager an der Straße der SS*, S. 35.

83 »Die Lagerleiter konnten [...] frei schalten und walten, solange die geforderten Straßenbauarbeiten verrichtet und das Arbeitsentgelt pünktlich abgeliefert wurde.« JuNSV, Lfd. Nr. 671, LG Stuttgart vom 29.04.1968, Ks 5/65, S. 727, in: Hasbron-Blume, Broschüre über die DG IV für die Stiftung Zwangsarbeit in Berlin, undatiert.

so weit, der SS beim Todesmarsch und der Ermordung von 7000 jüdischen Menschen zu helfen.⁸⁴

Bezeugt sind viele bestialische Grausamkeiten in den Lagern, meist von den Wächtern ohne Widerspruch der Ingenieure, aber auch von OT-Männern selbst. »Die Lagerleiter konnten [...] frei schalten und walten, solange die geforderten Straßenbauarbeiten verrichtet und das Arbeitsentgelt pünktlich abgeliefert wurde. Die Opfer verschwanden namenlos und formlos in irgend einer Grube, ohne daß jemand nach der Ursache ihres Todes gefragt hätte.«⁸⁵ Ein Bericht ist erhalten von der DG IV, der die Grausamkeit der SS in den Zwangsarbeitslagern illustriert.

Andererseits gaben manche sich beim Töten nicht mit dem üblichen Erhängen oder Erschießen zufrieden, sondern legte jene besondere deutsche Bestialität an den Tag:

»Epple ging von einem zu anderen und peitschte sie ohne Erbarmen. Danach ließ er sie blut-überströmt hängen, holte seinen Hund und ließ ihn auf seine Opfer los. Der Hund stürzte sich auf einen der Juden und riss Stücke aus seinem Körper. Danach ließ sie Epple an den Bäumen angebunden, der brennenden Mittagssonne ausgesetzt. Nachmittags kam er zurück [...] Einer von ihnen bat um etwas Wasser. Epple ging selbst in die Küche, nahm einen Kübel, füllte ihn mit Wasser, schüttete Hände voll Salz hinein und brachte den Trank den Gequälten. In ihrem großen Durst bemerkten die Unglücklichen das Salz nicht sofort. Als sie aber eine beträchtliche Ration getrunken hatten, kam ihnen weißer Schaum über die Lippen, und einer von ihnen starb auf der Stelle. Als wir von der Arbeit zurückkehrten, war auch schon der zweite tot, aber sie ließen ihn noch an den Baum angebunden [...]. Gegen Morgen kam jemand in die Baracke und brachte die Nachricht auch von seinem [des dritten] Tod. Während des Appells lagen die drei Opfer auf der Erde, jeder von ihnen ein Haufen Fleisch, zerfetzt und vermischt mit blutigen Kleidungsstücken – drei Haufen, die noch am Tage vorher lebendige Menschen waren. Bei diesem Appell sagte uns Epple: »Dies habe ich euretwegen getan, denn wenn ich sie nicht erwischte hätte, so hätte ich jeden zehnten von euch umgebracht.«⁸⁶

Viele Ingenieure hingegen wollten sich aus derartigen Grausamkeiten heraushalten und nur ihre Arbeit machen. Eliahu Yones zitiert sogar Zeug*innen, die sie als freundlich charakterisieren.⁸⁷ Jedoch – Widerstand war das noch lange nicht. In Friedens- wie

84 Im Januar 1945 halfen 150 OT-Männer der SS beim Todesmarsch vom KZ Stutthof nach Ostpreußen, bei dem 6800 von 7000 Häftlingen starben oder erschossen wurden. Vgl. Gogl, S. 169.

85 Sandkühler, a.a.O., S. 145, in: Hasbron-Blume, Infoheft.

86 Bericht eines Überlebenden im Gerichtsverfahren, zitiert in: Eliahu Yones, Straße nach Lemberg, Zwangsarbeit und Widerstand in Ostgalizien 1941 – 1944, Fischer Verlag, Frankfurt 1999, S. 75.

87 »Die Arbeiter der Firma aus Westfalen, die die Brücken bauten, waren ganz andere Menschen. Wahrscheinlich waren sie gelernte Bauarbeiter und einige sogar Techniker und Ingenieure. Obwohl sie die Uniform der Organisation Todt trugen, behandelten sie uns ganz anders. Wenn sie morgens die nötigen Arbeitskräfte bekamen, hörten wir sie nicht einmal schreien. Mit Ruhe, ja sogar mit Höflichkeit wählten sie die Arbeiter aus und teilten sie in Gruppen ein. Wir waren an so ein Benehmen überhaupt nicht gewöhnt. Jeder, der unter ihrer Leitung arbeitete, wusste, dass sie ihre Arbeit verstanden und nur an ihrer Ausführung interessiert waren.« Eliahu Yones, S. 44, in: Hasbron-Blume.

in Kriegszeiten, hält der ehrbare Bürger Abstand von den Henkern.⁸⁸ Das illustriert eine Beschwerde der österreichischen Firma Dohrmann bei der SS-Lagerführung: Das Erschießen am Arbeitsplatz hätte die Leistungsfähigkeit der Verbleibenden vermindert. Ein kleiner Brief hatte Erfolg: Die Kranken und auf der Flucht gefassten wurden vor dem Erschießen künftig weggeführt, womit Dohrmann sich zufriedengab.⁸⁹ Von Briefen der Baufirmen, die das ständige Morden überhaupt ablehnen, ist nichts bekannt geworden.

Wenig Gerechtigkeit – keine Reue

Viele weitere Fälle werden nicht dokumentiert sein und kamen nicht vor Gericht zur Sprache. Die obigen Grausamkeiten sind wahrscheinlich die Spitze des Eisbergs. Daraus folgt, dass die OT an den Morden an Zivilist*innen, Kriegsgefangenen und überhaupt dem Holocaust beteiligt war. Die Behauptung, der Straßenbau sei unpolitisch und gar abgetrennt vom Holocaust gewesen, war nichts als Lüge. Man erzählte sie vor Gericht und man erzählte sie wohl den Kindern und Angehörigen, die es hören wollten. Auf den Internetseiten der Firmengeschichten wird sie bis heute erzählt.

In den Nürnberger Prozessen sollte es scheinbar nicht bewiesen werden, obwohl in Belgrad bereits harte Urteile gefällt, zeitgleich in den Landssvik-Prozessen in Norwegen vorbereitet wurden und der britische Geheimdienst resümierte, dass in der OT wahrscheinlich mehr altgediente Parteikader und alt gewordene SS-Männer untergekommen waren, als in regulären Formationen der NSDAP.⁹⁰ So kam die OT mit der Lüge der technischen, unpolitischen und sogar unbewaffneten Truppe davon.⁹¹ Heute hat die Forschung das eindeutig widerlegt: Die Ingenieure und Baufirmen haben sich am Holocaust beteiligt.⁹²

88 »Am 16.10.1941 trafen die SS-Leute in Lemberg ein, die als Lagerführer der Zwangsarbeitslager an der DG IV vorgesehen waren. Es handelte sich um eine »Negativauslese« für den Fronteinsatz nicht geeignete, fanatische SS-Männer unterer Dienstgrade – meist aus dem Sonderdienst im Distrikt Lublin, der selbst von Generalgouverneur Frank als »Mördertruppe« bezeichnet wurde. Katzmann schwor die SS-Leute darauf ein, die jüdischen Zwangsarbeiter hart anzufassen, weil die Juden der größte Feind und schuld am Krieg seien. Galizien sei Feindesland. Ob tausend oder zehntausend Juden pro Kilometer auf der Strecke blieben, sei völlig egal – wichtig sei nur die Instandsetzung der Straße.« Vgl. Hasbron-Blume.

89 Daghani, Arnold, *Lasst mich Leben*, Tel Aviv 1960, [The grave is in the cherry-orchard, 1946], S. 9. Die Baustelle war an der DG IV in Michailowka, vgl. Kainberg, S. 34.

90 »Supervisory assignments in OT were generally reserved for Old Party Fighters, Party members with influential connections, and more recently for older SS members in rapidly increasing numbers. High officials especially, are, with few exceptions, members of the original staff or Nazi technicians which the Party formed as soon as it came into power, and which is represented at the present time by Hauptamt Technik of the NSDAP, headed by Fritz TODT until his death, and now headed by SFEER. The result is that while OT is administratively a Ministry agency and not a party formation, in proportion it harbours at least in its permanent administrative staff, possibly more ardent Nazis than a regular formation of the Party.« Britischer Geheimdienst, 1945, S. 1, online: <https://cgsc.contentdm.oclc.org/digital/collection/p4013coll8/id/1467>.

91 Über die Nachkriegskarrieren von OT'lern in der DDR liegt meines Wissens keine Studie vor. Es mag sie in einem verstaubten Archiv geben. Sie harzt dort auf ihre Entdeckerin.

92 Das Bild von der sauberen und unpolitischen OT wird im einzigen deutschsprachigen Werk propagiert von Seidler. Für eine kritische Auseinandersetzung siehe Simon Gogl 2020 und Rolf-Dieter

Gerechtigkeit gab es dennoch nicht. Die OT wurde zwar wie die IG-Farben aufgelöst, aber ihr Personal und die Baufirmen in der westalliierten Besatzungszone, in Österreich und BRD nie zu finanzieller Rechenschaft gezogen. Meines Wissens wurden die Ingenieure in der DDR ebenfalls nicht vor Gericht gestellt. Für die Ludwigsburger Prozesse in der BRD wurden 1500 Zeug*innen befragt und dennoch bis 1967 niemand verurteilt, wie der »Jewish Chronicle« beklagte.⁹³ Sogar der Hauptangeklagte Giesecke kam straffrei davon.⁹⁴ Die Überlebenden verloren den letzten Glauben an die westdeutsche Justiz. Eine zweite Reihe von Prozessen endete in den 70er Jahren abermals ohne Verurteilung.

Europas Baustellen-Rassismus

Baustellen sind heute, ob in Dubai oder Berlin, hierarchisch nach Nationalitäten gegliedert. Weiße, westeuropäische, Männer sind ganz oben und in der Tendenz osteuropäische oder asiatische, dunkelhäutige Männer, mit oder ohne gültige Papiere sind unten und ganz unten. In gewisser Weise ist das eine Fortsetzung des Systems der rassistischen Hierarchisierung der OT.

Ab dem Beginn des Frankreichfeldzugs 1940 waren die »arischen Deutschen« in der Minderheit. Ab 1941 wurden Bürger*innen der Sowjetunion – im NS-Jargon »Untermenschen« – die meisten davon Kriegsgefangene, zur größten Gruppe und blieben es bis Kriegsende.

Müller 2001. Dort heißt es: »[. . .] it became more and more obvious that the OT were not just »soldier-workers«, but part of the Nazi system of terror and annihilation. Its members were committed in anti-partisan campaigns and supervised teams of Jewish slave-workers and Soviet POWs. They were technicians, slave-drivers, and in some cases murderers.« Rolf-Dieter Müller, Todt Organization, in *The Oxford Companion to World War II*, ed. Ian Dear (Oxford: Oxford University Press, 2001), p. 870.

93 Jewish Chronicle am 7.4.1967, in: Bennett, S. 162.

94 Verurteilt wurde der SS-Mann Ernst Epple, der jedoch auch an anderen Stellen zum Mörder geworden war. Epple war zeitweise Kommandant eines Zwangsarbeitslagers der DG IV. Von den hauptsächlich an der DG IV beschäftigten wurde keiner verurteilt. Sogar Walther Giesecke, einer der Hauptverantwortlichen für die Durchgangsstraße IV wurde nach 10 Jahren 1964 in allen Punkten freigesprochen. Der Überlebende und Zeuge Arnolt Daghani gab daraufhin die Hoffnung auf und stellte die Zusammenarbeit mit den deutschen Staatsanwaltschaften ein. Ihm zufolge war der Prozess in der BRD »merely a farce, a menaningless gesture.« Vgl. Bennett, S. 159 und 162.

*Abb. 74: Das Propagandaplakat behauptet, Deutschland würde im Sinne aller Westeuropäer*innen gegen den Kommunismus in Osteuropa Krieg führen. Tatsächlich rekrutierte die Waffen-SS viele Männer aus als »arisch« eingestuften Ländern als Freiwillige im Krieg gegen die Sowjetunion; Foto: Drittes Reich/Bundesarchiv.*



Wie in der gesamten Wirtschaft wurden die Zwangsarbeiter*innen entsprechend der zugeteilten Wertigkeit ihrer Nationalität, »Rasse« oder Religion behandelt. So wurden muslimische »Turkvölker« der UdSSR besser behandelt als nicht-jüdische Russen, jedoch schlechter als nicht-jüdische Franzosen. Auf derselben Baustelle in Österreich konnte ein Slowake einen freien Arbeitsvertrag erhalten, und ein Pole zur kostenlosen Arbeit gepresst und eine österreichische Jüdin zu Tode geschunden werden, während ein österreichischer »arischer« Chef das Spitzengehalt für die Kopfarbeit am Schreibisch erhielt.⁹⁵ Selbst inmitten des scheinbaren Chaos der Ostfront wurde beständig klassifiziert und unterschiedlich behandelt. Davon hing viel ab, die Überlebenschance

95 Vgl. Rafetseder.

für einen Franzosen war sehr hoch, die einer*s Slawen*Slawin niedrig und die einer*s Jüdin*Juden fast Null. Und so hat Hitler einmal nicht gelogen, als er sagte, »dann können wir wirklich sagen, es ist heute bereits ein Kreuzzugs Europas [...] es ist wirklich Europa, das sich hier zusammengefunden hat.« Dieser europäische Nazi-Faschismus war mit Organisationen wie der Waffen-SS und OT europäisch, international, mehrsprachig und multi-ethnisch, nur eben nicht auf der Grundlage von Gleichberechtigung und Menschenrecht, sondern als Kreuzzug für die Ungleichwertigkeit des Menschen und gegen den Versuch des Kommunismus in der Sowjetunion.⁹⁶ Den wenigen Tausend Ingenieuren und Verwaltungsleuten konnte die Kontrolle von 1,5 Millionen nur gelingen, weil das vielfach abgestufte System der rassistischen Ungleichbehandlung diese spaltete und gegeneinander ausspielte. Die OT konnte sich den schon vorhandenen Rassismus und Nationalismus Europas zunutze machen. So war sie ein europäisches Unternehmen unter deutscher Leitung und erinnert an die dunkle Seite Europas, seinen Rassismus. Die heute so beliebte Annahme, etwas sei schon deshalb friedlich, egalitär und liberal, wenn es nur das Attribut »europäisch« hätte, ist falsch. Die OT war Teil des europäischen, internationalen Nazi-Faschismus, vereint in Rassismus, Antisemitismus und Anti-Kommunismus.

Erfolg und Scheitern der OT

Ohne »Atlantikwall« hätte die Invasion im Westen früher kommen können. Ohne das gründliche Zerstören aller Brücken und Schienen im Osten in der »Aktion verbrannte Erde« hätte die Rote Armee Auschwitz und Berlin schneller erreicht. Ohne den »Westwall« hätte die US Army schneller nach Osten vorrücken können, hätte Berlin wohl zuerst erreicht und der Krieg wäre früher aus gewesen. So hat die OT entscheidenden Einfluss auf den Kriegsverlauf und noch die heutige Weltordnung genommen – nur ganz anders als gewollt.

In ihrer Selbstwahrnehmung geben sich die OT-Leute selbstbewusst, von den Verbrechen unbelastet, aber von den Siegen Deutschlands mit Ruhm bestrahlt.⁹⁷ Jedoch gehört zu einer Bilanzierung auch ihr Versagen im Winter 1941/42. Großdeutschlands einzige Chance auf einen Endsieg war ein schneller Einmarsch in Moskau, bevor sich die Sowjetunion reorganisieren konnte, der Winter alles zum Erliegen brachte und US-amerikanische Hilfslieferungen eintrafen.⁹⁸ Ein, wenn nicht der wichtigste Faktor aus deutscher Sicht war das Stocken des Nachschubs auf den Schienen und Straßen. In dem Punkt stimmen alte Patrioten, Wehrmachts-Wochenschau, und neue Nazis mit ihren endlosen Youtube-Dokus überein: Nicht der deutsche Soldat war zu langsam, Winter und Schlamm waren zu schnell.

Erstaunlicherweise hatten es OT und Reichsbahn versäumt, sich auf das abweichende Spurmaß der Sowjetunion gründlich vorzubereiten. Dieses war und ist 8,9 Zentimeter breiter als im restlichen Europa, sodass die Züge nicht einfach durchfahren kön-

96 Hitler, Rede zur Eröffnung des Winterhilfswerks am 30.9.42.

97 Vgl. dazu unter anderem Seidler.

98 Die USA schickten ab 1942 große Mengen an Kriegsgütern über den Hafen Achangelsk und später auch über das britische Persien per Luftbrücke und kaspisches Meer nach Stalingrad.

nen.⁹⁹ Die Lösung war und ist: Umladen auf einen zweiten Zug oder aufwändiges Austauschen der Achsen. Während General Schukows sibirische Armee die 5000 km vom Pazifik bis Moskau in wenigen Tagen rollte, gelang es der Reichsbahn kaum in derselben Zeit, die 500 km russischen Spurmaßes bis kurz vor Moskau zu überbrücken. Über eigene Waggons verfügte sie kaum, weil die Rote Armee die ihren vor dem Rückzug zerstören konnte. Selbst wenn nicht – es hätten hunderte Umladestation in wenigen Wochen errichtet werden müssen. Eine Aufgabe, auf die weder Reichsbahn noch OT vorbereitet waren.¹⁰⁰ Eine Verlagerung auf die Straße war entgegen Todts Propaganda-Getöse von der Reichsautobahn als Aufmarschstraße für 300.000 Soldaten nicht möglich, es fehlte alles dazu: LKW, Benzin und Straßen. Seine Autobahnen reichten noch nicht einmal bis ins besetzte Polen und waren völlig nutzlos. Trotz einer Konferenz im Frühjahr 1941 blieb die Kompetenz für den Straßenbau zwischen OT und SS zersplittert. Für die SS ging der Massenmord vor und der Straßenbau kam auch deshalb später kaum voran.¹⁰¹ OT, Wehrmacht und Reichsbahn ihrerseits hatten den Aufwand scheinbar völlig unterschätzt. Die deutsche Propaganda schob es dann bekanntlich auf »General Schlamm« und »General Frost« und noch im Alter tat es vielen deutschen Wehrmachts-Männern leid, dass sie versagt hatten. Vom Generalplan Ost hingegen kein Wort. Am 5. Dezember, ohne ausreichend Nachschub auf Straße oder Schiene, wie oft beklagt mit Sommerkleidung bei Minus 10 – 20 Grad, geschah, was die deutsche und weite Teile der westlichen Öffentlichkeit für unmöglich gehalten hatten: Die Rote Armee ging im rus-

99 Der OT jedoch gelang es erst in der ersten Jahreshälfte 1942 die Spurbreite auf den Hauptstrecken des Aufmarsches auf das schmalere Maß umzustellen. Einerseits eine beachtliche Leistung auf Tausenden von Kilometern Strecke, andererseits dennoch zu spät.

100 Allein in der Vorbereitung des Überfalls führen um die 220 Züge täglich von Danzig, Warschau und Krakau nach Osten. Vgl. Guttermann, S. 7. Wer heute einmal mit dem Zug nach Kiew oder Moskau fährt, erlebt im Nachtzug das aufwendige Prozedere des Umpurens: Der Zug fährt in eine spezielle Umspuration, die Waggons werden aufgebockt, und alle Achsen entweder getauscht oder verlängert bzw. verschmälert, falls sie extra dafür gebaut worden sind. Das Ganze dauert ungefähr zwei Stunden für einen Personenzug.

101 Ab Mai 1914 wurde als Teil des »Einsatz Jakob« über zukünftige Bau- und Straßenbauarbeiten im Osten beraten. Dennoch kam es zur »wilden« Nutzung von Zwangsarbeit und der Massenmord überzog im Herbst, als aus militärischer Sicht schon dringender Bedarf herrschte. Statt Kriegsgefangenen wurden von der SS Juden und Jüdinnen eingezogen. Das Ganze war eher eine Fortsetzung der Vernichtungspolitik seit 1939, als ein effizienter Versuch des Straßenbaus. »Bis Mitte Oktober waren an der Teilstrecke Przemysl bis Tarnopol sechs jüdische Zwangsarbeitslager eingerichtet, die nicht der Zivilverwaltung, sondern dem Stab der SS direkt unterstanden [...] Sie befanden sich in der Nähe der Trasse und von Steinbrüchen, in denen Straßenmaterial gebrochen wurde.« Wolf, S. 2.

sischen Winter in die Offensive und schlug die »Heeresgruppe Mitte« weit zurück.^{102, 103} Moskau war gerettet. Die einzige Chance eines Blitzkriegs der deutschen Barbarei war gebannt. Frankreich war überrumpelt worden in vier Wochen, Polen, Norwegen und Jugoslawien ebenfalls, nicht jedoch die Sowjetunion.

Die OT hatte die »Operation Jakob«, wie der Überfall auf die Sowjetunion hieß, denkbar schlecht vorbereitet. Erst nach einem halben Jahr, in der ersten Jahreshälfte 1942, begann die Operation »Ostbahn 42«, in der 20.000 Ingenieure Schienen deutscher Spurbreite nach Osten verlängerten und mit großem Aufwand Straßen und Brücken wieder aufbauten.¹⁰⁴ Erst im Februar 1942 übernahm die SS den stockenden Straßenbau, ordnete sich die OT unter und begann den Massenmord langsam hinter den Bedarf an Zwangsarbeit zurückzustellen. Die mangelhafte Vorbereitung aus Selbstüberschätzung hat die Welt vor einem Sieg des Nazi-Faschismus gerettet.

Bella Guttermann:

The eruption of joy that followed the swift and easy victory, the sight of the retreating Soviet soldiers, and the conquest of vast territories led to a sense of euphoria. However, the German tanks that rumbled almost unimpeded across that vastness marked a menace that no one had yet noticed—the bad roads. The Wehrmacht commanders quickly realized how urgent it was to revitalize the Soviet railroad system, as logistical difficulties—in food and ammunition, auxiliary services, maintenance of motor vehicles, and so on—caused momentum to flag after the initial military successes. [...] After storming through those vast areas (of central Ukraine), the Germans discovered that their intelligence agencies had provided grossly inaccurate information on the state of the Russian railroads: none of the estimations about the haulage of supplies over the Russian railroad system was realistic.¹⁰⁵

Viel zu spät konnte Albert Speer Hitler am 13. Dezember zu einer Art Zustimmung zur Entsendung von 30.000 Ingenieuren nach Osten bewegen. Erst am 27.12. und nochmals am 4.1. wurden daraus förmliche Befehle.¹⁰⁶ Doch es war zu spät, nicht einmal genü-

102 Der Chef der Aufklärung fremde Heere Ost, Reinhard Gehlen, behauptete vor und selbst noch während der schon laufenden Offensive der sibirischen Armee, als die ersten Linien der Deutschen überrannt wurden, es gebe keine Offensive. In gewisser Weise gebührt Gehlen Dank für diese grobe Fehleinschätzung. Nach dem Krieg baute er trotz seines hohen Amtes im NS den ersten westdeutschen Geheimdienst, die Organisation Gehlen auf, aus dem zusammen mit der »Kampfgruppe gegen Unmenschlichkeit« die weiteren Geheimdienste der BRD hervorgingen. Die Mehrzahl des Personals stammte aus SS, Gestapo, RSHA und Aufklärung, selbst noch Ende der 60er Jahre. Vgl. Neiman, Susan.

103 Die große Gegenoffensive General Schukows begann, während Japan wie vom Komintern-Spion Richard Sorge aus Tokio gefunkt, die USA und nicht die UdSSR angriff. Erst nach diesem Funkpruch hat Stalin die Verlegung Schukows Armee nach Westen erlaubt.

104 Unter dem Decknamen Operation Jacob stellte die OT 20 mobile »Einsatzkommandos« bereit, die mit 20.000 Mann und 2000 Fahrzeugen der Wehrmacht ab Juli '42 auf den Fuß folgten und Brücken, Straßen und Schienen reparierten, die die rote Armee gesprengt hatte. Vgl. Guttermann.

105 Clark, Operation Barbarossa, S. 52, in: Guttermann, S. 4.

106 Dass selbst damit der Ernst der Lage erkannt wurde, zeigt sich am nicht-Verschicken des verbleibenden Kontingents von 35.000 Ingenieuren, über die Speer verfügte. Speer, Inside the Third Reich, S. 184-185, in: Guttermann, S. 8.

gend Zwangsarbeiter*innen waren verfügbar, weil die Wehrmacht bis Februar (gemäß zuvor gefasster Pläne) 2,8 von 3,9 Millionen Kriegsgefangenen durch Erschießungskommandos, Verhungern-und-Erfrieren-Lassen ermordet hatte. Die noch Lebenden waren kaum arbeitsfähig – ein weiterer Grund, warum Jüdinnen*Juden zum Straßenbau eingezogen wurden.

Schon ab Herbst 1941 hatte Knappheit an Arbeitskräften die Industrie im Altreich empfindlich gestört. So musste die OT mit der Industrie um die verbleibende 1,1 Millionen »bolschewistischer Gefangener« konkurrieren. Wie groß die Knappheit war, zeigt das Sinken der Kohleproduktion was die Versorgung der rheinischen Industrien mit Elektrizität in Gefahr brachte.^{107, 108} Soviel bedurfte es, um die Vernichtungspläne zeitweise zurückzustellen! Es kam dennoch zu einem Neben- und Gegeneinander von Vernichtung und Zwangsarbeit. Im Dezember wurden Zwangsarbeiter vom Umbau Münchens und von der Organisation Schmelz aus Polen zum Eisenbahnbau an die Ostfront verschickt, und Kriegsgefangene von der Ostfront in die Bergwerke von RWE im Ruhrgebiet.¹⁰⁹ Die Gründe für das Wirrwarr lagen in den widersprüchlichen Zielen und Erwartungen der Institutionen des Dritten Reichs. Der Wille zur Vernichtung der »Untermenschen« stand ihrer Ausbeutung als Zwangsarbeiter*innen entgegen, der Glaube an den Blitzkriegssieg im Osten widersprach einer realistischeren Planung auf ein oder zwei Jahre.¹¹⁰ Daraus folgte nicht nur das nicht-Mitführen von Winterkleidung, sondern auch der Massenmord an zwei Millionen Kriegsgefangenen und einer halben Millionen Jüdinnen*Juden schon in den ersten Monaten. Daraus folgte ebenfalls das zögerliche

107 Streit, S. 196f.

108 Die Bezeichnung »bolschewistische Gefangene« stammt von Göring, der im September 1941 nochmals explizit erklärte, sie verhungern lassen zu wollen. Vgl. Erhard, S. 152.

109 Vgl. Guttermann und zu Zwangsarbeit im Kohlebergbau u.a. von RWE vgl.: Streit, Christian, S. 196f. Dort heißt es: »Am 17. Oktober [als die Heeresgruppe Mitte noch weit vor Moskau stand, und die Industrie schon großen Bedarf an Kriegsgefangenen angemeldet hatte, die Kohleproduktion sank, aber trotz wachsendem Bedarf ließen OKH und OKW schon um die 6000 sowjetischen Kriegsgefangenen täglich umkommen] unterhielt sich Hitler mit an der Abendtafel mit Rüstungsminister Todt und dem thüringischen Gauleiter Sauckel über die Neugestaltung der eroberten sowjetischen Gebiete: »Der Führer schilderte [...] noch einmal in großen Zügen, wie er sich die Entwicklung in den neuen Ostgebieten denke. Das wichtigste wären die Straßen. Er sagte Dr. Todt, dass er sein ursprünglich geplantes Projekt erheblich erweitern müsse. Dazu ständen ihm für die nächsten 20 Jahre die 3 Millionen Gefangenen zur Verfügung. Die großen Straßen, der Führer sprach heute nicht nur von der zur Krim, sondern auch von einer nach dem Kaukasus und von 2 oder 3 durch weiter nördlich gelegene Gebiete, müssten durch landschaftlich schöner gelegene Teile gelegt werden. An den großen Flussübergängen müssten deutsche Städte entstehen, die Zentren für Wehrmacht, Polizei, Verwaltung und Partei. Längs der Straße würden sich deutsche Bauernhöfe ziehen, und die eintönige asiatische anmutende Steppe würde bald einen ganz anderen Anblick bieten. In 10 Jahren werden dort 4, in 20 Jahren mindestens 10 Millionen Deutsche siedeln.« (Aufzeichnungen Koeppens).

110 Noch im Protokoll der Wannseekonferenz findet sich eine Art Rechtfertigung, dass nicht sofort alle Jüdinnen*Juden in Vernichtungslager »evakuiert« werden könnten, da sie sonst in den Rüstungsbetrieben fehlten. »Bezüglich der Frage der Auswirkung der Judenevakuierung auf das Wirtschaftsleben erklärte Staatssekretär Neumann, dass die in kriegswichtigen Betrieben im Arbeitsersatz stehenden Juden, derzeit, solange kein Ersatz zur Verfügung steht, nicht evakuiert werden könnten.« Ebd., S. 14.

Ausbessern der zerstörten Schienen und Straßen, weil nach dem erwarteten schnellen Sieg nichts anderes als zerstörte Verkehrswege für die Kolonie im Osten vorgesehen waren.

Folglich benötigte die Ideologie von der deutschen Überlegenheit einen Sündenbock für ihr kollektives Versagen. Zum Jahrestag des Überfalls am 22. Juni 1942 schimpfte Albert Speer: »Die Reichsbahn hat keinen Grund sich ihrer Leistungen zu rühmen.«^{111, 112} Hitler griff den Topos ein Vierteljahr später auf und hielt eine staatsmännische Rede über das Stocken der Offensive »seit 8 Tagen« vor Stalingrad, woran einzig und allein die schlechten Straßen der Sowjetunion Schuld wären und dankbar müssten die »jüdisch-bolschewistischen« »Sumpfmenschen« den Deutschen obendrein sein, dass sie ihnen nun gute Straßen bauen würden.¹¹³

Doch auch Hitler und Todt hätten keinen Grund zur Zufriedenheit haben sollen. Gegen lange Bedenken stimmte Hitler Himmlers Plan zum Bau der Durchgangsstraße IV erst im Februar 1942 zu, unter der Einschränkung einer Haltbarkeit von nur zwei bis drei Jahren (und, wie so oft, ein ohnehin bereits begonnenes Projekt nachträglich legitimierend). Himmlers SS- und Polizeiführer in der Ukraine war scheinbar die einzige Macht, die verbliebene Zwangsarbeiter*innen, Jüdinnen*Juden entlang der Strecke, vor der sofortigen Ermordung durch Wehrmacht und eben seine SS selbst, bewahren konnte.¹¹⁴ In manchen Fällen gelang dies nicht einmal bei ausdrücklichen Befehlen von

111 Seidel, S. 99, in: Guttermann, S. 36.

112 Trotz aller Probleme mit der Eisenbahn und dem stockenden Nachschub an die Front, erließ die Reichsbahn erst am 6. Dezember eine allgemeine Urlaubssperre. Der sechste war der Tag an dem die große Gegenoffensive der roten Armee vor Moskau bekannt wurde.

113 »Natürlich die Organisation dieses riesigen Raums den wir nun besetzten. [...] diesen Riesenraum [...] zur Sicherung unserer Rohstoffe, sondern zur Erhaltung ganz Europas sicher zu stellen. Zu diesem Zweck musste zunächst der Verkehr in Ordnung gebracht werden, es sind zehntausende und zehntausende Kilometer Eisenbahnlinien, die wir nun wieder instandsetzen beziehungsweise wir instand gesetzt haben, dank dem Fleiß und der Hingabe vieler zehntausender deutscher Soldaten, der Organisation Todt (Todt fast unverständlich) und anderer Organisationen. [...] dieses riesige Verkehrsnetz, das heute schon wieder größtenteils auf deutscher Spur läuft war vollständig zerstört [...] Es sind nicht hunderte es sind tausende Brücken, die instandgesetzt werden mussten. Das alles ist in wenigen Monaten nun geschehen, beziehungsweise wird in wenigen Monaten zum Abschluss gebracht sein. – Applaus – [...] und ich sage das auch deshalb, weil es auch bei uns so einen alten reaktionären Spießherren geben kann, [...] ja was ist denn, da stehen die da vorn nun seit acht Tagen. Da sage ich, ja mein lieber Spießherren, du müsstest einmal vor gehen und den Verkehr in Ordnung bringen. [...] Dass deutsche Volk [...] dass es genau weiß, dass ohne Grund nie gehalten wird. Wir bringen diesen Verkehr aber nicht nur dadurch in Ordnung, sondern wir müssen Straßen bauen, denn das geeignete Land der Proletarier und der Bauern hat leider keine Straßen oder nur Fragmente von Straßen. Das muss auch gebaut werden. Die ersten wirklich gewaltigen Straßen, die werden durch unsere Organisationen dort erstellt. In manchen Gebieten müssen Wege angelegt werden durch Sümpfe. Wenn man nun sagt, der Russe geht doch auch durch, ja das ist eben eine Art Sumpfmensch, das müssen wir zugeben. Er ist eben kein Europäer. [...] das ist ein für diesen Morast geborenes Volk. [...]« Hitler, 30. September 1942, Rede zur Eröffnung des Kriegswinterhilfswerks, <https://archive.org/details/19420930AdolfHitlerRedeZurEröffnungDesKriegswinterhilfswerks17m175>.

114 Herbert, S. 174.

ganz oben.¹¹⁵ Vieles spricht dafür, dass Himmler (im Gegensatz zum noch fanatischeren SS-Heydrich) die Strategie des Aufschiebens, das heißt der Vernichtung nach vorheriger Zwangsarbeit, ab der Wannseekonferenz ernst nahm und zuallererst an »seiner«, der »Straße der SS« anwandte.¹¹⁶

Zusätzlich mussten ab 1942 zehntausende Jüdinnen*Juden aus Rumänien und Transnistrien zum Straßenbau in die Ukraine verschifft werden – teils freiwillig mit Lügen von guten Arbeitsbedingungen angelockt –, weil die lokale jüdische Bevölkerung bereits restlos »verbraucht« war.¹¹⁷ Zeitgleich wurden Jüdinnen*Juden ab 1942 aus Westeuropa nach Osten geschickt, um dort von den Einsatzgruppen auch ohne vorherige Zwangsarbeit ermordet zu werden. Für den Heydrich-Flügel der SS und die Anhänger der Beschleunigung der Vernichtung war der Straßenbau im Osten laut Erhard nur eine »Maskerade«.¹¹⁸ Sie spielten das Spiel nach außen mit, dachten aber nie im Ernst daran, sich im Mordhandwerk einzuschränken, auch nicht für eine Straße für Himmler oder die Wehrmacht – ein krasser Widerspruch zwischen Vernichtungs-antisemitismus und der Rationalität des Eroberungskriegs. Bei aller sonstigen Planung und rationalen Ausbeutung der 20 Millionen Zwangs- und Sklavenarbeiter*innen zeigt sich hieran der zutiefst irrationale, wahnhafte Charakter des Antisemitismus bis in die obersten Ebenen der Hierarchie. Und es lässt sich daran auch eine Entlastungslüge des Nachkriegsdeutschlands entlarven. Es war nicht die drohende Niederlage und das Zurückweichen müssen vor »den Russen«, dass die Deutschen bis zum Massenmord radikalisierte. Im Augenblick des größten Triumphs und der größten Freiheit, in dem so mancher Sieger in der Geschichte die eigene Großmütigkeit entdeckt hätte, mordeten die Deutschen am schnellsten und rücksichtslosesten (0,4 Millionen Jüdinnen*Juden und über zwei Millionen Kriegsgefangene allein 1941). Erst die immer stärkere drohende Niederlage und Knappheit an Arbeitskräften, weil mehr deutsche Arbeiter in Feldgrau an die Front mussten, *zwang* dieses Deutschland, den Massenmord etwas zu verlangsamen.

Die Organisation Schmelt (OS)

In den Steinbrüchen in der Nähe der Autobahnen experimentierte die SS ab 1939 mit den Möglichkeiten, möglichst viele Jüdinnen*Juden an den grausamen Arbeitsbedingungen sterben zu lassen. Erhard meint, dass eine SS-eigene Baustoffindustrie nur als Nebenprodukt entstand.¹¹⁹ So wäre noch der Straßenbau im besetzten Polen 1940 im »Otto-Programm« in der eineinhalb jährigen Friedensphase 1940 – 1941 und in der westlichen Sowjetunion anfangs eine Fortsetzung der Vernichtung: Die Jüdinnen*Juden sollten irgendeine erniedrigende harte Arbeit verrichten müssen, egal welche.¹²⁰

115 So wurden 80 – 90 % der Jüdinnen*Juden in den KZ gegen den Wunsch des WVHA vom 30.4.1942 sofort ermordet. Vgl. Herbert, S. 172.

116 Vgl. Herbert, S. 171.

117 Angrick, S. 90f.

118 Das trifft auch auf Frank im Generalgouvernement Polen zu. Vgl. Erhard, S. 170.

119 Erhard, S. 154.

120 Erhard, S. 158.

Die Wehrmacht 1941 plante ebenfalls vor dem Überfall auf die Sowjetunion mit jüdischer Zwangsarbeit im Straßenbau.¹²¹ Entweder wollte sie sich damit am Holocaust beteiligten, oder sie wollte tatsächlich Straßen bauen und verkannte die Intention der SS, oder sie wollte in Konkurrenz zur SS treten, weil sie deren Intention verstand.

In jedem Fall war der rassistische Vernichtungskrieg gegen den »jüdischen Bolschewismus« und die slawische Bevölkerung von langer Hand geplant.^{122, 123, 124} Der Tod durch Aushungern oder Ermorden der Bevölkerung wurde von Wehrmacht und »Amt Rosenberg« ebenso geplant wie von der SS und RSHA.¹²⁵ Hitler war sehr zufrieden mit dem »Teufelswerk« seines »Königs von Galizien« Hans Frank, doch die konkreten Planungen und Befehle für den Völkermord stammten von Wehrmacht und SS, nicht

121 Sandkühler S. 142.

122 Das verbrecherische Handeln von Wehrmacht, SD und SS ging weit über die Grausamkeiten des Krieges hinaus. Die deutschen Feldzüge in Westeuropa, gegen Frankreich, Norwegen, Dänemark waren als solche grausam, aber sie waren nicht begleitet vom systematischen Ermorden der besiegten Soldat*innen und Zivilist*innen. So grausam wie in Galizien, Belarus und der Ukraine wüteten die Deutschen nur in Serbien und Polen, zwei weiteren Länder mit zu »Untermenschen« erklärten Bevölkerungen. So töteten die Deutschen in Polen 2,7 Millionen jüdische, aber auch 3,3 Millionen nicht-jüdische Zivilist*innen. Vgl. Sandkühler, S. 39.

123 Christian Streit spricht von den Barbarossabefehlen, von denen der Kommissarbefehl nur einer gewesen ist.

124 Der Massenmord wurde bereits im Frühjahr 1941 zwischen SD und OKW vorbereitet, noch nicht so detailliert wie der Holocaust in Auschwitz, aber durchaus im Zusammenspiel vieler Verwaltungsstellen der Wehrmacht und mit deutlicher Absicht. Bekannt ist heute vor allem der so genannte Kommissarbefehl, wonach jeder sowjetische Offizier vom Rang des »Polit Kommissars« unter den Gefangenen sofort zu erschießen war. Das alleine war schon verbrecherisch, doch die Befehle gingen noch deutlich weiter. Es sollten alle Juden, »Hetzer« und »politisch Unerwünschten« unter den Gefangenen sofort erschossen werden. Wie wir wissen, kam es zum Holocaust und die Wehrmacht stellte sich zu keinem Zeitpunkt effektiv in den Weg. Dass sie, selbst wenn sie nur den »ritterlichen Kampf« gegen den »Bolschewismus« geführt, ohne SD, ohne SS und ohne Holocaust dennoch zum langfristigen Ziel des rassistischen Massenmords beitrug, konnten viele wissen. Wer sich ein wenig mit dem Rassismus und der Ostpolitik der Nazis auskannte, wusste, dass die Menschen im »Osten« (natürlich immer von Deutschland aus gesehen) störten. Jede*r wusste, dass sie verklagt werden sollten unter deutschen »Herrenmenschen«. Und jeder der Millionen Wehrmachtssoldaten im Osten konnte sehen, sofern er nicht sowieso selbst mittat, dass dieser Rassismus vor Massenmorden nicht zurückschreckte.

125 Neben anderen siehe z.B. Adam Tooze, *The wages of destruction: The making and breaking of the Nazi Economy*, London: Penguin, 2007. Herbert, Ulrich, *Labour and extermination: economic interests and the primacy of Weltanschauung in national socialism*, Oxford University Press 1993.

von ihm.^{126, 127, 128, 129} Die Fixierung auf Hitler als Alleinschuldigen ist ein Produkt der Entlastungserzählung vor dem Nürnberger Tribunal mit Fortsetzung in beiden deutschen Nachkriegsrepubliken, jedoch wesentlich mehr in der BRD als in der DDR.¹³⁰ Erst mit diesem Wissen um die Heterogenität und von vielen Institutionen getragene Entscheidung zum Massenmord, wird ihre windungsreiche und oft widersprüchliche Ausführung verständlich. So erreicht das Morden in der besetzten Sowjetunion ein so hohes Tempo, dass manche Historiker errechneten, die Deutschen hätten in den ersten Monaten mehr unbewaffnete als bewaffnete Soldaten getötet.¹³¹ Dieser »Holocaust by Bullets« ging dem »Holocaust by Gas« voraus.¹³² Je weiter im Osten Europas,

-
- 126 Sandkühler kommt zu dem Schluss, dass die Politik des Massenmordes schon im Polenfeldzug und danach im besetzten Polen von Verwaltung und Sonderkommandos entwickelt und dann in nochmals enthemmter Form in der Sowjetunion angewandt wurde. Hitlers Mann für den Massenmord Hans Frank bezeichnete sein Generalgouvernement Polen wiederholt selbst als »Laboratorium für koloniale Verwaltungsstudien«. In: Sandkühler, S. 29 und 35. Und auf grausame Weise war das zutreffend, denn Polen war die Generalprobe für den dann endgültig ungebremsten Massenmord in der besetzten Sowjetunion: »Die allgemeine Bedeutung des Distrikts liegt einerseits darin, dass seine Entstehung und Konsolidierung mit der Ingangsetzung der ›Endlösung‹ zusammenfällt, andererseits die im GV bis dahin entwickelte Judenpolitik in spezifischer Weise auf das neue Gebiet übertragen wurde.« In: Sandkühler, S. 10.
- 127 Der Kommissarbefehl vom 8. September war einer einer ganzen Reihe ähnlicher Befehle, die SD, RSHA und OKW/OKH schon herausgegeben hatten. Schon vorher, mit »dem Abkommen zwischen dem OKW und Heydrich vom 17. Juli 1941 wurde in einem Teilbereich die Ermordung aller Juden ins Werk gesetzt. Die Holocaustforschung ist sich heute einig, daß zumindest für diesen Zeitpunkt von einem Befehl Hitlers zur Ermordung aller Juden keine Rede sein kann.« Vgl. Christian Streit, Oberkommando der Wehrmacht, Anordnungen für die Behandlung sowjetischer Kriegsgefangener in allen Kriegsgefangenenlagern, 8. September 1941, BSB München 2001. online: http://1000dok.digitale-sammlungen.de/dok_0090_gef.pdf.
- 128 »In einem Befehl Reineckes vom 17. Juli 1941 – der nur teilweise in Reinhard Heydrichs Einsatzbefehl Nr. 8 vom gleichen Datum erhalten ist – hieß es, die Wehrmacht müsse sich umgehend von allen ›politisch unerwünschten Elementen‹ befreien. Dazu gehörten nach Heydrichs Befehl u.a. kommunistische Funktionäre aller Art und ›alle Juden‹; sie sollten von Einsatzkommandos des SD ›ausgesondert und erschossen‹ werden.« Ebd.
- 129 Daraus folgt, dass die deutsche Wehrmacht und ihre 18 Millionen Angehörigen eine treibende Kraft im Holocaust waren. Die Planung dazu kam von der Spitze, von konservativen, preußischen Militärs. Sie machten die Wehrmacht zu dem, als das sie in der BRD lange nicht gelten sollte: zu einer verbrecherischen Organisation. Es gab jedoch anfangs durchaus heftigen Widerspruch. Canaris von der Abwehr und von Moltke protestierten – immerhin! Doch Keitel vom OKW ließ nichts gelten: »Die Bedenken entsprechen den soldatischen Auffassungen vom ritterlichen Krieg! Hier handelt es sich um die Vernichtung einer Weltanschauung! Deswegen billige ich die Maßnahmen u.[nd] decke sie.« Ebd.
- 130 Jedoch mit einem Übergewicht des »Hitlerismus« in der BRD. Denn die DDR hatte als zusätzliche Entlastung, nicht ohne nachvollziehbare historische Gründe, die Wirtschaft und deren Finanzierung Hitlers Wahlkampf zur Verfügung, was in der BRD offensichtlich keine Möglichkeit war. Zum »Hitlerismus« siehe z.B. Hannes Heer, Hitler war's. Die Befreiung der Deutschen von ihrer Vergangenheit. Aufbau-Verlag, Berlin 2005.
- 131 Es waren einige dieser unglücklichen drei Millionen Kriegsgefangenen, die als erste in Auschwitz durch Zyklon B vergiftet wurden. Vgl. Christian Streit, Der Russe ist kein Kamerad.
- 132 Er wurde verantwortet und realisiert von sehr vielen Deutschen in verschiedenen Uniformen und ihren baltischen und ukrainischen Helfer*innen. Im Gegensatz dazu machte sich in Auschwitz nur

desto mehr wurden Jüdinnen*Juden mit Kugeln ermordet, je weiter im Westen, desto eher mit Gas. Erinnert wird bis heute fast nur der Holocaust by Gas. Das Morden mit Kugeln ging schon in den ersten Monaten des Überfalls zu schnell. Sogar Katzmann, höherer Polizei- und SS-Führer Galiziens, sah sich genötigt, bremsend einzuschreiten und abermals anzumahnen, das Erschießen zunächst auf »Arbeitsunfähige« zu beschränken, was gleichwohl weiterhin oft ignoriert wurde.^{133, 134} So gab es 1941 schon den klaren Willen zum schnellstmöglichen Völkermord.^{135, 136} Da Himmler im Namen von Teilen der Wehrmacht und größeren Teilen der Industrie bremsend einschreiten musste, kam es zu Experimenten, wie die Zwangsarbeit besser genutzt werden könnte vor dem Ermorden. Ein Ergebnis war das schnelle Wachstum einer zweiten Nachfolgegesellschaft der Reichsautobahnbaugesellschaft: die Organisation Schmelt.¹³⁷ Die OS unterstand Heinrich Himmlers RSHA/SS und operierte ab 1941 im verbleibenden Polen mit polnischen – darunter auch jüdischen – Zwangsarbeiter*innen.¹³⁸ Die Erlaubnis, profane jüdische Zwangsarbeit sogar zum geheiligten Autobahnbau zu nutzen, kam direkt von Himmler, z.B. an der Autobahn vier von Breslau nach Kattowitz, eine Vorstufe der Durchgangsstraße IV.¹³⁹

eine winzige Zahl direkt schuldig. Es mag daran liegen, dass in Deutschland heute viel eher an Auschwitz als an den Holocaust by Bullets in der Ukraine und Galizien erinnert wird, wirft letzterer doch den Verdacht auf Millionen von Großvätern.

- 133 Der Generalquartiermeister des Heeres, »General Eduard Wagner [hat] am 24. Juli 1941 befohlen, politisch untragbare und verdächtige Elemente, Kommissare und Hetzer« in den Lagern zu erschießen, dabei aber einen Einsatz des SD untersagt. Jüdische Gefangene sollten zur Zwangsarbeit eingesetzt werden. Wagners Verbot wurde aber von vielen Lagerkommandanten und ihren Vorgesetzten ignoriert insofern, als dass der SD doch in den Lagern der Wehrmacht operierte und auch zur Zwangsarbeit vorgesehene Juden erschoss. Vgl. Streit und Sandkühler, S. 138, vgl. des Weiteren Knigge 2000, Kapitel 2.1.
- 134 Eliyahu Yones schilderte eine Selektion in arbeitsfähige und unfähige im Straßenbau: Er geriet am 12.11.1941 in Lemberg mitten in eine »Aktion«, die über mehrere Tage ging, voller Gräueltaten, Folterungen und Ermordungen. Überlebende wurden im Arbeitsamt des Judenrats gesammelt. Als ein Arzt in den überfüllten Saal kam und fragte: »Wer braucht ärztliche Hilfe?«, meldeten sich Hunderte, die in eine Liste eingetragen wurden. Sie wurden alle umgebracht. Yones in: Hasbron-Blume.
- 135 Streit resümiert seine Studie über die Verantwortung von Militär und RSHA: »Im Jahre 1941 brach die deutsche Führung die Brücken hinter sich ab.« Christian Streit S. 298.
- 136 In Buchenwald stieg die Todesquote im Jahr 1941 auf ihren bis dahin höchsten Wert von 36 %, da man scheinbar meinte, es gäbe nun genügend »Nachschub« und Rücksicht auf die damit wertlos gewordenen Arbeitssklaven wäre nicht mehr nötig. Erhard, S. 169.
- 137 Der förmliche Name war »Dienststelle des Sonderbeauftragten des RFSS und Chef« (Himmler) der Deutschen Polizei für fremdvölkischen Arbeitseinsatz in Oberschlesien.
- 138 Konieczny, »Organizacja Schmelt« S. 23, in: Guttermann, S. 13.
- 139 Wolf Gruner, »Juden bauen die ›Strassen des Führers,‹ Zwangsarbeit und Zwangsarbeitslager für nichtdeutsche Juden im Altreich 1940 bis 1943/44,« In: Zeitschrift für Geschichtswissenschaft (1996), Heft 9, S. 807, In: Guttermann, Bella, Jews in the Service of Organisation Todt in the Occupied Soviet Territories, October 1941– March 1942, Translated from the Hebrew by Naftali Greenwood, Yad Vashem Studies, Vol. 29, 2001, S. 65-109.

Die OS ging wahrscheinlich hervor aus schon 1940 von der Reichsautobahngesellschaft (RAB) in Polen eingerichteten Zwangsarbeitslagern.^{140, 141} Die Oberste Bauleitung der Reichsautobahnen in Breslau vermietete nicht-jüdische und jüdische Zwangsarbeiter*innen an die Organisation Schmelt, die sie wiederum, nicht als Jüdinnen*Juden kenntlich und entgegen Todts Verbot, an OT, Reichsbahn aber auch zurück an die OBR (oberste Bauleitung der Reichsautobahn) zum Straßenbau vermietete.^{142, 143} Im zweiten Halbjahr 1941 war die OS mit einer Millionen polnischer Zwangsarbeiter*innen sogar wesentlich größer als die OT!¹⁴⁴ Davon waren 50.000 Jüdinnen*Juden, die anfangs sogar Urlaub und Post erhielten, und bis zu 30 Reichsmark im Monat.^{145, 146} Guttermann gibt eine denkwürdige Episode aus dem Übergang dieser noch nicht tödlichen Zwangsarbeit in die tödliche Sklavenarbeit wieder:

300 Männer wurden von einem Judenlager an der Autobahnbaustelle bei Breslau nach Leningrad verlegt, um Schienen zu legen. Die Männer erhielten zuvor OT-Uniformen (obwohl die Initiative wahrscheinlich eher von der OS ausging) mit Hakenkreuzbinde, wurden gut ernährt und behandelt.¹⁴⁷ »They were repeatedly told, ›You're no longer Jews but a German labor unit,‹ although the official who said this, sensing that he was getting carried away, hurriedly corrected himself: ›You're Jews, but not like those Jews in the camps.‹ He even noted, ›Today you're getting supplies just like those of the Wehrmacht.‹«¹⁴⁸ Die Komödie ging noch einen Schritt weiter, und wurde zu einer absurden Performance mitten im Vernichtungskrieg: »At the end of the roll call, with the Germans' consent, Siegel ordered the prisoners to sing Hatikvah. This surreal occasion – a group of Jews festooned with swastikas, standing and singing

140 Ebd. S. 1.

141 1940 bauten Zwangsarbeiter*innen im Otto-Programm die Schienenwege und weitere Infrastruktur in Polen aus, um den Überfall 1941 vorzubereiten. Gruner, »Juden bauen die ›Strassen des Führers,‹« S. 800; Pottgiesser, Die Deutsche Reichsbahn, S. 43, in: Guttermann, S. 6.

142 Guttermann, S. 10, S. 15.

143 »It is out of the question to assign Jews to Reichsautobahn construction sites. However, there is no objection to assigning labor forces indirectly related to roadbuilding in the Reich to related enterprises, such as stone and gravel quarries. In that fashion, they may free up German labor forces for the road work.« Fritz Todt, In: Gruner, Juden bauen die ›Strassen des Führers,‹« S. 789, In: Guttermann, S. 19.

144 1.008.000 aus dem »ehemaligen Polen« waren es zum 25. September 1941 laut Reichsarbeitsministerium. In: der Zeitschrift Der Arbeitseinsatz im deutschen Reich, November 1941, in: Knigge 2000, S. 91.

145 Andrea Rudorff, Arbeit und Vernichtung reconsidered: Die Lager der Organisation Schmelt für polnische Jüdinnen und Juden aus dem annektierten Teil Oberschlesiens, In: Sozial.Geschichte Online 7 (2012), S. 10-39.

146 Sie wurden bis 1943 verschont und wiederholt von Schmelt vor der Einlieferung nach Auschwitz zurückgehalten. Das war einerseits im Interesse des RSHA und insbesondere Himmlers, der die SS damit zum Wirtschaftsimperium ausbauen wollte. Und es war andererseits in gewisser Weise Sabotage an der Endlösung. Es ist nicht geklärt, wie es genau dazu kam, aber Schmelt wurde 1944 wegen Korruption verurteilt und abgesetzt, er kam seinen Richtern zuvor und nahm sich am Kriegsende das Leben. Hunderte Juden*Jüdinnen in seinen Arbeitslagern wurden von der roten Armee befreit und überlebten. Ebd.

147 Guttermann, S. 6.

148 Testimony of Avraham Hornung, YVA, 03/6441. In: Guttermann, S. 19.

the Jewish national anthem in the presence of saluting Wehrmacht soldiers – thrilled the men, but also filled them with dread.«¹⁴⁹ Die gute Behandlung und Komödie endete dort wo RAB/OT/OS ihre volle Befehlsgewalt an OKW/OKH und SS verloren, an der Front bei Leningrad. Unter Aufsicht der Wehrmacht, der das Baukommando unterstellt war, kamen die Zwangsarbeiter gesundheitlich schnell herunter, erfroren bei minus 36 Grad oder starben am Typhus.¹⁵⁰

OT und OBR mussten Zwangsarbeiter*innen zunächst im Altreich und Polen finden, wo sie dem direkten Zugriff von SS und Wehrmacht entzogen waren.¹⁵¹ Scheinbar hatte selbst Himmler seinen Untergebenen Katze und die SS in der Ukraine nicht völlig unter Kontrolle, andernfalls ist nicht ganz erklärbar, warum dort 400.000 Juden*Jüdinnen ermordet statt an Schmelt geliefert wurden. Möglich ist auch, dass die ganze OS auf die Initiative von OT, Wehrmacht und Reichsbahn zurückgeht und tatsächlich im Widerspruch zu anderen Staatsapparaten stand, wofür das Fehlen von Unterlagen, z.B. für die Kooperation von Reichsbahn, OT und OS im Eisenbahnbau im Osten, spricht.¹⁵² Überhaupt ist erstaunlich, dass von einer Organisation mit bis zu einer Millionen Arbeiter*innen fast keine Unterlagen mehr erhalten sind. Die ganze Episode gibt Rätsel auf.

Irrational war die Abkehr von der OS Ende 1941 und die Eingliederung aller Bauunternehmen in die OT nach Todts Tod. Denn 200.000 gut ernährte »Schmeltjuden« hätten die Straßen und Schienen im Osten schneller und besser instand setzen können als die mühsam gefundenen verbliebenen 45.000 ukrainischen und rumänischen Jüdinnen*Juden im Frühjahr 1942.

Das Eingeständnis des Scheiterns des Blitzkriegs verbreitete sich unterschiedlich schnell in den Staatsapparaten und der Wirtschaft – daher die große Verwirrung, selbst heute noch bei Sichtung der Beweise. Verschiedene Institutionen verfolgten zu verschiedenen Zeitpunkten gegeneinander widersprüchliche Politiken mit »ihren« Gefangenen und Jüdinnen*Juden.¹⁵³ In Galizien gehörten sie Katze, in Polen Schmelt, in der Ukraine der Polizei und SS, und die Kriegsgefangenen waren »Eigentum« der Wehrmacht. Bis auf Schmelt waren alle zunächst unwillig, ihre Sklav*innen zu vermieten statt zu töten, trotz Drängen der Industrie nach Zwangsarbeiter*innen. Während die Jüdinnen*Juden, Kommissare und Kriegsgefangene in der Ukraine ermordet wurden,

149 Gutmann, S. 20.

150 Nachdem sie den Winter über das Umspuren der Schienen besorgt hatten, kehrte im Februar nur die Hälfte nach Breslau zurück. Die Überlebenden arbeiteten weiter im Reich bis zu ihrer Ermordung in Auschwitz und Groß-Rosen.

151 Bella Gutermann, *A Narrow Bridge to Life: Jews in the Gross-Rosen Network of Labor Camps (1940–1945)* (Hebrew), Ph.D. dissertation, Tel Aviv University, 1996. Alfred Konieczny, *Die Zwangsarbeit der Juden in Schlesien im Rahmen der ›Organisation Schmelt‹*, Beiträge zur Nationalsozialistischen Gesundheit und Sozialpolitik Sozialpolitik und Judenvernichtung, 1983, vol. 5. Alfred Konieczny, »Organizacja Schmelt« i jej obozy pracy dla Żydów na Śląsku w latach 1940–1944, Wałbrzych: Państwowe Muzeum Gross-Rosen, 1992, In: Guttermann, Bella.

152 Gutermann, S. 15.

153 Dass es »ihre« Sklaven waren, hat jeder Deutsche verstanden, auch die Ingenieure der OT und der Baufirmen. Ein OT-Mann der Firma Dohrmann sagte zu Arnolt Daghani am 7. September 1942 in der Ukraine: »Ihr seid gleich Viehstücken, die von einem Metzger gekauft werden.« Daghani, S. 31.

hat Schmelt die rassistisch gesehen fast gleiche Gruppe gut behandelt und über 1941 hinaus vor Erschießen, Verhungernlassen, »Gaswagen-LKW« und später selbst noch vor Auschwitz bewahrt.^{154, 155} Wäre der Wille zum Völkermord kleiner gewesen, wäre es die OS oder ein ihr ähnliches Modell gewesen, mit dem gebaut worden wäre. Es wäre dann vielleicht die Straße der OS gewesen statt die der SS. Die Baufirmen würden mit Recht heute sagen, sie hätten nur ihr Geschäft des Straßenbaus betrieben. Jedoch war im Dritten Reich selbst das Leben lassen zur Sklavenarbeit nur zu rechtfertigen, wenn es Teil der »Endlösung« war. So hat Himmler im Unterschied zur OS die ukrainischen Jüdinnen*Juden der OT vermietet, sie aber im »Besitz« der Polizei- und SS belassen. Das brachte der SS Einnahmen von 16 Pfennig je Arbeiter täglich (fünf Zloty im GG) und beließ ihr die Kontrolle, den Befehl zum Mord jederzeit geben zu können.¹⁵⁶ Arnolt Daghani hat den Straßenbau der SS und OT in der Ukraine überlebt und notierte in seinem Tagebuch:

»Sie haben Unrecht Madame«, erwiderte eifrig Poldi, »es ist nicht unser Leben, das in Betracht kommt, es handelt sich um die Befreiung der Menschheit. [nach Erhalt der Nachricht von der beginnenden Schlacht um Stalingrad und dem möglichen Sieg der Roten Armee] Abgesehen davon, hätte ich im Falle meines Überlebens meine grosse Freude, wenn ich mich an Minte, Kiesel, Zelinkas und allen anderen von der Dohrmanngesellschaft rächen könnte, die so viele unschuldige Menschen hingemordet haben. Ich möchte dies sehr gerne!«¹⁵⁷

Straße der SS

Am 20. Januar 1942 wurde am Wannsee von 14 führenden Nazis das »Problem« beraten, elf Millionen Jüdinnen*Juden im schon beherrschten Europa und der vermeintlich bald eroberten Sowjetunion zu ermorden. SS und Wehrmacht hatten bereits 0,4 Millionen in der Ukraine und Galizien ermordet, jedoch wurde geschätzt, dass noch weitere fünf Millionen in der Sowjetunion verblieben (bzw. in der Roten Armee kämpften).¹⁵⁸ Die Ermordung, im Jargon der Konferenz, »die Lösung der Judenfrage« und »Lösungsarbeiten«, wurde in den Osten also in die Ukraine und Galizien gelegt. Der Mord sollte in Lagern im Osten und beim Straßenbau im Osten erfolgen.

Dem bürokratisch geplanten Holocaust der Wannseekonferenz und Auschwitz ging der »wilde« Holocaust by bullets zeitlich voraus, wurde dann aber nicht abgelöst, son-

154 Ob Schmelt ein Opportunist war oder seine Position nutzte, um wie Schindler Jüdinnen*Juden durch Arbeit zu retten, ist nicht bekannt, die Akten der Organisation Schmelt sind verschollen. Dass es auch Schmelt selbst nicht gut erging, spricht dafür, dass seine fast humane Behandlung der Jüdinnen*Juden wenig gelitten wurde.

155 Gleichwohl überlebten auch von den »Schmeltjuden« den Krieg nur wenige Hundert von anfangs 50.000, die meisten starben in Auschwitz.

156 Zu den 16 Pfennig siehe Daghani, S. 22.

157 Daghani, S. 40 und 21f.

158 Nicht umsonst hieß es im Kommissarbefehl an die Wehrmachtsoffiziere, Kommissare, politische Unruhestifter*innen und Jüdinnen*Juden sofort zu erschießen. Die Deutschen erwarteten also durchaus Jüdinnen*Juden als Kämpfer*innen in der roten Armee. Tatsächlich waren Jüdinnen*Juden dort die viert größte ethnische Gruppe.

dern nur ergänzt.^{159, 160} Der Begriff »straßenbauend in den Osten« wurde bereits von Katzmann im »Generalgouvernement Galizien« geprägt, wo die Bauarbeiten an der DG IV begonnen wurden.¹⁶¹ Es heißt im so genannten Katzmannbericht: »Ob tausende oder zehntausende Juden pro Kilometer auf der Strecke blieben ist völlig gleichgültig.«¹⁶² Der Tod nach wenigen Monaten war eingeplant. Die Männer, Frauen und Kinder erhielten durchschnittlich 250 Gramm Brot und eine Gemüsesuppe, bei 12 Stunden Arbeit und Temperaturen bis zu 30 Grad unter null.^{163, 164}

»Straßenbauend in den Osten« war ein politischer Kompromiss. Die Fraktion, die Zwangsarbeit wenigstens zeitweise über Vernichtung stellen wollte, in dem Fall die

159 Auschwitz und Wannseekonferenz sind uns heute viel besser bekannt, weil sie dem Entlastungsbedürfnis der Deutschen entgegenkommen, ist doch hier nur ein sehr kleiner Täterkreis verantwortlich. Dem Massenmord durch Erschießen, Erschlagen, Vergasen im LKW sowie Verhungern, Erfrieren und Verdursten lassen und Vernichten durch Arbeit fielen jedoch schon im ersten halben Jahr des Vernichtungskrieges gegen die Sowjetunion 400.000 Jüdinnen*Juden zum Opfer, sowie zwei Millionen Kriegsgefangene. 2,2 der sechs Millionen Jüdinnen*Juden wurden durch die »Einsatzgruppen« überwiegend in der Ukraine und Polen ermordet. Zu den sowjetischen Kriegsgefangenen siehe: https://www.1000dokumente.de/index.html?c=dokument_de&dokument=0090_gef&object=abstract&st=&l=de

160 Verantwortlich waren hier aber nicht ein kleiner Kreis um Hitler und Himmler, sondern Millionen Wehrmachtssoldaten und ihre konservativ-preußische Führung. »Die im Juli [von SD und Reinecke/OKW] initiierte Politik des Massenmordes« wurde am 8. September bekräftigt und in der Folge ausgeweitet [...]. Mit dem Abkommen zwischen dem OKW und Heydrich vom 17. Juli 1941 wurde in einem Teilbereich die Ermordung aller Juden ins Werk gesetzt. [...] Im Verfügungsbereich des OKW begann die Erschießung aller Juden unter den sowjetischen Kriegsgefangenen mehrere Wochen bevor die Einsatzgruppen im Osten dazu übergangen, unterschiedslos alle Juden umzubringen.«, in: Christian Streit, Oberkommando der Wehrmacht, Anordnungen für die Behandlung sowjetischer Kriegsgefangener in allen Kriegsgefangenenlagern, 8. September 1941, online https://www.1000dokumente.de/index.html?c=dokument_de&dokument=0090_gef&object=pdf&st=&l=de. »Die im Juli [von SD und Reinecke/OKW] initiierte Politik des Massenmordes« wurde am 8. September bekräftigt und in der Folge ausgeweitet [...]. Mit dem Abkommen zwischen dem OKW und Heydrich vom 17. Juli 1941 wurde in einem Teilbereich die Ermordung aller Juden ins Werk gesetzt. [...] Im Verfügungsbereich des OKW begann die Erschießung aller Juden unter den sowjetischen Kriegsgefangenen mehrere Wochen bevor die Einsatzgruppen im Osten dazu übergangen, unterschiedslos alle Juden umzubringen.«, in: Christian Streit, Oberkommando der Wehrmacht, Anordnungen für die Behandlung sowjetischer Kriegsgefangener in allen Kriegsgefangenenlagern, 8. September 1941, online: https://www.1000dokumente.de/index.html?c=dokument_de&dokument=0090_gef&object=pdf&st=&l=de.

161 Als die eine schnelle, also schon Ende 1941 oder Anfang 1942 verfügbare, exterritoriale Varianten wie die Internierung am nördlichen Eismeer als auch eine Deportation nach Madagaskar durch den Kriegsverlauf unmöglich wurden, verlegte sich Katzmann auf diese territoriale, »Endlösung«. Katzmann in: Sandkühler, S. 142.

162 Katzmann in: Sandkühler, S. 142.

163 Sandkühler, S. 144.

164 In Norwegen wurden die Ernährung und Bekleidung der Häftlinge im Laufe der Zeit, bis zum Zusammenbruch im Winter 1944/45 eher verbessert, um die Arbeitsleistung zu steigern (vgl. Gogl). Ob es eine solche Tendenz auch in der Ukraine gab ist mir nicht bekannt. Es liegt dazu meines Wissens keine Quelle vor. Es deutet sich aber an, dass die Spannung zwischen Vernichtungswille und ökonomischer Effizienz sich die Waage hielten und so einen Wechsel gegen die Vernichtung und zu besserer Verpflegung dauerhaft verhinderten.

Wehrmacht,¹⁶⁵ konnte so mit der Gruppe der fanatischen Massenmörder versöhnt werden.^{166, 167} Den Befehl zum Bau der Durchgangsstraße IV erließ Heinrich Himmler im Februar 1942 und griff auf, was Katzmann, SS und OT ohnehin schon begonnen hatten.^{168, 169, 170} Die SS betrieb dann immer mehr Lager für schließlich ganze 700.000 Zwangs- und Sklavenarbeiter*innen verteilt über das gesamte Altreich.¹⁷¹

Und wie zuerst in der Ukraine und dann in Polen, wurden schließlich auch im Altreich die verbleibenden Sklavenarbeiter*innen vor der »drohenden« Befreiung durch die Alliierten getötet. Während die Todesquote im Osten bei Nahe 100 Prozent lag, konnten die Alliierten in den letzten Kriegsmonaten jedoch noch viele Menschen rechtzeitig von den Todesmärschen befreien.¹⁷²

Wie viele an der ukrainischen SS-Straße einzeln flohen oder sich in Gruppen den Partisan*innen anschlossen, wissen wir nicht. Die in den Lagern noch Lebenden wurden fast alle vor der Befreiung erschossen.¹⁷³ Der üblich Modus scheint gewesen zu

165 Der Wunsch nach jüdischer Zwangsarbeit für den Straßenbau kam aus nicht näher bekannten Gründen von der Wehrmacht. Vgl. Sandkühler, S. 142.

166 Sandkühler, S. 142.

167 Bennett meint, es gäbe Hinweise, dass die Kompromissformel des Straßenbaus von Himmler, Speer und Wehrmachtsleuten gekommen wäre, in Allianz gegen eine Gruppe um Heydrich, die den sofortigen Völkermord wollte. Himmler habe schon am 28. Dezember, als er die Division Wiking besuchte und sein Auto persönlich durch den Matsch der unbefestigten Straßen schieben musste, begriffen und beschlossen, dem Straßenbau Priorität zu geben. Bennett, S. 196f.

168 Ebd.

169 Laut Eichmanns Aussage in Jerusalem befahl Hitler schon im September/Oktober die Ermordung aller Jüdinnen*Juden in Galizien und der Ukraine. vgl. Sandkühler, S. 137. Laut Christian Streit gab es jedoch keinen solchen expliziten Befehl Hitlers und war der Holocaust stattdessen das Gemeinschaftswerk vieler Rassisten in SD, SS, RSHA als auch OKW und OKH.

170 »Both Pohl and Sandkühler argue however (in contrast to the classic »functionalists«) that the radicalisation of Jewish policy in Galicia derived from both local initiative and direct murderous impulses from the centre of the Nazi power structure.« In: Bloxham, Donald. »Jewish Slave Labour and its Relationship to the »Final Solution.«« In Remembering for the Future: The Holocaust in an Age of Genocide, edited by John K. Roth and Elisabeth Maxwell, 163–186. New York: Palgrave, 2001. Hermann Kaienburg, Jüdischer Arbeit an der Strasse der SS. Martin Broszat, »Hitler and the Genesis of the Final Solution«, *Yad Vashem Studies*, vol.13 (1979).

171 Ulrich Herbert, Labour and Extermination: economic interest and the primacy of weltanschauung in National socialism, In: Past & Present. (138) Oxford University Press, 1993, S. 178. [erstmalig 1987: »Arbeit und Vernichtung: Ökonomisches Interesse und Primat der »Weltanschauung« im Nationalsozialismus«, in: Dan Diner, Ist der Nationalsozialismus Geschichte? (Frankfurt, Fischer Taschenbuch Verlag, 1987), S. 198–236.

172 So z.B. den Vater von Jutta Harnisch, der als Anarchist und Widerstandskämpfer in der Nähe von Berlin auf einem Todesmarsch befreit wurde und noch am selben Tag von den Alliierten zum Bürgermeister eingesetzt wurde. Vgl. Jutta Harnisch, im Interview mit c.k., Dezember 2020.

173 »In the spring of 1942, a Jewish forced labor camp was established in the town, which formed part of the series of camps along the Transit Highway 4 (Durchgangsstrasse, or DG IV) from Lwów to Podwołoczyska. [...] The camp was liquidated on July 23, 1943, when all the inmates were shot, about 500 people in all. In Jezierna, 14 kilometers (9 miles) to the east of Zborów, another Jewish labor camp was organized. Its inmates, as well as the prisoners in the Zborów camp, were used for road construction and repair. [...] The camp was liquidated on July 23, 1943, by shooting all the inmates (260 people).« Encyclopedia of Ghettos and Camps, Ghettos in German-Occupied Eastern Europe, Vol II, Part A, S. 849.

sein, dass die Häftlinge selbst oder andere ein kompaktes tiefes Grab aushoben und die Häftlinge dann von baltischen Hilfstruppen, SS oder SD gezwungen wurden, sich zu entkleiden und nackt mit dem Gesicht nach unten in die Grube zu legen, wo sie der Reihe nach erschossen wurden, kleine Kinder und Säuglinge wurden zusammen oder vor den Augen ihrer Mütter erschossen.¹⁷⁴ Oft schossen die Deutschen oder Litauer ungenau und die Menschen wanden sich stundenlang im Todeskampf.

Todeszahlen

Die »Durchgangsstraße IV« (DG IV) hieß auch »Straße der SS«, »Rollbahn Süd« (im Teil des Generalgouvernements) und selten auch »Autobahn«. Sie war die wichtigste Aufmarschstraße für die Wehrmacht in der süd-westlichen Sowjetunion. Sie liegt in der heutigen Ukraine und in Ostpolen. Auftraggeberin war, wie der Name schon sagt, Himmlers SS, Bauherr war die OT Einsatzgruppe Russland-Süd und ausführend die diversen mittelständischen Bauunternehmen.¹⁷⁵ Sie war, je nachdem welche Abschnitte mitgezählt werden, zwischen 1200 (ab Lemberg/Lwow) und 2175 km (schon ab Breslau/Wroclaw gezählt) lang. Sie führte bzw. führt heute als Europastraße E40 von Breslau über Katowice nach Lemberg, Przemysl, Tarnopol, Winniza, Dnjepopetrowsk bis Donetz (Stalino) und scharf nach Süden nach Tarnarog, wo sie am Nordostzipfel des Schwarzen Meeres endet. Dazu gab es zusätzlich eine Südroute in die östliche

174 Ein Bericht einer solchen Erschießung: »Es war in Tarasivka im Dezember 1943. Nachts begann es in der Nähe des Lagers zu schießen. Ich glaubte, es seien Partisanen... Als ich mein Zimmer verlassen wollte, wurde ich vom litauischen Bewachungspersonal aufgehalten und mit dem Gewehr zurückgedrängt. Ich sah von meinem Fenster aus, wie die etwa 400 Juden im Baumhof antreten mußten. Es waren Frauen, Kinder und Männer. Sie wurden in Richtung eines Massengraves geführt, das als Luftwaffenstellung getarnt ausgehoben worden war. Es waren auch Leute der Luftwaffe dort gewesen und hatten gemessen. Die Juden aber meinten, das ist unser Grab. Sie waren oft über alles unterrichtet. Die Grube war 7 x 3 x 3 Meter groß. Mit soldatischer Genauigkeit sind die Juden in das Grab eingestiegen, haben sich Kopf an Kopf hingelegt und sind in aller Ruhe von 2 SD-Leuten, die eigens dazu gekommen waren, erschossen worden. Die beiden SD-Leute standen am Rand des Grabes erhöht und gaben ihre Anweisungen und schossen jeder mit einer Maschinenpistole. Als die erste Schicht belegt war, mussten die folgenden über die Leichen steigen und wieder mit genauem Abstand sich hinlegen. Vorher hatten die Menschen sich nackt ausziehen müssen. Ich entsinne mich, daß zuletzt der Jude »Rosengarten« mit seinem etwa 2-jährigen Sohn an meinem Fenster vorbei kam, von wo ich alles beobachtete. Ich kannte viele Juden mit Namen. Der Junge winkte mir zu und freute sich, dass er mitmarschieren konnte und rief zu mir »Onkel Fritz!«. Das Grab reichte aber nur für etwa 200 Menschen und als die Grube bis an den Rand gefüllt war, wurden die noch 200 Überlebenden zu einer Kartoffelmiete gebracht und dort teils erschlagen und erschossen. Ich habe am späten Abend die Stelle aufsuchen können und habe Röcheln und Stöhnen gehört. Ich habe die beiden SD-Leute selbst gesehen und auch litauische Miliz hat mitgeholfen diese Menschen zu treiben und zu töten... Es waren auch noch 2 Polizeibeamte anwesend.« Aussage von Mühl, von der Baufirma Dohrmann, im Abschlussbericht der ZStL Ermittlungen, Bd. 5, Bl. 76–78, Abschlußbericht vom 29. August 1963, in: Kaienburg, S. 36. (das Gerichtsverfahren, das ohne eine einzige Verurteilung endete.)

175 Gogl, 2019, S. 169.

Krim.^{176, 177} Der Bau begann in Polen schon 1940, und endete dort im März 1944 mit der Befreiung.¹⁷⁸

Sie war der tödlichste Straßenbau des Kriegs und das nach Todeszahlen größte Verbrechen der deutschen und österreichischen Straßenbauingenieure. Bei ihrem Bau von 1940 bis 1944 wurden rund 149.000 Menschen ermordet. In ihrem Fundament wurden tausende Kubikmeter Grabsteine und Schutt der zerstörten Synagogen verbaut.¹⁷⁹ Selbst gefrorene Leichen sollen im Winter verbaut worden sein. Es war so wahrlich eine »Straße der SS«. Möglich, dass noch heute die Grabsteine im Fundament der Europastraße E-40 in der Ukraine und der Autobahn 4 in Polen liegen.

Viele der Schreibtischtäter tauchten nach dem Krieg ab und teils in Argentinien wieder auf unter falschem, aber auch echtem Namen, so z.B. Walter Giesecke und Ludolf von Alvensleben. Wer in Westdeutschland blieb, hat vor Gericht oft unter der üblichen »Amnesie« gelitten.¹⁸⁰ Daher wird in den Gerichtsakten die Zahl der Ermordeten und der Erschießungen eher zu niedrig angegeben sein, wenngleich 1500 Zeug*innenaussagen ein genaues Bild zulassen, da sich so viele Zeug*innen kaum auf falsche Aussagen abgestimmt haben können wie einzelne Hauptangeklagte.¹⁸¹ Dennoch blieb das Verfahren bis zu seinem Ende »nur eine Farce, eine leere Geste«.¹⁸² Einige SS-Männer aus der Wachmannschaft sind verurteilt worden, jedoch wegen Verbrechen an anderen Orten. Insgesamt zählte das Wach- und Mordpersonal etwas über 5000 überwiegend Deutsche SS-Männer und Polizisten, aber auch viele Litauer und Letten. Im Durchschnitt hat jeder davon zwei oder drei Morde wöchentlich begangen.

Die bisherigen Schätzungen über die Höhe der Zahl der Ermordeten sind lückenhaft und daher viel zu niedrig. Ich diskutiere im folgenden Abschnitt den Forschungsstand der Historiker*innen Andrej Angrick, G.H. Bennett, Maryna Dubyk, Simon Gogl, Hermann Kaienburg, Thomas Sandkühler und Siegfried Wolf. Dazu nutze ich weitere Quellen wie die *Encyclopedia of Ghettos and Camps*. Das wichtigste Ergebnis ist das Aus-

176 Manfred Grieger, Vernichtung durch Arbeit im NS-Zwangsarbeitsregime, in: Knigge 2000, S. 208 – 221.

177 Wolf und Hasbron-Blume sprechen von nur ca. 1200 km für das Teilstück von Lemberg bis Donezk, ohne Südroute.

178 Bennett, S. 137.

179 So z.B. der jüdische Friedhof in Jaroslaw und Ostroh in Wolhynien, vgl. »Der Holocaust an der jüdischen Bevölkerung«, www.erinnerungspfad-viaregia.eu/Holocaust.php. Auf dem Friedhof Lemberg-Janowska wurden Grabsteine geschändet und als Straßenbaumaterial von 2000 Kubikmeter missbraucht. Sandkühler, S. 144.

180 »Viele Zeugen die später von dieser Westdeutschen Behörde scheinen an einem völligen Mangel an Neugier oder ganz plötzlich einsetzender Amnesie gelitten zu haben. Ein Mann drückte es ganz lapidar aus, nach den Tötungen in einem bestimmten Lager befragt: »Ich erkläre, kein Wissen zu haben, wer die Tötungen befohlen hat, wer zum Mordkommando gehörte, oder wo das Mordkommando herkam.«, Bennett, S. 131. Ronald Schernikau schrieb ironisch, es gebe nur einen wirklich gültigen Satz in der Literatur des Nachkriegswestdeutschlands: »Ich erinnere mich nicht.«

181 Vgl. Bennett.

182 Sogar Walther Giesecke, einer der Hauptverantwortlichen für die DGIV wurde nach zehn Jahren 1964 in allen Punkten freigesprochen. Der Überlebende Arnolt Daghani gab daraufhin die Hoffnung auf und stellte die Zusammenarbeit mit den deutschen Staatsanwaltschaften ein. Der DGIV Prozess sei »merely a farce, a menaningless gesture.« Vgl. Bennett, S. 159 und 162.

maß der Ermordung von ca. 149.000 Menschen. Zusammen mit den weiteren Straßen in Norwegen, Jugoslawien und der besetzten Sowjetunion sind 181.000 im gesamten Straßenbau der OT wahrscheinlich. Der folgende Abschnitt dient der Nachprüfbarkeit der Herleitung des Ergebnisses.

Bei Bauten der OT in Norwegen, kamen über 10.000 Zwangsarbeiter*innen aus der Sowjetunion und Jugoslawien ums Leben, davon nachweislich 8000 beim Straßenbau.^{183, 184, 185} Diese Angaben können als recht gesichert gelten, da in Westeuropa ordentliche Listen geführt wurden. Für Galizien und die besetzte Sowjetunion liegen einzelne, jedoch unvollständige Indizien vor, aus denen die Gesamtzahl von weit über 100.000 bestimmt werden kann. Bis auf den »Katzmannbericht« sind keine detaillierten Unterlagen mehr vorhanden, und es wird gemutmaßt sie seien möglicherweise im Vatikan oder Moskau unter Verschluss.^{186, 187} Zwei weitere Quelle sind die Gerichtsakten aus der Nachkriegszeit und ungefähre Angaben über die Zahl und Größe der Lager. Daraus lassen sich Hochrechnungen erstellen, was im Folgenden passieren soll.

Im westlichen, galizischen Abschnitt sind laut dem dortigen Führer der Polizei und SS, Friedrich Katzmann, 20.000 Jüdinnen* Juden bis Juni 1943 ermordet worden.^{188, 189} Eine zweite Zahl von weiteren 25.000 ermordeten Jüdinnen*Juden im östlichen, ukrainischen Teil stammt aus den Zeugenaussagen des Gerichtsverfahrens in Ludwigsburg.¹⁹⁰ Hierbei handelt es sich jedoch im Gegensatz zu Galizien nur um die »in Aktionen« Erschossenen.¹⁹¹ Es fehlen also die ungeplant und nahezu täglich erschossenen sowie die

-
- 183 Die Zahlen beziehen sich auf alle OT-Baustellen in Norwegen, auch Bunker- und Festungsbauten. Vgl. Gogl, S. 288f.
- 184 Die meisten waren sowjetische Kriegsgefangene und serbische Geiseln. Die Serben waren von der SS verhaftet worden wegen des Verdachts der Unterstützung von Partisan*innen, oder einfach Geiseln für die Erschießungen der SS als Rache für von Partisanen getöteten Deutschen. Knigge 2000, Radikalisierung am Polarkreis, S. 60f.
- 185 Robert Bohn erwähnt auch 1600 Polen neben 5000 Jugoslawen. Bohn, Robert, Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen im Reichskommissariat Norwegen, in: Pohl/Sebta, S. 293ff.
- 186 Sandkühler, S. 16f. Ob die Unterlagen über 1500 Zeugenaussagen aus den Ludwigsburger Prozessen noch in einem deutschen Gerichtsarchiv lagern oder vernichtet wurden ist ebenfalls unsicher.
- 187 »Das Ziel des OKW [Oberkommando der Wehrmacht] [war es] von Anfang an zu verhindern, dass sich das Massensterben [der 2 Millionen Kriegsgefangenen] in den Akten niederschlug, [das] musste den Lagerkommandanten bekannt sein.« Galt eine ähnliche Politik für die SSPF? Darüber ist nichts bekannt, aber auffällig ist eben das Fehlen von Akten. Vgl. zur Wehrmacht: Streit, Christian, S. 22.
- 188 Bericht des SSPF Friedrich Katzmann, in Lvov/Lemberg 30.6. 1943, auch bekannt als »Katzmannbericht«.
- 189 Sandkühler, Endlösung, S. 148. Sandkühler nennt Katzmann als Quelle für die 20.000; Grieger wiederum beruft sich auf Sandkühler. Vgl. Grieger in: Knigge 2000, S. 212.
- 190 In 84 nachweislichen Massenerschießungen sind die 25.000 getötet worden. In: Kaienburg, S. 37.
- 191 Angrick zitiert Sandkühler falsch: »Altogether, according to Kaienburg, at least 25,000 Jewish forced laborers died in the Ukrainian DG IV camps outside Galicia.« S. 213. Kaienberg spricht jedoch von erschossenen, nicht von insgesamt getöteten im ukrainischen Teil: »Katzmanns Zwangsarbeitslage in Galizien dienten als Vorbild für den Einsatz in der Ukraine. Seine Methoden, aus den Juden vor ihrer Vernichtung noch einen letzten wirtschaftlichen Nutzen zu ziehen sollten nun in noch größerem Maßstab verwirklicht werden. Mit der Organisation Todt und den ihr unterstellten Bauunternehmen sowie der NSKK-Transportsparte Speer wurde die Aufgabenverteilung geregelt. [...] Bis heute ist nicht genau bekannt wie viele Zwangsarbeitslager für Juden dort insgesamt be-

nicht-jüdischen Menschen, vor allem Kriegsgefangene. Diese Gruppe könnte noch einmal genauso groß oder größer sein. Daraus ergeben sich 20.000 + 25.000 + x Nicht-Juden*Jüdinnen + x Anders-Gestorbene.

Eine dritte Primärquelle sind Angaben über den Bestand der lebendigen Arbeiter*innen zu verschiedenen Zeitpunkten, insbesondere vom »höheren Führer der SS und Polizei in der Ukraine«, Prützmann. Demzufolge waren es 110.000 im Sommer 1942 und 140.000 am 15. Juni 1943.¹⁹² Hierin sind die jüdischen und kriegsgefangenen Sklavenarbeiter*innen (viele Frauen und selbst Kinder), aber auch die halb-freien Zwangsarbeiter*innen aus der Region enthalten. Laut den Gerichtsakten sollen es im Winter 1943 70.000 gewesen sein, woraus die Zahl von über 40.000 Toten in einem halben Jahr resultiert.¹⁹³ Wenn wir von den 140.000 im Sommer 1943 die geschätzten 50.000 halbfreien Arbeiter*innen abziehen, bleiben allein für diesen Zeitpunkt 90.000 Sklavenarbeiter*innen: Kriegsgefangene und Jüdinnen*Juden.¹⁹⁴ Sandkühler berechnete anhand historischer Unterlagen des SSPF eine Lebenserwartung dieser Gruppen von drei bis sechs Monaten.¹⁹⁵ »Mehr Häftlinge starben jedoch an unmenschlichen Arbeitsbedingungen, Hunger und Entkräftung« als in Mordaktionen.¹⁹⁶ »In den meisten [Zwangsarbeitslagern] wurde die gesamte Lagerbelegschaft mehrfach vollständig ausgetauscht.«¹⁹⁷ Bei einem Gesamtbestand zwischen 110.000 und 140.000 ergäbe das eine Todeszahl für 1942 und 1943 von weit über 200.000, selbst über 300.000 wären möglich.

Eine recht genaue Berechnung ist möglich anhand der Zahl der Zwangsarbeitslager (ZAL) und ihrer Belegung. Wenn wir annehmen, dass mindestens so viele Menschen bei der Arbeit wie in den »Aktionen« starben, sind es für den ukrainischen Teil noch einmal 25.000 nur Jüdinnen*Juden, insgesamt damit 70.000.¹⁹⁸ Es mag schwer vorstellbar sein, dass beim Bau einer Straße derart viele Menschen ermordet werden, aber da diese von Himmlers SS gebaut wurde, war das Morden genauso ein Ziel wie das Bauen.

standen und wie viele Menschen eingeliefert wurden. Allein bei den Erschießungsaktionen wurden etwa 25.000 Menschen getötet. Viele kamen durch die mörderischen Existenzbedingungen um.« Kaienberg, S. 38.

192 Brief von Prützmann an Himmler am 15 Juni, 1943. Anfang 1943 sollen es gemäß den Staatsanwälten in Lübeck nur 70.000 gewesen sein. Was hieße, dass seit Sommer 1942 schon 40.000 gestorben wären (und bis Sommer 1943 schon wieder mindestens 70.000 neue hinzugekommen) In: ZStL, 213 AR-Z 20/63, Bd. 17, Verfügung der StA Lübeck (Verfügung), 26. Mai, 1970, S. 81, In: Angrick, S. 211.

193 Vgl. Bennett, S. 104 und 211.

194 Vgl. Angrick, S. 90f.

195 Sandkühler berechnete die »Lebenserwartung« der Gruppe der gänzlich Unfreien, also der Sklavenarbeiter*innen in den Lagern auf drei bis sechs Monate. Es ist davon auszugehen, dass es im ersten Jahr, bis Sommer 1942 eher drei und im zweiten Jahr eher sechs Monate waren, da die Knappheit an Zwangsarbeiter*innen hier und an anderen Bauten zu Engpässen führte.

196 Sandkühler stützt sich dabei auf seine statistischen Berechnungen der »Lebenserwartung« nach Zahlen aus dem Katzmannbericht. Vgl. S. 148, Fußnote 110.

197 Sandkühler, S. 148.

198 In den Gerichtsverfahren wurden 84 Erschießungen von 25.000 Juden*Jüdinnen in »Aktionen« ermittelt. Vgl. ZSL Ermittlungen, Bd. 12, 1986, in: Kaienburg, S. 37.

Statistisches Verfahren

Die drei Variablen der Todeszahl sind: die Zahl der Zwangsarbeitslager (ZAL), die Zahl ihrer Insass*innen, und ihre durchschnittliche Überlebensdauer von drei bis sechs Monaten. Unstrittig ist, dass der Straßenbau und die Vernichtungspolitik im Sommer 1941 sofort nach dem deutschen Einfall begannen. Ebenfalls gesichert ist, dass die ZAL erst aufgelöst wurden vor der »drohenden« Befreiung im Sommer und Herbst 1943, sie also ungefähr 24 Monate bestanden. (Siehe hierzu die Liste der Lager im Anhang des Buches.) Ferner liegen viele Indizien vor über die Art und Weise der Auflösungen der ZAL, durch restloses Erschießen aller Insassen.^{199, 200} Der höchste Bestand an Sklavenarbeiter*innen zu einem Zeitpunkt ist daher die Untergrenze der Todeszahl.²⁰¹

Insgesamt sind in der Ukraine 20 derartige Lager nachgewiesen worden. Jedes umfasste ungefähr 600 Zwangsarbeiter*innen. Sie befanden sich in der Nähe der Trasse und von Steinbrüchen, in denen Baumaterial gewonnen wurde.²⁰² Hasbron-Blume schätzt auf 35 ZAL in Galizien, mit sehr stark schwankenden Belegungen.²⁰³

Wahrscheinlich arbeiteten 1942 50.000 Kriegsgefangene, 50.000 nicht-jüdische Zivilist*innen und 10.000 Jüdinnen*Juden im ukrainischen Abschnitt. 1943 waren es noch 70.000 insgesamt, was den Tod von mindestens 40.000 nahelegt oder eine noch viel höhere Zahl, da »Verluste« laufend ersetzt wurden.²⁰⁴ Wolf schreibt: »Im Unterschied zu dem versiegenden Nachschub an sowjetischen Kriegsgefangenen war an jüdischen Zwangsarbeitern kein Mangel. Waren sie aufgebraucht, wurden sie ersetzt – aus dem Territorium, aber auch aus Transnistrien, oder gar aus dem »Altreich«.²⁰⁵ Das stimmt nicht, denn schon ab 1942 war die lokale Bevölkerung scheinbar so stark dezimiert, dass die Mehrzahl der jüdischen Sklavenarbeiter*innen aus dem Westen herangeschafft wurde, die meisten aus Rumänien.²⁰⁶ Gleichwohl ist auch das unsicher, es könnten auch andere Länder gewesen sein. Dass hiermit Holocaust und Straßenbau wie vorgesehen verbunden wurden, ist offensichtlich.

199 Siehe z.B. die Encyclopedia of Ghettos and Camps.

200 Möglich ist eine Verlegung in andere Sektoren entlang der Front innerhalb der OT, wie Schienenbau oder Bunkerbau. Aber auch darüber ist nichts bekannt. Dagegen spricht, dass die Straße höchste Priorität hatte, höchstens vergleichbar mit dem Schienenbau.

201 Es liegen jedoch kein Zahlen und Angaben vor, was mit den halbfreien ukrainischen Zwangsarbeiter*innen geschah. Tausende wurden in der OT und SS mit mildem Zwang und dem Versprechen, nicht ins Reich geschickt zu werden, zum Straßenbau eingezogen und waren auch eigens dafür »reserviert«. Ob sie auch in den Lagern hausen mussten oder besser unterkamen, ist nicht belegt. Von Erschießungen ist nichts bekannt, sodass davon auszugehen ist, dass sie die Baustellen lebend wieder verlassen durften. Da eine Einweisung von nicht-jüdischen halb-freien Zwangsarbeiter*innen in die ZAL nirgendwo erwähnt wird, gehe ich im Folgenden davon aus, dass das auch nicht geschah und die ZAL überwiegend aus Kriegsgefangenen und Juden*Jüdinnen bestanden.

202 Siegfried Wolf, S. 3.

203 Vgl. ders. in: Broschüre für die Ausstellung »Eine Geschichte von Vernichtung und Überleben. Holocaust und Zwangsarbeit in Galizien« sowie die Liste der ZALfj im Anhang des Buches.

204 Spruch des Staatsanwaltes im Prozess gegen Kriegsverbrecher in Lübeck, 26.5.1970, S. 81, in: Angrick, S. 168.

205 Vgl. Wolf, S. 119.

206 Vg. Angrick, S. 90f.

Tabelle 7: Todeszahlen an der »Straße der SS«

Anzahl der Zwangsarbeitslager (ZAL) und Zahl der Insass*innen bei einer angenommenen Größe von 600 Personen			
	Generalgouvernement Galizien/Ostpolen ²⁰⁷	Zwangsarbeitslager (ZAL) in der deutsch besetzten ukrainischen Sowjetunion	Gesamtbestände zu einem Zeitpunkt in der deutsch besetzten ukrainischen Sowjetunion ²⁰⁸
ab 6/1941	6 ZAL ²⁰⁹ = 3.600		
Zwangsarbeiter 1/1942			50.000 Kgf + 10.000 Jüdinnen*Juden = 70.000 ²¹⁰
1942	12 ZAL ²¹¹ = 7.200		(Sommer) 110.000 ²¹²
bis 6/1943 ²¹³	12 ZAL ²¹⁴ = 7.200		
erschossen bei Auflösung 1943		20.000 ²¹⁵	
6/1941 – 6/1943 als ein Zeitraum		15 ZAL ²¹⁶ = 9000/ 20 ZAL ²¹⁷ = 12.000	
1943			(Juni) 140.000

207 Sowie die Straße Lemberg – Rawa-Ruska.

208 Zu den 110.000, 70.000 und 140.000 vgl. Brief von Prützmann an Himmler am 15 Juni, 1943. Anfang 1943 sollen es gemäß den Staatsanwälten in Lübeck nur 70.000 gewesen sein. Was hieße, dass seit Sommer 1942 schon 40.000 gestorben wären (und bis Sommer 1943 schon wieder mindestens 70.000 neue hinzugekommen) In: ZStL, 213 AR-Z 20/63, Bd. 17, Verfügung der StA Lübeck (Verfügung), 26. Mai, 1970, S. 81, In: Angrick, S. 211.

209 Wolf, S. 3.

210 Zur Differenzierung in Kgf und Juden*Jüdinnen vgl. Baum, »Für die Stadt Kiew wird eine »Fangaktion« vorbereitet ...«, In: Dubyk, Maryna, Arbeitseinsatz und Lebensbedingungen im Reichskommissariat Ukraine und ukrainische Grenzgebiete unter Militärverwaltung (1941–2944), In: Dieter Pohl; Tanja Sebta, Zwangsarbeit in Hitlers Europa, Metropol Verlag Berlin 2013, S. 200.

211 Wolf, S. 3.

212 Vgl. auch Bennett, S. 88f.

213 Die Schätzung bis Mitte 1943 ist eher konservativ. Viele ZAL bestanden sogar bis Ende 1943. Siehe Kruglov, Enciklopeija Cholokosta: Evrejskaja enciklopeija Ukrainy, Kiev 2000, S. 30f, in: Dubyk, S. 200.

214 Vermutlich bestanden sie bis zur Befreiung durch die Rote Armee 1943. Keine genauen Angaben bei Wolf vorhanden.

215 Grieger in Knigge 2000, S. 212f., hier nicht Teil der Gesamtrechnung.

216 Sandkühler, S. 148.

217 Wolf, S. 3.

Berechnung der Todesquote nach drei- und sechsmonatiger Lebenserwartung			
	Galizien	Ukraine	
Tote bei 3-monatigem Überleben	1941: 7.200 1942: 28.800 1943: 14.400 gesamt: 50.400	72.000/ 96.000	
Tote bei 6-monatigem Überleben	gesamt: 25.200	36.000/ 48.000	
Gesamt	25.200 bis 50.400	36.000 bis 96.000	

Die Berechnung ergibt eine Untergrenze von 25.200 für Galizien und 36.000 für die ukrainische Sowjetunion sowie Obergrenzen von 50.400 und 96.000.

Aus der Hochrechnung der Lager mit ihrer Belegung und der statistischen Lebenserwartung ergibt sich die Zahl von mindestens 61.200 und höchstens 146.400 ermordeten Jüdinnen*Juden und Kriegsgefangenen. Die Angaben von Prützmann und Katzmann sind Indizien für die höhere Zahl. Für die Kriegsgefangenen wird oft 50.000, und auch das eher als Untergrenze, angegeben. Eine Summe von ungefähr 149.000 allein an der DG IV ist daher am wahrscheinlichsten. Die Mordpläne kannten nicht nur die Schreibtischtäter, sondern auch ein einfacher Chauffeur: »Ihr seid gleich Viehstücken, die von einem Metzger gekauft werden. Die einen werden heute geschlachtet – die anderen am nächsten Tage. An jeden von euch kommt die Reihe.«²¹⁸

Dazu kommen weitere Straßen von OT, SS und Wehrmacht in der besetzten Sowjetunion und Jugoslawien.²¹⁹ Wenn die norwegische Todeszahl von 8000 als Untergrenze gilt für die Rollbahn Smolensk-Moskau, Jugoslawien und die weiteren Straßen in der Ukraine, ergibt das die Zahl von weiteren 32.000 Getöteten. Mit DG IV zusammen wären es damit 181.400 im Straßenbau der Deutschen. Noch gänzlich unerforscht ist der Straßenbau unter ähnlichen Bedingungen in Rumänien und Ungarn.

Volksgemeinschaft von Darmstadt bis Donetzk

Hitler hatte schon 1933 als gespielter Klassenkämpfer gedroht, dass nun die Zeit komme, wo »jedes Pfötchen hochwohlgeborener Eltern« werde mit anpacken müssen. Dass das eine leere Drohung für die einen und ein leeres Versprechen für die anderen blieb, tat dem Topos von der »Arbeit die adelt« keinen Abbruch. Die Lüge von der Klassenlosigkeit der Arbeit am Straßenbau wurde auf die Juden als »hochwohlgeborene Pfötchen« projiziert, gerade sie sollten diese schwere Arbeit verrichten und wurden als herrschende Klasse und Intelligenzia identifiziert. Daghani berichtet von einem SS-Mann, der Juden 1943 auf dem Weg zum Zwangsarbeitslager an der Durchgangsstraße zurief: »Es wird kein Unterschied gemacht in Bezug auf euren Kulturgrad. Alle müssen arbeiten. Jud

218 25. September 1942, Der OT – Chauffeur zu den Juden, in: Daghani, S. 30f.

219 Wolf, S. 3.

ist Jud! Habet ihr verstanden?»²²⁰ Im Lager waren ehemalige Fabrikanten, ein Mathematikprofessor, ein Tuchhändler, ein höherer Postbeamter, ein Lehrer, mehrere Ärzte, ein Anwalt und andere höhere Berufe und Bildungsstände.²²¹ Während sie aus besseren Kreisen kamen und hoch gebildet waren, kam ihre Schinder aus einfachen Verhältnissen, selbst ihr Vorgesetzter Frank schimpfte sie eine »Mördertruppe«.²²²

Der Straßen- und Autobahnbau im Altreich war ab 1940 oder 1941 überwiegend jedoch nicht ausschließlich jüdisch wie manchmal behauptet. Es waren auch politische Gefangene im Straßenbau und auch sie wurden durch Arbeit ermordet, so wie der Kommunist Wilhelm Thews 1943.²²³ Dennoch spricht einiges dafür, dass der Straßenbau den höchsten jüdischen Anteil an Zwangsarbeiter*innen von allen Wirtschaftssektoren aufwies, im Frieden wie im Krieg, im Altreich und im Osten.

Der SS-Mann hat eine allgemeine Wahrheit des NS aus den Anfangsjahren auf den Punkt gebracht: An der Ermordung der Jüdinnen*Juden und gerade im so gelobten Straßenbau sollte sich die vermeintlich klassenlose Volksgemeinschaft konstituieren. Das Morden hatte Hitler nicht erwähnt, aber die Volksgemeinschaft an der Autobahn hat er schon 1933 angekündigt. Auf Dagahni und die anderen Jüdinnen*Juden hat der SS-Mann seinen Klassenhass projiziert und damit die Erlösungshoffnung dieses Antisemitismus, die Erniedrigung durch Klassen mit höherem Kulturgrad zu rächen und für immer zu beenden. Dass dies selbst noch im Durcheinander der Ostfront galt, ist erstaunlich. Die Natürlichkeit, mit der diese Deutschen sich moralisch im Recht wädhnten, wird deutlich an der Empörung eines anderen Wachmannes über die Bombardierung seine Heimatstadt durch die Royal Airforce. Daghani konnte gerade noch der Versuchung widerstehen, auf die Bombardierung Warschaus durch die Deutschen hinzuweisen.²²⁴

Exkurs: Der Absturz des Dr. Todt

In seinen hochtrabenden Plänen mit Hitler im Herbst 1941 delegierte Fritz Todt schon die Millionen russischer Zwangsarbeiter*innen an seine künftigen Baustellen. Eines dieser Tischgespräche verlief so:

»Der Führer schilderte [...] noch einmal in großen Zügen, wie er sich die Entwicklung in den neuen Ostgebieten denke. Das wichtigste wären die Straßen. Er [Hitler] sagte Dr. Todt, dass er sein ursprünglich geplantes Projekt erheblich erweitern müsse. Dazu ständen ihm für die nächsten 20 Jahre die 3 Millionen Gefangenen zur Verfügung. Die großen Straßen, der Führer sprach heute nicht nur von der zur Krim, sondern auch von einer nach dem Kaukasus und von 2 oder 3 durch weiter nördlich gelegene Gebiete, müssten durch landschaftlich schöner gelegene Teile gelegt werden. An den großen

220 Daghani S. 13.

221 Daghani, S. 14 – 19.

222 Vgl. Hasbron-Blume. Über die Herkunft der baltischen Truppen, die oft die Morde verrichteten, ist in der Forschung zur DG IV nichts erwähnt.

223 Stephan Hermlin, Die erste Reihe, Berlin 1951, S. 37, In: Lärmer, S. 2.

224 Daghani, S. 91.

Flussübergängen müssten deutsche Städte entstehen, die Zentren für Wehrmacht, Polizei, Verwaltung und Partei. Längs der Straße würden sich deutsche Bauernhöfe ziehen, und die eintönige asiatische anmutende Steppe würde bald einen ganz anderen Anblick bieten. In 10 Jahren werden dort 4, in 20 Jahren mindestens 10 Millionen Deutsche siedeln.«²²⁵

Todt nahm den Führer beim Wort und plante mit den im Oktober noch lebendigen 3 Millionen Gefangenen.²²⁶

»Wenig später berichtet Todt [...] er plane *fünf Autobahnen* 1) Königsberg – Minsk – Moskau; 2) Ostpreußen – Riga – Reval; 3) Posen – Warschau – Brest – Minsk; 4) eine Verbindung vom Reichsgebiet über Krakau – Lemberg in das Siedlungsgebiet um Kiev-Poltava, die über Rostov zur Krim weiterführen solle; 5) eine Verbindung zwischen dieser Autobahn und Minsk. Voraussetzung des Baus sei eine Versteinerung der Nebenstraßen. Nach deutschen Verhältnissen würde der Bau dieser Straßen 30 – 40 Jahre in Anspruch nehmen: »Da er jedoch hoffe, in den Ostgebieten mehr Arbeitskräfte (Kriegsgefangene) zur Verfügung zu haben, nehme er an, dass sich dieses Werk in einer etwas kürzeren Frist fertigstellen lassen.«²²⁷ Es scheint, Todt konnte auf die Zustimmung Hitlers setzen, in dessen Widersprüchlichkeit nun der Baumeister einmal den Massenmörder überflügelte.²²⁸

Wie zäh Todt an dem Plan des Autobahnbaus im Osten festhielt, zeigte sich in seinen wirklichkeitsfremden Plänen am 27. Januar, eine Woche nach der Wannseekonferenz (an der er nicht teilnahm) und eine Woche vor seinem Tod. Da plante er mit einer demnächst zu bauenden Autobahn von Cherson nach Kertsch auf der Krim, obwohl zu dem Zeitpunkt die kriegsentscheidende Bedeutung von Eisenbahnverkehr und Aufmarschstraßen – das heißt, vor allem der Mangel an diesen – überdeutlich geworden war. SS und Wehrmacht brauchten die Durchgangsstraße IV und weitere schnell gebaute und auf kurze Nutzung ausgelegte Straßen, jedoch keine langwierig geplanten und auf lange Haltbarkeit ausgelegten Autobahnen.

Am 8. Februar verunglückte Todt tödlich beim Abflug von der Wolfsschanze. Sein Flugzeug, so der Untersuchungsbericht, sei nach dem Start in der Luft explodiert.²²⁹

225 Tischgespräch Hitlers, am 17. Oktober 1941, Aufzeichnungen Koeppens, in: Streit, Christian, S. 197.

226 »[...] deren Dezimierung [man] für wünschenswert [hielt], da man im Osten 60 Millionen Menschen für »überflüssig« ansah. Arbeitskräfte, so glaubte man, gebe es mehr als genug.« Rosenbergs Aufzeichnungen, in: Streit, 197.

227 Bericht Todts auf einer Chefbesprechung im RMf dBdO, an der neben Rosenberg Reichswirtschaftsminister Funk, der DAF-Führer Ley, die Reichskommissare Lohse und Koch, die StS. Körner (VJPI) und Pfundtner (RmdI), General Thomas und Vertreter mehrerer Ministerien, der Parteikanzlei u.a. teilnahmen, in: Aufzeichnungen Koeppens, in: Streit, Christian, S. 197 (Pluralfehler im Original) Fußnote 38.

228 »Lammers solle nun beim Reichsverkehrsminister die notwendigen Schritte [zum Bau von Germania, des neuen München und der Autobahnen] veranlassen. [...] Nun siegte sozusagen der Baumeister Hitler über den Ideologen Hitler: die megalomanen Pläne zum Umbau der Reichshauptstadt Berlin überwandten alle Bedenken (auch bezüglich bolschewistischer Ansteckung der deutschen Arbeiter).« Streit S. 297.

229 »In any case, after a brief night's sleep, Todt boarded his plane to return to Berlin. As his aircraft took off, it veered to the left as if to make an emergency landing. Seconds later it exploded

Seine Witwe und weitere Vertraute machten daraus in Nürnberg und der Nachkriegszeit ein Indiz für einen angeblichen Bruch mit Hitler, so als wäre Todt einer derjenigen gewesen, die am 20. Juli zwei Jahre später geputzt hätten. Dagegen spricht jedoch nicht nur seine frühe SA und NSDAP-Mitgliedschaft. Er hat sich in den Tischgesprächen bestens mit Hitler verstanden, jedoch weit weniger gut mit SS und Wehrmacht.

Im Entwurf des Nachrufs stand ein Satz der fast wie eine Erklärung klingt, dann aber noch vor Drucklegung gestrichen wurde. Im Archiv blieb er erhalten:

»Als die Kriegslage im Winter 1941/42 die Ausrichtung der gesamten Wirtschaft auf die Sonderaufgaben verlangte und damit auch die wenigen an den Reichsautobahnen laufenden Arbeiten restlos stillgelegt werden mussten...«²³⁰

Warum plante Todt Ende Januar mit Prestigeprojekten wie Autobahnen auf der Krim? Entweder hatte er völlig den Realitätssinn für den Stand des Krieges verloren, oder gehörte er zu der Fraktion, zu der sich selbst Hitlers Gunst einige Male fast neigte, die auf einen baldigen Verständigungsfrieden mit Stalin hofften? Einige Indizien sprechen für Letzteres. Wie Adam Tooze schreibt, soll Todt Hitler schon am 29. November zu einer Verhandlungslösung mit der Sowjetunion oder den Westmächten gedrängt haben, um den Krieg »politisch zu beenden«, da er ihn mit dem Scheitern der Blitzkriegsstrategie, wie einige andere hohe Militärs und Industriearbeiter auch, für verloren ansah.²³¹ Sein Rüstungsministerium passte die Pläne für Osteuropa mit Blick auf das Ausbleiben des Sieges schon im Dezember der Realität an.²³² Als überzeugter Nazi konnte er sich sehr gut gegen die Fortsetzung des Krieges wenden, ohne damit Rassismus und Holocaust abzulehnen.²³³ Wir müssen ihm somit eher einen höheren Realitätssinn attestieren als den meisten anderen im Führerhauptquartier.

Nachdem der Kriegsverlauf seine Prognose bestätigt hatte, ist es denkbar, dass er Hitler beim Treffen am 7. Februar in Rastenburg erneut zu Verhandlungen mit den Alliierten drängte. Wenn es so war, dann ohne Erfolg, denn es ist laut mehreren Zeugen zum ersten Streit zwischen den beiden Nazis der ersten Stunde gekommen, so Adam Tooze.²³⁴ Schon wenige Tage später erließ Heinrich Himmler mehrere Befehle zum Bau der »Straße der SS«. Damit hatte die SS schon in der Namensgebung Todt das Rennen gestohlen und dessen Unfähigkeit bloßgestellt. Von Autobahnqualität war gleichwohl

in mid-air. When Rohland heard the news he was immediately convinced that Todt had been assassinated by the SS and he stuck to this version of events long after 1945. The evidence does not support this view. But, whatever the true circumstances of Todt's death, the fact that such suspicions were crowding in upon a man as level-headed as Walter Rohland is evidence of the acute sense of crisis pervading the leadership of the Third Reich.« vgl. Tooze, S. 509.

230 ZstA, Hist. Abt. I (Potsdam), G. I., Akte Nr. 839, Bl. 105. In: Lärmer, S. 105

231 Vgl. Tooze, Adam, S. 509.

232 »Nach der Niederlage der deutschen Truppen vor Moskau, als die Strategie des Blitzkrieges endgültig gescheitert war, nahm die kriegswirtschaftliche Leitung des Dritten Reiches grundsätzliche Änderungen an der Wirtschaftspolitik für die Ostgebiete vor.« Sjarhej Novikau, Wirtschaftliche Ausbeutung und Zwangsarbeit in Weissrussland, In: Pohl/Sebta, S. 139.

233 Ebd., S. 509 – 511.

234 Vgl. Tooze, S. 509.

keine Rede mehr, vielmehr versicherte Himmler seinem Führer, dass die Straße nur zwei bis drei Jahre halten würde – genug Zeit für Massenmord und Krieg.²³⁵

Es mag Zufall sein, dass Todt zwischen Wannseekonferenz und Übernahme der Straßenbau-Kompetenz durch Himmler starb. Gleichwohl endete mit seinem Tod scheinbar die Diskussion um einen Waffenstillstand, bis sie im Kreis der Verschwörer vom 20. Juli erst zwei Jahre später, jedoch dann im Geheimen, wieder aufkam. Die Fraktion, die den Krieg bis zum Sieg fortzuführen gedachte, gewann scheinbar Anfang 1942 die Oberhand. Eine mildere und nicht-tödliche Form der Ausbeutung wie in der Organisation Schmelt war damit passé.

Zudem dürfte es seit dem Rückschlag vor Moskau böses Blut gegeben haben, denn die »Herrenrasse« war Niederlagen nicht gewöhnt. Um den Grund nicht in ihrem eigenen Unvermögen suchen zu müssen, brauchte das Oberkommando wie schon 1918 einen Sündenbock und eine kleine Dolchstoßlegende. Ein Sündenbock war in den Wochenschauberichten und Presse schnell ausgemacht: »General Schlamm« und »General Winter« hatten die eigentlich überlegenen Deutschen gebremst und waren sozusagen unfaire Bedingungen in einer Art sportlichem Wettbewerb, wie Viktor Klemperer analysierte.²³⁶ Der personifizierte Sündenbock war mit einiger Berechtigung der »Generalbevollmächtigte des Straßenbaus«, Fritz Todt. Sein Ministerium für Bewaffnung und Munition wurde von Albert Speer übernommen und kokettierte mit dem Titel »Ministerium Speer«.²³⁷ Dass es sich weiterhin und obendrein immer offenere Konflikte mit Heydrich und Himmler im Ringen zwischen Zwangsarbeit und direkter Vernichtung lieferte, ist ein Indiz, dass Todt aus denselben Gründen an zu mächtige Feinde geraten war.²³⁸ Dass die Diskussion um einen baldigen Friedensschluss nach Todts Tod und der Wannseekonferenz tabuisiert waren, spricht ferner für ein unnatürliches Ende.

Die Baufirmen

Es war, wie Daniel Goldhagen schreibt, kein Zufall, dass die Jüdinnen*Juden beim Straßenbau zugrunde gehen sollten, sondern eine gewisse Befriedigung für Antisemit*innen, dass die zuvor immerzu als arbeitsscheu Beschimpften nun zu harter Handarbeit gezwungen wurden und dabei auch noch zum Sieg über die Sowjetunion und damit zur Vollendung des Holocaust beitrugen.²³⁹

235 Angrick, S. 84.

236 Victor Klemperer bemerkte oft die Parallelen zwischen dem Jargon der Sportberichterstattung und der Kriegsberichterstattung.

237 So genannt als Herausgeber der Schrift, wahrscheinlich von Albert Speer, »das Erlebnis Reichsautobahn« 1943.

238 Selbst in Auschwitz-Monowitz musste die IG-Farben sich beschweren, um zu erreichen, dass die Häftlinge von der SS verschont und besser ernährt wurden. Das BUNA IV Werk hätte den Bedarf des Militärs an Treibstoff und Reifen (aus synthetischem Gummi) wesentlich eher gedeckt und der Wehrmacht einen großen Dienst erwiesen. Es ist bezeichnend, dass sich selbst für diesen höchst kriegswichtigen Zweck Heydrichs Apparat nicht beschwichtigen ließ, die Vernichtung entschlossen zurückzustellen.

239 Daniel Goldhagen, in: Bennett, The Nazi, the painter and the forgotten story of the ss-road, reaktion books, 2012, S. 93.

Ist es möglich, dass im Bausektor einfach der gewöhnliche Antisemitismus grassierte wie anderswo, sodass viele Firmen »ihren Fuhrpark [...] später auch zum Abtransport von Juden zur Erschießung zur Verfügung [stellten]?«²⁴⁰

Die heutige Forschung ist sich einig mit dem Bericht des britischen Geheimdienstes von 1945: Die Firmen waren frei für die OT zu arbeiten oder nicht, sie konnten sich die Aufträge aussuchen und haben sich aktiv die am besten bezahlten gewählt. Die Bauaufträge waren hervorragend bezahlt und ein Zwang zum Bauen oder zur Nutzung von Sklav*innenarbeit konnte überhaupt nie zur Debatte stehen, da kein Dissens zwischen Nazi-Organisationen und Baufirmen je vorlag. Mit Ausnahme der enteigneten Firmen mit jüdischen Inhaber*innen florierte die Baubranche im gesamten Dritten Reich ohne die kleinste Reibung.²⁴¹ Fast keine der Firmen bekennt sich heute zur eigenen Geschichte oder übernimmt sogar Verantwortung dafür. Wenn die Geschichte überhaupt erwähnt wird, dann wird die Zeit von 1933 – 1945 einfach ausgelassen oder es heißt, man wäre im Wiederaufbau nach 1945 groß geworden und als Firma so zerstört gewesen wie die Städte. Das ist glatt gelogen. So gute Gewinne wie im Dritten Reich machten sie wohl nie wieder, auch wenn sie am Aufbau ebenfalls gut verdienten. Von tausenden Ingenieuren und Wachleuten wurde nur eine Handvoll bestraft, doch selbst die Haupttäter lebten unter echtem Namen weitgehend unbehelligt.²⁴²

Es ist an der Zeit, alle Baufirmen zur Rechenschaft zu ziehen. Die Nachfolgeorganisation der Gesellschaft zum Bau der Reichsautobahn und somit Rechtsnachfolgerin der Organisation Todt (1933 – 1945) ist seit 2021 die erstmals wieder unter einem Dach zentralisierte »Autobahn GmbH des Bundes«.

Der deutsche Straßenbau war nicht unpolitisch, er stand im Dienste des Holocausts, personell und politisch, nicht in Einzelfällen, sondern systematisch. Die Firmen und Ingenieure haben ihre finanziellen Profite behalten dürfen und mit dem Maschinenpark in der Nachkriegszeit gute Ausgangsbedingungen gehabt. Karrieristen der OT wie Dorsch und Willi Henne haben auch nach dem Krieg von ihrer Mittäterschaft profitiert.²⁴³ Es ist spät, aber besser spät als nie!

240 Alle Zitate nach Sandkühler, S. 144.

241 Vgl. Britischer Geheimdienst 1945 und Simon Gogl 2020.

242 Bestraft wurden Ernst Heinrich wegen dreier Morde, ein gewisser Pramor wurde vom Landgericht Oldenburg zu 15 Jahren Haft verurteilt und der Lagerleiter Josef Grzimek wurde 1949 in Polen hingerichtet. Weitere Hinrichtungen gab es in Norwegen. Vgl. Hasbron-Blume und Gogl.

243 »The boom of the Wirtschaftswunder years secured plenty of work not only for German construction firms, but also for the former co-workers of Todt and Speer, whether in the West German building administration or in private industry. [...] Xaver Dorsch returned to the private sector and founded the Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft [...] in 1951. The former leader of EW (Einsatzgruppe Wiking), Willi Henne, advanced to become the head of the Hessian road administration after his return from Soviet captivity. He retired in 1972. Henne's right-hand man as GB Bau's representative in Norway, Max-Erich Feuchtinger, founded a consulting firm, too. Günther Schulze-Fielitz from the GB Bau joined the construction firm Hochtief in 1948 and became a member of the management board and later supervisory board. In addition, many men who had been delegated to the OT returned to their former positions in private industry. A thorough network analysis could possibly reveal and quantify the extent of the links between the National Socialist building administration, particularly the staff of the OT, GB Bau and GdSt, and the private construction industry both during and after the war.« Gogl, 2019, S. 312f.

Heutige Autobahnen und Fernstraßen in Deutschland, Polen, Österreich, Tschechien, Norwegen und der Ukraine wurden mit dieser grausamen Zwangsarbeit gebaut. Wie die Stolpersteine an die einstigen Bewohner von Häusern erinnern, sollte den wirklichen Erbauer*innen dieser Straßen gedacht werden.²⁴⁴ Es nützt nichts, die Augen zu verschließen. Und, nomen es omen, erinnert die »Europastraße« an die Geschichte dieses Kontinents, den Abgrund von Sklaverei und Genozid. Um dieses Grauen zu bannen und seiner Wiederholung entgegenzuwirken, sollte es erinnert statt verschwiegen werden. Die meisten der Überlebenden oder ihre Verwandten haben den ihnen zustehenden Stundenlohn, geschweige denn eine Entschädigung, nie erhalten. Es ist höchste Zeit dafür.

244 In allerersten Anfängen ist das mit dem Projekt des Europarates zur E-40 geschehen, auch wenn es wohl eher ein unintendiertes Ergebnis war, ging es doch um die »völkerverbindende Europastraße«. Doch die Geschichte Europas ist keine nur rosige. www.erinnerungspfad-viaregia.eu/Holocaust.php. Die Streckenführung ist heute anders als unter der Nazi-Besatzung: die E40, polnisch A4 und auf ukrainischem Gebiet M 10 liegt fast auf einer direkten Linie zwischen Krakau und Lemberg und macht nicht den Knick nach Süden über Przemyśl: von dort führt heute die M 11 nach Lemberg.

