

Zur Heinkel-Ausstellung von Lutz Budraß

Es gab eine kurze Phase in der Geschichte der DDR, in der sie ein Flugzeugland werden wollte. In Dresden entstanden zwischen 1955 und 1961 gewaltige Anlagen zur Herstellung eines strahlgetriebenen Verkehrsflugzeugs. Um die Begeisterung für dieses Projekt bei den zahlreichen alten Flugzeugbauern anzufachen, ging das SED-Regime sogar so weit, Traditionen für sich zu reklamieren. Hugo Junkers, 1933 von den Nationalsozialisten gezwungen, seine Betriebe zu verkaufen, wurde gleichsam zu einem Kapitalisten wider Willen und zum heimlichen Stammvater des Dresdener Flugzeugbaus umgedeutet. Die Erinnerung an den Flugzeugbau in Rostock, Warnemünde und Wismar sollte hingegen verblassen. Hier waren nach dem Krieg Werften an die Stelle von Flugzeugfabriken getreten. Ihre Entwicklung sollte nicht durch Festhalten am Vergangenen gestört werden. Vor allem aber gab es mit dem wichtigsten Exponenten des Flugzeugbaus an der Ostseeküste, Ernst Heinkel, weit größere Probleme als mit Hugo Junkers. Heinkel war nicht enteignet worden, im Gegenteil. Er stellte seine Werke von Anfang bis Ende in den Dienst der nationalsozialistischen Kriegsrüstung, mit allen Konsequenzen. Und gerade, als das Dresdener Projekt entstand, ließ er seinem neuen Betrieb in Westdeutschland an der Ausrüstung der jungen Bundesluftwaffe arbeiten.

So ist es geblieben. Es gab, auch in der DDR, eine durchaus rege Forschung zu Junkers, während die historische Bedeutung des Flugzeugbaus für Rostock systematisch klein gemacht wurde. Der Streit über die Heinkel-Ausstellung ist daher für einen Historiker eine höchst erbauliche Erfahrung. Fast sechzig Jahre nach dem Ende des Krieges, nach über vierzig Jahren Unterdrückung stehen die Fragen wieder vor uns, als sei nichts geschehen. Weil eigene Erfahrungen nicht mit der gängigen Lesart von Geschichte in Einklang zu bringen sind, wurden Erinnerungen und Zeugnisse in eine Ausstellung über Ernst Heinkel eingebracht. Geschichte lässt sich unterdrücken, aber nicht dauerhaft verleugnen – das ist die wichtigste Erkenntnis der Heinkel-Ausstellung in der Halle 535 der Neptun-Werft. Kaum verwunderlich also, dass Zeitzeugen, Politiker, Technikbegeisterte und anders Berufene so erbittert streiten, als seien wir um fünfzig Jahre zurück versetzt. Ich bin Historiker, ich habe die Ausstellung am 14. September 2002 gesehen und ich möchte einen Beitrag zur Debatte leisten.

Eines fällt an der Ausstellung in fast allen Bezügen auf: Ihr fehlt die ordnende Hand. Sehr wenig wird kommentiert; allzu häufig macht das Arrangement einen zufälligen Eindruck; meist sollen die Quellen selbst sprechen. Schon allein deshalb quillt die Ausstellung von Texten über, wobei es häufig schwerfällt, Reproduktionen aus Originalen und kommentierende Texte zu unterscheiden; bisweilen gibt es sogar Texte, bei denen die Verwendung von Fraktur Historizität vortäuschen soll. Schrifttypen und Kommentierungsform ändern sich überdies von Ausstellungsblock zu Ausstellungsblock: kein Vergnügen für den Betrachter.

Es drängt sich zudem der Eindruck auf, dass die Ausstellungsmacher von der Fülle des Materials überwältigt wurden. Exponate werden um verschiedene Arten von Sammelleidenschaft gruppiert, je weiter man sich vom Eingang entfernt. In einer Ecke stehen Schaukästen mit wahllos zusammengestellten und offenbar ausgegrabenen Flugzeugteilen. Bald darauf steht man vor Vitrinen, die für die „Sachzeugen“ je eines Leihgebers reserviert sind. Und der Betrachter erfährt weder etwas über ihn, noch über den Sinn und den Zusammenhang der Exponate, die, Reliquien gleich, unter dem Glas ausgebreitet sind. Spätestens bei diesen Leihgebervitrinen kommt es daher zu Missverständnissen. Kaum anders als eine Provokation muß ein Briefumschlag erscheinen, dessen einziger Bezug zu Heinkel die sorgsam geschriebene Adresse ist. Sonst findet sich darauf nur noch eine übergroße

Briefmarke mit dem Porträt von Adolf Hitler. Ein Ersttagsbrief ohne Inhalt also, eine Attraktion allenfalls für Philatelisten.

Briefmarkensammlern nicht unähnlich sind jene Enthusiasten, die sich den Flugzeugentwürfen aus der Spätphase des Dritten Reiches verschrieben haben. Die Goebbelsche Wunderwaffenpropaganda hat als Spätfolge eine Bewegung hervorgebracht, die sich mit Haut und Haaren einer ahistorischen Fragestellung verschrieben hat: „Was wäre gewesen, wenn ...?“ Sie ist auf der Ausstellung mit fünf Tafel präsent: „Projekte moderner Flugzeuge der Heinkel-Werke“. Vielleicht auch, weil diese Skizzen Spielraum für Phantasie bieten; weil es möglich ist, sie an langen Feierabenden gleichsam zuende zu denken, und weil die Modellbauindustrie nie gezögert hat, diese populäre Form von Kreativität zu bedienen, ist es zu der fatalen Verwechslung gekommen, diese Sammelleidenschaft habe etwas mit Geschichte zu tun. Das hat sie nicht, oder nur in einem sehr nüchternen Sinne. Denn kaum besser als an der Projektinflation der letzten Kriegswochen lässt sich zeigen, dass selbst die Rüstungsindustrie den Glauben an den Sieg verloren hatte. Die durch die weiträumige Zerstörung der Fabriken beschäftigungslosen Ingenieure hatten eine kleine Chance, der Einberufung in letzter Minute zu entgehen, wenn sie an Zeichenbrettern beschäftigt waren. Ein Flugzeug ist ein technisches Artefakt. Aus ihm kann nur unter sehr großem Aufwand Geschichte gewonnen werden. An sich spiegelt es weder Ereignisse und nur in einem sehr engen Sinne technischen Wandel. Die wissenschaftliche Technikgeschichte hat diesen Leitsatz schon vor gut achtzig Jahren beherzigt und sich dadurch von der älteren Ingenieurstradition abgesetzt, die glaubte, Geschichte durch Typensammlungen darstellen zu können, seien es Schrauben-, Lokomotiven-, Schiffs-, Katapult- oder Flugzeugtypen. Deshalb greift der Vorwurf, der gegen die Heinkel-Ausstellung erhoben worden ist, sie sei zu sehr auf die reine Technikgeschichte orientiert, zu kurz: Wenn die Geschichte des Heinkel-Flugzeugbaus in den zwanziger Jahren anhand einer „Übersicht über die von Heinkel gebauten Flugzeugtypen“ dargestellt werden soll, so dokumentiert sich darin allenfalls ein vorwissenschaftliches Verständnis von Technikgeschichte.

Die Ausstellung hat kein Konzept. Doch folgt sie stillschweigend Leitgedanken, die von niemand anderem als Ernst Heinkel selbst stammen, oder genauer, aus seiner vermeintlichen Autobiographie. Das Buch, von dem gleich zwei Exemplare in der Vitrine zur „Heinkel-Literatur“ liegen, hat eine eigene Geschichte. Als es 1953 erschien, stand die Debatte über den westdeutschen Verteidigungsbeitrag und über die Wiederzulassung eines deutschen Flugzeugbaus auf dem Höhepunkt. Mitte 1952 hatte Adenauer erklärt, als Preis für die Gleichberechtigung der Deutschen werde die Bundesrepublik dauerhaft auf die Produktion von Flugzeugen verzichten. Heinkel blieb danach nur der Weg in die Öffentlichkeit. Da freilich über seine Rolle im NS-Regime etliche, häufig widersprüchliche Gerüchte umliefen, und sich überdies die ersten Entschädigungsklagen von KZ-Häftlingen ankündigten, musste zunächst diese Seite geklärt werden. Das Buch, das die Leitgedanken der Heinkel-Ausstellung enthält, ist kein simpler Lebensbericht, sondern eine Rechtfertigungsschrift, zugeschnitten auf ein Dilemma des Flugzeugbaus in der jungen Bundesrepublik – das sich freilich schneller als erwartet und ohne Zutun von Heinkel löste.

Diese Rechtfertigung ist nicht von leichter Hand niedergeschrieben, sondern schlaue durchkonstruiert. Als Autor gewann Heinkel einen Mann, der wohlweislich nur unter einem Pseudonym erscheint. Jürgen Thorwald hieß eigentlich Heinz Bongartz. Er war Jagdflieger im Ersten Weltkrieg, hochdekoriert und schwer versehrt, verlegte sich anschließend aufs Schreiben und stieg zum Propagandisten der Luftwaffe schlechthin auf. „Luftmacht Deutschland“ hieß sein populärstes Werk in den frühen vierziger Jahren. Bongartz und Heinkel haben gemeinsam all jene Legenden gebaut, die auch die Heinkel-Ausstellung prägen.

Da ist zunächst die Geschichte über Heinkels Herkunft und seine Ehrungen, die einen prominenten Platz gleich am Anfang einnehmen. Ernst Heinkel schleppte zeitlebens einen

Minderwertigkeitskomplex mit sich herum, der den Schlüssel zu seiner Persönlichkeit bietet. Er stammte aus einer schwäbischen Handwerkerfamilie, und war das, was man heute einen Studienabbrecher nennt. Der einfache Weg zu akademischen Weihen blieb ihm verschlossen. Dieses Manko mochte in anderen Ländern, in denen die ersten Flugzeuge sehr häufig von formal ungebildeten Tüftlern gebaut wurden, wenig Bedeutung haben. Der deutsche Flugzeugbau jedoch verdankte seinen Erfolg der frühen Akademisierung. Der Puls der Luftfahrtforschung schlug in Deutschland an Universitätsinstituten für Mechanik und Statik: Prandtl, Betz, Kármán, Baumann, Rohrbach und immer wieder Junkers waren ihre Helden. Für Heinkel, dessen erste und lange Zeit einzige wissenschaftliche Arbeit 1913 der „Technik des Bombenwurfs“ gewidmet war, ein steter Stachel.

Nun wirkt sich ein solcher Komplex häufig höchst produktiv aus. Heinkel freilich kompensierte ihn mit einer überbordenden Eitelkeit, die ihn überaus empfänglich für alle Arten von Ehrungen machte; und das war im nationalsozialistischen Deutschland, das mit solchen Ehrungen nicht geizte, eine dramatische Schwäche. Seine Herkunft leugnete Heinkel nicht, aber die populäre Dichtung vom Handwerkersohn, der ein Großindustrieller wurde, hatte in den dreißiger Jahren einen etwas anderen Akzent. In einem Artikel in der Heinkel-Werkszeitung ließ er allen Ernstes die größten Schwaben aller Zeiten, Friedrich Schiller und Friedrich List, in seine Ahnenreihe rücken. Gibt dies noch Anlaß zu Amüsement, so wird es beim Nationalpreis für Kunst und Wissenschaft, dem ebenfalls breiter Raum gegeben wird, ernster. Es darf nicht vergessen werden, dass Hitler diesen Preis stiftete, weil er den Deutschen die Annahme des Nobelpreises verboten hatte, nachdem Carl von Ossietzky der Friedensnobelpreis 1935 verliehen worden war. Ein klitzekleines Bild von Ossietzky, der 1938 – ein halbes Jahr vor der Ehrung Heinkels in Nürnberg - an der Tuberkulose starb, mit der er sich im KZ angesteckt hatte, wäre mehr als eine Frage des guten Geschmacks gewesen - zumal da Ossietzky schon in den zwanziger Jahren immer wieder die Machenschaften in der schwarzen Rüstung aufdeckte, in die Heinkel nicht zuletzt verstrickt war.

Heinkel ließ sich durch den Nationalpreis kaufen. Die lächerliche Geschichte, die er in seiner Biographie aufischt, die Verleihung sei indirekt auf seine Auseinandersetzungen mit dem Mecklenburger Gauleiter Hildebrandt zurückgegangen, verdeckt Größeres. Im Juni 1938 war es zu einer kleinen Rebellion unter den Flugzeugindustriellen gekommen, weil endgültig deutlich wurde, dass das Regime jetzt auf einen Krieg in kurzer Frist zusteuerte. Im Juli 1938 hatte Göring ein Treuebekenntnis von den versammelten Unternehmern gefordert, aber die Widerstände nicht ganz einebnen können. Daß der Nationalpreis an zwei Flugzeugindustriellen ging, neben Heinkel an Messerschmitt – ähnlich eitel und ähnlich skrupellos – ist in diesem Zusammenhang zu sehen. Für jedermann sichtbar ließen sich zwei der wichtigsten Industriellen vom Regime vereinnahmen, kurz vor der Annexion des Sudetenlandes und zwei Monate vor dem Novemberpogrom.

Im Zentrum der Ausstellung stehen Tafeln, die auf eine Selbststilisierung Heinkels zurückgehen, die er schon in den dreißiger Jahren pflegte. Es geht dabei vordergründig um den sozialen Unternehmer Heinkel, letztlich aber um die Behauptung, er sei unpolitisch gewesen, allein technischen Fragen und dem Wohlergehen seiner Arbeiter verpflichtet. Eine ganze Kaskade von bebilderten Texten widmet sich diesem Thema: dem Vertrauensrat, dem betrieblichen Vorschlagswesen, dem Wohnungsbau, der Kantinenverpflegung, der sozialen Betriebsarbeiterin und, nicht zuletzt, der Ausbildung zum Metallflugzeugbauer. Heinkel hat diesen Fragen in seiner Biographie wesentlich weniger Raum gegeben als es nun in der Ausstellung der Fall ist. Sie werden, unter großzügiger Verwendung von zeitgenössischen Publikationen und Artikeln aus der Werkszeitung, weit ausgezogen. Was dort noch recht niedlich wirkt, wenn Heinkel seine Auseinandersetzungen mit dem Architekten des Rostocker und Oranienburger Werks, Rimpl, schildert, gerinnt hier, weitgehend unkommentiert, zur Utopie einer besseren Gesellschaft. Alles steht in Reih und Glied, junge Männer falzen beflissen Aluminiumbleche, Rostock wächst, alle haben einen Ausbildungsplatz und alle

haben Arbeit – der Erfahrung der Gegenwart schroff entgegengesetzt. Diese Tafeln haben wahrscheinlich am meisten mit der Erinnerung der Rostocker an den Flugzeugindustriellen zu tun. Deshalb will ich auf ihren an Schönfärberei grenzenden Inhalt etwas näher eingehen.

Als Hitler an die Macht gelangte, war das Unternehmen Heinkels in Rostock ein mittelständischer Betrieb mit kaum mehr als 400 Arbeitern und Angestellten. Erfahrungen mit betrieblicher Sozialpolitik hatte er so gut wie keine und die Zerstörung der betrieblichen Mitbestimmung durch die Nationalsozialisten machte sich – so viel ist einzugestehen – weit weniger bemerkbar als in Großbetrieben, in denen sie in der Revolution und anfangs der zwanziger Jahre hart erkämpft worden war. Als Heinkel-Rostock expandierte, waren Anleihen an eine demokratisch verfasste betriebliche Sozialpolitik untersagt, was freilich auch bedeutete, dass es keine schnelle Antwort auf die Frage gab, wie diese Expansion sozial zu gestalten war. Nur so viel stand fest: die Arbeiter, die bei Heinkel eingestellt wurden, waren ihm und seiner Experimentierfreudigkeit ausgeliefert. Dieser Punkt ist mir in der Ausstellung am meisten aufgestoßen: daß der dem Unternehmer verpflichtete Vertrauensrat, der im nationalsozialistischen Gesetz zum Schutze der nationalen Arbeit 1933 geschaffen worden war, um die Betriebsräte zu beugen, nachgerade positiv erscheint.

Im günstigsten Fall hatten die Arbeiter Heinkels Marotten – etwa den Vegetarismus - zu ertragen: im Grundsatz aber schaut hinter den gepriesenen Einrichtungen zur Sozialpolitik stets der Wille zu einer unbedingten – auch politisch gemeinten - Kontrolle des Alltags hervor. Die soziale Betriebsarbeiterin wurde geschaffen, um dadurch auch einen Einblick des Unternehmens in die Familien zu erzwingen; der betriebsärztliche Dienst und die Betriebskrankenkasse wurden ausgebaut, um die Fehlschichten zu reduzieren. Die niedergelassenen Ärzte schrieben ihre Patienten zu schnell krank, glaubte man bei Heinkel. Die Rolle des betrieblichen Vorschlagswesens bestand nicht in erster Linie darin, technische Finessen zu entdecken. Es war eine Reaktion auf die Abschaffung der Betriebsräte. Wenn Arbeiter kein Recht haben, ihre Schwierigkeiten beim Namen zu nennen, erfährt das Unternehmen sie auch nicht. Deshalb wurde bei Heinkel großer Wert darauf gelegt, dass auch „sozialwirtschaftliche“ Vorschläge eingereicht wurden. Das Vorschlagswesen war ein Barometer für die Stimmung im Betrieb.

Die wachsende Zahl sozialer Funktionen, die sich das Unternehmen aneignete, war dem Umstand geschuldet, dass die Stadt selbst kaum in der Lage war, ihr Wachstum in den Griff zu bekommen. Rostock gehörte wegen Heinkel und Arado zu den drei am schnellsten wachsenden Städten Deutschlands. Bis 1939 nahm die Bevölkerung um 30.000 Menschen zu. In der Ausstellung ist nun zu erfahren, dass im Werkwohnungsbaubau bei Heinkel genau 5.794 Räume neu entstanden. Wo schliefen die anderen? Menschen neigen dazu, die Vergangenheit im Rückblick zu verklären. Es gab in Rostock zu wenig Wohnungen, zu wenig Schulen, zu wenig Geschäfte, zu wenig Ärzte, zu wenig Gaststätten, zu wenig Freizeitmöglichkeiten, um die Neubürger bequem aufzunehmen. Der große Kantinenbetrieb bei Heinkel war auch deshalb notwendig, weil allzu viele keine Gelegenheit hatten, sich anderswo eine warme Mahlzeit zu verschaffen – bei einer 55-Stunden-Woche. Die erste Klage über unzureichende Lebensmittelrationen, die überhaupt dokumentiert ist, kam im Oktober 1939 aus Rostock. Bleiben die Metallflugzeugbauer. Das war die Elite der deutschen Luftfahrtindustrie. Die Ausbildung war sorgfältig, weitgespannt und brachte Meister ihres Fachs hervor. Die vielen Metallflugzeugbauer waren ein Grund, warum die SED überhaupt darauf kam, die DDR zum Flugzeugland zu machen. Als die Amerikaner die ersten von ihnen im Frühjahr 1945 gefangen nahmen, stellten sie fest, dass die Metallflugzeugbauer theoretisch und praktisch so weit gebildet waren, dass sie in der amerikanischen Flugzeugindustrie als Ingenieure hätten arbeiten können. Genau hier liegt der Hase im Pfeffer. Diese hoch talentierten jungen Männer hätten in der Bundesrepublik, aber auch in der DDR die Chance erhalten, sich zum Ingenieur zu qualifizieren. Nicht im nationalsozialistischen Deutschland. Hier blieben Arbeitersöhne

Arbeiter und das Regime überließ es der Willkür eines Unternehmers wie Heinkel, einige von ihnen zum Ingenieur zu ernennen.

War Ernst Heinkel ein Verbrecher? Er selbst hat die Verantwortung für die Leiden der ausländischen Arbeiter, Kriegsgefangenen, KZ-Häftlinge und Juden, die in seinen Unternehmen arbeiten mussten, stets von sich gewiesen. Zunächst in einem Spruchkammerverfahren 1948, dessen Urteil in der Ausstellung ausführlich gewürdigt wird. Man kann darauf verzichten, Legitimität und Verfahren der Spruchkammern in Frage zu stellen, die die amerikanischen Besatzungsbehörden erfanden, damit Deutsche über Deutsche richten. Für die Urteile wurde zeitgenössisch der Begriff „Persilschein“ geprägt. Juristisch umstritten, taugen sie erst recht nicht für eine moralische Entlastung.

Die wichtigste Rolle in Heinkels Rechtfertigungsstrategie spielte die Gründung der Ernst-Heinkel AG im Juni 1943. Mit der Fusion der diversen Gesellschaften sei seine seit 1942, ja 1940 laufende Entmachtung zum Abschluß gekommen, da er anschließend auf den vergleichsweise einflusslosen Posten des Aufsichtsratsvorsitzenden abgeschoben wurde. Die Jahreszahlen sind wichtig. Je weiter der Zeitpunkt des „Verlustes der Selbständigkeit“ nach hinten zu verlegen war, desto weiter konnte Heinkel sich von den Verbrechen, die in der zweiten Kriegshälfte in seinem Unternehmen verübt wurden, distanzieren. Es würde zu weit führen, die Ursachen der Ernst-Heinkel AG aufzuführen. Fest steht, dass sie nicht politisch motiviert war. Das Reichsluftfahrtministerium entschloß sich zu diesem Schritt, da Heinkel wie viele andere Flugzeugindustrielle, die in Betrieben von handlicher Größe aufgewachsen waren, mit der Führung eines Konzerns von schließlich über 50.000 Beschäftigten überfordert war. Eben weil er sich in einer Mischung aus Geltungssucht und Rechthaberei weigerte, auch nachrangige Befugnisse zu delegieren, herrschte im Konzern 1942 nicht er, sondern das Chaos.

Freilich ließ sich Heinkel auch als Aufsichtsratsvorsitzender die Initiative nicht nehmen. Das Angebot, einen „Volksjäger“ im „Heinkel-Tempo“ zu entwickeln und herzustellen, ging auf ihn zurück. Und er billigte nicht allein die Höhlen im Wienerwald, in denen es 1944/45 nicht mehr allein KZ-Werkstätten, sondern auch KZ-Konstruktionsbüros gab. Er sah sie, Folge einer grotesken Wahrnehmungsverengung, als Dauerlösung an. „Ich habe (...) auch ein sehr schönes U(ntertage)-Werk. Es wäre ein Trauerspiel, wenn wir aus diesem wieder heraus müssten“, schrieb Heinkel im November 1944 in einem Privatbrief.

Die Konsequenzen des „Volksjägers“ werden in der Ausstellung knapp erwähnt. Und auch zum Ausländereinsatz finden sich zwei Tafeln. Darauf ist zu lesen, was man vielerorts finden kann: vage ist von „unmenschlichen“ Arbeitsbedingungen die Rede. Der längliche Text stammt zu großen Teilen aus einer neuen Untersuchung über Zwangsarbeiter in der mecklenburgischen Metallindustrie. Unter den Büchern, die in der Vitrine darunter gruppiert sind, handelt eines über Lübeck. Von den Bildern auf der Tafel nebenan stammt eines aus einem bekannten Propagandafilm aus der Endphase des Krieges, mit dem die „europäische Idee“ des Zwangsarbeitereinsatzes herbeigelogen werden sollte. Ein Zeichnungsriß, als „Fremdarbeiterbaracke 1939“ ausgewiesen, zeigt dergleichen nicht. Er zeigt eine Baracke. 1939 gab es keine ausländischen Zwangsarbeiter in der deutschen Industrie.

Die Botschaft dieses oberflächlichen, teils fehlerhaften, um nicht zu sagen lieblosen, Arrangements ist klar. Sie spiegelt sich im Text: Heinkel sei „nicht um Fremdarbeiter herumgekommen“, ist da zu lesen. „Fremdarbeiter“ seien „keine Besonderheit der Luftfahrtindustrie“ gewesen – Heinkel also eines von tausenden von Unternehmen. Das ist teils richtig. Dennoch hätte man erwarten können, dass sich die Ausstellungsmacher auch in diesem nachgeschobenen Teil so sehr um die Eigenheiten bei Heinkel kümmern wie in den anderen Blöcken der Ausstellung. Es hätten einfach die Geschichten erzählt werden müssen, die die Ausstellung erzählen kann: von den sowjetischen Kriegsgefangenen beispielsweise, die sich beherzt und zum großen Erstaunen Heinkels den Bränden in den Bombennächten 1942 entgegenwarfen, als wenn sie nicht Feinde wären. Ihr Foto findet sich – abermals

unkommentiert – auf den Tafeln zur Bombardierung Rostocks. Es hätte sogar erzählt werden können, dass Heinkel kein Rassist aus eigenem Antrieb war. Verständnislos stand er Erlassen gegenüber, die bestimmten, dass die im Frühjahr 1942 eintreffenden Ukrainer ebenso wie Russen hinter Stacheldraht zu halten waren, dass ihre Fleischrationen nur aus Pferdefleisch bestehen durften und dass sie in Stallbaracken ohne Fußböden unterzubringen seien. Das widersprach Heinkels ökonomischer Logik. Denn Stallbaracken hätten eigens beschafft und Pferdefleischrationen hätten gesondert gekocht werden müssen. Und ein mit Stacheldraht umzäuntes Lager drückte die „Arbeitsfreude“ der ukrainischen Arbeiter, die sich ursprünglich freiwillig gemeldet hatten.

Die moralische Korruption Heinkels hing allerdings unmittelbar an dieser ausschließlichen Zweckbezogenheit seines Handelns. Er maß den Wert von Menschen allein am eigenen Nutzen und er sah über die Folgen hinweg, die seine Bereitwilligkeit, sich chamäleongleich den Anforderungen des NS-Regimes anzupassen, für die Betroffenen hatte. Es gibt – im Unterschied zu anderen Unternehmern des Flugzeugbaus – nur wenige Belege, dass Heinkel je zögerte, auf die Radikalisierung der Arbeitskräfterekrutierung einzugehen. Im Frühjahr 1942 versuchte er, stillschweigend aus jenem Experiment auszusteigen, in das er im Januar 1942 eingewilligt hatte: den Betrieb in Oranienburg mit Häftlingen aus Sachsenhausen in ein „KZ-Werk“ zu verwandeln. Es hatte sich herausgestellt, dass die russischen Kriegsgefangenen, die zunächst von dort überwiesen wurden, sich kaum mehr auf den Beinen, geschweige denn Werkzeuge halten konnten. In diesem wie auch in anderen Fällen konnte das Regime Heinkel freilich bei seinen charakterlichen Defiziten fassen: Die Haltung Heinkels sei ein Beweis, „wie schläfrig selbst sonst rührige Firmen sind, wenn es etwas neues ist“, ließ Generalluftzeugmeister Erhard Milch verlauten, der das Geschäft mit der SS eingefädelt hatte. Das war eine offene Anspielung auf ein gepflegtes Element von Heinkels Selbstbild, das Heinkel-Tempo, eben genau die Fähigkeit, sich schneller als andere auf „etwas Neues“ einzulassen.

Die Besonderheiten Heinkels in der Zwangsarbeiterbeschäftigung lassen sich kurz umreißen. Er schwamm im breiten Strom der Unternehmer mit, die sich nach und nach auf die Beschäftigung immer neuer Gruppen von ausländischen Arbeitern einließen, mit einem immer stärkeren Zwangselement. Er war aber ein Pionier bei der Beschäftigung von KZ-Häftlingen und ein Pionier beim Aufbau von Betrieben im besetzten Polen, die mit Juden aus den Ghettos arbeiteten. Bei keinem anderen Unternehmen im Reich kamen KZ-Häftlinge früher und in einem größeren Ausmaß zum Einsatz. Am Ende waren es über zehntausend. Im Fall der Betriebe in Polen lässt sich sogar die Initiative Heinkels belegen: „Neue Arbeitskräfte sind im Generalgouvernement leichter zu beschaffen als an jedem anderen Ort im Altreich. Ausser Polen können vor allem gute Arbeitskräfte aus der reichlich vorhandenen jüdischen Bevölkerung gewonnen werden,“ schrieb er im Juni 1942 an Milch. Dabei ging es – als Schutz vor weiteren Luftangriffen - um die Verlagerung von Teilen der Rostocker Produktion nach Budzyn, ein Ort in der Nähe von Lublin. Die Juden, die in Budzyn arbeiten sollten, wohnten damals noch im Ghetto in Konskowola. Wie sie im Oktober 1942 in das Lubliner Arbeitslager kamen, von wo sie im November nach Budzyn gebracht wurden, darüber haben sich Berichte erhalten, die Christopher Browning in seinem Buch über das Reserve-Polizeibataillon 101 zusammengefaßt hat. Er sei abschließend zitiert, um einmal etwas deutlicher zu machen, was das „Unmenschliche“ bei Heinkel war: „Im Ghetto wütete zu der Zeit eine Ruhrepidemie, und viele der Juden waren nicht in der Lage, zum Marktplatz zu gehen oder auch nur das Bett zu verlassen. So waren bei der ersten Durchsuchung von überallher Schüsse zu hören. (...) Auf dem Marktplatz wurden die Juden nach Männern auf der einen und Frauen und Kindern auf der anderen Seite getrennt. Dann suchte man die Achtzehn- bis Fünfundvierzigjährigen, insbesondere die Facharbeiter, heraus. Möglicherweise waren auch ein paar Frauen darunter. Diese Juden wurden dann vom Ghetto zur Bahnstation vor den Toren von Pulawy getrieben (...) Sie waren so geschwächt, dass viele von ihnen den

fünf Kilometer langen Fußmarsch zur Bahnstation nicht schafften. Laut Zeugenaussagen wurden schätzungsweise 500 bis 1000 Juden als Arbeitskräfte selektiert, von denen aber 100 unterwegs vor Erschöpfung zusammenbrachen und erschossen wurden. Während man die als arbeitsfähig erachteten Juden aus der Stadt trieb, wurden die übrigen – etwa 800 bis 1000 Frauen und Kinder sowie eine große Anzahl älterer Männer – zum Erschießen in einen Wald außerhalb der Stadt geführt.“

Rostock und Warnemünde waren in den dreißiger und vierziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts Schauplatz einer Industrialisierung, die einzigartig in der jüngeren deutschen Geschichte ist. Was Wunder, dass es zahllose Geschichten gibt, die viel zu lange nicht erzählt worden sind. Sie zu sammeln und zu einer sozial-, wirtschafts- und technikgeschichtlichen Ausstellung des Flugzeugbaus in Rostock zusammenzufügen, ist immer noch eine lohnende Aufgabe. Der Blick auf eine solche erlebte, aber auch erlittene Geschichte kann, gerade in Zeiten wie diesen, Selbstgewissheit und Selbstbewußtsein vermitteln. Sie durch Ernst Heinkel abbilden zu wollen, der sich manches von dem angemaßt hat, was andere geleistet haben, war ein Fehler.

Copyright: Hansestadt Rostock 2002.