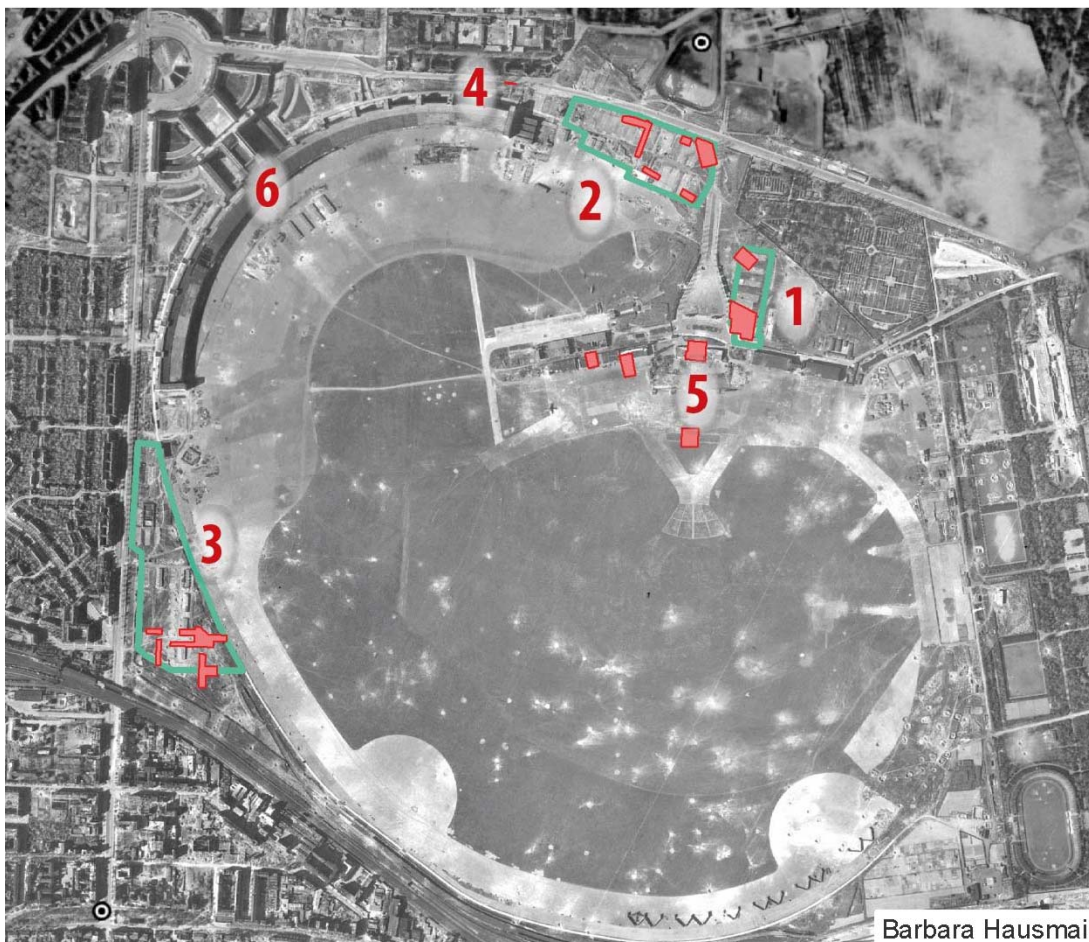


Zwangsarbeiter*innen aus Europa auf dem Tempelhofer Feld

Kathrin Misterek und Reinhard Bernbeck

Der Flughafen Berlin-Tempelhof wurde 1923 eröffnet. Zunächst für den zivilen Linienverkehr errichtet, wurde das Gelände seit 1933 zum Schauplatz nationalsozialistischer Verbrechen. Im ehemaligen Militärgefängnis am heutigen Columbiadamm (damals Columbiastr.) inhaftierte und folterte 1933 bis Dezember 1934 die Gestapo und von der Überführung in ein Konzentrationslager 1935 bis zur Schließung im November 1936 die SS vor allem politische Häftlinge. Das ehemalige KZ Columbia wurde im Zuge der Bauarbeiten für die noch heute bestehenden Flughafengebäude abgerissen. In dem neu errichteten Baukomplex beuteten seit 1940 die Lufthansa, die Weser Flugzeugbau GmbH und andere Firmen jüdische Berliner*innen, aber auch polnische und andere Zwangsarbeiter*innen in der Rüstungsproduktion aus.



Luftbild von 1945 (Google Earth Pro V 7.1.8, Tempelhof 1945. 52°28'24.43"N, 13°24'01.10"E. Sichthöhe 3,81 km. Quelle: NARA, © The Geoinformation Group 2017, Download: [17.07.2017] , Markierungen: Barbara Hausmair). Rot markiert: Untersuchungsflächen; türkis markiert: Umrisse der Lager.

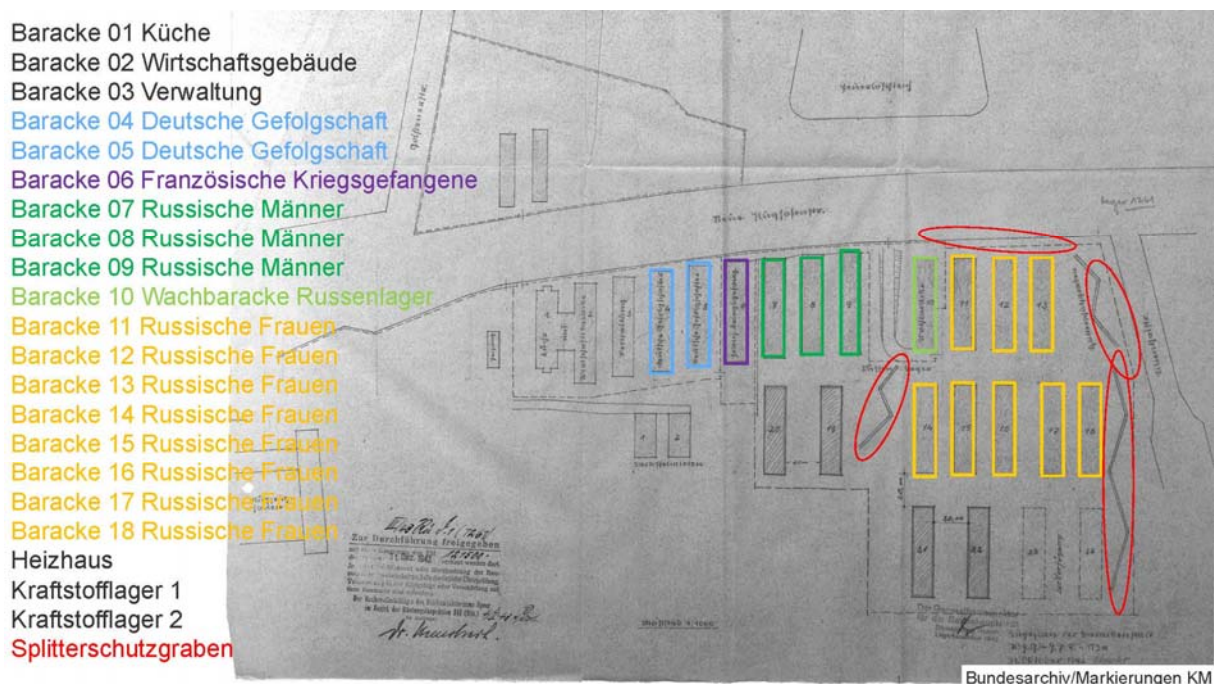
1. Lager Lilienthalstraße (Lufthansa)
2. Richthofen-Gemeinschaftslager (Weser Flugzeugbau GmbH und Lufthansa)
3. Lager Berliner Straße; „Barackenstadt“
4. Ehemaliger Standort des KZ Columbia
5. Alter Zentralflughafen

Nach Kriegsende begann der zivile Lufttransport 1951, bis der Flughafen 2008 stillgelegt wurde. Seit seiner Stilllegung ist der Flughafen Tempelhof eine Freifläche für verschiedene Freizeitaktivitäten.

2009 wurde die Durchführung der Internationalen Gartenausstellung auf dem Tempelhofer Feld beschlossen. Aus diesem Anlass führte das Institut für Vorderasiatische Archäologie der Freien Universität Berlin in Kooperation mit dem Landesdenkmalamt Berlin in den Jahren 2012, 2013 und 2014 Grabungen im Bereich bekannter Barackenlager für Zwangsarbeiter*innen durch. Die folgende Abhandlung konzentriert sich auf das Zwangsarbeitslager der Weser Flugzeugbau GmbH, wird jedoch bisweilen auch das von der Lufthansa betriebene Lager am sog. Alten Flughafen beleuchten.

Pläne

Neben fotografischen Nachweisen wie Luftbildern der Royal Air Force und einer Ansicht des Lagers dokumentieren Pläne und Akten Ausdehnung und Aufbau des Zwangsarbeitslagers.



Bauplan des Zwangsarbeitslagers der Weser-Flugzeugbau GmbH gezeichnet am 31.10.1942; freigegeben am 31.12.1943.

Ein Bauplan aus dem Jahr 1942 vermerkt neben verschiedenen Wirtschaftsgebäuden und zwei Baracken für die deutsche Belegschaft (kurzfristig aufgrund Bombardements am Standort Bremerhaven abgezogen und nach Berlin versetzt) eine Baracke für französische Kriegsgefangene sowie elf Baracken für Zwangsarbeiter*innen aus der Sowjetunion („Russische Männer“ und „Russische Frauen“). Zäune trennten Baracken unterschiedlicher Gruppen von Zwangsarbeiter*innen und Kriegsgefangenen. Zudem sind drei Splitterschutzgräben abgebildet. Auf diesem Plan fehlen ein vierter, auf Luftbildern des Jahres 1943 abgelichteter und während der Grabungen freigelegter Splitterschutzgraben ebenso wie Zaunanlagen.

Akten und Schriftverkehr

Auch Akten und Schriftverkehr der Weserflug GmbH sowie der Lufthansa belegen eine stete Zunahme ausländischer Zwangsarbeiter*innen in ihren Flugzeugwerken: Die Weser Flugzeugbau beschäftigte bereits ab Herbst 1940 polnische Arbeiter*innen als „unfreie Zivilausländer“, ab Januar 1941 kamen französische Kriegsgefangene hinzu und im Verlauf des Jahres 1941 auch sogenannte „freie Zivilarbeiter“ aus Frankreich, Italien, den Niederlanden, Belgien und Tschechien. Ab 1942 wurden sog. „Ostarbeiter“ aus der Sowjetunion zur Herstellung von Kampfflugzeugen gezwungen.

	Belegschaft	Dav. Ausländ. Arbeiter*	Anteil
1939	1100	?	?
1941	1290	387	30%
Mitte 1942	2560	1024	40%
April 1944	4154	2103	50,63%

Entwicklung der Belegschaft des Weserflug-Werkes in Tempelhof (nach Heisig 2003, 171f. Dieselben Zahlen finden sich bei Wenz 2006, 135, der (bis auf das Jahr 1944) den prozentualen Anteil der ausländischen Arbeiter*innen aus dem Werk in Lemwerder für Tempelhof übernimmt.).

Unterlagen der Lufthansa zeigen für den November 1940 in der Rüstungsinspektion III (Berlin/Brandenburg) mehr als 11.000 ausländische Arbeiter*innen: 7.505 Männer, 648 Frauen und 2.945 Kriegsgefangene. In Tempelhof mussten von Ende 1940 bis zur sogenannten „Fabrikaktion“ am 27.2.1943 jüdische Berliner in den Dural-Werkstätten der Lufthansa arbeiten. Am Alten Flughafen, Halle III, waren Ende 1941 69 jüdische Zwangsarbeiter beschäftigt. In den Folgejahren wurden vor allem Zwangsarbeiter*innen aus der Sowjetunion (Russland, Ukraine und Weißrussland), den Niederlanden und den Gebieten des ehemaligen Jugoslawien ausgebeutet.

	Belegschaft		Dav. Ausländ. Arbeiter*		Anteil	
	Überholungs- werkstatt	Kontroll- werkstatt	Überholungs- werkstatt	Kontroll- werkstatt	Überholungs- werkstatt	Kontroll- werkstatt
Dez. 1942	964	932	52	?	5,4%	?
Dez. 1943	1455	930	420	?	28,9%	?

Entwicklung der Belegschaft des Lufthansa-Werkes in Tempelhof (nach Budraß 2001).

1942 einigten sich Lufthansa und Weserflug GmbH auf den Betrieb eines gemeinsamen Lagers neben dem neuen Flughafen.

Einen Einblick in die Lebensbedingungen unterschiedlicher Nationalitäten in NS-Lagern gibt das „Merkblatt für die Beauftragten der NSDAP bei der Überwachung fremdvölkischer Arbeitskräfte zur Begegnung volkspolitischer Gefahren“ vom 16.11.1942 (Drost 1998, 28), in dem die rassistische Hierarchisierung ausländischer (Zwangs-)Arbeiter*innen zusammengefasst wurde. An oberster Stelle standen „Arbeitskräfte germanischer Abstammung: Flamen, Holländer, Dänen, Norweger“, an achter Stelle „Arbeitskräfte polnischen Volkstums“ und an letzter, neunter Stelle „Arbeitskräfte aus den altsowjetrussischen Gebieten mit Ausnahme der ehemaligen Staaten Litauen, Lettland, Estland, des Bezirks Bialystok und des Distrikts Lemberg: Ostarbeiter“.

Berichte von Überlebenden

Während Baupläne oft ein idealisiertes Bild zeichnen und darüber hinaus nicht immer vollständig umgesetzt wurden, kann anhand der Luftbildaufnahmen vor allem der Royal Air Force das Wachstum der Zwangsarbeitslager auf dem Tempelhofer Feld nachvollzogen werden – einen Blick in die Baracken hinein oder auf die alltäglichen Strukturen von Unterdrückung, Ausbeutung und widerständigem Verhalten ermöglichen sie indes nicht. Hier bleiben zunächst nur Berichte von Überlebenden, von denen es allerdings vergleichsweise wenig gibt. Noch bis in die letzten Jahre besuchen ältere Menschen auf Einladung Berlin, die als Kinder auf dem Feld mit Eltern lebten, die dort Zwangsarbeiter*innen waren und vornehmlich aus Polen und der Ukraine kamen. Sie bestätigen immer wieder die vom Rassenwahn geprägte Hierarchisierung der unterschiedlichen Gruppen.

Stanisława Michałowska aus Polen gibt Einblick in materielle Verhältnisse auf dem Tempelhofer Feld: „Untergebracht wurde ich in einer Baracke, ganz nahe am Flugplatz, durch den ich in die Fabrik ging. Die Baracke war in Stuben geteilt, in denen jeweils acht Personen wohnten. Jede von uns bekam ein Holzbett mit Strohsack, einem Kissen und einer grauen Decke ohne Überzug. Betten und Bettzeug waren voller Wanzen.“ „Zum Frühstück und Abendbrot bekamen wir insgesamt ein kleines Brot, das

wir unter acht Personen teilten, dazu ein bißchen Marmelade oder Käse. Mittagessen gab es in der Fabrik: ein paar Pellkartoffeln, ein wenig Soße und ab und zu 20 g Fleisch.“ (zit. nach Heisig, 2003, 174.)

Archäologische Nachweise: Herkunft

Bei den archäologischen Ausgrabungen auf dem Tempelhofer Flugfeld konnten nur wenige Funde geborgen werden, die direkt auf die Herkunft ihrer einstigen Besitzer*innen verweisen. Es zeigt sich jedoch ein deutlicher Trend.

Ein französischer Uniformknopf aus dem Bereich der Baracke für die französischen Kriegsgefangenen sowie zwei Knöpfe mit der Prägung „LONDON“ bzw. „PARIS“ stammen aus den jeweiligen Herkunftsländern und sind wohl mit ihren Trägern nach Berlin gekommen und offenbar auch nach der Einweisung in das Zwangsarbeitslager auf dem Tempelhofer Feld im Besitz belassen worden.



Oben links: französischer Uniformknopf; oben rechts: Knopf „LONDON“; unten links: Knopf „PARIS“; unten rechts: Zutrittsmarke der Lufthansa

Aus einem von der Lufthansa betriebenen Lagerbereich stammen verschiedene Plaketten mit Prägungen des Lufthansa-Kranichs und dem Vermerk der Nationalität des Trägers bzw. der Trägerin der Zutrittsmarke: „BULG“, „DAN“, „UNG“, „NORW“ oder „SERB“. Sie sind von der Lufthansa gefertigte Zuweisungen.¹

Aus dem Bereich der sowjetischen Zwangsarbeiter*innen fehlen Funde, die sicher auf die Herkunft der dort Untergebrachten bzw. Inhaftierten verweisen. Zwei Plättchen aus Aluminium bzw. Dural, beides Werkstoffe aus der Flugzeugherstellung, wurden an einer Standbohrmaschine mit

¹ Diese Funde stammen nicht aus den archäologischen Grabungen, sondern sind vielmehr illegal geborgen und zum Verkauf angeboten worden. Bei diesen Aktivitäten sind wichtige Zusammenhänge (Lage in der Fläche/Tiefe, Zugehörigkeit zu bestimmten archäologischen Strukturen) zerstört worden, so dass eine weitergehende Interpretation dieser Fundstücke nun leider nicht mehr möglich ist.

Punktbuchstaben personalisiert. Eines zeigt entweder die Initialen „H.B.“ in lateinischer Schrift oder „H.B.“ ≙ „N.W.“ in kyrillischer Schrift, das andere entweder eine „4“ oder den kyrillischen Buchstaben „Б“. Auch wenn die genaue Deutung dieser Funde derzeit nicht möglich ist, zeigen die unregelmäßige Machart und das Material, dass sie vor Ort in den Zwangsarbeitsstätten gefertigt worden waren.



Plakette mit Personalisierung (lateinische oder kyrillische Buchstaben?)



Plakette mit Personalisierung (Zahl 4 oder kyrillischer Buchstabe Б?)

Archäologische Nachweise: Unterbringung und „Luxus“

Auch für die Versorgung lassen sich im archäologischen Befund Unterschiede zwischen den verschiedenen Häftlingsgruppen nachweisen. Die Qualität der Unterbringung, also die Bauweise der Baracken, Belegungsdichte, Zugang zu sanitären Einrichtungen usw. in den ergrabenen Lagerbereichen wird derzeit anhand aussagekräftiger Funde (Baumaterialien, z.B. Nägel) sowie über Befunde wie die Barackenfundamente, Regen- und Abwasserrohre und dergleichen analysiert.



Fundament einer Lufthansa-Baracke; Edward Collins

Den Zugang zu „Genussmitteln“ untersucht derzeit Anna Schimmitat in einer Masterarbeit. Sie konnte anhand der geborgenen Bügel- und Klappdeckelverschlüsse von Flaschen herausarbeiten, dass die unterschiedlichen Häftlingsgruppen je nach rassistischer Einteilung unterschiedlichen Zugang zu verschiedenen Getränken hatten. So fanden sich im Bereich der französischen Kriegsgefangenen tendenziell mehr Bügelverschlüsse von Bierflaschen, während im Bereich der sowjetischen Gefangenen grundsätzlich weniger Flaschenverschlüsse vorhanden waren. Im Lagerbereich für sowjetische Frauen überwogen die Verschlüsse von Flaschen für Mineralwasser. Eine quantitative Auswertung wird demnächst zur Verfügung stehen.



Jessica Meyer

Hinweis auf Wasserflaschen: Klappdeckelverschluss



Jessica Meyer

Hinweis auf Bierflaschen: Bügelverschlüsse

Archäologische Nachweise: Zugang zu Gütern des täglichen Bedarfs

Auch im Zugang zu Gütern des täglichen Bedarfs wird eine deutlich unterschiedliche Versorgung sichtbar. Im Bereich der sowjetischen Kriegsgefangenen konnten aus Werkstoffen der Flugzeugherstellung hergestellte Objekte geborgen werden. Eine Schuhsohle aus Dural verweist ebenso wie ein Kamm aus Plexiglas auf den Mangel an Gegenständen für die Erfüllung elementarer Bedürfnisse – Schutz vor Kälte und Verletzungen sowie persönliche Hygiene.



Jessica Meyer

Aus Dural gefertigte Schuhsohle



Jessica Meyer

Aus Plexiglas gefertigter Kamm

Im Bereich der französischen Kriegsgefangenen fehlen solche Funde. Offenbar waren diese Menschen trotz Inhaftierung und Zwangsarbeit zumindest nicht gezwungen, Gegenstände der persönlichen Ausrüstung oder Pflege unter Gefahr für Leib und Leben (Entwendung von Materialien der Rüstungsindustrie und Herstellung mit einfachsten, eventuell ebenfalls für diesen Zweck entfremdeten Werkzeugen) selbst herzustellen.

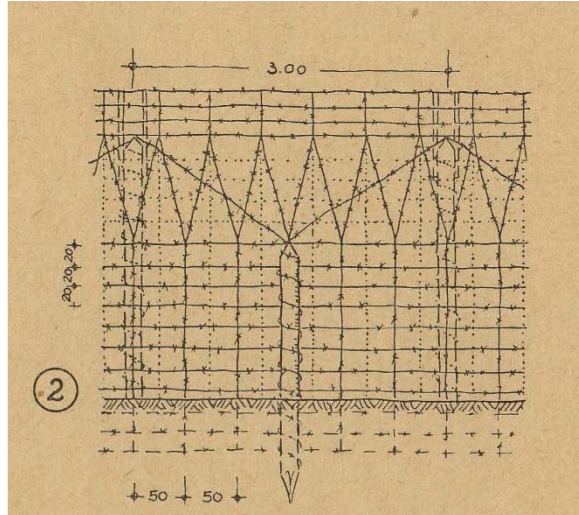
Archäologische Nachweise: Zwang

Auch die Zwangsmaßnahmen, die sich im archäologischen Befund widerspiegeln, bestätigen die Ungleichbehandlung der in Tempelhof zur Arbeit gezwungenen Menschen. Ein unterirdisch verlegter Stacheldraht parallel zur Längsseite einer der Baracken für sowjetische Männer stellt eine die oberirdischen Stacheldrahtzäune verstärkende Maßnahme gegen das Graben von Fluchttunneln dar. Entsprechende Anlagen beschreibt die Heeresdruckvorschrift H.Dv. 319/2 von 1941-1942 für die Unterbringung Kriegsgefangener. Offenbar wurde auch in Tempelhof ein Lagerbereich besonders und abweichend von der üblichen Bauweise gesichert, was die Frage nach der Identität der hier Inhaftierten aufwirft. Nachweisbar forderte die Weser Flugzeugbau sowjetische Kriegsgefangene für den Einsatz in ihren Werken an und bekam diese auch „zugeführt“ (zwei Briefe aus der

Rüstungsinspektion des Wehrkreises X vom 18.02. und 05.03.1942 liegen Verf. vor). Zwar sind für die Flugzeugwerke in Tempelhof bislang keine Akten oder Briefe auffindbar, die eine detaillierte Aufschlüsselung der hier eingesetzten Zwangsarbeiter*innen erlauben würden, doch der unterirdisch verlegte Stacheldraht kann als Hinweis darauf gedeutet werden, dass infolge der Verlagerung der Produktion nach Berlin auch hier Soldaten der Roten Armee zur Arbeit für den Feind gezwungen wurden.



Edward Collins



oben: schematische Zeichnung eines auch unterirdisch verlegten Stacheldrahtzaunes:H.Dv. 319/2, 34).

links: Unterirdisch verlegter Stacheldraht während der Ausgrabungen 2013.

Fazit

Die Zwangsarbeitslager auf dem Tempelhofer Feld waren Teil eines ubiquitären Systems von Ausbeutung menschlicher Arbeitskraft in der NS-Zeit. Wurden zunächst jüdische Berliner*innen sowie Sinti und Roma zur Arbeit gezwungen, deportierten die Nazis bald zu hunderttausenden Menschen vor allem aus Polen, später auch aus anderen besetzten Gebieten zu verschiedensten Einsatzorten im Inland und in den besetzten Gebieten. Im Verlauf des Krieges wurden zudem Millionen von Kriegsgefangenen völkerrechtswidrig zur Arbeit in Rüstungsbetrieben gezwungen. Doch nicht nur die Rüstungsindustrie bereicherte sich an erzwungener Arbeit. Auch in der Landwirtschaft, in Kirchen, in kleinen Bäckereibetrieben, in Privathaushalten oder auch auf archäologischen Ausgrabungen (z.B. Haithabu), in abgelegenen Mooren oder mitten in der Stadt mussten Menschen aus verschiedenen Ländern Europas unter Zwang und ohne angemessene Unterkunft oder Bezahlung arbeiten.

Ihre konkreten Haft- und Arbeitsbedingungen hingen dabei wesentlich von der rassistischen Zuweisung zu unterschiedlichen Gruppen ab. Als „arisch“ geltende Nationalitäten konnten sich zwar auch nicht völlig frei bewegen oder gar kündigen, doch war ihre Freiheit weit größer als die anderer Zwangsarbeiter*innen oder gar der Kriegsgefangenen. Auch hatten sie Zugang zu besserer Ernährung und „Luxusgütern“ wie Bier oder Limonade. An letzter Stelle standen sogenannte „Ostarbeiter“ und sowjetische Kriegsgefangene, die strengster Überwachung und oft sadistischen Strafen unterlagen und deren Ernährung zumindest in den großen Barackenlagern vollkommen unzureichend war.

Auf den Ausgrabungen auf dem Tempelhofer Feld konnten verschiedene Nationalitäten archäologisch nachgewiesen werden. Ihre unterschiedliche Behandlung zeigt sich im Vorhandensein oder eben auch im Fehlen persönlicher Gegenstände (Knöpfe und dagegen die selbstgefertigten Gegenstände des persönlichen Bedarfs als Anzeiger eines Mangels) sowie im unterschiedlichen Zugang zu Genussmitteln. Während Aufbau und Ausstattung der Baracken derzeit noch anhand der Grabungsergebnisse untersucht werden, verweist ein 2013 aufgefundener unterirdisch verlegter Stacheldraht auf besondere Zwangsmaßnahmen im Bereich der laut Bauplan mit „Russische[n] Männer[n]“ belegten Baracken.

Verwaltungsakten, Pläne und Fotos, Berichte von Überlebenden und archäologische Untersuchungen können helfen, das allgegenwärtige und wohl deshalb lange vernachlässigte Verbrechen der Zwangsarbeit wieder ins öffentliche Bewusstsein zu bringen. Die unterschiedlichen Quellengattungen beleuchten dabei jeweils spezifische Details und gestatten so, ein recht umfassendes Gesamtbild der Lager ans Licht zu bringen. Briefe der Betriebe, die neue Arbeiter*innen anfordern oder eine Ingenieurszeichnung geplanter Baumaßnahmen sprechen eine andere Sprache als Interviews mit denen, die in den prospektierten Baracken leben mussten. Die Untersuchung dinglicher Hinterlassenschaften und Strukturen ermöglicht es der Archäologie darüber hinaus, nicht dokumentierte, nicht erinnerte oder nicht überlieferte Zustände und Verhaltensweisen einzubringen. Ihre Anschaulichkeit erlaubt sehr genaue Einblicke in den Alltag, ein „Aufblitzen der Erinnerung“, wie Walter Benjamin dies in seinen Thesen zur Geschichte nannte.

Literatur:

Bernbeck 2017

Reinhard Bernbeck, Materielle Spuren des nationalsozialistischen Terrors. Zu einer Archäologie der Zeitgeschichte (Köln 2017).

Budraß 2001

Lutz Budraß, Die Lufthansa und ihre ausländischen Arbeiter im Zweiten Weltkrieg, Frankfurt/Main 2001. Beiheft zu Wachtel, Joachim; Ott, Günter: Im Zeichen des Kranichs. Die Geschichte der Lufthansa von den Anfängen bis 1945, München 2016.

Budraß 2016

Lutz Budraß, Adler und Kranich. Die Lufthansa und ihre Geschichte 1926-1955 (München 2016).

Halle 2002

Uta Halle, „Die Externsteine sind bis auf weiteres germanisch!“. Prähistorische Archäologie im Dritten Reich (Bielefeld 2002).

Heisig 2003

Matthias Heisig, Der Einsatz ausländischer Zwangsarbeiter für die „Weser“ Flugzeugbau GmbH auf dem Flughafen Tempelhof. in: Helmut Bräutigam/Doris Fürstenberg/Bernt Roder (Hrsg.), Zwangsarbeit in Berlin 1939-1945. Arbeitskreis Berliner Regionalmuseen (Berlin 2003), 167-187.

Otto 1998

Reinhard Otto, Wehrmacht, Gestapo und sowjetische Kriegsgefangene im deutschen Reichsgebiet 1941/1942 (München 1998).

Wenz 2006

F.-Herbert Wenz, Flughafen Tempelhof - Einrichtung eines Flugzeugwerkes, 1939-1945 (Lemwerder 2006).

Quellen:

Bauplan Lager Weser Flugzeugbau 1942/43
Bundesarchiv, III/43 Rüd 1 (1261)

Brief 1942-02-18

Brief von Ancker, Rüstungsinspektion des Wehrkreises X, an den Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe vom 18.02.1942. Historisches Archiv Airbus Operations GmbH Bremen.

Brief 1942-03-05

Brief von Ancker, Rüstungsinspektion des Wehrkreises X, an den Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe vom 05.03.1942. Historisches Archiv Airbus Operations GmbH Bremen.

H.Dv. 319/2

Heeres-Druckvorschriften (H.Dv.) 319/2. 1941-1942. Behelfsmäßiges Bauen im Kriege, Teil II. Ergänzungs- und Sonderbauten. (Leipzig). Bundesarchiv, RHD 4/1228.