

Silvester Lechner

# Denkmal der Erinnerungsarbeit

Gedenkstättenrundbrief 165 (4/2012) S. 46-50

HELMUTH BAUERS BUCH ÜBER DIE FRAUEN AUS RAVENSBRÜCK IM SACHSENHAUSENER KZ-AUßENLAGER DAIMLER-BENZ GENSHAGEN BEI BERLIN

Vorzustellen ist ein Riesenwerk, in vielfacher Hinsicht: in Hinsicht auf Umfang, Dauer und Intensität der Recherche; in Hinsicht auf Breite und Tiefe des Dargestellten, in Hinsicht auf die sprachlich-erzählerische wie gestalterisch-visuelle Form, und in Hinsicht auf die leidenschaftliche, gleichermaßen menschliche wie politische Botschaft.

Der Titel, »Innere Bilder wird man nicht los«, gibt die Bemerkung einer der 1100 Frauen wieder, die Anlass und Gegenstand des Buches sind und umschreibt die Langzeitwirkung seelischer Verletzungen bei KZ-Überlebenden. Latent weist der Titel aber auch auf ein zweites historisches Vermächtnis hin. Es ist das Vermächtnis der in den 1960er Jahren politisch sozialisierten ersten Nachkriegsgeneration, die sich der Bilder und Zeugnisse der Opfer ebenso angenommen hat wie der Spuren der Täter.

Das Buch ist also, wie im Vorwort Sigrid Jacobeit schreibt, eine Art Denkmal. Ein Denkmal aus mündlichen Zeugnissen, aus über 700 Abbildungen und tief gehenden historischen Analysen, ein Denkmal für diejenigen, denen es gewidmet ist, aber auch, so ist hinzuzufügen, ein Denkmal für die Zeit und die Menschen, die es errichtet haben. Und es ist ein Lehr- und Lernstück für Menschen, die sich heute und in den nächsten Jahrzehnten über zentrale Sachverhalte des Nationalsozialismus und seiner Wirkungen informieren wollen.

Helmuth Bauer, der Autor, wurde 1943 in Ulm an der Donau in einer Arbeiterfamilie geboren. Er studierte Literaturwissenschaften und promovierte 1972 bei Walter Höllerer an der TU Berlin. Nun folgte der bewusste Bruch: Bauer wurde Facharbeiter, arbeitete als Maschinenschlosser bei der Daimler Benz AG in Stuttgart-Untertürkheim und war Mitglied der gewerkschaftsoppositionellen »plakat«-Gruppe um Willi Hoss. Diese Lebensphase endete 1986 mit Bauers Kündigung. 1987 gab die Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte das »Daimler-Benz Buch. Ein Rüstungskonzern im ›Tausendjährigen Reich« heraus. Dies war eine Pioniertat auf dem Weg zu einer kritischen Konzerngeschichte. Bauer verfasste dafür das Kapitel »Daimler-Benz von Innen«, was der Ausgangspunkt des vorliegenden Werkes wurde.

Das in neun Kapitel gegliederte Buch hat drei Schwerpunkte:

Die Schicksale von 1100 Frauen aus vielen Ländern Europas, die im Herbst 1944 ins KZ Ravensbrück verschleppt, und von dort zur Zwangsarbeit in das Sachsenhausener KZ-Außenlager Daimler-Benz Genshagen überstellt wurden.

Das Bild und Selbstbild der Daimler-Benz AG in der NS-Zeit, unter besonderer Berücksichtigung von dessen Flugmotoren-Werk Genshagen.

Der Prozess des Ringens um die Zeugnisse der Opfer und das Bemühen, ihnen öffentlich Gerechtigkeit widerfahren zulassen, und damit verbunden die Anstrengung, die vier Jahrzehnte währende Leugnung der Sachverhalte durch Daimler-Benz aufzubrechen und Ansätze von Entschädigung zu erreichen.

### **Die Frauen im KZ-Außenlager Genshagen und ihr zentrales Zeugnis, das »Album Deportation« von Edit Bán Kiss**

Das Herzstück von Bauers Buch und damit, wie er in seiner Einleitung schreibt, die wichtigste Brücke »zum ansatzweisen Verstehen des Geschehens«, sind die 30 Bilder, die die damals fast 40jährige Bildhauerin und Malerin Edit Bán unmittelbar nach ihrer Rückkehr aus der Deportation in Budapest Anfang Juli 1945 gemalt hat. Die Bilder sind in hervorragender Druckqualität im Buch reproduziert, innerhalb der sorgfältig nachgezeichneten Biografie der Malerin (S. 21–147). Bei den Bildern handelt es sich um einen Zyklus meist farbiger Gouachen, der mit Bildern vom Marsch Budapester Jüdinnen zur österreichischen Grenze in der ersten Novemberhälfte 1944 beginnt und in weiteren 27 Bildern das Leben im KZ und bei der Zwangsarbeit zeigt. Die realistisch-expressiv gestalteten Frauenfiguren gehören zu den frühesten Beispielen malerischer Verarbeitung des KZ-Geschehens durch überlebende Häftlinge. Bauer versteht sie als Versuch einer Überlebenden, sich der »inneren Bilder« gebrochener Würde zu entäußern und sie so irgendwie beherrschen zu lernen. Der Freitod von Edit Kiss am 26. Oktober 1966 legt nahe, dass ihr das nicht gelungen ist. Edit Bán Kiss wurde am 21. November 1905 als jüngste der vier Töchter des bürgerlich-assimilierten jüdischen Ehepaars Rott in Budapest geboren. Sie war zunächst mit Tivadar Bán, nach der Scheidung 1946 mit Sándor Kiss verheiratet. Sie hatte in den 1920er Jahren an den Kunstakademien von Budapest und Düsseldorf insbesondere Bildhauerei studiert. 1931 konvertierte sie vom Judentum zur evangelisch-reformierten Kirche, erst die auch in Ungarn erlassenen Rassegesetze machten sie wieder zur Jüdin.

Der Besetzung Ungarns durch deutsche Truppen am 19. März 1944 folgte ab Mitte Mai die Deportation der ungarischen Juden aus der Provinz nach Auschwitz und im Spätherbst aus Budapest in die Konzentrationslager im »Altreich« und von dort »in die Außenlager der Rüstungsbetriebe« (S. 439ff). Am 22. November kamen in Ravensbrück 753 Jüdinnen aus Budapest an, von denen Anfang Dezember etwa jede Zehnte für das Motorenwerk Genshagen ausgesucht wurde, unter ihnen Edit Bán. Anfang Mai 1945 befreit, kehrte sie am 1. Juli nach Budapest zurück.

Noch vor der Einweihung ihres bildhauerischen Hauptwerks, der vier Stein-Relieftafeln an der Synagoge in Budapest-Újpest, die zu den frühesten europäischen Denkmälern für das Erinnern an den Holocaust zählen, emigrierte Edit Kiss 1948 mit ihrem zweiten Mann, zunächst nach Zürich, 1951 von dort nach Casablanca, 1956 nach Paris und 1963, nach dem Tod ihres Mannes, nach London.

Bauer hat nach Spuren der Überlebenden der 1100 Frauen aus acht Ländern Europas, die im Werk Genshagen eingesetzt waren, gesucht und vielen von ihnen mit Bildern innerhalb einer großen Anthologie aus Erinnerungstexten (S. 421–571) wieder ein Gesicht gegeben. Über die Hälfte der Frauen waren Polinnen, die nach dem Warschauer Aufstand nach Ravensbrück deportiert worden sind, etwa 125 Frauen kamen aus dem französischen Widerstand (S. 658–684, die »Liste der tausend Namen«).

Ein Glücksfall für den Leser ist das Protokoll eines Gespräches vom März 1995 über die Bilder von Edit Bán Kiss. Es ist ein Gespräch zwischen drei Ravensbrück-Überlebenden,

nämlich den Französinen Germaine Tillion und Anise Postel-Vinay, – beide haben bedeutende Werke zu Ravensbrück geschrieben – sowie der jüdischen Ungarin Ágnes Bartha (S. 159–185). Ágnes Galambos Bartha, 17 Jahre jünger als Edit Kiss und mit ihr aus Budapest deportiert, wurde im Lager zur Freundin und Lebensretterin. Sie hat alle Situationen auf den Bildern mit Edit gemeinsam durchlebt. Sie lebt heute, fast 90-jährig, in Budapest und war seit 1992 eine Leitfigur auf Bauers Forschungswegen (S. 149–193).

Neben den Interviews mit Ágnes Bartha und einigen Dutzend überlebenden Häftlingen stehen herausragend die Persönlichkeit und die Erinnerungen von Frieda (Friedel) Franz Malter (1902–2001) (S. 195–247). Als Arbeiterkind in Breslau aufgewachsen, trat sie 1927 in die KPD ein und wurde 1932 Abgeordnete im Preußischen Landtag. Sie war zwischen 1933 und 1945 fünf Jahre und neun Monate in Zuchthäusern und KZs. Im Sommer 1944 kam sie ins KZ Ravensbrück. Ab Dezember dieses Jahres war sie dann im »Schreibdienst« der Genshagener Halle 24, in der die Frauen Motoren montierten und in den Kellern unterm Hallenboden schliefen. Dort gelang es ihr, Edit Bán Kiss mit der Identität einer Verstorbenen zu versehen und sie so vor der Ermordung zu retten. Sie bewahrte über die Jahre hinweg wesentliche Dokumente von ihr auf, die Bauer 1990 zum Einstieg in die Suche nach Edit Kiss verhalfen. Nach dem Krieg folgte für Friedel Malter bis zum Ruhestand eine politische Laufbahn in der DDR.

### **Die Daimler-Benz AG im »Dritten Reich« und das Werk Genshagen – Bild und Selbstbild**

Für die Fahrzeug- und Motorenhersteller »Daimler-Motoren-Gesellschaft« und Benz & Cie (Fusion 1926) bedeutete der Erste Weltkrieg einen gewaltigen Schub in Produktion und Produktivität und die anschließende Niederlage deren Einbruch (S. 249ff). Adolf Hitler und seine Partei nutzten bereits ab 1923 die Automobile von Benz und Daimler. Sie wurden von Heinrich Hofmann wirkungsvoll ins Bild gesetzt, als »eine Art Feldherrnhügel« in der Menschenmasse zur Selbstinszenierung Hitlers. Ab 1931 fährt Hitler auf seinen Wahlkampftouren durch Deutschland im »Großen Mercedes«, in dem sich auch Wilhelm II. im Exil präsentierte. Setzte der Konzern schon lange vor 1933 auf die »Karte Hitler«, so wird mit der Machtübernahme in der öffentlichen Selbstdarstellung eine Symbiose von Hakenkreuz und Mercedes-Stern erreicht. Auf den Reichsparteitagen in Nürnberg beispielsweise war »der Dreizackstern neben dem Hakenkreuz das einzige zugelassene Symbol« (S. 269f). All dies ist an Hand zahlloser Bildquellen aus dem Daimler-Archiv hervorragend dokumentiert.

Stammten schon im Ersten Weltkrieg über 90% aller Flugmotoren der Luftwaffe von Daimler und Benz (S. 308), so empfahl sich die Daimler-Benz AG bereits 1934 dem Reichsluftfahrtministerium mit dem Vorhaben, »das kriegswichtigste Motorenwerk Deutschlands« zu bauen. (S. 312) Ab November 1935 wurden Aufbau und Einrichtung eines neuen Flugmotoren-Werkes in der Genshagener Heide bei Ludwigsfelde, 25 km südlich von Berlin, umgesetzt. Farbige Schaubilder zeigen: 1937 produzierten dort 5158 Männer und 279 Frauen 428 Motoren, 1939 waren es 6860 Mitarbeiter und 2249 Motoren (S. 323ff). Ab Juli 1940 erreichte die Produktion angesichts des Luftkriegs über England und der beginnenden Planungen eines Luftkriegs im Rahmen des »Ostfeldzugs« völlig neue Dimensionen. Für 1944 wurde eine Stückzahl von 1000 Motoren pro Monat projektiert und erreicht.

Nachdem ein großer Teil der deutschen Arbeiter zur Wehrmacht eingezogen worden war, wurden ab 1941 auch in Genshagen Tausende Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter aus vielen Teilen Europas, ab Juni 1942 vor allem aus der Sowjetunion, eingesetzt (S. 345). Das 1986 geführte Interview mit dem sowjetischen Zwangsarbeiter Simon Guljakin und die damit verbundene Frage nach Entschädigung wurde die Grundlage aller weiteren Recherchen zur Situation im Werk (S. 305ff). Ab 1942 kam es – in der Perspektive des Konzerns und seiner Produktionsvorgaben – zu einer Art »Normalisierung« des Systems der nunmehr KZ-ähnlichen Zwangsarbeit und ab September 1944 über das KZ Ravensbrück zum Einsatz derjenigen, die im Mittelpunkt des Buches stehen. Mitte April 1945 wurde das Lager nach Sachsenhausen evakuiert, die Gefangenen wurden auf tödliche Fußmärsche geschickt. Am 22. April besetzte die Rote Armee das Werksgelände.

Schon 1943 erkannte die Firmenleitung der Daimler-Benz AG, dass der Krieg verloren war und bereitete mit erheblichen Kapitalrücklagen einen Neustart »im Westen« nach Kriegsende (S. 299ff) vor. Nachdem die DDR einige Jahrzehnte lang das Gelände für ihr »Industriekombinat Fahrzeugbau« (IFA) genutzt hatte, zog nach 1990 wieder die Daimler-Benz AG in der Umgebung ein und plante »das modernste Lkw-Werk Europas mit 4000 Arbeitsplätzen« (S. 579ff), das jedoch nicht realisiert wurde. Heute montiert die Daimler AG auf einem Teil des früheren Genshagener Werksgebietes mit etwa 2000 Mitarbeitern leichte Lastwagen und Transporter.

### **Der Prozess des Erinnerns und Vergegenwärtigens, Dokumentierens und Weitergebens**

Entsprechend der Gründungsgeschichte der Bundesrepublik tat sich die Daimler-Benz AG deutlich leichter damit, nach dem Fall der Mauer sofort wieder eine riesige Produktionsstätte zu planen als zu reflektieren, auf welchem Boden des Unrechts das geschah. Bauer zitiert im Anhang (S. 687ff) aus einem 1981 nur intern verbreiteten Buch, das bei einem »Betriebsleiterabend« im Stammwerk Untertürkheim, an dem alle Chefs präsent waren, vorgestellt wurde. Darin werden die Leistung des 1937 errichteten Werkes und insgesamt der »Genshagener Geist« gefeiert, die Zwangsarbeit wird jedoch nicht erwähnt. Noch 1983 ist Ulrich Herbert bei der Recherche zu seinem grundlegenden Buch »Fremdarbeiter« beschieden worden, dass es dazu keine Unterlagen im Daimler-Archiv gäbe (S. 292). Als 1986 das 100-jährige Jubiläum von Daimler und Benz grandios begangen wurde, begann der Kampf um die gesamte Geschichte des Konzerns, unter Helmuth Bauers leidenschaftlicher Mitwirkung (S. 573ff). Es ging darum, in die Schattenseiten des glorreichen Mercedes-Sterns Licht zu bringen.

Und der Konzern reagierte: Er öffnete das Werksarchiv, ließ 1994 die »Zwangsarbeit bei Daimler-Benz« wissenschaftlich korrekt aufarbeiten und finanzierte von da an auch Begegnungsprogramme mit Frauen von Genshagen in Ravensbrück. Er beteiligte sich wegweisend an Entschädigungszahlungen für Zwangsarbeiter über die Stiftung »Erinnerung, Verantwortung und Zukunft«. Und schließlich gab er auch für verschiedene Filme, Ausstellungen, Publikationen von Bauer, bis hin zur vorliegenden, finanzielle Zuschüsse. 1994, anlässlich des 50. Jahrestages der Deportationen, kam es auf Initiative von Bauer zu einer ersten Einladung der Überlebenden durch die KZ-Gedenkstätte Ravensbrück und deren Leiterin Sigrid Jacobeit. Dieser Einladung folgten weitere bis hin zum 60. Jahrestag der Befreiung 2005.

Bauer dokumentiert beinahe auf allen Seiten seines Buches diesen Prozess einer Wiederannäherung an das historische Geschehen: bei den Frauen selbst und ihren Angehörigen, beim Daimler-Benz-Konzern und manchem Manager, bei sich selbst und schließlich bei den deutschen Nachgeborenen aus der Enkel- und Urenkel-Generation (573–649). Begegnungen und Filmprojekte mit Berliner Jugendlichen illustrieren den vielleicht wichtigsten Antrieb für das Buch, den pädagogischen: das Vergangene, auch nach dem »Abschied von den Zeitzeugen« (13), nicht vergessen zu lassen, zur Wahrung der Würde der Opfer, aber auch zur Wahrung der Würde des Landes, in dem all dies geschehen konnte.

**Dr. Silvester Lechner** war bis zu seiner Berentung 2009 langjähriger Leiter des Dokumentationszentrum Oberer Kuhberg e.V. KZ-Gedenkstätte.

Information, Film-Verleih, Veranstaltungen, Wanderausstellung Edit Kiss:  
[helmuth.bauer@web.de](mailto:helmuth.bauer@web.de)

*Helmuth Bauer*

*Innere Bilder wird man nicht los. Die Frauen im KZ-Außenlager Daimler-Benz Genshagen*

*Berlin (Metropol) 2011*

*(= Schriftenreihe der Stiftung Brandenburgische Gedenkstätten,  
Band 30) 704 S., 723 Abb., € 39,90*