



# **100 Jahre DaimlerChrysler Werk Berlin**

## **100 Jahre Solidarität**



**Broschüre zur Ausstellung  
erstmalig gezeigt am 5. Oktober 2002**



# Inhaltsverzeichnis

Vorwort von Dieter Scholz .....	3
<b>Die Ausstellung</b>	
Vorwort zur Ausstellung .....	7
Kaiserreich / 1. Weltkrieg (1902-1918) .....	8
Novemberrevolution 1918 .....	17
Weimarer Republik (1918-1933) .....	23
Interview mit Herbert Schmidt .....	27
Faschismus (1933-1945) .....	32
Widerstand gegen den Faschismus .....	39
Zwangsarbeit .....	43
Interview mit Arie Wink .....	46
Nachkriegszeit (1945-1968) .....	48
Interview mit Willy Koschny .....	56
Sozialliberale Regierung (1969-1982) .....	60
Interview mit Günther Woitkowiak .....	66
Kohl-Regierung (1982-1998) .....	70
Interview mit Kurt Krause .....	82
1998-2002 .....	86
<b>Anhang .....</b>	<b>93</b>
Aktionen nach 2002	
Quellenverzeichnis und Literaturangaben	
Danksagung	

**Bezug der Broschüre für 5 Euro incl. Versand über:**

Betriebsrat DaimlerChrysler  
z.Hd. Andreas Krause  
Daimlerstraße 143  
12274 Berlin  
Email: andreas.a.krause@daimlerchrysler.com

# 100 Jahre Daimler - 100 Jahre Solidarität

## Vorwort

Im Herbst 2000, als der Jubiläumstermin des ältesten noch produzierenden Werkes der DaimlerChrysler AG, noch 2 Jahre entfernt war, wollten ein paar Vertrauensleute dieses Ereignis zum Anlaß nehmen, Geschichte aus einer anderen Perspektive zu betrachten. Uns war klar, die Unternehmensleitung würde die Werksgründung feiern und dokumentieren. Uns aber interessierten nicht die großartigen Erfindungen, technologischen Neuerungen oder Modelle der letzten 100 Jahre. Wir wollten wissen, wie sich Kolleginnen und Kollegen organisiert haben, welche Rahmenbedingungen fanden sie bei der Vertretung ihrer Interessen vor, gab es eigentlich schon immer Betriebsräte, was konnte man sich für einen Stundenlohn kaufen, waren Menschen des Werkes in Auseinandersetzungen beteiligt, wie wurde Solidarität gelebt? Diese und andere Fragen, also Geschichte aus der Sicht der Beschäftigten des Werkes, war unsere Triebfeder. Wir mussten erkennen, dass die Solidarität der Beschäftigten immer dem Druck des Unternehmens entgegenstehen musste, um Rechte zu erkämpfen und zu erhalten. Hieraus ergibt sich unser Blickwinkel auf die Geschichte des Werkes.

Der Projektauftrag, formuliert durch die Vertrauenskörperleitung und unterstützt durch den Betriebsrat, liest sich einfach und fand auch schnell Mitmacher. Die Umsetzung gestaltete sich dann aber doch schwierig. Zum einen, weil alle Beteiligten keine Historiker sind und die Arbeit für das Projekt natürlich Freizeit kostete. Zum anderen aber, weil nicht alle in der DaimlerChrysler AG unser Vorhaben begrüßten. Die Steine, die uns vielfach in den Weg gerollt wurden, haben uns aber nicht abgeschreckt, auch wenn es traurig stimmt, dass uns der Blick in das Archiv des Werkes Berlin bis heute versagt wird.

Vom Streik der Dreher im 1. Weltkrieg, über die düstere Zeit des Faschismus, die Solidarität mit Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen, über die Aussperrung in der Zeit der sozialliberalen Veränderungen bis hin zum Streik in der Tarifrunde 2002. Immer haben die Beschäftigten des Werkes, zusammenstehen müssen, um sich zu wehren oder um politischen und gesellschaftlichen Fortschritt durchsetzen zu können.

Die Ausstellung und Dokumentation ist somit subjektiv. Wir hatten zu keiner Zeit die Absicht, eine fundierte geschichtswissenschaftliche Abhandlung zu verfassen. Wir wollten Fragmente der Vergangenheit der Arbeitnehmer/innen des Werkes, ihrer Solidarität und ihrer Auseinandersetzung zur Wahrung der Interessen der abhängig Beschäftigten sammeln und dokumentieren. Dabei aber unabhängig von den Vorgaben des Unternehmens sein und parteiisch für die vielen engagierten Menschen der letzten 100 Jahre. Insbesondere zum Gedenken derer, die ihren Widerstand im Faschismus mit dem Leben bezahlt haben.

Auf der Grundlage unserer Ausstellung, und nun endlich auch festgehalten in der vorliegenden Dokumentation, haben wir unser Fazit aus der Geschichte der Menschen des Werkes Berlin gezogen. Nur die Solidarität untereinander, unabhängig von Hautfarbe, Geschlecht, Nationalität oder Glauben, hilft uns in der Auseinandersetzung zwischen Kapital und Arbeit, um Rechte zu erkämpfen und soziale Standards weiterzuentwickeln.

Die Erkenntnis, Solidarität ist unsere stärkste Waffe, mussten wir auch in der Zwischenzeit, wieder einsetzen. Die Tarifrunden nach 2002 sowie die Erpresswerk-Auseinandersetzung in 2004, haben wir deshalb im Anhang berücksichtigt. Und es wird mit Sicherheit nicht das letzte Mal gewesen sein. Schlußfolgerungen aus unserer Geschichtsaufarbeitung müssen wir gemeinsam ziehen. Eine davon ist aus unserer Sicht auf jeden Fall, dass Kriege uns als Beschäftigte nie genutzt haben, sondern immer nur denen, die davon profitiert haben.

**Die Philosophen haben die Welt nur interpretiert,  
es kommt darauf an sie zu verändern! (Karl Marx)**

Im Namen und Auftrag der VKL, DC AG Werk Berlin

Andreas Krause  
Projektleiter und Betriebsrat



# Zwangsarbeiter in Berlin-Marienfelde

Das Daimler-Benz-Werk im Berliner Stadtteil Marienfelde bestand aus zwei Einheiten: dem für den Bau von Panzerwagen und Zugmaschinen zuständigen Werk 40, und dem Werk 90, in dem kleinere Serien von Flugzeugmotoren gefertigt wurden.

Während das Werk 90 in den Jahren 1937 bis 1939 in etwa 300 Arbeitskräfte abgab, wodurch die Zahl der Beschäftigten auf 2322 Arbeitskräfte absank, nahm die des Werkes 40 um die gleiche Anzahl zu und erreichte eine Höhe von 3025 Arbeitskräfte. Nach einem Höchststand von 4216 Arbeitskräften ging die Zahl der deutschen Arbeitskräfte 1942 auf 3481 zurück. Dieser Rückgang wurde durch den gestiegenen Anteil der ausländischen Arbeitskräfte (von 362 im Jahr 1940 auf

1568 im Jahr 1942) mehr als ausgeglichen. Während sich die Zahl der Deutschen in den nächsten Jahren bei durchschnittlich 3200 einpendelte, lag die der Zwangsarbeiter in diesem Zeitraum bei über 2500. Im Werk 90 ging die Zahl der deutschen Arbeitskräfte um etwa 200 pro Jahr zurück. 1944 stieg die Zahl der Arbeitskräfte allerdings nochmals auf 2129 Personen an. Im Daimler-Benz-Werk Marienfelde arbeiteten 1941 erstmals 375 Zwangsarbeiter, ein Jahr später waren es 873 und seit 1944 bis Kriegsende über 1000. Bereits 1938 hatte die Leitung der beiden Werke über einen hohen Mangel an Facharbeitern geklagt, der auch durch einen zunehmenden Einsatz von Frauen nicht wettgemacht werden konnte.

So war das Arbeitsamt Berlin am Ende

1939 nicht in der Lage, die von Marienfelde verlangten Werkzeugmacher und Elektriker zu vermitteln. Von den angeforderten 25 weiblichen Arbeitskräften konnte das Arbeitsamt nur 13 zur Verfügung stellen. Bei den im Jahre 1941 im Gesamtwerk eingesetzten 700 ausländischen Arbeitskräften handelte es sich vornehmlich um französische Kriegsgefangene und Zivilarbeiter, die über den Bevollmächtigten für das Luftfahrtindustriepersonal beim Reichs-

luftfahrtministerium bei der Gruppe Arbeitseinsatz des Chefs der deutschen Militärverwaltung in Frankreich angefordert und zugewiesen wurden.

Als in den ersten Monaten des Jahres 1942 die ersten Transporte russischer Zwangsarbeiter in Berlin eintrafen unter denen sich ein hoher Prozentsatz an Facharbeitern befand setzte eine ungeheure Nachfrage bei der Industrie nach diesen Arbeitskräften ein. Gemeinsam mit der ebenfalls in der Panzerproduktion tätigen Firma Alkett erhielt Marienfelde in diesem Zeitraum 57 deutsche, 158 ausländische Arbeitskräfte und 425 Kriegsgefangene, der Anteil der Zwangsarbeiter betrug 1942 in der Panzerfertigung so 1200 Arbeitskräfte.

Im Juni des Jahres 1942 beschloss die Rüstungsinspektion Berlin, die Beschäftigten in der Motorenfertigung, unter anderem im Daimler-Benz-Werk Marienfelde, von weiteren Einberufungen zur Wehrmacht auszunehmen und dafür anderen Berliner Betrieben eine größere Anzahl an Arbeitern zu entziehen. Im August lagen darüber genauere Zahlen vor: 1870 deutsche Arbeiter waren ausgeschieden und durch 4370 Ausländer und Kriegsgefangene ersetzt worden. Ungefähr 50 Prozent von ihnen waren russische Zwangsarbeiter, und die „Ungelernten“ unter ihnen waren laut Rüstungsinspektion „durch Anlernen in ihren Leistungen (zu) entwickeln“.

Bereits die hohe Differenz zwischen Soll und Ist-Zahlen des Fertigungsausstoßes lässt darauf schließen, dass die Zwangsarbeiter der beiden Berliner Werke einem zunehmenden Arbeitsdruck ausgesetzt waren. Im letzten Vierteljahr 1942 war das Werk 40 bei den Panzerbefehls-Wagen und den 12t-Zugmaschinen um 25 Prozent unter den Sollzahlen geblieben. Der Grund dafür wurde ausschließlich mit dem Arbeitskräftemangel begründet. Als beim Panzermotorenbau in der Getriebefertigung Schwierigkeiten auftraten und das Werk nicht in der Lage

## Ausländische Arbeitskräfte bei Daimler-Benz

Nationalität	1941	1942	1943	1944	1945
Afghanen	1	1	k. A.	k. A.	
Belgier	1465	1528	1650	1641	1520
Bulgaren	3	23	15	k.A	k.A
Dänen	356	74	17	17	17
Franzosen	909	3908	6884	6931	5690
Griechen	1	8	4	k.A	k.A
Holländer	136	1296	1821	1797	1549
Italiener	797	484	256	628	235
Japaner	0	1	2	k.A	k.A
Jugoslawien	41	22	0	k.A	k.A
Kroaten	182	134	102	k.A	k.A
Kanadier	2	1	2	k.A	k.A
Letten	1	134	163	165	163
Litauer	1	0	55	k.A	k.A
Luxemburg	0	0	0	k.A	k.A
Norweger	2	1	2	k.A	k.A
Peruaner	3	1	1	k.A	k.A
Polen	366	436	520	646	484
Protekt.	54	485	338	309	186
Rumänien	18	37	28	28	26
Russen	67	3136	6536	7044	6401
Serben	115	183	79	k.A	k.A
Slowaken	24	23	21	k.A	k.A
Slowenen	1	1	0	k.A	k.A
Schweiz	30	34	35	35	32
Schweden	3	3	1	k.A	k.A
Spanier	18	70	37	37	34
Türken	0	6	1	k.A	k.A
Ukrainer	64	215	895	k.A	k.A
Ungarn	532	148	62	63	54
U.S.A.	4	4	3	k.A	k.A
Staatenlose	21	236	86	91	3
Marburg	49	0	0	0	0
zusammen	5266	12633	18806	19432	16394

Quelle: DBAG Mercedes-Stern und Fremdarbeiter

war, die geforderte Norm zu erbringen, dürfte dies nicht ohne Auswirkung auf Arbeitszeit und Akkordvorgaben geblieben sein. Es gelang sogar in den Sommermonaten 1943, den Ausstoß von 20 auf 50 Prozent zu steigern, was die Rüstungsinspektion lobend hervorhob: „Diese Leistung ... verdient besondere Anerkennung.“ Ein Bericht über die Auswirkungen der Luftangriffe im Dezember 1943 auf Berliner Industriebetriebe enthält auch einen Hinweis auf die Existenz eines Barackenlagers beim Werksgelände. Durch Brände seien mehrere Baracken abgebrannt, so dass 300 Ostarbeiter, 300 Westarbeiter und 300 italienische Militärinternierte, die ausschließlich im Werk 40 arbeiteten, ohne Unterkunft waren. Inwieweit die Häftlinge des vom 23.9.1943 bis 20.4.1944 in Marienfelde unterhaltenen Außenlagers des KZ Sachsenhausen zur Arbeit im Werk herangezogen wurden, ist nicht zu ermitteln gewesen; es läge aber nahe, da die Häftlinge ausschließlich zur Errichtung beziehungsweise Instandhaltung von Luftschutzbauten und zum Anlegen von Löschteichen eingesetzt wurden und das Werk Marienfelde in dieser Zeit intensiv mit Luftschutzanlagen ausgestattet wurde.

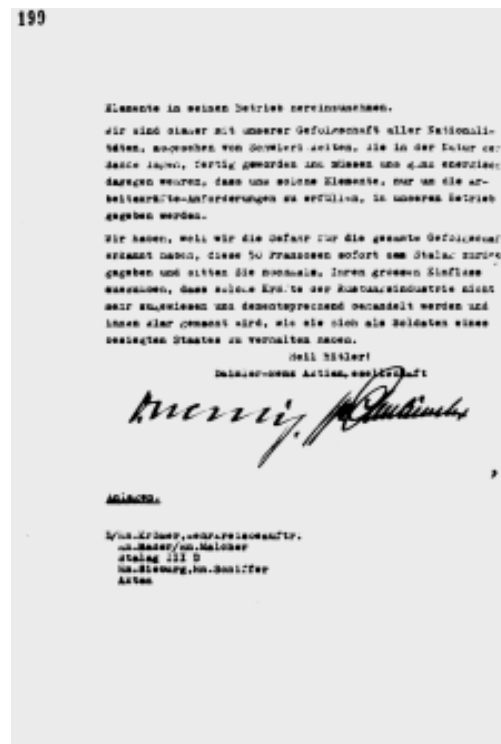
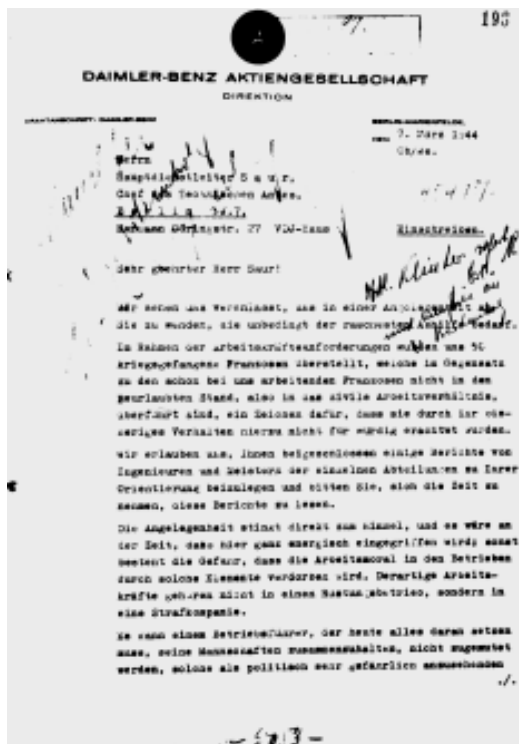
Ein Schreiben der Werksleitung vom 7.4.1944 an den Leiter des Technischen Amtes im Rüstungsministerium *Karl Dito*

*Saur* macht die Haltung des Unternehmens gegenüber den ausländischen Arbeitskräften deutlich. Einige Meister und Ingenieure hatten sich über eine Gruppe von 50 französischen Kriegsgefangenen beschwert, die darauf bestanden, dass Kriegsgefangene nach der Haager Landkriegsordnung nicht zu Rüstungsarbeiten eingesetzt werden dürfen. Ihrer Forderung hatten sie dadurch Nachdruck verliehen, dass sie die Arbeitsaufnahme verweigerten.

Einer der Vorarbeiter hielt sie deshalb für keine Franzosen, sondern „Bolschewisten“ und fuhr fort: „Es spottet jeder Beschreibung, dass wir Deutsche uns das von diesen Leuten gefallen lassen müssen. Ich würde es begrüßen, wenn man diesen Leuten eine Behandlung zuteil werden ließe, dass ihnen so ein Benehmen uns gegenüber vergehen würde.“ Dies schien dem allgemeinen Tenor unter den Führungskräften zu entsprechen, denn in einem anderen Schreiben heißt es: „Ich halte es für unverantwortlich, solche Elemente in einem Rüstungswerk mit der Eigenart der Fa. Daimler-Benz zu beschäftigen und muss um sofortige Entfernung bitten.“ Vorstandsmitglied und Betriebsführer des Marienfelder Werkes Wolfgang von Hentig und sein Technischer Direktor Oberländer fügten diesen geharnischten Äußerungen noch hinzu: „Die Angele-

genheit stinkt direkt zum Himmel, und es wäre an der Zeit, dass hier ganz energisch eingegriffen wird; sonst besteht die Gefahr, dass die Arbeitsmoral in den Betrieben durch solche Elemente verdorben wird. Derartige Arbeitskräfte gehören nicht in einen Rüstungsbetrieb, sondern in eine Strafkompagnie“. Und da es einem Betriebsführer nicht zuzumuten sei, solche Elemente in seinen Betrieb hereinzunehmen, sahen sich beide veranlasst, sich „energisch dagegen zuwehren, dass uns solche Elemente, nur um die Arbeitskräfteanforderungen zu erfüllen, in unseren Betrieb gegeben werden“. Da die Werksleitung nicht auf die Entscheidungen der Behörden warten wollte weil sie die Gefahr für die gesamte Gefolgschaft erkannt haben, schickten sie die Kriegsgefangenen ins Gefangenenlager zurück. Sie wollte aber die Sache nicht auf sich beruhen lassen, sondern verlangte, „dass solche Kräfte der Rüstungsindustrie nicht mehr zugewiesen und dementsprechend behandelt werden und ihnen klar gemacht wird, wie sie sich als Soldaten eines besiegten Staates zu verhalten haben“.

entnommen; Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts: Das Daimler-Benz Buch, Hamburg 1988



Schreiben von Hentig/  
Oberländer an  
Hauptdienstleiter Saur  
vom 7.3.1944

# Jüdische Zwangsarbeiter in Rüstungsbetrieben

Während des „1000jährigen Reiches“, besonders in der Schlußphase des von Goebbels ausgerufenen „Totalen Krieges“, wurden Fremdarbeiter und Kriegsgefangene in Rüstungsbetrieben eingesetzt. Diese Fremdarbeiter waren Frauen und Männer aus fast allen besetzten Gebieten. Den Hauptanteil stellten die „Ostarbeiter“, vor allem Polen, Weißrussen, Ukrainer und Litauer, die als minderwertig galten und noch weniger Rechte hatten als die „Westarbeiter“. Zu diesen Fremdarbeitern kamen noch KZ-Häftlinge, darunter vor allem Juden, deren Arbeitsbedingungen völlig menschenunwürdig waren. Sie alle mußten anstelle der eingezogenen deutschen Männer ihre Arbeitskraft zur Verfügung stellen. Das Maß ihrer Ausbeutung und ihre psychische und physische Zerstörung sind kaum vorstellbar.

Ein Betrieb, der „Arbeitsjuden“ im Panzerbau einsetzte, war das Daimler-Benz-Werk in Berlin-Marienfelde. Ein langjähriger Angestellter bei dem Werk sagt darüber: „Ich erinnere mich an die Verwendung der Fremdarbeiter und Juden im Werk 40 beim Panzerbau. Ein Mann fiel mir besonders durch seinen dunklen Anzug auf. Er trug an ihm neben dem Judenstern das Eiserne Kreuz vom 1. Weltkrieg. Die Arbeitskräfte suchten mitunter bei den Abfällen nach was Eßbarem. Als ich mich später selbst als Gefangener in Sibirien in ebenso verzweifelter Situation befand, tauchte, dieses Bild oft vor meinen Augen auf.“

In der von der Arbeitsgemeinschaft Berlin-Geschichte über die Zeit 1929 - 1945 herausgegebenen Berlin-Chronik heißt es hierüber: „Bei der sogenannten Fabrikation am 27. /28. 02. 1943 wurden auf einmal fast alle Juden, die in Berliner Betrieben als Sklavenarbeiter beschäftigt waren, verhaftet und in die Sammellager Levetzowstraße, Große Hamburger Straße, Zimmerstraße und Rosenstraße gebracht.“

Entnommen aus: Hans-Werner Fabarius: Juden in Marienfelde. Schicksale im Dritten Reich, S.32.

*Das Schicksal der jüdischen Familie Samuel behandelt der Journalist Götz Ali in seinem Buch „Im Tunnel“. Ernst Samuel musste ab April 1941 als Zwangsarbeiter bei Daimler-Benz in Berlin-Marienfelde arbeiten, Cilly Samuel bei der Firma Blaupunkt. Am 27. Februar 1943 wurde die Familie bei der sogenannten Fabrikation festgenommen. Auf Anordnung des Reichssicherheitshauptamtes verhaftete die Gestapo unter Mithilfe des Werkschutzes der einzelnen Firmen bei Beginn der Arbeitszeit die jüdischen Zwangsarbeiter. Ernst Samuel wurde bei Daimler-Benz festgenommen, seine Frau bei Blaupunkt und die elfjährige Tochter Marion zu Hause. Cilly Samuel wurde am 1. März, Ernst und Marion Samuel am 3. März mit dem 33. Berliner „Judentransport“ in das Vernichtungslager Auschwitz deportiert. (Götz Ali, Im Tunnel, Fischer Verlag 2004)*



Grabstein für Daimler-Häftlinge: Vernichtung durch Arbeit

Ein Zwangsarbeiter bei Daimler erinnert sich:

## „Der Stern ist mit Blut begossen“

Zu den wenigen noch lebenden ehemaligen Zwangsarbeitern bei Daimler-Benz gehört der in Ljudinowo bei Orel geborene A. Der heute in Schwaben wohnende Russe fordert 43 Jahre nach Ende seiner Leidenszeit nicht mehr Gerechtigkeit, sondern bittet nur noch um Erinnern: „Verziehen habe ich ja schon lange, bloß vergessen kann ich nicht mehr.“

A. wurde 1942 als 16jähriger von der SS aus seiner russischen Heimat verschleppt und in das Flugmotorenwerk von Daimler-Benz in Genshagen bei Berlin verfrachtet. Zuvor hatte die Tagesnorm bei 24 Motorblöcken gelegen. „Als aber die Russen da waren, wurde solange hochgeschraubt, bis zu 96, das mußte erreicht werden, und dafür haben sie geschlagen.“

Schon der kleinste Fehler konnte für die Arbeiter den Tod bedeuten, erinnert sich A.: „Da wurde Sabotage vorgeworfen. Das konnten sie auslegen, wie sie wollten. Wir waren ja niemand.“ Innerhalb von nur vier Wochen im Herbst 1943, so haben die Autoren des

„Daimler-Benz-Buches“ in mühevoller Arbeit ermittelt, wurden in Genshagen 43 russische und polnische Arbeiter der Gestapo übergeben und hingerichtet.

A. überlebte die drei Jahre Sklavenarbeit bei Daimler-Benz zu Tode erschöpft und schwerkrank. Im vorletzten Kriegsjahr wird er mit dem ganzen Werk Genshagen nach Obrigheim am Neckar verlagert. Kurz vor dem Einmarsch der alliierten Truppen will Daimler-Benz das „menschliche Belastungsmaterial“ unter allen Umständen verschwinden lassen, um die Nachkriegszeit ohne weithin sichtbares Blut an den Händen beginnen zu können.

„Die schließliche Freimachung des SS-Lagers“, schrieb Daimler-Vorstandsmitglied Karl C. Müller an seinen Kollegen Krumbiegel im März 1945, „ist für uns so wertvoll, daß wir die Kosten für den Abtransport in Höhe bis zu 10 000 Reichsmark übernehmen können.“ So wurden am 28. März rund 4000 ausgehungerte Daimler-Sklaven aus Obrigheim der SS überlassen – wohl wissend, daß der Marsch nach Dachau für Hunderte den Tod bedeuten wird.

A. überlebte, weil er unterwegs flüchten konnte und einen Menschen fand, der ihn versteckte und vor dem Verhungern bewahrte. Für den jungen Russen war Daimler-Benz zuvor kein Begriff gewesen: „Ich wußte nicht, daß es ein Autoerfinder war, Daimler. Der würde sich vielleicht im Grabe umdrehen, wenn er das gesehen hätte. Der Stern ist mit Blut begossen.“



Russischer Zwangsarbeiter bei Daimler: Als Jugendlicher verschleppt