

„Gigantisches Projekt“ als Lösung

Start der Vortragsreihe zum Kunstwettbewerb „Erinnerungsräume“ des KZ-Dokuvvereins am Donnerstag

HERSBRUCK – Was haben BMW und die Houbirg gemeinsam? Es ist die Zeit des Nationalsozialismus. Wie und warum sich der Automobilhersteller zum Rüstungskonzern wandelte, erzählt Fred Jakobs, der Leiter des BMW-Group Archivs, am Donnerstag, 13. Januar, um 18 Uhr im Selneckerhaus.

BMW ist bekannt für Automobile und Motorräder. Doch die Wurzeln liegen im Flugmotorenbau.

Fred Jakobs: BMW wurde im Ersten Weltkrieg als Flugmotoren-Hersteller gegründet. Nach dem Versailler Friedensvertrag war das Flugwesen – und damit auch die Produktion von Flugzeugen und Flugmotoren – in Deutschland verboten. BMW musste sich also umorientieren. Nach Motoren für Laster und Boote stellte man ab 1920 auch Motorradmotoren her, 1923 folgte dann das erste eigene Motorrad. Automobile waren die dritte Produktlinie, die mit dem Kauf der Fahrzeugfabrik Eisenach im Jahr 1928 dazukam. Nach den Lockerungen des Versailler Vertrags hatte BMW ab 1923 auch wieder Flugmotoren produziert, die dann bis 1945 das wichtigste Produkt waren.

Und dann kam ein erneuter Wandel?

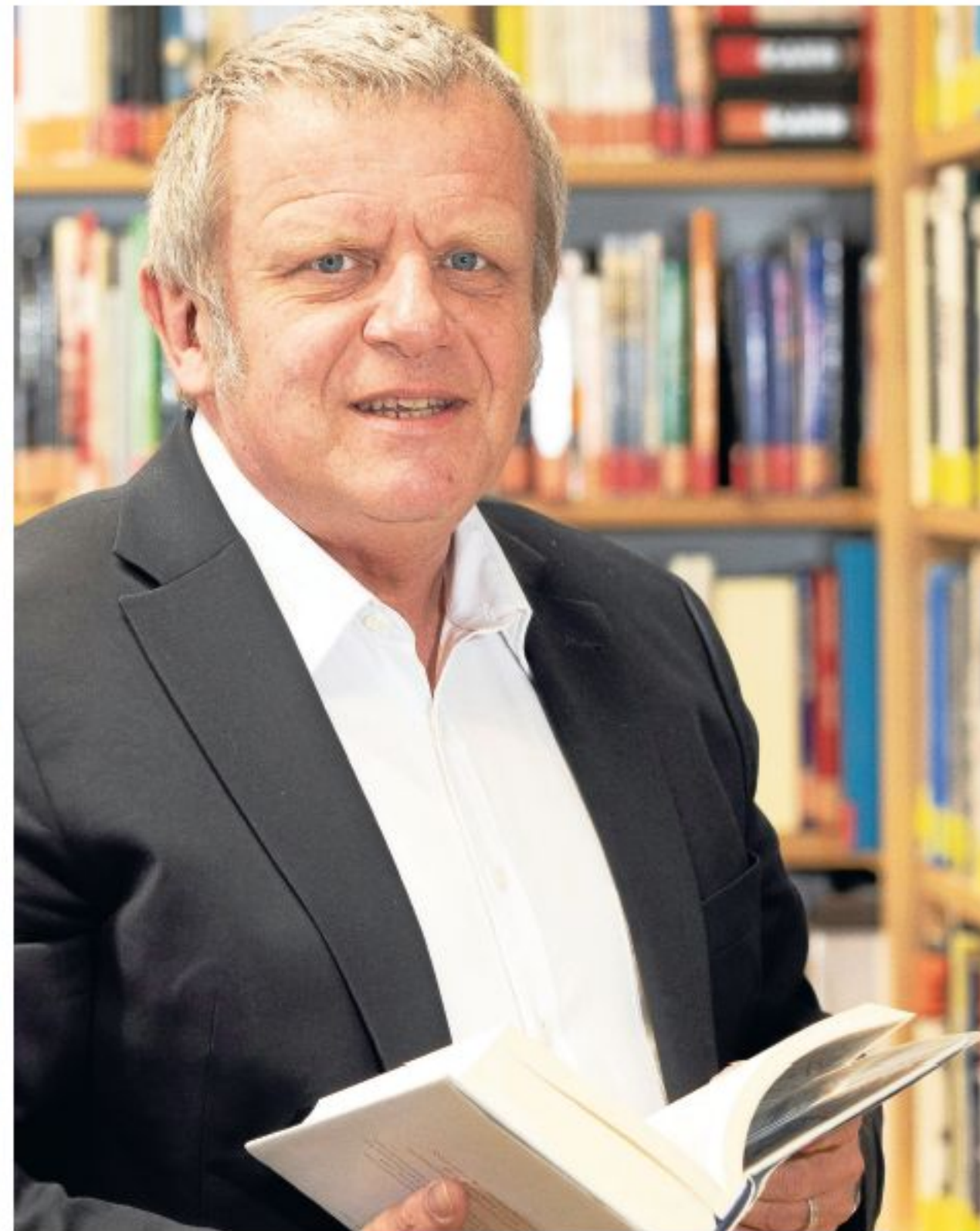
1948 waren es wieder Motorräder, mit denen BMW die Nachkriegsproduktion startete. Automobile kamen 1952 dazu. Die Flugmotoren-Aktivitäten starteten Mitte der 1950er Jahre, blieben aber marginal, so dass das Geschäft in den 1960er-Jahren an die MAN verkauft wurde, die den Zweig schließlich in der MTU ausgliederte.

Dass Unternehmen im Zuge des Zweiten Weltkriegs ihre Produktion auf Rüstungsprodukte umstellten, ist nichts Ungewöhnliches. Doch BMW kam schon eine besondere Rolle zu, oder?

BMW musste die Produktion nicht gänzlich umstellen, Flugmotoren waren ja viele Jahre das Kerngeschäft. Und mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten begann die Wiederbewaffnung, die – zunächst im Verborgenen – auch den Aufbau einer Luftwaffe vorsah. Natürlich unterscheiden sich die militärischen Anforderungen von denen der zivilen Luftfahrt, aber es ist das zunächst einmal gleiche Produkt. Im Kriegsverlauf, als immer höhere Stückzahlen gefordert wurden, wurde dann die zivile Produktion von Automobilen und Motorrädern eingestellt und man konzentrierte sich auf die Flugmotoren sowie ein Motorrad-Modell, das ausschließlich fürs Militär gefertigt wurde.

Im Happurger Doggerstollen sollte BMW kriegswichtige Flugmotoren unterirdisch herstellen.

Nach heutigem Kenntnisstand kam die Idee – oder besser gesagt der Befehl – zur Verlagerung vom sogenannten „Jägerstab“. Dies war eine Stelle, die von den Ministerien für Luftfahrt und für Rüstung eingerichtet worden war, um die Produktion für die Luftwaffe sicherzustellen. Denn: Die BMW-Werke waren immer wieder Ziel von Luftangriffen. Auch wenn diese selten schwer beschädigt wurden, wurde die Produktion doch immer wieder unterbrochen. Zudem waren die Werke durch die ständig wachsende Nachfrage bereits an Kapazitätsgrenzen gestoßen und man hatte begonnen, Tei-



Fred Jakobs blickt in die BMW-Geschichte. Foto: Gudrun Muschalla/BMW

le der Produktion auszulagern, beispielsweise nach Landshut, Kaufbeuren oder Hallein in Österreich. Ausfälle in diesen Werken oder Probleme bei den Transporten waren ebenfalls Unwägbarkeiten.

Also musste eine Lösung her.

Genau. Die Idee des „Jägerstabs“ war wohl, mit dem gigantischen Projekt all diese Nachteile zu beseitigen. Aber es blieb ja nur bei der Idee, bis 1945 waren gerade mal

15 Prozent des Baus fertiggestellt. Kritische Themen der Infrastruktur, wie der enorme Energiebedarf oder ausreichende Be- und Entlüftung, waren meines Wissens noch überhaupt nicht angegangen worden.

Wie und seit wann arbeitet BMW seine NS-Geschichte auf?

Erstmals öffentlich thematisiert wurde dieses Kapitel der Geschichte in den 1980er-Jahren in einer von BMW beauftragten Geschichtsschreibung. Die kontinuierliche und wissenschaftliche Aufarbeitung begann Anfang der Nuller-Jahre mit zwei Dissertationen zum Thema – übrigens gemeinsam mit der MTU, dem Rechtsnachfolger der BMW Flugmotoren GmbH. Das Thema wurde auch im Museum in die Unternehmensgeschichte eingebettet. Seit vergangenem Jahr gibt es dort auch einen „Ort der Erinnerung“, der sich ausschließlich diesem Thema widmet. Seit vielen Jahren kooperieren wir mit Gedenkstätten, und unser Archiv steht Historikern, die hierzu forschen, offen.

Warum empfinden Sie diese Auseinandersetzung als so wichtig?

Für den Umgang miteinander sowie mit Partnern und Kunden hat die BMW-Group fünf Kernwerte definiert: Verantwortung, Wertschätzung, Transparenz, Vertrauen und Offenheit. Die Aufarbeitung und das Bekenntnis zu diesem Kapitel der Geschichte zeigen, dass diese Grundwerte keine leeren Floskeln sind, sondern im und vom Unternehmen ernsthaft gelebt werden.

Interview: Andrea Pitsch

Vortrag kostenlos; es gilt 2G.