

## Nachhaltige Wertschaffung 09.11.2011

**FRANKFURT AM MAIN** (Eigener Bericht) - Die Deutsche Lufthansa AG verweigert ehemaligen Zwangsarbeitern aus Osteuropa die Zahlung von Entschädigungen. Mehr als 10.000 Menschen mussten während des Zweiten Weltkriegs in Lufthansa-Werkstätten arbeiten, in denen Kampfflieger der Wehrmacht instand gesetzt wurden. Selbst 12-jährige Kinder wurden nicht verschont. Nach dem Krieg hat die Lufthansa in zwei Dutzend Fällen Entschädigungen geleistet; alle weiteren reichenden Forderungen lehnt sie jedoch ab - mit der Behauptung, sie sei nicht die formelle Rechtsnachfolgerin der alten Lufthansa. Tatsächlich wurde die Deutsche Lufthansa in den 1950er Jahren maßgeblich von Männern gegründet, die bereits vor 1945 bei der Lufthansa, im Reichsluftfahrtministerium oder in der Reichsluftwaffe tätig gewesen waren und sich aus dieser Zeit kannten. Als Berater fungierte der ehemalige Lufthansa-Chef Erhard Milch, der als Staatssekretär unter Hermann Göring und als Generalluftzeugmeister höchste Posten in der NS-Hierarchie innegehabt hatte und im Jahr 1947 in Nürnberg zu lebenslanger Haft verurteilt worden war. Wie ein aktueller Radiobeitrag zeigt, beriet Milch die im Entstehen begriffene Lufthansa noch aus dem Gefängnis heraus.

### Kein Rechtsnachfolger

Die Deutsche Lufthansa AG verweigert ehemaligen Zwangsarbeitern aus Osteuropa die Zahlung von Entschädigungen. Wie es in einem Radiobeitrag heißt, der unlängst gesendet wurde [1], mussten während des Zweiten Weltkriegs mehr als 10.000 Menschen in Werkstätten der Lufthansa arbeiten, in denen Kampfflugzeuge der NS-Luftwaffe instand gesetzt wurden. Zur Arbeit wurden selbst 12-jährige Kinder gezwungen, die wegen ihrer geringeren Körpergröße benutzt wurden, um in Flügel der Kampfflieger zu kriechen und dort Niet-Tätigkeiten zu verrichten. Die Lufthansa-Werkstätten, die mit ihren Reparaturarbeiten die NS-Kriegsmaschine am Laufen hielten, waren in den frühen 1940er Jahren die Hauptverdienstquelle des Konzerns. Besonderer Profit kam dadurch zustande, dass das Unternehmen deutlich geringere Summen für die Zwangsarbeit zahlte als üblich - unter anderem, weil Kinderarbeit weniger kostete. Die Deutsche Lufthansa AG hat in rund zwei Dutzend Fällen in den 1950er Jahren eine Entschädigung gezahlt, wehrt seitdem jedoch sämtliche weiteren reichenden Forderungen ab. Der Konzern sei nicht Rechtsnachfolger der alten Lufthansa, heißt es zur Begründung. Gegenwärtig werden Klagen vorbereitet; Überlebende fordern, endlich angemessen entschädigt zu werden.

### Kriegswichtig

Die Lufthansa, 1926 gegründet, hatte sich noch in der Weimarer Republik in den Dienst der damals laut Versailler Vertrag verbotenen deutschen Aufrüstung gestellt. Sie flog nicht nur Maschinen (JU 52), die so ausgelegt waren, dass sie im Kriegsfall als Transportflieger oder Behelfsbomber eingesetzt werden konnten. Sie schulte auch Piloten für die künftige Reichsluftwaffe. Zudem stellte sie ihre Kapazitäten schon vor 1933 der NSDAP zur Verfügung. 1932 konnte Adolf Hitler für den Wahlkampf eine Lufthansa-Sondermaschine nutzen, die es ihm ermöglichte, in schneller Abfolge eine größere Zahl an werbewirksamen Auftritten zu absolvieren. Hohe Profite bescherte der Firma schließlich vor allem der Zweite Weltkrieg: Das Unternehmen führte die kriegswichtige Reparatur beschädigter Kampfflieger durch. Dies geschah keineswegs nur im alten Reichsgebiet, sondern auch in okkupierten Territorien nahe der Front. Vor allem dort wurden unter der Aufsicht deutschen Fachpersonals in großem Umfang Zwangsarbeiter eingesetzt, darunter Kinder.[2]

### Menschenversuche

Zentraler Verbindungsmann zwischen Lufthansa und NS-Bürokratie war Erhard Milch. Milch, der bereits im Ersten Weltkrieg Jagdflieger geworden war und damals Hermann Göring kennengelernt hatte, trat in den 1920er Jahren als Technischer Direktor in den Vorstand der Lufthansa ein. Göring machte ihn schon bald zum Staatssekretär im Reichsluftfahrtministerium, wo er als Stellvertreter des Ministers fungierte. Milch behielt gleichzeitig seine Aufgaben bei der Lufthansa, wo er 1942 das Amt des Präsidenten übernahm. Die Doppelfunktion erleichterte Absprachen zwischen der NS-Regierung und der Lufthansa ungemein - zumal eine Zeitlang in Sachen Aufrüstung aufgrund der Bestimmungen des Versailler Vertrags noch

Geheimhaltung geboten war. Milch stieg 1940 zum Generalfeldmarschall und 1941 zum Generalluftzeugmeister auf und leitete damit unter anderem auch die luftwaffenrelevante Rüstungsindustrie, während er an der Konzernspitze der Lufthansa für die frontnahe Instandsetzung zuständig war. Als Generalluftzeugmeister war Milch verantwortlich für Menschenversuche der Luftwaffe im Konzentrationslager Dachau. Unter anderem wegen der Ausbeutung von Zwangsarbeitern wurde er in den Nürnberger Prozessen zu lebenslanger Haft verurteilt.

### **Alte Bekanntschaften**

Noch während Milch seine recht kurze lebenslange Haft absaß - er wurde bereits 1954 vorzeitig entlassen -, diente er der im Wiedererstehen begriffenen Lufthansa erneut - als heimlicher Berater.[3] Damals, Anfang der 1950er Jahre, war im Bundesverkehrsministerium ein Beamter für die Luftfahrt zuständig, der Mitglied im Aufsichtsrat der alten Lufthansa gewesen war, als Milch - ab 1942 - diesem Aufsichtsrat vorstand. Eine treibende Kraft bei der Neugründung der Lufthansa war unter anderem der ehemalige SS-Mann Kurt Weigelt (Deutsche Bank), der nach Kriegsende zu den meistgesuchten Wirtschaftsmännern Deutschlands gehört hatte. Weigelt wurde erster Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa, die sich zu 75 Prozent in Bundesbesitz befand.

### **Das Aus für Deutschland**

Ihre NS-Geschichte ist der Deutschen Lufthansa AG nicht unbekannt. Der Bochumer Historiker Lutz Budraß hat sie aufgearbeitet; sie liegt in der Konzernzentrale vor, die sich jedoch weigert, das Werk veröffentlichen zu lassen. In der offiziellen Selbstdarstellung im Internet heißt es dunkel, die Unternehmensgeschichte sei "nicht ohne Brüche" verlaufen. Über die 1930er Jahre - die Zeit geheimer Flugübungen für die künftige Reichsluftwaffe - teilt die Lufthansa mit, die Piloten hätten damals vor allem den Instrumentenflug gelernt: "Für den Luftverkehr, für Passagiere und Post war dies ein gewaltiger Schritt nach vorn." [4] Über die 1940er Jahre heißt es, es sei ein "Kampf ums Überleben" gewesen - für den Konzern. "Lufthansa wurde von der Reichsregierung per Gesetz zu Dienstleistungen, zu Transportflügen und technischem Einsatz verpflichtet." Die Reparaturarbeiten für die Reichsluftwaffe, eines der hauptsächlichsten damaligen Tätigkeitsfelder, werden mit keinem Wort erwähnt. Stattdessen heißt es: "Am Ende - 1945 - stand das Aus für Deutschland und für Lufthansa."

### **876 Millionen Euro Jahresgewinn**

Die Deutsche Lufthansa AG, die von sich schreibt, ihr sei nach dem "Aus für Deutschland" in den 1950er Jahren ein "später Start mit frischem Schwung" gelungen [5], ist heute laut Eigenangabe ein "weltweit operierendes Luftverkehrsunternehmen". Sie beschäftigte Ende 2010 rund 117.000 Mitarbeiter und erzielte zuletzt einen Jahresumsatz von 27,3 Milliarden Euro - und vielleicht bald mehr, denn der weltweite Luftverkehr ist laut Firmenangabe "eine Wachstumsindustrie". 2010 verzeichnete die Lufthansa einen operativen Gewinn von 876 Millionen Euro, den sie ihrer Konzernstrategie verdankt - diese ist erklärtermaßen "auf nachhaltige Wertschaffung ausgerichtet". Die Aktionäre, heißt es, sollten "mit einer Dividende von 60 Cent pro Aktie am Unternehmenserfolg beteiligt werden". [6] Entschädigungen für ehemalige Zwangsarbeiter freilich dienen weder der Wertschaffung noch dem Aktienkurs oder der Dividende für die Aktionäre; sie werden daher vom Management abgelehnt.

[1], [2], [3] Heike Mund: Kranich unterm Hakenkreuz. Die vergessene NS-Geschichte der Lufthansa; Deutschlandfunk 03.10.2011

[4], [5], [6] konzern.lufthansa.com

Copyright © 2005 Informationen zur Deutschen Außenpolitik

[info@german-foreign-policy.com](mailto:info@german-foreign-policy.com)