

Zwangsarbeit bei den Verkehrsbetrieben Mannheim und Ludwigshafen, der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft AG (OEG) und Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG (HSB) im Zweiten Weltkrieg

von Torsten Wondrejz, Juni 2013

Die vorliegende Abhandlung beschäftigt sich mit der Frage nach Art und Umfang der Zwangsarbeit zwischen 1939–1945 bei den städtischen Verkehrsbetrieben, die heute als Rhein-Neckar-Verkehr GmbH zusammengeschlossen sind, ohne dabei Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben. Der Blick ist gerichtet auf die Einsatzbereiche der Kriegsgefangenen und ausländischen Zivilarbeiter sowie auf gesetzliche Verordnungen, die die Beförderung in diesem Verkehrsgebiet einschränkend regelten. Ein Hauptaugenmerk bildet die Betrachtung der ungleichen Behandlung der ausländischen Arbeitskräfte, deren unterschiedliche Nationalität hierbei die ausschlaggebende Rolle spielte.

Vor dem inhaltlichen Einstieg soll daher zunächst der Begriff *Zwangsarbeit* detaillierter aufgeschlüsselt werden. Bezogen auf die Zeit des Zweiten Weltkriegs vermag die generelle Definition der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) von 1930 nur unzureichend genügen, die Zwangsarbeit als „jede Art von Arbeit oder Dienstleistung“ ansieht, „die von einer Person unter Androhung einer Strafe verlangt wird und für die sie sich nicht freiwillig zur Verfügung gestellt hat“. Unter der Bezeichnung *Zwangsarbeiter* werden auf diese Weise ganz verschiedene Opfergruppen allgemeingültig zusammengefasst, ohne ihre individuelle Ausprägung zu erfassen.¹

Um der Lebenswirklichkeit der Zwangsarbeiter in Deutschland gerecht zu werden, hat die Forschung als Hauptkriterium für eine genauere Kategorisierung neben Art und Zeitpunkt der Rekrutierung in besonderer Weise das unterschiedliche Ausmaß des Zwangs, dem die ins Deutsche Reich geholten Arbeitskräfte unterworfen waren, herangezogen. Dabei lässt sich eine innere Differenzierung der ausländischen Gefangenen erkennen, die auf rassistischen, ethnischen und politischen Anschauungen beruhte. In dieser Klassifizierung rangierten die Arbeiter aus den so genannten germanischen Staaten, wie Flamen und Dänen, vor denjenigen aus Westeuropa (vor allem Franzosen), darunter folgten die aus Süd- und Südosteuropa (Italiener, die bis 1943 als Verbündete eine bevorzugte Stellung einnahmen), danach die Tschechen und Slowaken, darunter die Polen, dann die Russen, danach die KZ-Häftlinge, am untersten Rand standen die Juden.²

Auch in der Art des „Arbeitsverhältnisses“ lassen sich Abstufungen innerhalb der ausländischen Zivilarbeiter, Kriegsgefangenen und Häftlinge erkennen:

1. Freiwillige ausländische Zivilarbeiter. Zu dieser Gruppe zählten in erster Linie Arbeiter aus den verbündeten Staaten Bulgarien, Italien (bis 1943), Kroatien, Rumänien, Slowakei und Ungarn, aus dem neutralen Spanien und dem besetzten Dänemark.
2. Zwangsarbeiter mit etwas Einfluss auf ihre Existenzbedingungen und normaler oder nur geringfügig erhöhter Sterblichkeit. Zu ihnen zählten Zivilarbeiter aus den besetzten Gebieten außerhalb Polens und der Sowjetunion, außerdem verschiedene Kriegsgefangene, vor allem aus Belgien, Frankreich, Großbritannien und Jugoslawien.
3. Zwangsarbeiter ohne nennenswerten Einfluss auf ihre Existenzbedingungen und mit deutlich überdurchschnittlicher Sterblichkeit. Zu ihnen zählten die Zivilarbeiter aus Polen und der Sowjetunion sowie die polnisch-nichtjüdischen und italienischen Kriegsgefangenen.

¹ EGINHARD SCHARF, „Man machte mit uns, was man wollte“. Ausländische Zwangsarbeiter in Ludwigshafen am Rhein 1939–1945 (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Ludwigshafen am Rhein 33), Heidelberg – Obstadt-Weiher – Basel 2004, S. 35.

² EBD., S. 36.

4. Zwangsarbeiter ohne jeden Einfluss auf ihre Existenzbedingungen und mit extrem hoher Sterblichkeit. Zu ihnen zählten die polnisch-jüdischen und sowjetischen Kriegsgefangenen, Häftlinge aus Konzentrationslagern und Arbeitserziehungslagern sowie „Arbeitsjuden“ aus Zwangsarbeiterlagern und Ghettos.³

Als Ausländer im Deutschen Reich während des Krieges war es um die eigene Stellung nicht eben günstig bestellt. Auch der Personennahverkehr stellte bei der Beförderung von Kriegsgefangenen, polnischen Zivilarbeitern, Ostarbeitern und anderen ausländischen Arbeitskräften hier keine Ausnahme dar. Am 27. Januar 1943 ließ der Direktor der Mannheimer Verkehrsbetriebe Dr. Kipnase dem Fahrpersonal der Mannheimer Straßenbahnen und der Rhein-Haardtahn die neuen Richtlinien für ihren Dienst bekannt geben. Zwar durfte die Beförderung von Kriegsgefangenen in geschlossenen Gruppen und als Einzelfahrer im Interesse des Arbeitseinsatzes und wegen des Mangels an sonstigen Beförderungsmöglichkeiten nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, sie war jedoch „[...] tunlichst vor oder nach den Spitzenverkehrszeiten durchzuführen.“⁴ Die Hauptverkehrszeiten erstreckten sich von 6.30–8.00 Uhr und von 16.00–18.30 Uhr.⁵

War es Anfang 1943 noch gestattet, einzelne Kriegsgefangene bis höchstens acht Mann zu ihrer Arbeitsstätte mit der Straßenbahn zu transportieren,⁶ verschärfte sich diese Bestimmung bis zum März 1944 dahingehend, dass ab sofort lediglich fünf Gefangene befördert werden durften. Diese Maßnahme erließ der Reichsführer SS und Chef der Deutschen Polizei, um „die bei der starken Inanspruchnahme der Strassenbahnen und Omnibussen entstandenen Schwierigkeiten [...]“ zu mildern.⁷ Grundsätzlich waren bei starkem Andrang zunächst die deutschen Fahrgäste hinsichtlich der Mitnahme zu berücksichtigen. Ein nachträglicher Fahrtausschluss von Ausländern an Unterwegsorten zugunsten später zusteigender deutscher Fahrgäste war jedoch *nicht angängig*.⁸ Ein generelles Fahrverbot benachteiligte diejenigen Zwangsarbeiter, die keinen von der Straßenbahnverwaltung ausgestellten Ausweis vorzeigen konnten, weil sie einen solchen erst gar nicht erhielten.⁹ Insbesondere traf dies auf zahlreiche Polen und sowjetische Ortarbeiter zu, die von der Ortspolizeibehörde keine Ausweise für Fahrten außerhalb des Ortsbereiches mit der RHB und OEG ausgestellt bekamen. Ihnen blieb der Zutritt zu den öffentlichen Verkehrsmitteln somit gänzlich verwehrt.¹⁰ Die Ausweiskontrolle gehörte zu den strengsten Pflichten des Fahrpersonals.¹¹

Um polnische und russische Gefangene sowohl von den Deutschen als auch übrigen ausländischen Arbeitskräften abzugrenzen, wurden sie mit einem violettfarbenen „P“ auf gelbem Grund gekennzeichnet. Sowjetische Ostarbeiter trugen das Wort „OST“ in weißer Schrift in einem hochstehenden blauen Rechteck mit blau-weißer Umrandung gut sichtbar auf der rechten Brustseite ihrer Kleidung.¹²

Aus mehreren Zeitzeugenberichten betroffener Zwangsarbeiter geht übereinstimmend hervor, dass sie als polnische Bürger ihren Arbeitsweg, wie beispielsweise zum Daimler-Benz-Werk Mannheim, von der Gemeinschaftsunterkunft in Sandhofen aus per Fußmarsch zu absolvieren hatten. In den Wintermonaten bei strengem Frost blieben Krankheiten und Verletzungen bis hin zu Erfrierungen an Gliedmaßen keine Seltenheit.¹³

Französischen Gefangenen hingegen war die Fahrt zur Arbeit mit der Straßenbahn auch in den letzten Kriegsmonaten noch erlaubt. So schildert der im Januar 1945 gerade einmal 17jährige

³ EBD., S. 37.

⁴ Vgl. StAMA, Best. D19, Nr. 74.

⁵ EBD., D 19, Nr. 73.

⁶ EBD., D 19, Nr. 74.

⁷ EBD., D 19, Nr. 73.

⁸ EBD., D 19, Nr. 74.

⁹ EBD., D 19, Nr. 73–74.

¹⁰ EBD., D 19, Nr. 50.

¹¹ EBD., D 19, Nr. 73–74.

¹² EBD., D 19, Nr. 74. Vgl. auch SCHARF, „Man machte mit uns, was man wollte“, S. 97.

¹³ Vgl. Internetseite der KZ-Gedenkstätte Sandhofen unter: <http://www.kz-gedenkstaette-sandhofen.de>.

Hubert Andersen aus Saint-Dié in seinem Tagebuch, dass er innerhalb Mannheims mit der OEG zu seiner Arbeitsstätte und wieder zurück gefahren sei.¹⁴

Auf Fahrkomfort konnten die ausländischen Gefangenen in jedem Fall nicht hoffen. Die Sitzplätze blieben für sie tabu. Ihre Mitnahme war ausschließlich auf der vorderen Plattform der Straßenbahnwagen erlaubt. Für den Omnibusverkehr waren alle Kriegsgefangenen und Zwangsarbeiter ausgeschlossen. Ebenfalls grundsätzlich vom Transport außen vor blieben Gefangene, die an beiden Händen gefesselt waren. Frei bewegen durften sie sich nicht, ohne Bewachung war im Regelfall an eine Mitfahrt nicht zu denken.¹⁵ Ihre Begleiter mussten sich so zwischen den übrigen Fahrgästen und ihnen aufzustellen, „dass eine unmittelbare Berührung der Fahrgäste mit den Gefangenen möglichst vermieden wird.“¹⁶ Beschwerden deutscher Mitreisender über die Gefangenen konnten dazu führen, dass der Schaffner den Begleiter zu ersuchen hatte, das Fahrzeug zusammen mit seinem Häftling unverzüglich zu verlassen, ohne sich in weitere Erörterungen oder Auseinandersetzungen einzulassen. Lediglich in Ausnahmefällen erlaubte ein besonderer Ausweis des Oberkommandos der Wehrmacht einzelnen Kriegsgefangenen die Nutzung der Straßenbahn auch ohne Bewachung. Der Fahrpreis für Ausländer war der gleiche wie für deutsche Fahrgäste. Für die Beförderung nicht polnischer und sowjetischer Zivilarbeiterinnen und -arbeiter bestanden 1943 dagegen keine Beschränkungen.¹⁷

Ausschließlich zur und während der Ausübung einer Dienst- und Berufspflicht oder eines anderen Arbeitsverhältnisses war Deutschen der Umgang mit Kriegsgefangenen gestattet. Die Bestrafung bei Verstößen gegen dieses Gesetz regelte Paragraph 4 der Verordnung zur Ergänzung der Strafvorschriften zum Schutze der Wehrkraft des deutschen Volkes vom 25. November 1939.¹⁸ Eines solchen Verbrechens machte sich im September 1942 der Sattler Alois L., der in Ludwigshafen bei der IG Farben tätig war, schuldig, weil er mit einem russischen Gefangenen aus seiner Nachtschicht privat verkehrt hatte. Im Anschluss an einen Kinobesuch fuhren beide mit der Straßenbahn vermutlich wieder nach Hause. Die Sanktion für diesen Verstoß sah acht Wochen Arbeitserziehungshaft für den Sattler vor.¹⁹ Neben dem generellen Verbot des zwischenmenschlichen Kontakts lag hier auch ein Vergehen gegen die Beförderungsbestimmungen im Personennahverkehr für Polen und Russen vor.

Nicht zuletzt aufgrund der Mitfahrten ausländischer Arbeitskräfte verzeichneten die Verkehrsbetriebe Beförderungsspitzen, die für diese nicht ohne Folgen blieben. Die OEG forderte Bürgermeister Dr. Walli als geschäftsführenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats der OEG am 21.03.1944 daher auf, eine Einschränkung zu erlassen, nach der aus betrieblichen Gründen an Sonn- und Feiertagen alle Fahrgäste einen Ausweis vorzuzeigen hätten, aus dem der Wohnort und die Notwendigkeit zur Fahrt zu entnehmen wären. Benachteiligt werden sollten die ausländischen Zivilarbeiter, da nach Schätzungen mindestens 40 Prozent der Ausflugsfahrgäste aus eben diesen Reihen stammten. Der Ausflugsverkehr auf den OEG-Strecken habe demzufolge einen Umfang angenommen, der nicht mehr *zu bewältigen* sei. Das Antwortschreiben des Bürgermeisterbüros vom 23. März 1944 wies diese Forderungen mit der Begründung zurück, dass die ausländischen Zivilarbeiter den normalen Fahrpreis bezahlen, unter gleichen Bedingungen wie die deutschen Volksgenossen arbeiten und auch ernährungsmäßig wie die deutschen Arbeiter behandelt würden. Die Polen seien schon jetzt praktisch vom Verkehr ausgeschlossen, da sie ohne Ausweis der Ortspolizeibehörde nicht befördert werden dürften.²⁰

¹⁴ Vgl. Tagebuch des Hubert Andersen, Tagebuch 3. Teil, im Internet veröffentlicht unter: <http://zwangsarbeit.igmh.de/Zwangsarbeit%20Rhein-Neckar-Raum/ortederzwangsarbeit/mannheim/tagebuchandersen3/index.html>.

¹⁵ Vgl. StAMA, D 19, Nr. 73–74.

¹⁶ EBD., D 19, Nr. 73.

¹⁷ EBD., D 19, Nr. 74.

¹⁸ EBD., D 19, Nr. 54.

¹⁹ Vgl. SCHARF, „Man machte mit uns, was man wollte“, S. 162.

²⁰ Vgl. StAMA, D 19, Nr. 50.

Wie oben bereits angedeutet sind die Hintergründe, die zu dem Gesuch der OEG führten, in den zwischen 1939–1945 stetig angestiegenen Beförderungszahlen zu suchen, einhergehend mit dem Mangel an zur Wehrmacht einberufenem Personal sowie den kriegsbedingten Schwierigkeiten beim Ausbau und bei der Unterhaltung von Sachanlagen. Mit Beginn der ersten Fliegerangriffe ergab sich zusätzlicher Arbeitsaufwand durch die notwendig gewordenen Verdunklungsarbeiten an den Fahrzeugen und Bahn- und Signalanlagen.²¹ In den Straßenbahnen mussten Vorhänge, Oberlichtfenster und Plattformtüren bei Dunkelheit geschlossen sein.²²

Die personalen Belastungen glich die OEG offenbar weniger durch die Beschäftigung kriegsgefangener Zwangsarbeiter aus, als vielmehr mit dem anwachsenden Einsatz weiblicher Angestellter. Ersetzten 1941 insgesamt 60 Frauen im Bahnbetrieb ihre männlichen Kollegen als Schaffnerinnen, Fahrkartenverkäuferinnen und Wagenreinigerinnen, waren es 1942 bereits 71, ein Jahr später 100 und 1944 schließlich 142.²³ Zwangsarbeiter waren der OEG dem Anschein nach eher punktuell und verstärkt in der Schlussphase des Krieges zugeteilt.²⁴ Im Januar 1945 bestätigt Direktor Dr. Kipnase den Arbeitseinsatz polnischer Kriegsgefangener bei der OEG, die zumeist auf der Straße oder in offenen Hallen tätig waren. In den letzten Kriegsmonaten wurden diese insbesondere für die Beseitigung der Fliegerschäden herangezogen. Ende Februar 1945 belief sich der tägliche Bedarf der Mannheimer (und wohl auch Ludwigshafener) Straßenbahnen und OEG auf zusammen 80 Kriegsgefangene.²⁵

So sehr die Zwangsarbeiter in Deutschland während des Zweiten Weltkriegs verachtet und äußerst schändlich behandelt wurden, waren sie paradoxerweise für die Aufrechterhaltung der Arbeitsfähigkeit vieler Unternehmen, Betriebe und städtischer Verwaltungen unentbehrlich, um die Lücken der zur Wehrmacht eingezogenen deutschen Belegschaft mit zu schließen. An dieser Entwicklung hatten auch die Verkehrsbetriebe als Dienstleister und Arbeitgeber ihren Anteil.

Am 9. März 1944 richtete die Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff AG, eine Firma für Verladeanlagen, Krane, Personen- und Lastenaufzüge, Werkstoffprüfmaschinen und Waagen, ein Gesuch an die Verkehrsbetriebe Mannheim die Beförderung eines Sonderkommandos von Polen betreffend. Für das Wochenende vom 11. auf den 12. März 1944 benötigte die Maschinenfabrik für den Transport der 150 polnischen Arbeiter einen Sonderzug zur Baustelle in Rheinau. Die Fahrt startete jeweils um 7 Uhr morgens von der Pestalozzischule aus und führte um 17 Uhr von Rheinau wieder zurück. Die Mannheimer Verkehrsbetriebe stellten hierfür drei Straßenbahnwagen zur Verfügung. Zusätzlich zu diesen zweitägigen Sonderfahrten erhielten die Verkehrsbetriebe für den gesamten Monat März 1944 insgesamt 1.814,29 Reichsmark von der Firma Mohr & Federhaff für den Gefangenentransport von der Adolf-Hitler-Brücke an der Pestalozzischule bis nach Rheinau und zurück.²⁶ Bereits im Frühjahr 1942 erfolgten täglich Gefangenentransporte in Beiwagen der Linienzüge, um die Kriegsgefangenen bei verschiedenen großen Betrieben einzusetzen.²⁷

Die Mannheimer Verkehrsbetriebe transportierten aber nicht nur zahlreiche Zwangsarbeiter, sie beschäftigten auch selbst Ausländer im eigenen Betrieb. Ende 1944 meldeten sie dem Mannheimer Sekretariat für Arbeitsangelegenheiten insgesamt 132 eingesetzte ausländische Arbeitskräfte, die sich wie folgt nach Nationalität verteilten:²⁸

²¹ Vgl. HARNV, Best. OEG, Zug. 2012 Nr. 47–48 (Geschäftsbericht 1940 und Geschäftsberichte 1941–1950; hier Geschäftsberichte 1940–1944).

²² Vgl. Betriebsgeschichte der Mannheimer Verkehrs- Aktiengesellschaft (MVG) der Verkehrsbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH (VBL) und der Rhein-Haardtahn-Gesellschaft mbH (RHB), S. 142.

²³ Vgl. HARNV, Best. OEG, Zug. 2012 Nr. 47–48 (Geschäftsbericht 1940 und Geschäftsberichte 1941–1950; hier Geschäftsberichte 1940–1944).

²⁴ Zur Analyse der Beschäftigung von Zwangsarbeitern bei der OEG konnten in diesem Rahmen lediglich die Geschäftsbericht der OEG von 1940–1945 sowie ein Schreiben des Direktors der Straßenbahn Mannheim-Ludwigshafen Dr. Kipnase an den Oberbürgermeister der Stadt Mannheim vom 26.01.1945 ausgewertet werden. Vgl. hierzu HARNV, Best. OEG, Zug. 2012 Nr. 47–48 und StAMA, D 19, Nr. 25. Die getroffenen Aussagen beruhen daher auf diesen wenigen Quellenauszügen.

²⁵ Vgl. StAMA, D 19, Nr. 25.

²⁶ EBD., D19, Nr. 75.

²⁷ Vgl. Betriebsgeschichte der MVG, VBL und RHB, S. 148.

²⁸ Vgl. StAMA, D 19, Nr. 54.

Anzahl	Nationalität	Anzahl	Nationalität
102	Franzosen	16	Italiener
9 (7 m / 2 w)	Holländer	3	Böhmen-Mähren
1	Slowake	1	Türke

Ein Großteil der Franzosen dürfte als Straßenbahnfahrer tätig gewesen sein. Wurde im Januar 1943 die Ausbildung französischer Offiziere als Wagenlenker auf linksrheinischem Gebiet (Verkehrsnetz Ludwigshafen) noch untersagt,²⁹ erhielten die Mannheimer Verkehrsbetriebe im April 1944 aus Straßburg die übersetzte Dienstanweisung für die Beschäftigung französischer Kriegsgefangener im Straßenbahndienst. Die innerhalb der Mannheimer Gemarkung eingesetzten Franzosen verfügten bereits über fachbezogene Kenntnisse, da sie früher bei der Pariser Untergrundbahn sowie anderen französischen Straßenbahnen gearbeitet hatten.³⁰ In Ludwigshafen ordnete das dortige Arbeitsamt die Tätigkeit zweier französischer Schreiner in der Fahrzeugwerkstatt an.³¹

Für das erste Quartal 1943 lassen sich 28 ausländische Zivilarbeiter im Stadtkreis Ludwigshafen nachweisen, die im Personennahverkehrswesen (nicht Reichspost und Reichsbahn!) einem „Arbeitsverhältnis“ nachgegangen sind. Die 25 männlichen und drei weiblichen Arbeitskräfte stellten von den insgesamt 640 tätigen Personen in diesem Bereich 4,4 Prozent der Gesamtbeschäftigten dar.³² Im Februar 1945 waren vier französische Kriegsgefangene in Ludwigshafen für die städtische Straßenbahn und ein weiterer kriegsgefangener Franzose beim städtischen Fuhrpark im Einsatz. Kurz vor Kriegsende beschäftigten die Verkehrsbetriebe Ludwigshafen auch polnische Zwangsarbeiter. Einer von ihnen wurde im Fuhrparkbetrieb eingesetzt, drei andere sorgten als Fuhrparkmitarbeiter für die Straßenreinigung. 46 Polen waren für den städtischen Straßenverkehr zuständig. Insgesamt summierte sich die Anzahl der Kriegsgefangenen bei der Stadtverwaltung Ludwigshafen im Februar 1945 auf 391 Personen.³³

Die Geschäftsberichte der HSB aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs belegen, dass ausländische Zivilarbeiter seit 1943 im Betrieb für den Werkstattbereich, als Streckenpersonal sowie für den Fahrbetrieb herangezogen wurden. Für sie errichtete die Bauabteilung der Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG durch verschiedene Umbaumaßnahmen im Anwesen Bergheimer Straße 6 eigens ein Lager, in dem die 16 Werkstatt- und Streckenarbeiter zusammen mit zwei holländischen Wagenführern ihr Quartier zu beziehen hatten. Ein Jahr darauf war die Zahl der ausländischen Zivilarbeitskräfte innerhalb des Werkstatt- und Streckenpersonals auf 19 Personen angestiegen. Im Fahrdienst kamen 1944 nunmehr fünf holländische Arbeiter ihrer Dienstverpflichtung nach, ergänzt durch fünf französische Wagenführer. Wohl bis Kriegsende stellte das Gemeinschaftslager in der Bergheimer Straße den sicher nicht freiwillig gewählten Aufenthaltsort aller nichtdeutschen Zivilarbeiter der HSB außerhalb ihrer Arbeitszeiten dar. Der OEG vergleichbar beschäftigte die HSB weibliche Aushilfsarbeitskräfte, um das kriegsbedingt ausgedünnte deutsche Personal zu ersetzen. Die zum Reichsarbeitsdienst abgestellten Kriegshilfsdienst-*maidens* und zahlreichen Schüler, die zu Hilfsschaffnern und -schaffnerinnen ausgebildet wurden, gestatteten es der Betriebsleitung, der Stammebelegschaft den Jahresurlaub zu gewähren.³⁴

²⁹ Vgl. Betriebsgeschichte der MVG, VBL und RHB, S. 149.

³⁰ EBD., S. 153.

³¹ EBD., S. 149.

³² Vgl. SCHARF, „Man machte mit uns, was man wollte“, Tabelle 28, S. 331–332, hier S. 332.

³³ EBD., Tabelle 2, S. 86. Der Kriegsgefangeneneinsatz bei den städtischen Dienststellen in Ludwigshafen begann am 18.07.1940. EBD., S. 83. Zum Ausländereinsatz bei Aufräumungs- und Sofortmaßnahmen nach Luftangriffen, EBD. S. 88–91. Der konkrete Einsatz im Bereich der Gleisanlagen wird hier nicht ausdrücklich erwähnt.

³⁴ Vgl. Zentralarchiv der Stadtwerke Heidelberg, Geschäftsberichte 1941–1944. Vgl. auch 100 Jahre HSB. 1885–1985, hg. von der Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG, Heidelberg 1985, S. 21.

Im Gleisbau kamen ebenfalls ausländische Arbeitskräfte zum Einsatz, auch wenn erste Bemühungen der Verkehrsbetriebe Mannheim um die Zuteilung 15 Kriegsgefangener im Sommer 1940 bei der Stadtverwaltung noch kein Gehör fanden. Die Forderungen orientierten sich an den Empfehlungen der Gruppen-Betriebsleitung I des Bevollmächtigten für den Nahverkehr in Essen.³⁵ Am 17. Juli 1942 schließlich stellten die Stadtwerke Mannheim Verkehrsbetriebe einen *Auftrag auf Vermittlung gewerblicher Arbeitskräfte*.³⁶

Auftrag auf Vermittlung gewerblicher Arbeitskräfte

Name und Sitz: **Stadtwerke Mannheim Verkehrsbetriebe**

Arbeitsort: **Mannheim**

Bestragt hiermit die Beschaffung folgender Kräfte:

Zahl	Art der angeforderten Kräfte	Genaue Bezeichnung der zu verrichtenden Arbeiten (auch Angabe der verlangten besonderen Kenntnisse)
50	Gleisbau (Blöße)	Arbeiten am Gleisbau (Blöße) durch abgenutzte (ungelernte Arbeiter)

Insgesamt: **50** Arbeitskräfte

Stundenlohn	Hierzu mögliche Lohnzuschläge (insgesamt nach dem geltenden Tarifgesetz)	Ständische (in Jugendliche)	Alter	Brutto-Wochenverdienst bei Akkordarbeit (Durchschnittssätze)	Bemerkungen
77	-	20 Jahre	69		für diese über 21 Jahre alter Mann
		19	60		
		17	54		

Die Lohn- und Arbeitsbedingungen sind nachzusehen. Sie entsprechen den maßgeblichen gesetzlichen, tariflichen oder vom Treuhänder erlassenen Bestimmungen.

IV. Kost und Wohnen: **Wohnung**
 An Kost wird gewährt: **Unterbringung & Verpflegung in einem Gemeinschaftslager** und kostet pro Tag **1.50 RM**.
 Wohnung in "Privatwohnungen" - "Wohnlager" - "Ladengemeinschaft" und kostet pro Tag **0.20 RM**.
 Kost wöchentlich **RM 7 Tage** mit **ohne Morgenkaffee**.
 Die Quartiere sind subversteigert und befinden sich in einwandfreiem Zustand.

Bei längerfristiger Unterbringung!
 Die Gemeinschaftsunterkünfte und die Verpflegungsmöglichkeiten für die umstehend angeforderten Arbeitskräfte sind geprüft und in Ordnung befunden.

V. Fiktionskosten und sonstige Kosten:
 Die Fiktionskosten (einschl. Zehrpfennig) gehen zu Lasten des Unternehmers und werden dem zuständigen Arbeitsamt sofort nach Eintreffen der Kräfte erstattet.
 Der Betrieb verpflichtet sich bei Zuteilung ausländischer Arbeitskräfte gemäß dem Arbeitsvertrag festzulegen Bedenken zur Übernahme folgender Kosten:
 1. Der Fiktionskosten (einschl. Zehrpfennig) ab Reichsgrenze bis Arbeitsstätte.
 2. Eine Verwaltungskosten für ärztliche Untersuchung und Verpflegung an der Grenze. Vermittlungsgeld an ausländische Stellen.
 3. Der Gebühren für die Beschäftigungsercheinigung und Arbeiterlaubnis sowie für die Aufenthaltserlaubnis.
 4. Der Rückreisekosten bis Reichsgrenze bei ordnungsgemäßer Beendigung des Arbeitsvertrages.
 5. Der Rückreisekosten bis zum Heimatort bei vorzeitiger Heimkehr, soweit nach Rundbrief des Reichsarbeitsministers vom 22. III. 1940 - V. a. 5310/40 - (Fiktionskosten) 1940 Teil 1, S. 209 ff. zur Kostentragung verpflichtet. Das Arbeitsamt erstattet auf Antrag die sämtlichen Kosten ab deutscher Grenze bis zum Heimatort.
 Anmerkung: Anträge, in denen vorstehende Bedingungen ausgenommen der Arbeiter geltend sind, werden nicht bearbeitet.

VI. Sonstiges: Der Betrieb beschäftigt bereits Ausländer folgender Nationalitäten: (Zahl der Ausländer jeder Nationalität mit angeben)

Der unterzeichnete Betrieb erklärt, daß im Betrieb keine deutschen Arbeiter vorhanden sind und die gemeldeten Arbeitsplätze sofort oder nach Umzeichnung besetzen können und verpflichtet sich, die auf Grund dieses Auftrages beschafften Arbeitskräfte von dem Tage der Arbeitsbereitschaft an der Arbeitsstelle an zu den oben festgelegten Bedingungen einzustellen.

Mannheim den 17. Juli 1942
 Stadtwerke Mannheim Verkehrsbetriebe
 Unterschrift und Stempel des Unternehmers

Kurze Stellungnahme des Arbeitsamts:
 insbesondere wegen der Dringlichkeit (Kurzantwort): **1. Fertigung von 2 Auswärtigen für das Gleisbau**
2. 100.00 Tage
 Ort und Datum: **Mannheim**
 Unterschrift: **Johann**

Abb.1: Kopie des Auftrags auf Vermittlung gewerblicher Arbeitskräfte vom 17.07.1942 (STAMA, D 19, Nr. 54).

Gefordert wurden 50 ungelernete Gleisbauarbeiter für die Auswechslung von stark abgenutzten Gleisstücken gegen bereits vorhandene neue Gleisteile sowie für sonstige dringende Reparaturarbeiten. Eine genaue Eingrenzung der Beschäftigungsdauer erfolgte nicht. Diese wurde *sofort bis auf weiteres (mehrere Jahre)* beantragt. Die Wochenarbeitszeit betrug 56 Stunden bei folgender Entlohnung:

Alter	Stundenlohn
über 21 Jahre	77 Reichspfennig
20 Jahre	69 Reichspfennig
19 Jahre	62 Reichspfennig
17 Jahre	54 Reichspfennig

Untergebracht waren die ausländischen Gleisbauarbeiter in einem Gemeinschaftslager, wo sie auch ihre Mahlzeit erhielten, die aber nicht eben üppig gewesen sein dürfte, beliefen sich die Kosten

³⁵ Vgl. Betriebsgeschichte der MVG, VBL und RHB, S. 142.

³⁶ Vgl. auch folgend STAMA, D19, Nr. 54.

pro Person für Einquartierung und Verpflegung doch gerade einmal auf 1,5 Reichsmark pro Tag. Mit der Unterschrift bescheinigten die Mannheimer Verkehrsbetriebe, dass zum Zeitpunkt der Antragstellung keine weiteren Ausländer in ihrem Betrieb beschäftigt waren und sie sich außer Stande fühlten, auf deutsche Arbeitskräfte zurückzugreifen, die die gemeldeten Arbeitsplätze in vergleichbarer Form hätten besetzen können. Darüber hinaus verpflichteten sich die Mannheim Verkehrsbetriebe dazu, die angeforderten Arbeiter ausschließlich in der angegebenen Weise einzusetzen.

Die Höhe der Bezahlung verweist darauf, dass es sich bei den hier abgestellten Arbeitskräften um ausländische (nicht polnische und sowjetische) Zivilarbeiter gehandelt haben muss, die mit Ausnahme der Polen und Ostarbeiter hinsichtlich der Entlohnung den deutschen Arbeitern im wesentlichen gleichgestellt waren. Allerdings herrscht Unsicherheit darüber, ob die Männer freiwillig ins Reich gekommen waren, um zu arbeiten, oder hierher deportiert worden sind. Der deutsche Durchschnittslohn im industriellen Bereich belief sich auf 51 Reichsmark brutto und 43 Reichsmark netto wöchentlich. Einzelverpflegte Arbeiter aus den verbündeten oder westlichen Staaten konnten wegen der Trennungszulage in manchen Fällen sogar einen höheren Auszahlungsbetrag erhalten als ihre deutschen Kollegen.³⁷ Im Falle der Mannheimer Gleisarbeiter lag die Trennungszulage bei 1,5 Reichsmark kalendertäglich.³⁸ An Kriegsgefangene aus Westeuropa wurde bis zum Herbst 1943 dagegen pro Arbeitstag 70 Reichspfennig, an Polen 50 Reichspfennig und an Sowjetbürger 20 Reichspfennig ausgezahlt.³⁹

Mit den herannahenden alliierten Kampftruppen und der deutschen Besetzung durch die Siegermächte im Frühjahr 1945 endete zugleich die Leidenszeit der ausgebeuteten und schikanierten Zwangsarbeiter in Deutschland. Sie konnten wieder in ihre Heimat zurückkehren. Auch die Verkehrsbetriebe im Raum Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen organisierten sich neu. So musste Direktor Dr. Kipnase nach Ende des Krieges von seiner Position der Betriebsleitung zurücktreten, aufgrund seiner politischen Aktivitäten.⁴⁰

³⁷ Vgl. SCHARF, „Man machte mit uns, was man wollte“, S. 106–107.

³⁸ Vgl. STAMA, D19, Nr. 54.

³⁹ Vgl. SCHARF, „Man machte mit uns, was man wollte“, S. 106.

⁴⁰ Vgl. Betriebsgeschichte der MVG, VBL und RHB, S. 157. Nach einer kurzen Übergangszeit wurde die Betriebsleitung im Juli 1945 von Direktor Kaeser übernommen.

Abkürzungshinweise

HARNV	Historisches Archiv der rnv GmbH
StAMA	Stadtarchiv Mannheim

Quellen- und Literaturverzeichnis

1. Quellen:

- Berichte über das Geschäftsjahr der HSB 1941–1944, aufbewahrt im Zentralarchiv der Stadtwerke Heidelberg.
- Berichte über das Geschäftsjahr der OEG 1940–1950, aufbewahrt im HARNV, Best. OEG, Zug. 2012 Nr. 47–48.
- Dokumentation zur Gedenkstätte Sandhofen, aufbewahrt im StAMA, D 19, Nr. 25; 50; 54 und 73–75
- KZ-Gedenkstätte Sandhofen, unter:
<http://www.kz-gedenkstaette-sandhofen.de>.
- Tagebuch des Hubert Andersen, Tagebuch 3. Teil, im Internet veröffentlicht unter:
<http://zwangsarbeit.igmh.de/Zwangsarbeit%20Rhein-Neckar-Raum/ortederzwangsarbeit/mannheim/tagebuchandersen3/index.html>

2. Sekundärliteratur:

- Betriebsgeschichte der Mannheimer Verkehrs-Aktiengesellschaft (MVG) der Verkehrsbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH (VBL) und der Rhein-Hardtahn-Gesellschaft mbH (RHB).
- 100 Jahre HSB. 1885–1985, hg. von der Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG, Heidelberg 1985.
- SCHARF, Eginhard, „Man machte mit uns, was man wollte“. Ausländische Zwangsarbeiter in Ludwigshafen am Rhein 1939–1945 (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Ludwigshafen am Rhein 33), Heidelberg – Ubstadt-Weiher – Basel 2004.