

Auslassungen sind durch Trennlinien wie unten markiert

Logistische Rahmenbedingungen für die Panzermontage

Rohstoffe.....	2
Rohstoffe im Einzelnen	3
Transporte	3
Schienentransport	4
Schiffstransport	5
Strassentransport	7
Lufttransport.....	10
Untertieranten	11
Panzergehäuse	11
Komponenten	12
Montagewerk	13
Gebäude.....	13
Maschinen	14
Betriebsmittel	16
Spezifischer Fertigungsauftrag.....	17
Zeichnungsätze	17
Arbeitsvorbereitung.....	17
Arbeitskräfte	19
Herkunft der Arbeitskräfte	20
Ausländische Arbeitskräfte	21
Arbeits und Lebensbedingungen der Zwangsarbeiter	24
Anforderung von Arbeitskräften durch die Firmen.....	26
Zuteilung von Arbeitskräften	27
Lohnzahlungen	28
Massnahmen zur Leistungssteigerung der Arbeitskräfte	29
Einsatz von Arbeitskräften in der Panzerindustrie	31

Transporte

Das Eisenbahnnetz war der Träger der Transportleistungen. Schiffstransporte, hier vor allem auf Flüssen und Kanälen waren eine willkommene Ergänzung, Luft- und Strassentransporte fielen nicht ins Gewicht, waren auch betreffend der Treibstofflage empfindlicher als Schiffs- und Bahnverkehrⁱⁱ.

Hitler am Januar 1945 an einer Lagebesprechungⁱⁱⁱ:

„Jetzt ist eben das Schlimmste was uns passieren kann, die Vernichtung des deutschen Verkehrswesens. Kohlen haben wir genug. Aus den Bergwerken wird soviel gefördert, dass die Kohlen nicht abbefördert werden können ... Auf die Dauer kann man ohne Eisenbahn keine Armee versorgen“

Strassentransport

Ein weiteres Thema war die Qualität der Strassen. So waren in Deutschland zwar die ersten Autobahnen im Verlauf der Dreissigerjahre gebaut worden, doch das Netz der asphaltierten Strassen war noch weit weg von Flächendeckend. Diese Autobahnen eigneten sich für taktische Verschiebungen hervorragend und ebenso für propagandistische Nutzung. Sehr bewusst muss man sich die Qualität der übrigen Strassen machen. Nach heutigem Massstab waren die Hauptstrassen im Westen Europas wie heutige Nebenstrassen, im Osten waren sie vergleichbar mit verdichteten Feldwegen. Das gilt auch die zweispurigen Strassen. Ein Netz von Bundesstrassen oder gar asphaltierte Feldwege war noch undenkbar. Die Motorisierung steckte eigentlich noch in den Kinderschuhen.



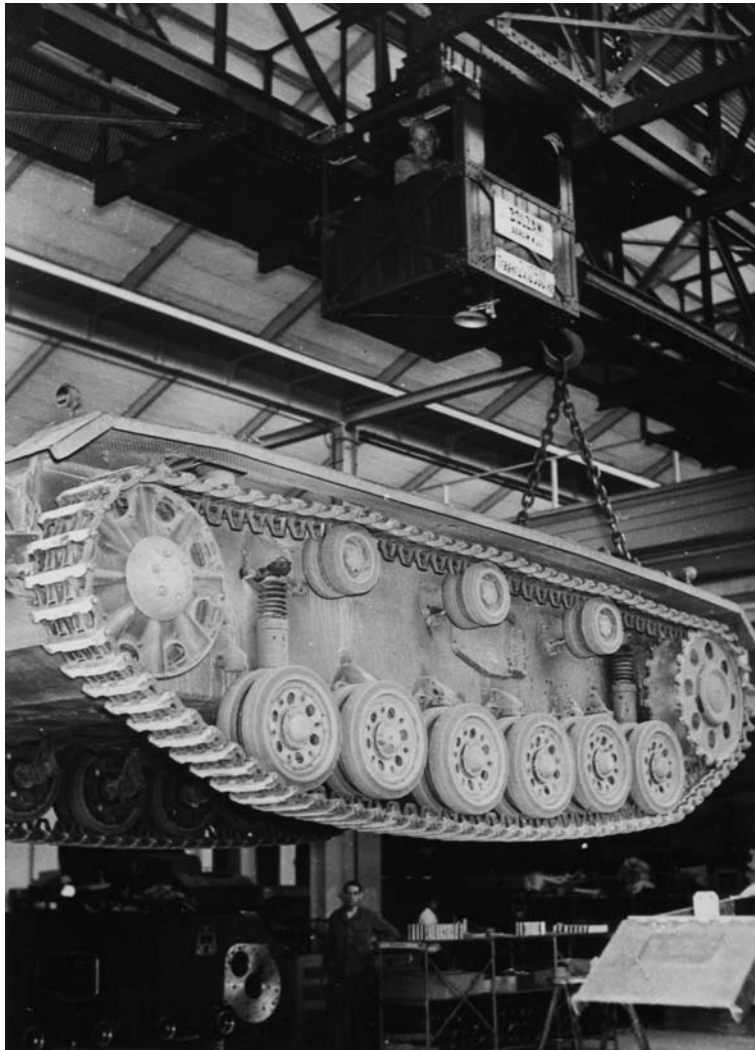
Omnibusse auf der Autobahn. Beachte die kurzen Beschleunigungsspuren und die noch fehlenden Pannestreifen (KE)

Montagewerk

Gebäude

Bei den Gebäuden waren, vor allem für die Panzer-Endmontage, geeignete Hebe-mittel (Krane) in den Gebäuden und an den Verladestellen eine Grundbedingung. Dies beschränkte die Auswahl an möglichen Montagefirmen drastisch, denn

für die meisten zivilen Produkte wurden nicht Traglasten von 20 Tonnen und mehr notwendig. Gerade die Motorfahrzeugindustrie schien sich anzubieten, doch nur die Hersteller schwerer Lastkraftwagen hatten eine geeignete Infrastruktur. Das nachträgliche Einbauen solcher Hebemittel scheiterte meistens an der ungenügenden Statik der vorhandenen Bausubstanz. So wurden zivile Firmen im Verlauf des Kriegs zwar in die Rüstungsproduktion eingebunden, doch meistens auf Zulieferaufgaben beschränkt.

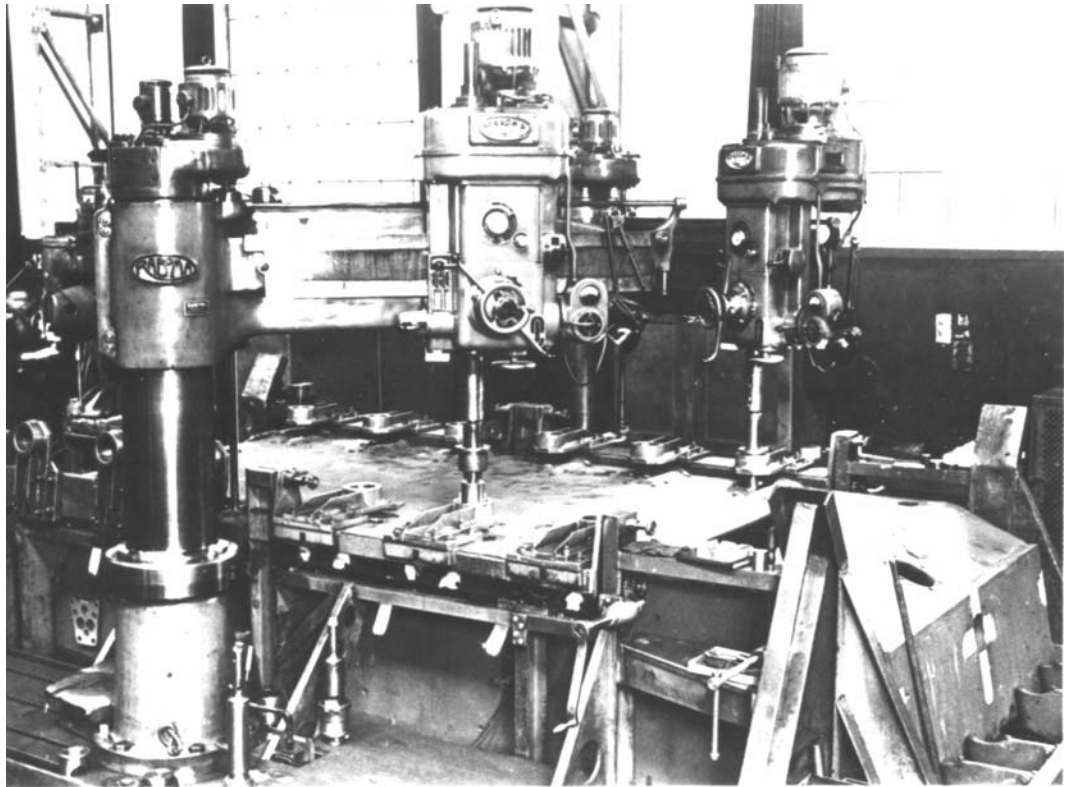


Werk Berlin - Marienfelde der Firma Daimler-Benz im Jahr 1940:

Es wird ein Fahrgestell eines PzKpfw III Ausf G innerhalb der Halle verschoben. Die Halle ist mit einem 25'000 Kg - Kran der Firma Bolzani, Berlin eingerichtet (DC)

Maschinen

In der Panzermontage war zudem kritisch, dass viele der benötigten Maschinen Spezialanfertigungen waren. Mit Dreh- und Fräseinrichtungen allein war es nicht getan. Hier ein paar Beispiele zur Illustration:



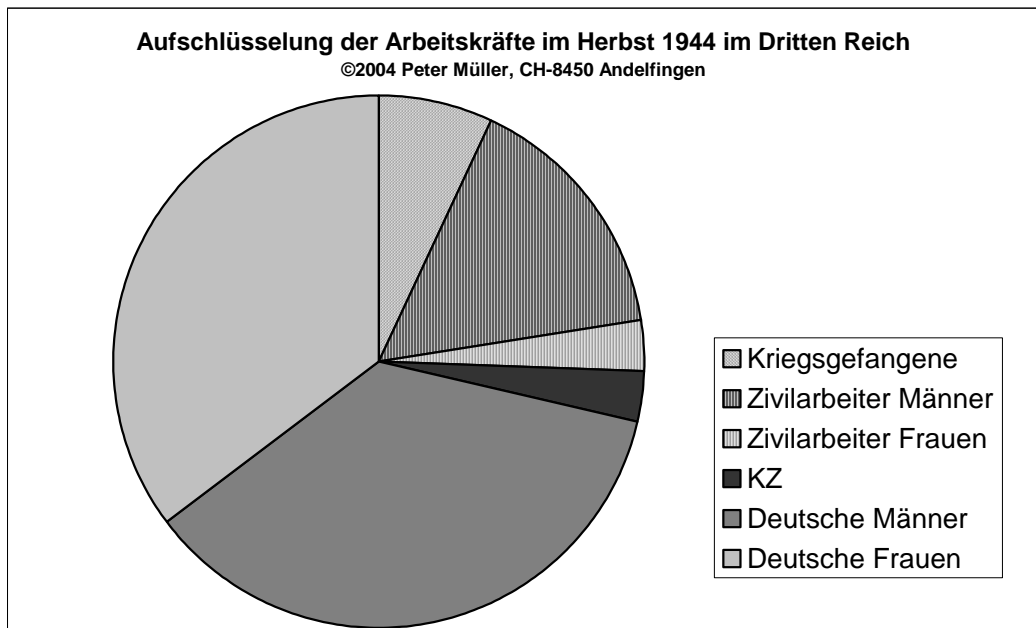
Nusslochbohren an einer Wanne eines PzKpfw / StuG III bei der Firma Alkett (RH : B 324 / F 26)

Arbeitskräfte

Herkunft der Arbeitskräfte

Die Deutsche Volkswirtschaft funktionierte bis zum Kriegsbeginn mit vernachlässigbar wenig Ausländischen Arbeitskräften. Ungefähr eine halbe Million ausländische Arbeiter befanden sich im Reich.

Bis gegen das Ende des Krieges hatte sich dieses Bild massiv verändert. Von den 32 Millionen Arbeitskräften im Herbst 1944 stellten Ausländer, die meisten davon Zwangsarbeiter gut einen Viertel. Die Herkunft der Arbeitskräfte im Dritten Reich präsentierte wie folgt¹⁷, wobei bei den KZ-Häftlingen zwischen deutschen und ausländischen Gefangenen nicht unterschieden wird:



Die vom Reich geschaffenen, zum Teil widersprüchlichen Regeln und deren laxen Umsetzung, das Wegsehen also, bot Spielräume und Einladung zur Ausbeutung der Ausländer. Die staatlichen Diskriminierungen wurden ab Anfang 1943 sukzessive gemildert und im März 1945 sogar aufgehoben. Die persönliche Behandlung blieb bis Kriegsende jedoch schlecht, denn daran hatte man sich gewöhnt, und unter besonderem Schutz wurden die Ostarbeiter nicht gestellt, blieben also gewissermassen Freiwild.

„Mangel, Schmutz, Unterschlagung, Korruption, Schwarzmarkt, Prostitution und Kriminalität prägten das Leben der Ausländer...“

Einsatz von Arbeitskräften in der Panzerindustrie

Die Umschulung der neu zugeteilten Arbeitskräfte auf die vorhandenen Maschinen und Produktionsschritte nahm viel Zeit in Anspruch. Die angelernten Kräfte erreichten nicht die Effizienz von Fachkräften und behandelten Werkzeug und Maschinen oft nicht sachgemäss genug. So ging manche Rationalisierungsmassnahme im Resultat wieder verloren.

ii Schramm, Bd. 7, Seite 956
30% der Pkw per Befehl vom 2.6.44 stillgelegt.
Flugzeuge selbst für Dienstreisen und Kurierzwecke eingeschränkt am 8.6.44.

iii Schramm, Bd. 8, Seite 1652/53

iv Spoerer, S. 221, 222

v Spoerer, S. 259