



Aufsatz

Raphaela M. Bollwein

Herrschaftsstabilisator und Nutznießer

Das österreichische Bauunternehmen Swietelsky und die Beteiligung an der „Straße der SS“

Zusammenfassung

Die Bauwirtschaft des NS-Regimes legte den Grundstein für die erfolgreiche Etablierung zahlreicher Unternehmen, von denen viele bis heute tätig sind. Dazu gehört auch Swietelsky, ein österreichisches Unternehmen, dessen internationale Tätigkeit auf dem Einsatz von jüdischen Zwangsarbeitern beruhte, die während des Zweiten Weltkrieges für den Profit der Firma ausgebeutet wurden. Eine exzessive Wirtschaftspolitik der Nationalsozialisten, maßlose Gebietsansprüche sowie Unternehmer, die im Dienst des Deutschen Reiches wirkten, ermöglichten die „Vernichtung durch Arbeit“ auf den Baustellen innerhalb und außerhalb des Deutschen Reiches. Über einen Zeitraum von 75 Jahren wurde dieser Aspekt in den Unternehmensdarstellungen nicht berücksichtigt.

Schlagwörter

Zwangsarbeit, Nationalsozialismus, Wirtschaftsgeschichte, Holocaust

Abstract

The construction industry under National Socialism played a fundamental role in the establishment of numerous construction companies, including the Austrian company Swietelsky. The company relied on the exploitation of forced labourers during the Second World War, whose labour was utilized for the company's economic gain. The National Socialists' economic policies, their territorial claims and the entrepreneurs who worked for the German Reich all contributed to the implementation of "extermination through labour" on construction sites within and outside the German Reich. For a period of 75 years, this aspect of Swietelsky's history has been overlooked.

Keywords

Forced Labour, National Socialism, Economic History, Holocaust

Zitierempfehlung

Raphaela M. Bollwein, Herrschaftsstabilisator und Nutznießer. Das österreichische Bauunternehmen Swietelsky und die Beteiligung an der „Straße der SS“, in: MUG Nr 15 (2026), S. 72–87, DOI: 10.60658/mug.v15i1.57.

Raphaella M. Bollwein

Herrschaftsstabilisator und Nutznießer

Das österreichische Bauunternehmen Swietelsky und die Beteiligung an der „Straße der SS“



Heinrich Himmler (3. von rechts) beim Besuch eines jüdischen Zwangsarbeitslagers an der „Straße der SS“ mit Friedrich Katzmann (2. von links, Hand am Gürtel), vermutlich August 1942¹

Unternehmensgründung im Kontext nationalsozialistischer Baupolitik: Kontext und Forschungsperspektiven

Ausgehend von der Rolle des österreichischen Bauunternehmens Swietelsky im Kontext nationalsozialistischer Infrastrukturprojekte, analysiert dieser Artikel die Verflechtung ökonomischer Interessen mit politischer Loyalität und zeigt, wie unternehmerisches Handeln zur Umsetzung und Absicherung der nationalsozialistischen Herrschafts- und Vernichtungspolitik beitrug. Im Mittelpunkt steht die Beteiligung Swietelskys am Bau der sogenannten „Straße der SS“, einem Teilprojekt des deutschen Vernichtungskrieges im Osten, das unter dem Einsatz von jüdischen Zwangsarbeitern realisiert wurde. Die Straße liegt in der heutigen Ukraine und in Ostpolen.

¹ United States Holocaust Memorial Museum (USHMM), courtesy of Instytut Pamięci Narodowej (IPN), IPN BU 4210/244 (sygn. fotografii: 22279), AIPN, online unter: <https://collections.ushmm.org/search/catalog/pa1139272> (25.09.2026).

Auftraggeberin war, wie der Name sagt, Heinrich Himmlers SS, Bauverantwortliche war die Einsatzgruppe Russland-Süd der Organisation Todt (OT) und ausführend mittelständische Bauunternehmen aus dem Reichsgebiet. Die Straße führt heute als Europastraße E40 von Breslau über Katowice nach Lwiw, Przemysl, Tarnopol, Winniza, Dnjepopetrowsk bis Donetzk und südlich nach Tagnarog, wo sie am Nordostzipfel des Schwarzen Meeres endet.²Anhand von Verwaltungsdokumenten, justiziellen Akten und Zeitzeugenberichten wird dargelegt, wie die Verflechtung von Wirtschaft und NS-Herrschaft funktionierte und welche materiellen wie strukturellen Vorteile das Bauunternehmen Swietelsky aus dieser Kollaboration zog. Folgende Frage steht im Mittelpunkt: Wie lässt sich die Rolle des Bauunternehmens Swietelsky als Beispiel österreichischer Unternehmensbeteiligung an nationalsozialistischer Herrschaft und Gewalt im Osten rekonstruieren und bewerten?

Die historische Auseinandersetzung mit der Rolle von Unternehmen im Nationalsozialismus hat sich erst seit den 1990er-Jahren verstärkt etabliert und sich dabei von makrohistorischen Gesamtdeutungen hin zu mikroanalytischen Fallstudien verschoben. Am Beginn dieses Wandels stand das 100-jährige Jubiläum der Daimler-Benz AG.³ Die 1986 veröffentlichte Festschrift löste eine breite Debatte über die Einflussnahme von Unternehmen auf ihre eigene Geschichtsschreibung aus. Die darin präsentierte „geglättete“ Darstellung der Jahre 1938–1945, insbesondere das Ausblenden der NS-Zwangsarbeit, wurde durch eine Gegenstudie der „Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts“ kritisch korrigiert. Diese machte die bestehende Nähe zu den Auftraggebern sichtbar und führte zu einer methodischen Neuorientierung hin zu kritischer Auseinandersetzung. Die Frage danach, wie sich Unternehmen im NS-Regime anpassten, die Analyse unternehmerischer Handlungsspielräume sowie institutionelle Verflechtungen, standen nun im Kern öffentlicher Debatten.⁴ Infolge öffneten Unternehmen zunehmend ihre Archive und auch in Österreich wurden staatliche sowie unternehmensfinanzierte Projekte zur Aufarbeitung der NS-Vergangenheit angestoßen, nicht zuletzt unter dem Druck von Sammelklagen,⁵ wie etwa im Fall der Voestalpine, die zwischen 1938 und 1945 als „Reichswerke Hermann Göring AG Berlin“ bestanden hatte.⁶ Aufmerksamkeit erhielt die Unternehmensgeschichtsschreibung also vor allem durch die öffentliche Debatte um Entschädigungszahlungen an Zwangsarbeiter:innen, wonach es, vor allem in Deutschland, zu einer Zunahme an Auftragsforschung durch

² Vgl. Conrad Kunze, Deutschland als Autobahn. Eine Kulturgeschichte von Männlichkeit, Moderne und Nationalismus, Bielefeld 2022, S. 261 f., <https://doi.org/10.1515/9783839459430>.

³ Vgl. Tim Schanetzky, „Jubiläen und Skandale. Die ‚lebhafteste Kampfsituation‘ der achtziger Jahre“, in: Norbert Frei (Hrsg.), Unternehmen im Nationalsozialismus. Zur Historisierung einer Forschungskonjunktur, Göttingen 2010, S. 68–78, hier 69.

⁴ Vgl. Christian Marx und Sabine Pitteloud, „Zeitgeschichte und Unternehmensgeschichte“, in: Nina Klei-öder/Christian Marx (Hrsg.), Neue Perspektiven der Unternehmensgeschichte, Bochumer Schriften Unternehmens- & Industriegeschichte, Stuttgart 2024, S. 124–150, hier 130, <https://elibrary.utb.de/doi/10.30965/9783657794775-124-150>.

⁵ Vgl. Florian Freund und Bertrand Perz, „Zwangsarbeit in Österreich unter der NS-Herrschaft“, in: Dieter Stiefel (Hrsg.), Die politische Ökonomie des Holocaust. Zur wirtschaftlichen Logik von Verfolgung und „Wiedergutmachung“, München 2001, S. 181–202, hier 181.

⁶ Vgl. Oliver Rathkolb, NS-Zwangsarbeit in der Industrie im Vergleich. Am Beispiel der Betriebe der Reichswerke Hermann Göring in Linz, in: Gabriella Hauch (Hrsg.), Industrie und Zwangsarbeit im Nationalsozialismus. Mercedes Benz – VW – Reichswerke Hermann Göring in Linz und Salzgitter, Innsbruck/Wien u.a. 2003, S. 67–84, hier S. 67.

Unternehmen kam.⁷ Ob sich ein ähnlicher Trend im Zuge des Einrichtens des sogenannten „Versöhnungsfonds“ auch in Österreich abzeichnete, ist derzeit nicht abzusehen. Das Bauunternehmen Swietelsky jedenfalls blieb von dieser erinnerungspolitischen und forschungsgeschichtlichen Aufarbeitung bis 2020 weitgehend unberührt und stellt damit ein exemplarisches Forschungsdesiderat dar.

Hellmuth Swietelsky war nach Abschluss seines Studiums der technischen Chemie im Jahr 1928 zunächst beim Stuaag-Konzern als Direktionsassistent, später als Hilfsbauleiter und Bauleiter tätig, bis er darauffolgend als Prokurist die Leitung der Stuaag-Filiale in Linz übernahm. Aufgrund der sich verschlechternden Auftragslage zu Beginn der 1930-er Jahre, verließ er den Konzern und beschloss, ein eigenes Bauunternehmen zu gründen. Er erhielt 1936 den Gewerbeschein für Straßenbau und gründete noch im selben Jahr die „Straßenbauunternehmung Ing. Hellmuth Swietelsky“ in Gmunden, Oberösterreich. Mit dem Angriff Nazi-Deutschlands auf Polen und dem Beginn des Zweiten Weltkrieges, sollte das Unternehmen bald nicht mehr nur inländische Bauprojekte bewältigen, sondern mit seiner Bautätigkeit gleichermaßen Gebiete außerhalb des Deutschen Reiches erschließen.⁸ Der Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich im März 1938 bedeutete für die österreichische Wirtschaft erhebliche Aufträge durch staatliche Nachfrage. Die Bevölkerung jubelte über Arbeitsbeschaffungs- und Industrialisierungsprogramme, um die hohe Arbeitslosigkeit zu senken.⁹ Schließlich hatte besonders der österreichische Bausektor mit einem Arbeitskräftemangel zu kämpfen.¹⁰

Dass die Infrastruktur des Deutschen Reiches zu Kriegszwecken ausgebaut werden sollte, kam somit auch Hellmuth Swietelsky gelegen. Eine zentrale Verkehrsverbindung zwischen Berlin, wo sich der Amtssitz Adolf Hitlers befand, und den von den Nationalsozialisten besetzten Gebieten im Osten, war die „Durchgangsstraße IV“, die auch als „Rollbahn Süd“ oder „Straße der SS“ bekannt war. Da das Generalgouvernement dem Deutschen Reich als Aufmarschgebiet für den Krieg gegen die Sowjetunion diene, war eine funktionierende Infrastruktur wesentlich, um die Versorgungsmöglichkeiten der deutschen Truppen zu sichern. Die Straße war somit zunächst als Versorgungsrouten in die Kriegswirtschaft des Deutschen Reiches eingebunden und genoss eine entsprechende Priorität gegenüber anderen Bauprojekten. Sie war nicht nur Hauptnachschublinie der Heeresgruppe Süd – hier wurden regelmäßig Kriegsmaterial und Soldaten an die Ostfront befördert – sondern fungierte gleichermaßen als Panzerrollbahn der Wehrmacht und war demzufolge für die Kriegsführung des Deutschen Reiches von großer Bedeutung. Jedoch waren die Straßen im Osten Polens und der Sowjetunion in schlechtem Zustand, weswegen sie ausgebaut beziehungsweise instandgehalten werden mussten.¹¹ Dieser Aufgabe kamen regimetreue

⁷ Vgl. Tim Schanetzky, *After the Gold Rush. Ursprünge und Wirkungen der Forschungskonjunktur «Unternehmen im Nationalsozialismus»*, in: *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte* 63, 1 (2018), S. 7–32, hier S. 8 f., 128442768, <https://doi.org/10.1515/zug-2017-0081>.

⁸ Vgl. Eva Swietelsky, *Die Gründungsgeschichte und wirtschaftliche Entwicklung der Swietelsky Baugesellschaft m.b.H. unter Berücksichtigung baukonjunktureller Aspekte*, Diplomarbeit Wirtschaftsuniversität Wien, 1996, S. 8 f.

⁹ Vgl. Michael John, *Zwangsarbeit und NS-Industriepolitik am Standort Linz*, in: Christian Gonsa/Gabriella Hauch u.a. (Hrsg.), *NS-Zwangsarbeit. Der Standort Linz der Reichswerke Hermann Göring AG Berlin, 1938–1945*, Wien 2001, S. 23–146, hier 23, <https://doi.org/10.7767/boehlau.9783205128731.23>.

¹⁰ Vgl. Christian Rabl, *PORR AG. The Company's History and Business Policies 1938–1945*, in: Oliver Rathkolb/Bertrand Perz u.a. (Hrsg.), *PORR AG and its Subsidiaries during the National Socialist Era*, Göttingen 2025, S. 23–70, hier S. 33.

¹¹ Vgl. Hermann Kaienburg, *Jüdische Arbeitslager an der ‚Straße der SS‘*, in: *Zeitschrift für Sozialgeschichte des 20. und 21. Jahrhunderts* 1 (1996), S. 13–39, hier S. 19–21.

Bauunternehmen aus dem Deutschen Reich nach und so folgte auch Hellmuth Swietelsky im Jahr 1941 dem „Bauführer“¹². Er erlangte einen Abschnitt der Durchgangsstraße IV, der sich überwiegend im damaligen Ostgalizien befand.¹³ Hellmut Swietelsky war auch Mitglied bei der OT und stieg durch seinen Titel des Diplomingenieurs sofort in die Position des „Hauptmann Haupttruppführers“ auf.¹⁴

Um die umfangreichen Straßenbauarbeiten schnellstmöglich und kostengünstig bewältigen zu können, wurden entlang der Straße Arbeitslager errichtet. Männer aus der ansässigen jüdischen Bevölkerung wurden in die Lager verschleppt und zum Zweck der Bau- und Instandhaltungsarbeiten zwangsrekrutiert. Im Zeitraum von Oktober 1941 bis Dezember 1942 entstanden auf dem Abschnitt, auf dem auch das Bauunternehmen Swietelsky wirkte, 30 Zwangsarbeitslager, in denen beständig zwischen 10.000 und 12.000 jüdische Zwangsarbeiter untergebracht waren. Die hier analysierten Primärquellen lassen die Annahme zu, dass es sich bei den Zwangsarbeitskräften an der Durchgangsstraße IV ausschließlich um Männer handelte. Es existierten zwar ebenso Frauenlager in Ostgalizien, die Frauen wurden jedoch nicht im Zuge des Straßenbaus eingesetzt. Dementsprechend ist in diesem Aufsatz, immer wenn Bezug auf die Zwangsarbeit an der Durchgangsstraße IV genommen wird, ausschließlich von „Zwangsarbeitern“ die Rede. Diese Vorgehensweise soll die zwangsverpflichteten Frauen und deren Schicksale als Opfer der nationalsozialistischen Beschäftigungspolitik jedoch keinesfalls ausklammern.

Die Leitung des Projektes oblag der OT, deren hauptsächliche Aufgabe es war, die Arbeit der beteiligten privaten Unternehmen unter staatlicher Kontrolle zu koordinieren.¹⁵ Die OT leitete zahlreiche Bauprojekte dieser Art, plante und überwachte, lieferte Baumaterialien und beschaffte die Arbeitskräfte.¹⁶ Die Rolle der privaten Bauunternehmen, die unter dem Supremat der OT wirkten, konnte je nach Projekt unterschiedlich einflussreich sein.¹⁷ Im Fall der Durchgangsstraße IV war das dominierende Prinzip jenes, bei dem die privaten Bauunternehmen ihr kaufmännisches Personal sowie Vorarbeiter an den Baustellen entlang der Straße stationierten und die ausführenden Arbeitskräfte, welche die Hauptlast trugen, von der OT zwangsrekrutiert wurden.¹⁸

Am 22. November 1941 erhielt Hellmuth Swietelsky die Bestätigung über die Übertragung eines Straßenabschnittes vom Linienchef der OT ausgestellt. Das Bauvorhaben war im militärischen Operationsgebiet, weshalb es vor jeder Dringlichkeitsstufe geltend war. Das Bauunternehmen wirkte hier zugleich im Auftrag der Wehrmacht.¹⁹

¹² Stefan Lütengau und Alexander Schröck, Zwangsarbeit in der österreichischen Bauindustrie. Die Teerag-Asdag AG 1938–1945, Innsbruck 2001, 65.

¹³ OeStA, AdR E-uReang VVst VA B 22312. Feldpost Nr. 39243, Bescheinigung durch den OT-Linienchef der DGIV, am 22.11.1941.

¹⁴ Vgl. Swietelsky, Die Gründungsgeschichte und wirtschaftliche Entwicklung der Swietelsky Baugesellschaft, 12.

¹⁵ Vgl. Elyahu Yones, Die Straße nach Lemberg. Zwangsarbeit und Widerstand in Ostgalizien 1941–1944, Frankfurt am Main 2017, S. 223.

¹⁶ Vgl. Fabian Lemmes, Arbeiten in Hitlers Europa: Die Organisation Todt in Frankreich und Italien 1940–1945, Göttingen 2001, S. 85.

¹⁷ Vgl. Lemmes, Arbeiten in Hitlers Europa, S. 95.

¹⁸ Vgl. Yones, Die Straße nach Lemberg, 100; YVA, M-9/E-10-13. Sigmund Halpern an Central Committee of Liberated Jews, am 12.01.1948.

¹⁹ OeStA, AdR E-uReang VVst VA B 22312. Dringlichkeitsbescheinigung Straßenbau Lemberg-Kurowice, am 26.01.1942.

„Es wird bestätigt, daß [sic!] die Straßenbauunternehmung Ing. Hellmuth Swietelsky im Osteinsatz der OT beim Linienchef d. DGIV mit der Durchführung von wehrwirtschaftlichen vordringlichen Straßenbauarbeiten beauftragt wurde.“²⁰

Festgelegt wurde ein Teil auf dem Abschnitt Lemberg²¹-Tarnopol-Podwoloczyska, auf dem die Straßenarbeiten durch die Firma durchgeführt werden sollten. Es handelte sich dabei um einen 171 Kilometer langen Abschnitt, das Bauunternehmen Swietelsky wirkte auf circa 30 Kilometern.²² Die Lager des Abschnittes, aus denen Zwangsarbeiter bezogen wurden, befanden sich in Kurowice, Winniki und Tarnopol. Das Einsatzgebiet reichte aber nicht nur über den genannten Straßenabschnitt, sondern erschloss gleichermaßen Steinbrüche und den jüdischen Friedhof in Lemberg, wovon Material für den Straßenbau entwendet wurde. Die Grabsteine wurden zerschlagen und als Straßenbelag verwendet.²³ Das war eine übliche Vorgehensweise beim Bau der Durchgangsstraße IV, deren Fundament aus tausenden Kubikmetern Grabsteinen und Schutt zerstörter Synagogen errichtet wurde.²⁴

Im Auftrag der deutschen Kriegswirtschaft: Die Etablierung und Expansion Swietelskys während der Kriegsjahre

Ferdinand Swietelsky, der Vater des Firmengründers, erwarb im Jahr 1943 eine Immobilie in bester Lage, direkt neben dem Wiener Rathaus, die er seinem Sohn, Hellmuth Swietelsky, für dessen Unternehmen übergab. Hellmuth Swietelsky richtete darin den Hauptsitz seines Bauunternehmens ein, der somit von Linz nach Wien verlegt wurde. Ermöglicht wurde der Kauf durch die Enteignung des jüdischen Kaufmanns Wilhelm Israel Blitz, der ursprüngliche Besitzer der Immobilie.²⁵ Ferdinand Swietelsky bemühte sich um die Liegenschaft, in dem er verdeutlichte, wie wichtig das Bauunternehmen seines Sohnes für die deutsche Wirtschaft war: „Das Unternehmen meines Sohnes arbeitet im Frieden wie im Kriege praktisch ausschließlich nur im Auftrage öffentlicher Baubehörden des Reiches, der Gaue und Gemeindeverwaltungen, der Reichsbahn etc.“ Er führte weiter aus: „Bei der Wichtigkeit seines Unternehmens für öffentliche Interessen ist die zweckentsprechende Unterbringung des Hauptsitzes seines Unternehmens in Wien ein Gebot der Notwendigkeit.“²⁶ Ferdinand Swietelsky bekundete seine eigene signifikante Rolle als ehemaliger Frontkämpfer; in wiederholten Gesuchen legte er Bescheinigungen über die Verleihung der Militärverdienstmedaille, Verwundetenmedaille sowie des Ehrenkreuzes für Frontkämpfer bei. Des Weiteren wurde ein Dokument beigelegt, das die Parteimitgliedschaft seines Sohnes,

²⁰ OeStA, AdR E-uReang VVst VA B 22312. Feldpost Nr. 39243, Bescheinigung durch den OT-Linienschef der DGIV, am 22.11.1941.

²¹ Das deutsche Synonym „Lemberg“ für die heute ukrainische Stadt Lwiw wird aufgrund der überwiegenden Anwendung im Quellenkorpus sowie der im behandelten Zeitraum dominierenden Bezeichnung getätigt. Keinesfalls soll die Verwendung deutsche oder österreichische Territorialansprüche an das Gebiet ausdrücken.

²² Vgl. Steffen Hänschen, Swietelsky und die Durchgangsstraße IV in der Ukraine, 1941–1943, in: Verena Pawlowsky/ Harald Wendelin (Hrsg.), Unternehmmergeist und Komplizenschaft. Hellmuth Swietelskys Baufirmen in der NS-Zeit, Wien 2025, S. 251–362, hier S. 281, <https://doi.org/10.7767/9783205223153.251>.

²³ YVA, M-9/E-10-13. Eidesstattliche Erklärung Sigmund Halpern, am 15.11.1948.

²⁴ Vgl. Kunze, Deutschland als Autobahn, S. 262.

²⁵ OeStA, AdR E-uReang VVst VA B 22312. Vermögensanmeldung Wilhelm Blitz. Kauf- und Verkaufsvertrag zwischen Leopold Portuné und Ferdinand Swietelsky, am 21.05.1943.

²⁶ OeStA, AdR E-uReang VVst VA B 22312, Wilhelm Blitz. Gesuch auf Zustimmung zum Kaufvertrag durch Ferdinand Swietelsky, am 13.07.1943.

Hellmuth Swietelskys, bei der NSDAP seit 1933 beurkundete sowie Belege der OT, aus denen diverse staatliche Bauaufträge des Unternehmens hervorgingen. Infolge wurden „keinerlei Bedenken“ bezüglich des Erwerbs der Liegenschaft durch die Familie Swietelsky geäußert und die Immobilie übergang an sie.²⁷

Die Partei- und Organisationsmitgliedschaften hatten symbolischen Wert für die nationalsozialistische Parteipolitik, denn ihre Mitglieder konnten sich im Gegenzug auch Vorzüge erwarten. Das Bauunternehmen Swietelsky wurde als staatsnah charakterisiert, als Gegenleistung erwartete sich Hellmuth Swietelsky Unterstützung in seinen Anliegen. Diese Unterstützung kann zwar häufig als Hauptmotiv hinter einer Parteimitgliedschaft stehen, im Fall Hellmuth Swietelskys aber kann aufgrund des bereits frühzeitigen Beitritts angenommen werden, dass der Bauunternehmer gleichermaßen aus persönlichen und ideologischen, nicht ausschließlich aus ökonomischen Interessen, Mitglied geworden war. Er kann durchaus als politischer Förderer der NSDAP gesehen werden, schließlich existierte seine Bauunternehmen zum Zeitpunkt des Parteibeitritts noch nicht. Hellmuth Swietelskys politische Positionierung war somit bereits zu Kriegsbeginn unmissverständlich, über den Bauunternehmer war „in politischer Hinsicht Nachteiliges nicht bekannt geworden“²⁸.

Er war jedoch nicht nur frühes NSDAP-Mitglied, Hellmuth Swietelsky war ebenfalls Mitglied des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps (NSKK). Das NSKK übernahm während des Zweiten Weltkrieges vor allem die Aufgabe der logistischen Unterstützung der Kriegswirtschaft. Es stand zugleich in Beziehung zur OT, seine Mitglieder übernahmen häufig Transport- und Nachschublieferungen in unterschiedliche Länder Europas.²⁹ Darüber hinaus nahm das NSKK an der Durchgangsstraße IV eine ambivalente Rolle ein. Die Verkehrskompanien transportierten hier nicht nur Material für den Straßenbau, sondern erhielten gleichermaßen Aufträge zum Abtransport jüdischer Menschen vom Linienchef. Eine Ermittlungsakte der Zentralen Stelle Ludwigsburg enthält eine Zeugenaussage eines NSKK-Fahrers, die das belegt:

„In den Meldungen der Kolonnenführer über die Einsätze kam nicht zum Ausdruck, wofür die Lkw benötigt wurden. [...] Dabei ist mir auch in Gesprächen mit Kolonnenführern zu Ohren gekommen, dass Fahrzeuge unserer Kompanie zum Abtransport von Juden benutzt worden sind. Es war uns auch bekannt, dass diese Abtransporte des öfteren [sic!] im Zusammenhang mit den geplanten Judenexekutionen standen.“³⁰

Die Untersuchung zeigt, dass das Bauunternehmen Swietelsky während der NS-Zeit erheblich von den Arierungsverfahren profitierte. Der Erwerb und die Verlegung des Unternehmenssitzes nach Wien unterstreichen den ökonomischen Aufstieg, der ohne die politischen Verflechtungen und die wirtschaftliche Situation im Krieg wahrscheinlich nicht möglich gewesen wäre. Zentrale Voraussetzung für diese Vorteile war Swietelskys frühe Mitgliedschaft in der NSDAP sowie im NSKK und der OT. Die Firma war somit nachweislich in das System der Zwangsarbeit

²⁷ OeStA, AdR E-uReang VVSt VA B 22312. Gesuch um Zustimmung zum Kaufvertrag durch Ferdinand Swietelsky, am 13.06.1943; StLA LG Wien Vg Vr 7138/47 Swietelsky. Meldeblatt zur Registrierung der Nationalsozialisten, am 08.07.1947.

²⁸ OeStA, AdR E-uReang VVSt VA B 22312. Gaupersonalamtsleiter Hirt an den Oberfinanzpräsidenten, am 11.08.1943.

²⁹ Vgl. Dorothee Hochstetter, *Motorisierung und „Volksgemeinschaft“*. Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) 1931–1945, München 2009, S. 444 f.

³⁰ Zit. bei Hochstetter, *Motorisierung und „Volksgemeinschaft“*, S. 474.

eingebunden und profitierte von der menschenverachtenden Praxis des „Arbeitskräfte-Leasings“³¹ in Kooperation mit den nationalsozialistischen Behörden.

Der Einsatz jüdischer Menschenleben für die Kriegswirtschaft: Der Einbezug der „Straße der SS“ in den Holocaust

Die Verfolgung und Entrechtung der jüdischen Bewohner:innen Ostgaliziens begann bereits vor der Eingliederung des Gebietes in das Generalgouvernement, am 1. August 1941, mit dem Einmarsch der deutschen Truppen in Lemberg, am 22. Juni 1941.³² Die durch das Gebiet ziehende Einsatzgruppe C ermordete in den ersten Besatzungstagen mehrere tausend jüdische Menschen, unter anderem im Zuge der sogenannten „Gefängnisaktionen“ im Brygidki-Gefängnis. Fortan wurden den deutschen Besatzern ukrainische Hilfspolizisten zur Seite gestellt, die sich gleichermaßen an den Gewalttaten beteiligten.³³ Die jüdischen Bewohner:innen wurden in die Haftanstalten verschleppt, Demütigungen und Folter unterzogen, ihre Leichen wurden verbrannt. Diese Vorgehensweise wiederholte sich mehrmals in den letzten Junitagen des Jahres 1941. Eine den Pogromen folgende Phase der Repression diente dann der Angleichung der sogenannten „Judenpolitik“ in Ostgalizien an die restlichen Gebiete des Generalgouvernements. Dazu zählten die Abschottung der jüdischen Menschen in Ghettos und die Bildung eines Judenrates, der Entzug des Aufenthaltsrechtes außerhalb der Ghettos sowie die mangelnde beziehungsweise fehlende Lebensmittel- und Hygieneversorgung der Ghettos.³⁴ Die Existenzgrundlage der jüdischen Bewohner:innen wurde kontinuierlich geschmälert, bis sie ihnen mit dem Arbeitszwang schließlich restlos genommen wurde. Die Errichtung der Zwangsarbeitslager entlang der Durchgangsstraße IV und die darauffolgenden Zwangsrekrutierungen können als Hauptphase der systematischen Unterdrückung gesehen werden. Die Straßenbauarbeiten dauerten von Herbst 1941 bis Sommer 1943. Danach folgte die Liquidierung der Zwangsarbeitslager, die mit der „Endlösung“ und dem Abtransport der Überlebenden in das Vernichtungslager Belzec einherging.³⁵

Die Repression der jüdischen Bevölkerung in Ostgalizien reichte also von der Massenvertreibung und der Abschiebung in Ghettos, über den Masseneinsatz zur Zwangsarbeit, bis hin zur Massenvernichtung. Das Ziel, das dabei beständig verfolgt wurde, war, die jüdische Bevölkerung aus dem Gesellschaftsgefüge herauszulösen, zu isolieren und zu enteignen, was letztlich in einer völligen Entrechtung und der Vernichtung gipfelte.

Die Lebensbedingungen in den Zwangsarbeitslagern entlang der Durchgangsstraße IV waren außerordentlich schlecht, die Verpflegung war unzureichend. Zahlreiche Zwangsarbeiter starben an Erschöpfung, Unterernährung und Krankheiten, die aufgrund der schlechten hygienischen Bedingungen verbreitet waren. Viele waren nach bereits wenigen Wochen zu schwach, um die körperliche Arbeit, die ihnen abverlangt wurde, überhaupt leisten zu können. Die statistische Lebenserwartung ab der Zwangsverpflichtung in den Lagern lag zwischen drei und sechs Monaten.³⁶

³¹ Peter Sempelmann, Schaufeln bis zum Ende, in: trend. Das österreichische Wirtschaftsmagazin 10 (2000), S. 108–112, hier S. 110.

³² VWI-SWA, I. 1, Lemberg (09) Prozess/Anklageschrift. Wesentliches Ermittlungsergebnis, S. 160.

³³ VWI-SWA, I. 1, Lemberg (09) Prozess/Anklageschrift. Wesentliches Ermittlungsergebnis, S. 172.

³⁴ Vgl. Yones, Die Straße nach Lemberg, 19–21.

³⁵ Vgl. Eliyahu Yones, Die Juden in Lemberg während des Zweiten Weltkrieges und im Holocaust 1939–1944, Hannover 2018, S. 292.

³⁶ Vgl. Yones, Die Straße nach Lemberg, S. 234.

Dieser rücksichtslose Einsatz von jüdischen Menschenleben für die Kriegswirtschaft wurde ideologisch gerechtfertigt, schließlich waren Arbeit und Menschenwert für die Nationalsozialisten klar von rassistischen Unterscheidungskriterien geprägt.³⁷ Die Zwangsarbeit an der Durchgangsstraße IV war eindeutig von dieser Rassehierarchie geprägt und fester Bestandteil der Kriegswirtschaft im Osten. Ob dabei „auf jedem Kilometer tausend oder zehntausend Juden auf der Strecke blieben, sei gleichgültig“³⁸ gewesen.

Die SS-Lagerkommandanten, welche die Aufsicht sowohl in den Lagern als auch im Zuge der Straßenbauarbeiten hatten, entstammten der sogenannten „Mördertruppe“ des SS- und Polizeiführers (SSPF) Friedrich Katzmann. Dieser erteilte folgende Anweisungen:

„Arbeitsunfähige Juden sind zu erschießen.

Auf flüchtende Lagerinsassen ist ohne Aufruf zu schießen.

Wiederergriffene Flüchtlinge sind zu erschießen.

Für einen nicht wieder ergriffenen Geflüchteten sind jeder 10. Jude seiner Arbeitskolonne oder 10 Geiseln seines Heimatortes zu erschießen.

Lagerinsassen, die die Arbeit sabotieren oder Widerstand leisten, sind zu erschießen.“³⁹

Das war auf Befehl Heinrich Himmlers geschehen, der sich Ende 1941 in den Bau der Durchgangsstraße IV einschaltete. Er ordnete an, dass die SSPF die regionale Leitung von Teilstrecken der Straße übernehmen sollten.⁴⁰ Die vorangehende Entscheidung der Zivilverwaltung des Generalgouvernements, genauer der Abteilung Bauwesen, vom Sommer 1941, die SSPF in das Straßenbauprogramm einzubeziehen, kam Himmler gelegen, da er plante, im besetzten Osten ein der SS unterstehendes Wirtschaftssystem auf dem Rücken der Zwangsarbeiter aufzubauen und damit den Einfluss der zivilen Besatzungsbehörden zurückzudrängen.⁴¹

Der Umgang mit den Zwangsarbeitern war in der Praxis jedoch noch brutaler als der obenstehende Befehl es vorschrieb. Die Exekutive der Gewalt war vor allem die SS, wodurch die Straße zwischen Lemberg und Kurowice auch ihren Namen erhielt.⁴² Anhand des Bauprojektes wurde somit zur Realität, was auch in der Wannseekonferenz, am 20. Januar 1942 festgesetzt wurde:

„Unter entsprechender Leitung sollen im Zuge der Endlösung der Judenfrage die Juden in geeigneter Weise zum Arbeitseinsatz kommen. In großen Arbeitskolonnen [...] werden die arbeitsfähigen Juden straßenbauend in diese Gebiete geführt, wobei zweifellos ein Großteil durch natürliche Verminderung ausfallen wird“.⁴³

Neben den Zeugenaussagen der herangezogenen Justizakten befinden sich auch in den Zeitzeugenberichten Eliyahu Yones' und Benedikt Friedmanns, Anschuldigungen bezüglich der körperlichen Misshandlung nicht nur durch SS-Männer, sondern auch durch das Personal der Bauunternehmen:

³⁷ Vgl. Theresa Wobbe, Zwangsarbeit im Nationalsozialismus (1939 – 1945). Überlegungen im Anschluss an Orlando Pattersons Konzept des menschlichen Parasitismus, in: Marianne Braig/Léa Renard u.a. (Hrsg.), Sklaverei, Freiheit und Arbeit. Soziohistorische Beiträge zur Rekonfiguration von Zwangsarbeit, München/Wien 2024, S. 197–222, hier S. 204.

³⁸ VWI-SWA, I. 1, Lemberg (09) Prozess/Anklageschrift. Wesentliches Ermittlungsergebnis, S. 202.

³⁹ Zit. bei Yones, Die Straße nach Lemberg, S. 233.

⁴⁰ Vgl. Kaienburg, Jüdische Arbeitslager an der ‚Straße der SS‘, S. 21.

⁴¹ Vgl. Hänschen, Swietelsky und die Durchgangsstraße IV in der Ukraine, S. 251.

⁴² Vgl. Kaienburg, Jüdische Arbeitslager an der ‚Straße der SS‘, S. 14.

⁴³ Zit. bei Yones, Die Straße nach Lemberg, S. 233.

„Der Straßenbaumeister ließ mich holen. [...] Er holte aus und schlug mir die Wasserwaage auf den Kopf. Das geschah, als Feierabend gepfiffen wurde, was mich rettete. Zwei Häftlinge hoben mich auf und schleppten mich in dem sich formierenden Zug mit. Unterwegs hielten sie mich unter den Armen. Nur mit äußerster Anstrengung erreichte ich das Lager.“⁴⁴

Die Vorarbeiter der Baufirmen übernahmen die Zwangsarbeiter nach dem täglichen Appell, der gleichzeitig Selektionsmaßnahme war. Die Unterscheidung in „arbeitsfähig“ und „nicht-arbeitsfähig“ wurde getroffen, da die beteiligten Bauunternehmen an die SS ein „Häftlingsentgelt“ bezahlen mussten. Kranke, verletzte und arbeitsunfähige Männer wurden abgelehnt und wieder in die Lager abgeschoben, um die Kosten für die Baufirmen möglichst gering zu halten. Die „arbeitsunfähigen“ Männer wurden von den Lagerkommandanten erschossen oder in Vernichtungslager deportiert. Dementsprechend waren es hauptsächlich die privaten Baufirmen, die indirekt über Leben und Tod entschieden. Es war nicht ihre Entscheidung, „arbeitsunfähige“ Personen zu töten, dennoch war es Folge ihres Handelns.

Nach dem Ausmarsch aus den Lagern war es die Aufgabe der Vorarbeiter, zu kontrollieren, wie die Arbeiten an der Straße ausgeführt wurden. Dabei kam es häufig zu Demütigungen und körperlichen Züchtigungen.⁴⁵ Gleichmaßen konnten die Vorarbeiter für die Verpflegung beziehungsweise die Verwehrung von Essensrationen verantwortlich sein, wie der Zeitzeuge Benedikt Friedmann, der den Straßenbau überlebt hat, schildert:

„Winkte der Straßenbaumeister zustimmend, senkte der Koch den Schöpflöffel in den Kessel, zum Vorschein kam eine dickere Flüssigkeit. Das erhielten diejenigen, die der Straßenbaumeister als fleißig und leistungsfähig klassifizierte. Winkte er verneinend, wurde der Unglückliche mit einem Tritt oder Kolbenhieb verjagt.“⁴⁶

Auch konnten die Vorarbeiter Strafen und Misshandlungen durch die SS-Lagerkommandanten erwirken. Häufig kam es zur körperlichen Züchtigung durch die Lagerkommandanten, wenn ein Baumeister mit der Leistung der Arbeiter nicht zufrieden war und dies kommunizierte.⁴⁷ Als besonders grausam wurde in diesem Zusammenhang wiederholt der SS-Lagerkommandant Ernst Eppler von den Zeitzeugen genannt.

Das Schicksal der Zwangsarbeiter interessierte die Bauunternehmen ausschließlich in dem Maße, in dem deren Arbeitskraft zur Steigerung der Bau- und Gewinnleistung ausgenutzt werden konnte. Menschliches Leid wurde der Logik der Kriegswirtschaft vollständig untergeordnet, „die Grenze vom Bau zum Mord war fließend“⁴⁸. Auch dass es nach der Beendigung der Bauarbeiten an der Durchgangsstraße IV im Sommer 1943 zu Massendeportationen und Erschießungen der noch lebenden Arbeitskräfte durch die SS kam und die Bauunternehmen stillschweigend abzogen, verzeichnet abermals die Dehumanisierung der jüdischen Arbeiter in der Kriegswirtschaft durch die beteiligten Unternehmen.

⁴⁴ Benedikt Friedmann, *Ich träumte von Brot und Büchern. Zornige Erinnerungen eines jüdischen Österreichers*, Wien 1992, S. 74.

⁴⁵ Vgl. Yones, *Die Straße nach Lemberg*, S. 44.

⁴⁶ Friedmann, *Ich träumte von Brot und Büchern*, S. 71.

⁴⁷ Vgl. Friedmann, *Ich träumte von Brot und Büchern*, S. 73.

⁴⁸ Kunze, *Deutschland als Autobahn*, S. 230.

Ignoranz und „Unwissenheit“: Die gescheiterte justizielle Verfolgung Hellmuth Swietelskys und die Aufarbeitung der Durchgangsstraße IV-Verbrechen

Hellmuth Swietelsky drohte 1947 ein Volksgerichtsverfahren, die Anklagepunkte bezogen sich jedoch ausschließlich auf persönlicher Ebene gegen den Bauunternehmer. Die Strafsache nahm vornehmlich auf seine Parteimitgliedschaft bei der NSDAP Bezug, die aufgrund des Beitritts im Jahr 1933 als illegal festgestellt wurde, ebenfalls auf die „missbräuchliche Bereicherung“ durch den Kauf eines arisierten Anwesens und der nicht ordnungsgemäßen Meldung nach dem Krieg. Der Einsatz von Zwangsarbeit wurde darin nicht behandelt. Der Firmengründer kämpfte durchwegs für die positive Umdeutung seiner Rolle, er bediente sich einer verzerrten Eigendarstellung, indem er beteuerte, sich stets entgegen der NSDAP und ihrer Ideologie positioniert zu haben. Mit dieser Taktik war er erfolgreich und konnte die Streichung seines Namens aus der Registrierungsliste erwirken. Schließlich schied er 1948 straffrei aus dem Verfahren aus.⁴⁹

Diese einfache, aber lohnende Taktik des Bauunternehmers war keine seltene und ähnelt jener, die auch im prominenten Fall Krupp im Rahmen der Nürnberger Nachfolge-Wirtschaftsprozesse beim Angeklagten deutlich wurde, oder auch bei der Firma Thyssen, die sich unmittelbar nach Ende des Krieges sogar als „Feind des Regimes“⁵⁰ inszenierte. Aufgrund ihrer Stellung an der Spitze einer Firmenhierarchie beriefen sich die Unternehmer auf Unwissenheit ob der Missstände vor Ort, an den Baustellen ihrer Unternehmen, die sie schließlich „nur“ leiteten. Auch die Westalliierten zeigten in den Nürnberger Verfahren wenig Bereitschaft, die Rolle der Ingenieure kritisch zu problematisieren. Die vorgeschobene Selbstdarstellung, man habe ausschließlich unpolitische Straßenbauarbeiten ausgeführt, wurde akzeptiert, weshalb eine systematische strafrechtliche Verfolgung auch der OT und ihres Personals ausblieb.⁵¹ Kim Christian Priemel entkräftet dieses Argument der Unwissenheit und formuliert hinsichtlich der Beteiligung privater Unternehmen an der nationalsozialistischen Zwangsarbeit folgende These:

„Wer so tief in das nationalsozialistische Herrschaftssystem eingebunden gewesen war, so die Prämisse, konnte das Wissen um und die Verantwortung für Verbrechen wie Zwangsarbeit, Plünderung und Arisierung auch dann nicht von sich weisen, wenn diese auf einer anderen Ebene oder an einem anderen Standort des jeweiligen Konzerns verübt worden waren.“⁵²

Die Zentrale Stelle der Landesjustizverwaltungen in Ludwigsburg führte ab den 1960-er Jahren Ermittlungen bezüglich nationalsozialistischer Verbrechen in Zwangsarbeitslagern durch. Die Erkenntnisse wurden fortgehend an die zuständigen Staatsanwaltschaften zur Strafverfolgung weitergeleitet. Bis zum Jahr 1993 klagten die Staatsanwaltschaften 80 Personen an, die in

⁴⁹ Vgl. Verena Pawlowsky und Harald Wendelin, Hellmuth Swietelsky und der Nationalsozialismus. Biografische Notizen, in: Verena Pawlowsky/Harald Wendelin (Hrsg.), Unternehmmergeist und Komplizenschaft. Hellmuth Swietelskys Baufirmen in der NS-Zeit, Wien 2025, S. 35–64, hier S. 60–62, <https://doi.org/10.7767/9783205223153.35>.

⁵⁰ Vgl. Thomas Urban, Zwangsarbeit bei Thyssen: Stahlverein und Baron-Konzern im Zweiten Weltkrieg, Paderborn 2014, S. 13.

⁵¹ Vgl. Kunze, Deutschland als Autobahn, S. 230.

⁵² Kim Christian Priemel, Mehr Exempel als Modell. Die Nürnberger Prozesse gegen deutsche Industrielle und die Ursprünge des Wirtschaftsvölkerstrafrechts, in: Florian Jeßberger/Wolfgang Kaleck u.a. (Hrsg.), Wirtschaftsvölkerstrafrecht. Schriften zum Internationalen und Europäischen Strafrecht, Baden-Baden 2015, S. 25–64, hier S. 41.

Zusammenhang mit Zwangsarbeitslagern im Generalgouvernement standen. In den darauffolgenden Verhandlungen wurden 31 Personen freigesprochen, 49 wurden zu mehrjähriger oder lebenslänglicher Haft verurteilt. Bezüglich der Verbrechen an der Durchgangsstraße IV ermittelte die Zentrale Stelle 70 Beschuldigte, von denen 39 Aufenthaltsorte ermittelt werden konnten. Lediglich gegen zehn der ermittelten Personen, alle SS- oder Polizeiangehörige der unteren und mittleren Hierarchie, führten die Staatsanwaltschaften die Ermittlungsverfahren weiter. Alle Ermittlungen gegen die Hauptverantwortlichen, zu denen die SS- und Polizeiführer zählten, wurden ausnahmslos eingestellt.⁵³

Einige der Verfahren gegen SS-Lagerkommandanten, die an der Durchgangsstraße IV stationiert waren, wurden von der Staatsanwaltschaft Stuttgart aufgenommen, woraus zwei Schwurgerichtsprozesse entstanden: der Tarnopol- und der Lemberg-Prozess. Der Lemberg-Prozess begann am 25. Oktober 1966 und endete am 29. April 1968. Es summierten sich insgesamt 141 Hauptverhandlungstage. Am 10. März 1965 war die Anklageschrift nach gerichtlicher Voruntersuchung beim Landgericht Stuttgart eingelangt, darin wurden siebzehn Personen angeklagt, im Rahmen der so bezeichneten „Endlösung der Judenfrage“ in Galizien

„auf Grund jeweils neu gefassten Willensentschlusses, durch mehrere rechtlich selbstständige Handlungen, teilweise in bewusstem und gewolltem Zusammenwirken miteinander, also gemeinschaftlich handelnd, in einer nicht näher bestimmten Vielzahl von Fällen Menschen teils grausam und heimtückisch oder aus sonst niedrigen Beweggründen, wie nationalsozialistischer Rassenhass oder zur Verdeckung von Straftaten, getötet bzw. zu töten versucht oder zu solchen Verbrechen durch die Tat wesentlich Beihilfe geleistet“ zu haben.⁵⁴

Folgende Lager östlich von Lemberg wurden als Tatorte angeführt: Lemberg-Janowskastraße, Winniki, Ostrow, Hermanow, Kurowice, Zaciemne und Jaktorow. Westlich von Lemberg konnten die Tatorte Grodek, Rodatycze und Wola Lazka ermittelt werden.⁵⁵ Unter den Angeklagten SS-Lagerkommandanten war Ernst Eppe. Eppes Anklageschrift umfasste 37 Anklagepunkte, die ihm willkürliche sowie geplante Erschießungen, körperliche Folter und Erhängungen anlasteten. Der SS trat Ernst Eppe 1936 bei, am 15. Oktober 1941 wurde er zum SSPF-Galizien nach Lemberg versetzt und dem Auftrag über den Aufbau und die Leitung des Zwangsarbeitslagers in Kurowice ermächtigt.⁵⁶

Das Zwangsarbeitslager in Kurowice fasste neben jenem in der Janowskastraße eines der größten Lager an der Durchgangsstraße IV, es lag ungefähr 30km von Lemberg entfernt.⁵⁷ Ernst Eppe wurde zum ersten SS-Kommandanten des Lagers, ebenfalls stand ein Nebenlager zwischen den Dörfern Zaciemne und Krosienko unter seiner Oberleitung. Er hatte sich am Arbeitsamt in Lemberg eine Gruppe von 70 Personen erwählt, die ihm für die Straßenarbeiten geeignet schienen, darunter befand sich auch Eliyahu Yones. Die Menschen wurden in Lastkraftwagen von Lemberg in das Dorf Kurowice gebracht, wo sie das Lager bezogen und den Straßenarbeiten

⁵³ Vgl. Mario Wenzel, Zwangsarbeitslager für Juden in den besetzten polnischen und sowjetischen Gebieten, in: Wolfgang Benz (Hrsg.), Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager, Arbeitserziehungslager, Ghettos, Jugendschuttlager, Polizeihäftlager, Sonderlager, Zigeunerlager, Zwangsarbeiterlager, München 2009, S. 125–154, hier S. 147.

⁵⁴ VWI-SWA, I. 1, Lemberg (09) Prozess/Anklageschrift. Wesentliches Ermittlungsergebnis, S. 203 f.

⁵⁵ VWI-SWA, I. 1, Lemberg (09) Prozess/Anklageschrift. Wesentliches Ermittlungsergebnis, S. 203 f.

⁵⁶ StLA LG Wien, Vg 8e Vr 847/55. Anklageschrift der Staatsanwaltschaft bei dem Landgericht Stuttgart, am 10.03.1965, S. 120 f.

⁵⁷ Vgl. Yones, Die Straße nach Lemberg, S. 38.

zugeführt wurden. Beständig folgten weitere Gruppen von Zwangsarbeitern nach, welche die Belegschaft aufgrund der hohen Sterblichkeitsrate aber nicht wesentlich erhöhten.⁵⁸

Nach Kriegsende gelangte Ernst Epple in sowjetische Kriegsgefangenschaft. Diese saß er in unterschiedlichen Kriegsgefangenenlagern ab, bis er an Weihnachten 1949 in seine Heimat entlassen wurde. Dort nahm er seine Arbeit als Kranführer in der Maschinenfabrik in Reutlingen wieder auf, die er ausführte, bis er am 18. August 1960 auf seiner Arbeitsstelle festgenommen wurde.⁵⁹

Im Lemberg-Prozess traten insgesamt 152 Zeugen auf. Dabei handelte es sich hauptsächlich um die jüdischen Zwangsarbeiter, welche die Kriegsjahre in Ostgalizien überlebt hatten und denen die Flucht aus den Lagern nach deren vollständiger Liquidierung im Sommer 1943 gelungen war. Die meisten Überlebenden, darunter auch Eliyahu Yones, hatten sich in den umliegenden Wäldern versteckt und dort das Ende des Krieges erwartet. Auch traten Angestellte der beteiligten Unternehmen als Zeugen auf, die zu den Arbeiten an der Durchgangsstraße IV delegiert gewesen waren. Es handelte sich dabei beispielsweise um Personal des deutschen Transportunternehmens Bernhard, das wie auch Swietelsky am selben Straßenabschnitt eingesetzt war. Die Zeugen berichteten, dass besonders das Zwangsarbeitslager in Kurowice „die Hölle“ gewesen sei. Die Zwangsarbeiter dieses Lagers seien so entkräftet gewesen, dass sie morgens nicht einmal auf das Auto aufsteigen konnten, das sie zur Baustelle bringen sollte.⁶⁰ Die Vorarbeiter des Bauunternehmens Swietelsky belasteten fortgehend den SS-Lagerkommandanten Ernst Epple schwer. Michael Tritsch und Hermann Kury beteuerten die Trunksucht Epples, die seine Gewalttaten noch grausamer enden ließ.⁶¹ Dass aber die privatwirtschaftliche Komplizenschaft durch die Bauunternehmen im Prozess vollkommen ausgespart wurde, kam den gehörten Zeugen des Bauunternehmens Swietelsky gelegen, die sich in ihren Aussagen so auf die ausschließliche Belastung des SS-Lagerkommandanten fokussierten. Mit der präzisen Schilderung dessen Gewalttaten, blieb ihre eigene Mittäterschaft unbeachtet.

Alle Zeugen gaben übereinstimmend an, dass die Zwangsarbeiter der uneingeschränkten Willkür Ernst Epples ausgeliefert waren, der sie aus zumeist nichtigen Anlässen schlug, quälte und erschoss. Es entstand ein Gesamtbild seines Auftretens und Verhaltens, das durch unsagbare Gewalt und das Fehlen jeglichen humanitären Mitgefühls gekennzeichnet war. Seine Willkür und Geringschätzung der jüdischen Zwangsarbeiter demonstrierten, dass er die begangenen Verbrechen nicht unter einem als unausweichlich verspürten Befehlszwang mit befürchteter Gefährdung für sein eigenes Leben beging, was häufig ein Hauptargument der Angeklagten war, sondern diese durchaus aus individueller Überzeugung im Sinne der nationalsozialistischen Ideologie ausführte. Im Zuge der Verhandlung wurde festgestellt,

„dass er sich mit dem von Rassenhass getragenen Mordprogramm der NS-Führung so vollständig und bewusst identifiziert hatte, dass ihm seine Funktion als Lagerleiter von Kurowice nur als eine willkommene Gelegenheit erschien, durch seine Taten jeweils einen eigenen und persönlichen Beitrag zu diesem Mordprogramm zu leisten.“⁶²

⁵⁸ LG Stuttgart, Lfd. Nr. 671A, 29.04.1968 JUNSV BD.XXVII, S. 756.

⁵⁹ StLA LG Wien, Vg 8e Vr 847/55. Anklageschrift der Staatsanwaltschaft bei dem Landgericht Stuttgart, am 10.03.1965, S. 120 f.

⁶⁰ LG Stuttgart Lfd. Nr. 671A, 29.04.1968 JUNSV BD.XXVII, S. 767 f.

⁶¹ VWI-SWA, I. 1, Lemberg (09) Prozess/Anklageschrift. Wesentliches Ermittlungsergebnis, S. 235 f.

⁶² LG Stuttgart, Lfd. Nr. 634A, 15.07.1966 JUNSV Bd.XXIV, S. 5.

Ernst Epple, der sich selbst als „Kaiser von Kurowice“ rühmte, wurde schließlich wegen Mordes in sechs Fällen an insgesamt acht Menschen und wegen Beihilfe zum Mord in einem Fall an mindestens zwanzig Menschen, am 29. April 1968 durch das Landgericht Stuttgart zu lebenslanger Haft verurteilt. In neun der siebzehn Schuldvorwürfe wurde der Angeklagte freigesprochen.⁶³

Es ist offenkundig, dass Hinweise bezüglich der Beteiligung des Bauunternehmens Swietelsky an der nationalsozialistischen Zwangsarbeit vorhanden und den Ermittlungsstellen bekannt waren, diese aber nicht weiterverfolgt wurden. Das Kriminalkommissariat Waldshut erkundigte sich im Zuge der Ermittlungen zu den Durchgangsstraße IV-Verbrechen generell zwar über die Beteiligung des Bauunternehmens, es haben jedoch keine weitreichenderen Recherchen stattgefunden. Der Täterkreis an der Durchgangsstraße IV beschränkte sich innerhalb der juristischen Aufarbeitung somit ausschließlich auf die SS-Lagerkommandanten der Zwangsarbeitslager und den Polizeiapparat. Die Vorarbeiter, Bauführer und Unternehmensleitungen der delegierten Bauunternehmen konnten ohne Belangen ihre Positionen weiter besetzen. Ein erheblicher Teil der Täterschaft entzog sich der Strafverfolgung somit völlig, wodurch die justizielle Aufarbeitung der Durchgangsstraße IV-Verbrechen als begrenzt und unabgeschlossen gelten kann.

Verharmlost und verschwiegen: Der steinige Weg zur historischen Aufarbeitung

Zahlreiche ehemalige Nationalsozialist:innen und Kollaborierende konnten nach Ende des Zweiten Weltkrieges weiterhin ihre Positionen in Verwaltung, Justiz und Wirtschaft bekleiden und so führte auch Hellmuth Swietelsky bis 1995 seine Bauunternehmen unbehelligt weiter, wodurch ein Eingeständnis über die moralische und juristische Schuld ausblieb. Simon Wiesenthal bekundete in seiner Zeugenvernehmung im Rahmen der Ermittlungen zu den Durchgangsstraße IV-Verbrechen im Jahr 1961: „Die Firma, die vor dem Krieg eine kleine unbedeutende Firma war, entwickelte sich nach dem Kriege und ist heute eine der größten Straßenbaufirmen Österreichs.“⁶⁴

Die unmittelbaren Nachkriegsjahre in Österreich waren weniger von moralischer Neubewertung als von einer breiten gesellschaftlichen und politischen Strategie der Verdrängung geprägt. In dieses Muster fügte sich Hellmuth Swietelskys Karriere nahtlos ein. Die Kontinuität der Unternehmensführung erscheint somit nicht als zufälliger Nachkriegsumstand, sondern als Ausdruck eines gesellschaftlichen und politischen Klimas, das darauf ausgerichtet war, die ökonomische Basis des Landes zu stabilisieren.⁶⁵ Die Kriegsfolgen erforderten zudem umfassende Bauprojekte im Rahmen des Wiederaufbaus, wodurch sich für die österreichischen Bauunternehmen letztlich gute Ausgangsbedingungen auch für die Nachkriegszeit ergaben.⁶⁶

⁶³ Vgl. Dieter Pohl, Nationalsozialistische Judenverfolgung in Ostgalizien 1941–1944. Organisation und Durchführung eines staatlichen Massenverbrechens, Berlin/München/Boston 1997, S. 413; LG Stuttgart, Lfd.Nr. 634A, 15.07.1966 JUNSV BD.XXIV, S. 655; VWI-SWA, I. 1, Lemberg (10) Prozess/ Urteile. Urteil des Schwurgerichts beim Landgericht Stuttgart, am 29.04.1968, S. 3 f.

⁶⁴ VWI-SWA, I. 1, Lemberg (10) Prozess/ Urteile. Zeugenvernehmung Simon Wiesenthal, am 06.06.1961.

⁶⁵ Vgl. Urban, Zwangsarbeit bei Thyssen, S. 171; Kunze, Deutschland als Autobahn, S. 230.

⁶⁶ Vgl. Bertrand Perz, Die Porr AG als Teil der Bauwirtschaft auf österreichischem Gebiet zwischen 1938 und 1945, in: Oliver Rathkolb/Bertrand Perz u.a. (Hrsg.), Die Porr AG und ihre Tochterunternehmen in der NS-Zeit, Göttingen 2025, S. 335–369, hier S. 363.

In den offiziellen Unternehmensdarstellungen Swietelskys wurden die Kriegsjahre durchwegs ausgespart.⁶⁷ Hellmuth Swietelsky wusste nach Ende des Krieges geschickt seine Spuren zu verwischen, an den Schicksalen der Opfer war der Unternehmer uninteressiert. Auf eine Aufforderung zur Einzahlung in den Versöhnungsfonds der Republik Österreich im Jahr 2000 reagierte das Unternehmen gar nicht erst.⁶⁸ Neben seiner fortführenden Unternehmensleitung bis 1995, trat er auch weiterhin als Vorsitzender des Vorstandes der „Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen“ auf; er konnte seine Karriere im Straßenbau also problemlos weiterverfolgen. 1965 wurde er von der „International Road Federation“ in Washington zum „Man of the Year“ gekürt und 1978 zum Ehrenszenator der Technischen Universität Wien ernannt.⁶⁹

Im Jahr 2021 wurde das Bauunternehmen Swietelsky AG als „Linzer Unternehmen des Jahres“ ausgezeichnet. Der Bürgermeister der Stadt Linz äußerte sich: „Erfolgreiche Unternehmen zeichnet aus, dass sie gute innovative Geschäftsmodelle haben, die sich auf dem Markt bewährt haben.“⁷⁰ Die verbrecherischen Seiten der Firmengeschichte blieben dabei wiederholt unbeachtet. Dabei sollten sich „erfolgreiche Unternehmen“ gleichermaßen dadurch auszeichnen, wie sie mit ihrer historischen Vergangenheit umgehen. Häufig werden Gründergenerationen durch Unternehmensfamilien über Jahrzehnte idealisiert, Verstrickungen in den Nationalsozialismus werden ausgeblendet. Auch bei Swietelsky wurde die Diktion in den Unternehmensdarstellungen lange zu Gunsten des Firmengründers ausgelegt, wie dies gleichermaßen aus anderen tradierten Unternehmensgeschichten bekannt ist.⁷¹ Aus jüdischen Zwangsarbeitern wurde eine „polnische Belegschaft“, aus Sklavenarbeitern wurden „Flüchtlinge“, denen man mit Arbeit vermeintlich zu einem besseren Leben verhalf.⁷² Das Bauunternehmen sticht mit seiner dementierenden Unternehmensdarstellung zwischen 1938 und 1945 zwar keinesfalls aus dem Spektrum der Unternehmenshistorien hervor, dennoch beharrte Swietelsky sehr lange auf längst überholten Darstellungen.

Erst als es zur öffentlichen Konfrontation und Kritik kam, reagierte das Unternehmen mit der wissenschaftlichen Aufarbeitung der Firmengeschichte, obwohl kaum noch zu befürchten ist, dass Überlebende sie persönlich zur Verantwortung ziehen oder dass sie rechtlich für die Verbrechen belangt werden könnten. Denn neben der Schuldfrage geht es vor allem darum, wie mit der nationalsozialistischen Vergangenheit heute umgegangen wird. Die Wichtigkeit besteht darin Transparenz zu schaffen, anstatt mit Rechtfertigungsreflexen und eindimensionalen Entlastungsnarrativen zu reagieren. Der Prozess des Eingeständnisses dauerte bei Swietelsky zwar

67 Siehe dazu: Die Gründungsgeschichte und wirtschaftliche Entwicklung der Swietelsky Baugesellschaft; Swietelsky. 75-Jahre Jubiläumsvideo [Minute 3:40]. Online unter: <https://www.youtube.com/watch?v=Fp3yF8tbBMk> (20.02.2025).

68 Sempelmann, Schaufeln bis zum Ende, S. 110 f.

69 Technische Universität Wien. Akademische WürdenträgerInnen. URL: https://web.archive.org/web/20120220160425/http://www.tuwien.ac.at/wir_ueber_uns/zahlen_und_fakten/akademische_wuerdentraegerinnen/ (letzter Zugriff: 20.02.2025); International Road Federation (IRF). Man of the Year. URL: <https://www.irf.global/man-of-the-year/> (letzter Zugriff: 20.02.2025).

70 Vgl. Swietelsky. Swietelsky ist „Linzer Unternehmen des Jahres 2021“. URL: <https://www.swietelsky.at/news/swietelsky-ist-linzer-unternehmen-des-jahres-2021/> (letzter Zugriff: 20.02.2025).

71 Sebastian Brünner, Schattenkapitel. NS-Unternehmensgeschichtsschreibung in der Bundesrepublik seit 1945 zwischen Öffentlichkeitsarbeit und Wissenschaft, in: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte 63, (2018), S. 69–115, hier S. 75, 128442770, <https://doi.org/10.1515/zug-2017-0063>.

72 Vgl. Swietelsky, Die Gründungsgeschichte und wirtschaftliche Entwicklung der Swietelsky Baugesellschaft, S. 12.

lang, lässt nun aber eine unternehmenshistorische Wende zu. Eine von der Geschäftsführung beauftragte Kommission arbeitete in den vergangenen Jahren die Unternehmensgeschichte während der ausgeblendeten Zeitspanne zwischen 1938 und 1945 auf und publizierte nun das Werk im Jahr 2025 unter dem Titel „Unternehmergeist und Komplizenschaft“⁷³.

73 Verena Pawlowsky und Harald Wendelin, *Unternehmergeist und Komplizenschaft. Hellmuth Swietelskys Baufirmen in der NS-Zeit*, Wien 2025.