

Lüge Nr. 10

„Hitler war ein begabter und vorausschauender Ökonom, was die verschwindende Arbeitslosigkeit und der Bau der Autobahnen belegen.“

Wenn diese Behauptung richtig wäre - was sie nicht ist - was wäre damit bewiesen? Auf keinen Fall wäre dies eine Entlastung für die während der NS-Herrschaft begangenen Verbrechen. Ist ein Mörder weniger schuldig, wenn er zugleich ein hervorragender Architekt gewesen ist? Ist ein Verbrecher kein Verbrecher mehr, nur weil er in einem anderen Betätigungsfeld Arbeitsplätze schafft?

Obwohl die Antwort auf diese Fragen selbstverständlich erscheint, erfreut sich der Ausspruch „Aber Hitler hat doch auch Gutes getan!“ unerwarteter Langlebigkeit - eine Tatsache, die wahrscheinlich auf zwei Faktoren zurückzuführen ist. Der erste besteht in der mangelnden Differenzierung zwischen den Fähigkeiten eines Menschen und seinem moralischen Wert als Person. Das zweite Element offenbart eine dumpfe und beängstigende Tendenz. Auch heute noch scheinen viele Menschen ein Verbrechen bewusst oder unbewusst zu relativieren, sofern dieses einen direkten oder indirekten Profit verspricht. Dass Hitler auch Gutes getan habe, schafft schließlich noch die psychologische Entlastung gegenüber dem Vorwurf, warum man mitgemacht hat, warum man sich hat „blenden“ lassen.

Doch selbst auf der Ebene einer rein ökonomischen Betrachtung lässt sich die „wunderbare“ Begabung des Führers und seiner Berater schnell entzaubern. Dies soll hier bezüglich der beiden oft genannten Schlagworte „Autobahn“ und „Arbeitslosigkeit“ geschehen.

Hitler hat die Autobahnen gebaut

Die Autobahnen sind keine Erfindungen Adolf Hitlers. Die Bezeichnung „Straßen des Führers“ ist lediglich eine Wendung der Goebbelschen Propaganda. In nahezu allen Industrieländern der Welt wurden in den zwanziger Jahren umfangreiche Straßenbaupläne erarbeitet. Als Vorbilder galten die Mailänder „Autostrada“ (gebaut 1922-23) und die amerikanischen „Highways“. Auch im Deutschland der Weimar Republik besaßen diese Pläne einen nicht geringen Stellenwert. Der „Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte-Frankfurt-Basel“ (Hafraba) legte bereits 1927 einen umfassenden Entwurf für ein Autobahnnetz in Deutschland vor, nur die wirtschaftliche Rezession verhinderte die schnellere Realisierung der meisten Pläne. Auch die Verwendung des Autobahnenbaus als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme ist schon 1932 an der Verbindung Köln-Bonn praktiziert worden. Allerdings sind 130.000 Arbeitsplätze bei fast 1,8 Mio. Arbeitslosen im Jahre 1936 auch nicht überzubewerten. Neu am nationalsozialistischen Autobahnbau war vor allem die Tatsache, dass die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen zum großen Teil über die „Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung“, also mit Arbeitnehmergeldern, finanziert wurde. Zudem rückte für die Trassenführung immer mehr das Argument der militärischen Nutzbarkeit in der Vordergrund.

Hitler hat den Menschen Arbeit und Brot gegeben

Es ist unbestritten, dass die Arbeitslosigkeit in den ersten Jahren des Nationalsozialismus drastisch sank. 1932 war der Höchststand von 6 bis 7 Millionen Arbeitslosen erreicht, der allerdings 1933 schon auf 4,8 Millionen sank. 1937 waren es noch etwa 1 Million. In vielen Branchen existierte bereits seit 1935 Facharbeitermangel.

Es gab also in der Tat einen Abbau der Arbeitslosigkeit, der aber, schaut man hinter die Kulissen, bei weitem nicht so dramatisch war, wie uns die heutigen Neonazis vormachen wollen, denn der Hitlerstaat beherrschte alle Taschenspielertricks: So wurden die Frauen „freiwillig“ aus der Produktion gedrängt (mittels eines Ehestanddarlehens, das durch die Geburt eines Kindes abbezahlt werden konnte); Löhne wurden gekürzt (die Realbruttolöhne lagen 1937 unter dem Stand von 1928, dem Tiefpunkt der Wirtschaftskrise); Betriebsräte und die freie Wahl des Arbeitsplatzes wurden abgeschafft; 1934 mussten alle Industriearbeiter, die vor weniger als drei Jahren aus der Landwirtschaft gekommen waren, wieder dorthin zurück; Arbeitsbeschaffungsprogramme und Arbeitsdienst frisierten die Arbeitslosenstatistiken; 1935 schafft die Rekrutierung von Freiwilligen für die Reichswehr 300.000 Männer vom Arbeitsmarkt; die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht 1935 und der 2-jährigen Militärdienstpflicht 1936 tun ein übriges, um „Vollbeschäftigung“ zu schaffen. Wegen der massiv gestiegenen Arbeitszeit und der gleichzeitig gesenkten Löhne ging es der Masse der Bevölkerung gar nicht so gut. Verschwiegen wird auch zumeist, dass dieser „Aufschwung“ auf dem Boden einer völlig unsoliden Finanzierung getätigt wurde. Und es war vor allem die Rüstungsindustrie, welche den Zuwachs zu verzeichnen hatte. Der Anteil von Rüstungsausgaben am Staatshaushalt stieg von 1932/33 bis 1938/39 von 7,5% auf 60% an. Die Produktion von Konsumgütern war 1936 allerdings immer noch auf einem Stand von vor 1914.

Große Anteile der Finanzierung wurde durch sogenannte „Mefo-Wechsel“ getragen, ein seit 1934 eingesetztes, von Hjalmar Schacht entwickeltes Instrument der verdeckten „Vorfinanzierung“ von Rüstungsausgaben (Mefo = Metallurgische Forschungsgesellschaft). Die Mefo, de facto eine völlig unterkapitalisierte Scheinfirma, stellte 5-jährige Wechsel aus, die - obschon wertlos - von jeder Bank akzeptiert wurden. So wurden bei den Banken angesammelte Ersparnisse und Vermögen des Volkes in die Kanäle der Rüstungs- und Bauwirtschaft geschleust. Dazu kamen noch Milliardenbeträge aus ebenfalls wertlosen Reichsanleihen. Eine Praxis, die darauf vertraute, die enormen Schulden nach 1938 aus den Steuereinnahmen einer gesunden Volkswirtschaft erbringen zu können. Als aber absehbar war, dass die Staatsausgaben nicht gesenkt werden konnten und im Rüstungsbereich sogar noch stiegen, trat Schacht 1937 als Wirtschaftsminister zurück. Auf diese Weise entstand neben der ohnehin von den Nationalsozialisten geschürten Aggression fast schon ein ökonomischer Zwang zum Krieg. Der aufgeblähte Rüstungsetat sollte sich durch Eroberungen finanzieren. Die rücksichtslose Ausbeutung der besetzten Länder während des Zweiten Weltkrieges war ebenso Konsequenz dieser Wirtschaftspolitik wie die Notwendigkeit zur Währungsreform 1948.