

Tobias Markowitsch

Verlagert – demontiert – ausgeschlachtet

## Goldfisch 1944–1974

Vom NS-Rüstungsbetrieb zur  
Maschinenfabrik Diedesheim

verlag regionalkultur

# Inhalt

|  |    |
|--|----|
| <b>Grußwort</b> .....  | 5  |
| <b>Vorwort des Autors</b> .....  | 7  |
| <b>1 Einleitung</b> .....  | 13 |
| 1.1 Forschungsstand .....  | 13 |
| 1.2 Aufbau und Zielsetzung der Arbeit .....  | 19 |
| 1.3 Quellenlage .....  | 25 |
| <b>2 Vom Zier- zum Höhlenfisch</b> .....   | 27 |
| 2.1 Der große Fisch: Die Daimler-Benz Motorengesellschaft<br>Genshagen mbH Genshagen/Krs. Teltow .....           | 27 |
| 2.2 Versuchter Artenschutz:<br>Untertageverlagerungen im letzten Kriegsjahr .....                                | 35 |
| 2.3 Die neue A-Klasse – Sonderbauvorhaben innerhalb<br>des „Jägerstabs“ unter der Leitung von Hans Kammler ..... | 46 |
| <b>3 Von der Gipsgrube zur Flugmotorenfabrik</b> .....   | 51 |
| 3.1 Das Sondermodell „A8“:<br>Die lokale und regionale SS-Organisation .....                                     | 51 |
| 3.1.1 Die Sonderbauinspektion III und der SS-Führungsstab „A8“ .....   | 51 |
| 3.1.2 Der Objektschutz „A8“ .....  | 55 |
| 3.1.3 Das KL Neckarelz unter der Führung der SS .....  | 56 |
| 3.1.4 Der Starke ist am mächtigsten allein?<br>Kooperation und Konfrontation im Elzmündungsraum .....            | 59 |
| 3.2 Artfremdes in heimischen Gewässern:<br>die überforderte Region (I) .....                                     | 66 |
| 3.3 Die Beschlagnahmung des Stollens .....   | 73 |
| 3.4 Die planerische Ausgestaltung des Raumes .....   | 77 |
| 3.4.1 Diener zweier Herren: Architekt Eugen Kiemle .....   | 77 |

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 3.4.2 | Der örtliche Baustab U .....   | 83 |
| 3.5   | Symbiotische Beziehungen: Baufirmen in „A8“ .....                      | 85 |
| 3.6   | Das Planungsbüro des Verlagerungsbetriebs<br>(Büro Boger/Melzer) ..... | 90 |

|          |   |    |
|----------|---|----|
| <b>4</b> | <b>Der große Fisch wird ins Flussbett gesetzt</b> .....   | 93 |
| 4.1      | Das Wasser steigt bedrohlich an .....   | 93 |
| 4.2      | Der Fluss tritt über die Ufer: Das Ende des<br>Verlagerungsprojektes „A8“/ <i>Goldfisch</i> ..... | 99 |

## Zwischenfazit (I) .....

109

|          |   |     |
|----------|---|-----|
| <b>5</b> | <b>Im aufgewühlten Becken</b> .....                                 | 113 |
| 5.1      | Die überforderte Region (II) .....                                  | 113 |
| 5.2      | Auf dem Trockenen:<br><i>Goldfisch</i> vom 1.4. bis 1.10.1945 ..... | 119 |

|          |   |     |
|----------|---|-----|
| <b>6</b> | <b>Von Potsdam nach Mosbach: Internationale<br/>Vereinbarungen – lokale Auswirkungen</b> .....        | 127 |
| 6.1      | Vermittler zwischen den Welten: Verhandlungskünstler<br>Dr. Georg Wilhelm Reinhard .....              | 131 |
| 6.2      | Kalter Krieg auf engstem Raum:<br>Das Reparationsobjekt Nr. 13 ( <i>Goldfisch</i> ) .....             | 136 |
| 6.2.1    | Auf fremdem Territorium: Die sowjetische Abnahmekommission<br>und der Konflikt um die Maschinen ..... | 136 |
| 6.2.2    | Unter falschem Verdacht? Ermittlungen gegen <i>Goldfisch</i> .....                                    | 146 |
| 6.2.3    | Falsch verstanden? Streik bei <i>Goldfisch</i> .....  | 156 |
| 6.3      | Nichts ist unmöglich?<br>Die Demontage der <i>Goldfisch</i> GmbH 1946–1947 .....                      | 161 |
| 6.3.1    | Steine im Weg: Voraussetzungen und Rahmenbedingungen .....  | 161 |
| 6.3.2    | Volle Kraft voraus? Verladen und Transport der Maschinen .....  | 168 |
| 6.4      | Resteverwertung:<br>„... zu Gunsten der deutschen Wirtschaft“ .....                                   | 177 |
| 6.5      | Nicht auf der Rechnung gehabt:<br>Die Wirtschaftsprüfung bei der <i>Goldfisch GmbH</i> .....          | 192 |

|          |  |     |
|----------|--|-----|
| <b>7</b> | <b><i>Goldfisch</i> 1949–1974</b> .....                    | 199 |
| 7.1      | Artenschutz: Der <i>Goldfisch</i> -Prozess .....           | 199 |
| 7.1.1    | Die Position des Wirtschaftsministeriums .....             | 199 |
| 7.1.2    | Die Position der <i>Goldfisch GmbH</i> .....               | 204 |
| 7.1.3    | Die Urteile .....  | 208 |
| 7.2      | Aussterbende Art: Das Ende der <i>Goldfisch GmbH</i> ..... | 212 |

## **Zwischenfazit (II)** .....

223

|          |  |     |
|----------|--|-----|
| <b>8</b> | <b><i>Goldfischs</i> Erbe(n)</b> .....                             | 227 |
| 8.1      | Die MFD: Ein kleiner ( <i>Gold-</i> )Fisch? .....                  | 227 |
| 8.2      | Zwischen den Stühlen: Die Portland Zement AG .....                 | 244 |
| 8.3      | Von großer Wichtigkeit:<br>Die Bundeswehr im Elzmündungsraum ..... | 259 |

## **Fazit** .....

267

|          |  |     |
|----------|--|-----|
| <b>9</b> | <b>Anhang</b> .....  | 273 |
| 9.1      | Bildnachweis .....   | 273 |
| 9.2      | Quellen- und Literaturverzeichnis .....                        | 274 |
| 9.2.1    | Quellen .....  | 274 |
| 9.2.2    | Literatur .....  | 279 |
| 9.3      | Abkürzungsverzeichnis .....                                    | 286 |
| 9.4      | Übersichten und Schaubilder .....                              | 288 |
| 9.4.1    | Übersichtskarte „Neckar-Odenwald-Kreis“ (Abb. 30) .....        | 288 |
| 9.4.2    | Organigramm „A8“ (Abb. 31) .....                               | 289 |
| 9.4.3    | Verlagerungsprojekte in der Neckarregion (Abb. 32) .....       | 290 |
| 9.5      | Verzeichnis zentraler Personen während des Demontage-Prozesses |     |
| 9.6      | Register .....   | 293 |
| 9.6.1    | Personenregister .....   | 293 |
| 9.6.2    | Ortsregister .....   | 295 |

## 2 Vom Zier- zum Höhlenfisch

### 2.1 Der große Fisch: Die Daimler-Benz Motorengesellschaft Genshagen mbH Genshagen/Krs. Teltow

Kaum ein Rüstungswerk spiegelt die enge Zusammenarbeit zwischen Politik und Wirtschaft zur gemeinsamen Realisierung der jeweiligen Interessen in der Zeit von 1935 bis 1945 deutlicher wider als das Daimler-Benz Motorenwerk Genshagen. An ihm wird sichtbar, wie beide Partner sich gegenseitig instrumentalisierten, um die eigenen Ziele zu erreichen, wobei eine zeitweilige Dominanz des jeweils anderen geduldet wurde, wenn sie nicht zum eigenen Schaden gereichte.

Mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten im Januar 1933 orientierten sich auch die Unternehmen zu den neuen Regierenden hin, denn sie erhofften sich nach der Weltwirtschaftskrise schnellstmöglich eine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage und einen baldigen Aufschwung. So versuchte auch die Daimler-Benz AG (DBAG) seit 1933 verstärkt, die Beziehungen zu den Behörden zu intensivieren, um bei der Vergabe von Staatsaufträgen Berücksichtigung zu finden.<sup>27</sup> Grundsätzlich ging es dem Unternehmen darum, in den verschiedenen Sparten der Branche eine führende Position auf dem Markt einzunehmen. Im Bereich der Flugmotorenentwicklung war Daimler-Benz gegenüber den Marktführern Heinkel und Junkers ins Hintertreffen geraten, sodass der Konzern versuchte, aus den zu erwartenden staatlichen Aufträgen wirtschaftlichen Nutzen zu ziehen. Dem Profit für das Unternehmen stand der Verlust von Marktanteilen an die Konkurrenz gegenüber. Aus dem lukrativen Geschäft mit den Militärbehörden wollte sich Daimler-Benz daher nicht hinausdrängen lassen.<sup>28</sup>

Erste Verhandlungen über den Bau eines Flugmotorenwerks führte der Konzern bereits mit dem neugegründeten Reichsluftfahrtministerium (RLM), die im Oktober 1935 in einem offiziellen Vertrag mündeten. Daimler-Benz war jedoch nicht das einzige Unternehmen, das sich um den Auftrag aus dem Ministerium bemühte, auch andere Firmen waren um ausgearbeitete Pläne für eine neue Fabrikation von Großmotoren angefragt worden. Dass Daimler-Benz darum kämpfte, die Auftragszuteilung zu erhalten, zeigt, dass sich das Unternehmen nicht nur der Bedeutung des Projekts und dessen Lukrativität bewusst war, vielmehr sah es darin auch die Chance das „kriegswichtigste Motorenwerk

<sup>27</sup> Gregor, Neil, Stern und Hakenkreuz, S. 90.

<sup>28</sup> Ebd.

Vgl. hierzu auch Baur, Helmuth: Innere Bilder wird man nicht los. Die Frauen im KZ-Außenlager Daimler-Benz-Genshagen, Schriftenreihe der Stiftung Brandenburgische Gedenkstätten, Bd. 30, Berlin 2011, S. 310.



Abb. 2: Luftaufnahme des Flugmotorenwerkes Genshagen von 1936.

Deutschlands“ zu werden.<sup>29</sup> Einen Monat später begannen die ersten Bauvorbereitungen mit der Vermessung und genauen Erkundung des Geländes.<sup>30</sup>

Am 29.1.1936 unterzeichneten die beiden Parteien einen Gesellschaftsvertrag. Hauptanteilseigner war für das Deutsche Reich die Luftfahrtkontor GmbH, die als Stammeinlage 13,25 Millionen RM einbezahlte, die Daimler-Benz AG Berlin/Untertürkheim investierte hingegen nur den symbolischen Betrag von 750.000 RM.<sup>31</sup> Trotz des geringen Anteils war das Flugmotorenwerk Genshagen eine 100 % Tochtergesellschaft der DBAG, die es jedoch abgelehnt hatte, sich hoch zu verschulden, denn die Konzernführung spekulierte darauf, dass das RLM die Finanzierung selbst aufbringen würde, was sich schließlich auch bewahrheitete. Daimler-Benz war es gelungen, das Risiko an einem profitsiche-

29 Gregor, Neil, Stern und Hakenkreuz, S. 99.

Vgl. hierzu auch Baur, Helmuth, Innere Bilder, S. 311: Baur zitiert einen Brief des Daimler-Benz-Vorstandsvorsitzenden Kissel vom 4.9.1934 an Erhard Milch. Darin heißt es: „Die gegebene Tatsache, daß unser Werk wohl als einzige deutsche Firma schon heute in ihrem Fabrikationsprogramm eine derartige Vielfalt an großen ähnlichen Spezialmotoren für die verschiedenartigsten Bedarfsgebiete aufzeigen kann, bietet damit unseres Erachtens eine geradezu einzigartige Möglichkeit, das kriegswichtigste Motorenwerk Deutschlands entstehen zu lassen.“

30 Ebd., S. 314.

31 GLA-KA 278 Zug 1990-24 Nr. 216, Motorenwerke Goldfisch, Gesellschaftsvertrag 1936, Bl. 10.

## 4 Der große Fisch wird ins Flussbett gesetzt

### 4.1 Das Wasser steigt bedrohlich an

Die Rivalität zwischen Daimler-Benz und der SS auf der Baustelle „A8“ nahm im Laufe des Jahres zu, was anfangs zu einer Dynamik führte, schließlich jedoch im Chaos mündete. Beide Parteien hatten das Ziel, das Flugmotorenwerk Genshagen nach Obrigheim zu verlagern. Während die SS jedoch die baldmögliche Verpachtung des Stollens ins Auge fasste und damit auch den abgeschlossenen Umzug des Werks, legte Daimler-Benz den Schwerpunkt auf die Sicherung des Maschinenbestands, der sowohl Grundlage der laufenden als auch der zukünftigen Produktion war.

Zu Beginn des Verlagerungsprozesses wurde der 1.6.1944 als Start des Einzugs in den Stollen vereinbart. In der Besprechung vom 23.4.1944, dem Tag vor der Bekanntgabe des Vorverlegungsbescheids, bestätigte Dr. Wegener, Verantwortlicher für die Fertigungsplanung im Jägerstab, gegenüber Direktor Müller den Umzugstermin. Müller stand diesem Termin jedoch skeptisch gegenüber,

„weil bis zu diesem Zeitpunkt die Räume noch nicht für Maschinentransporte zugänglich seien, denn der sogen. Lkw-Stollen, den wir mit größtem Nachdruck gefordert hätten, werde nach Ansicht des Herrn Prinzl erst einen Monat später fertig. Auch dies würde ich noch bezweifeln, denn bei meinem letzten Besuch sei an diesem Stollen noch gar nicht angefangen gewesen.“<sup>255</sup>

Die baulichen Verzögerungen der SS zeigten sich auch Mitte Mai 1944. Glaser schrieb am 15.5. an Hans Kammler, dass der erste Bauabschnitt am 10.7. und der zweite Bauabschnitt am 20.8.1944 vollendet sei. Als ersten Umzugstermin nannte er für die Fertigungsfirma den 10.7. mit „4000 Mann und 2500 Maschinen“. Einen Termin für den Beginn der Fertigung konnte er nicht nennen, da Direktor Krumbiegel von Daimler-Benz nicht auf der Baustelle anwesend sei.<sup>256</sup>

255 IWM FD 2228/45, G 3, Verlagerungsbesprechung am 23.5.1944 bei Herrn Dr. Wegener.

256 Ebd., Schreiben Glasers an Kammler vom 15.5.1944, betr.: Terminierung für Bauvorhaben „A8“.

Der Vorfall um Dr. Zipprich führte bei der SS jedoch dazu, ihre Macht über die Baustelle und gegenüber der Rüstungsindustrie unter Beweis zu stellen. (Vgl. hierzu Kap. 2.2 Versuchter Artenschutz: Untertageverlagerungen im letzten Kriegsjahr)

„SS-Standartenführer Dr. Brandt wies dabei darauf hin, dass der Reichsführer-SS SS-Obergruppenführer Pohl und den Unterzeichneten [Kammler] durch ihn anweist, rücksichtslos die Termine des Umzugs der Fertigungsfirmen in die A- und B-Massnahmen zu verkürzen und brutal bei Widerständen durchzugreifen.“<sup>257</sup>

Im Bericht vom 31.7.1944 listete Kammler die zur Übergabe bereiten Fertigungsflächen auf. Bis zum 30.5.1944 waren für das Projekt „A8“ 35.000 qm fertiggestellt, weitere 15.000 qm konnten zum 1.8.1944 an Daimler-Benz übergeben werden. Der Druck der SS hatte auch bewirkt, dass die Verlagerung der Firmen Ende Juli größtenteils durchgeführt war und sie „termingerecht am 15.8.1944 zum Abschluss gebracht [wird].“<sup>258</sup>

Daimler-Benz fügte sich dem neuen Zeitplan, setzte die SS jedoch dadurch unter Druck, indem sie bei Zwischenfällen in Obrigheim den Umzug stoppte, um einen Produktionsausfall zu vermeiden, der für beide Seiten von Nachteil gewesen wäre.

„Der Abtransport der Maschinen von Genshagen soll sofort eingestellt werden. Da arbeitstäglich 50 Motoren gefertigt werden müssen, wird durch diesen Zwischenfall [Brand eines Ölbehälters in der Härterei] mit einer erheblichen Einbuße zu rechnen sein. Herr Rettig wird gebeten, den Herren Dr. Wegener und Lange schriftlich Meldung zu erstatten und dabei zu betonen, dass die Primitivität und das ausserordentlich gesteigerte Tempo uns jeden Tag vor neue Situationen stellen, die eine Fertigungseinbuße bedeuten. Es müsse infolgedessen mit erheblichen Fertigungseinbrüchen gerechnet werden, die besonders im September in Erscheinung treten werden.“<sup>259</sup>

Nach Abschluss der ersten Bauphase im Sommer 1944 und mit der Möglichkeit, mit der Maschinenverlagerung zu beginnen, rückte das Problem der Unterkünfte in den Vordergrund. In einem ersten Schritt setzte Daimler-Benz den SS-Führungsstab unter Druck, indem weitere NS-Organisationen zur Realisierung beauftragt werden sollten, wodurch auch die Kompetenz der SS angezweifelt wurde. Neben der OT zog Daimler-Benz in Rücksprache mit dem „Jägerstab“ den NSKK-Hilfszug hinzu, um Maschinen vom Bahnhof Neckarelz in den Obrigheimer Stollen zu transportieren.

257 Zit. nach: Pringnitz, Guido, Deckname „Zeisig“, S. 222, Vermerk Kammlers vom 30.5.1944.

258 Zit. nach: Ebd., Bericht Kammlers vom 31.7.1944.

259 IWM FD 2228/45, G 33, Aktenvermerk Müllers vom 30.7.1944.