



„Zur Charlottenburger Baubehörde hier lang, bitte!“

Hamburger Abendblatt

sprochen. Der Senator selbst habe sich um das Projekt gekümmert und mit ihm „mehrere Treffen“ gehabt. Dabei wurden ihm, so der branchenfremde Immobiliengrossist, „bis dahin völlig unbekannte“ Verhandlungspartner zugeführt – darunter Stadtrat Antes.

Daß er als Vermittler tätig war, läßt Lummer bis heute durch sein Anwaltsbüro bestreiten. Doch daß er den Beschuldigten Putsch kennt, konnte Lummer nicht verheimlichen. Den „netten Menschen“ habe er Anfang der 70er Jahre, so rückte Lummer erst spät, Mitte Dezember, heraus, im Libanon kennengelernt. Putsch sei, nach einem Bittbesuch 1984 im Senatorenbüro, an die für Baufragen „zuständigen“ Fraktionsstellen“ weitergereicht worden.

Der Christdemokrat behauptete zunächst, er habe den Bittsteller Putsch kurz abgefertigt. Lummer: „Was soll ich mich mit solchem Kappes befassen.“ Dann aber räumte der Senator ein, er habe sich mindestens dreimal mit dem westfälischen Autohändler getroffen und dabei auch den Steuerberater Edwin Veth kennengelernt. Auch der wurde letzte Woche unter Bestechungsverdacht festgenommen.

Putsch versuchte das Erbbaurecht für Wohnungen (Verkehrswert: 40 Millionen Mark) für acht Millionen Mark zu ergattern. Daß dabei Schmiergeld und Parteispenden in Höhe von fünf Millionen Mark in Rede standen, bestreitet Lummer nach wie vor: „Das hätte ich natürlich abgeschmiert.“

Noch stellt sich die CDU schützend vor ihren altgedienten Kämpen. Der sei nun mal, so ein Senatskollege, „keine reine Lichtgestalt“. Ein anderer in Lummers Lage, fügt er aber hinzu, „müßte jetzt daran denken, den Hut zu nehmen“.

Die Taktik der Christdemokraten, scheibchenweise und nur bei der Kon-

frontation mit Ermittlungsergebnissen auszupacken, macht die Affäre vollends verheerend.

Wie Lummer wollte auch kein anderer Christdemokrat zunächst von Putsch etwas gewußt haben. Spät erst erinnerte sich CDU-Fraktionschef Dankward Buwitt an ein Treffen mit dem Händler. Dann gab er plötzlich zu Protokoll, ein Fraktionsassistent sei dabeigewesen. Schließlich fiel ihm ein, daß an diesem Gespräch auch noch ein Senatsdirektor und Stellvertreter des Bausenators teilgenommen habe.

Erst danach kam ans Licht, mit welch sonderbaren Rettungsaktionen die CDU-Spitze den angeschlagenen Parteifreund Antes rauspauken wollte.

Diepgens engster Kreis betrieb die Wiederwahl von Antes zum Baustadtrat. Die Herren stießen sich nicht daran, daß das Rechtsamt Charlottenburg bei dem Kandidaten schon Monate zuvor, in einem 13seitigen Ermittlungsbericht, schwere Verfehlungen und „intensives verdecktes Handeln“ festgestellt hatte.

Das fällige Disziplinarverfahren bog Diepgen persönlich ab; er sorgte dafür, daß Antes mit einem milden Verweis davonkam. Diepgen wollte, vermutet SPD-Fraktionschef Walter Momper heute, „stromlinienförmig in den Wahlkampf gehen“.

Seit es nicht allein mehr um die Linie geht, sieht auch Diepgen ein: Da habe ihn „wohl der politische Instinkt im Stich gelassen“.

ZWANGSARBEITER

In Zugzwang

Erstmals öffnet Daimler-Benz die Werksarchive: Der Konzern läßt seine NS-Verstrickungen erforschen.

Erst kaufte sich die Daimler-Benz AG, mit dem Erwerb von MTU, Dornier und AEG, in die Zukunft ein. Nun bewältigt der Konzern Vergangenheit.

Die allgemeine Empörung über Flick hat die Autobauer aufgestört. Der Flick-Konzern hatte sich jahrelang geweigert, für die Untaten an ehemaligen KZ-Zwangsarbeitern Entschädigung zu zahlen. Erst nach dem Verkauf an die Deutsche Bank will die Firmengruppe das alte Unrecht nun pauschal mit fünf Millionen Mark abgelten (SPIEGEL 3/1986).

Neun Tage vor dem 100jährigen Firmenjubiläum trat Daimler-Benz, am Montag voriger Woche, die Flucht nach vorn an: Noch vor Ablauf des Jubeljahres wollen die Untertürkheimer, so ihre Ankündigung, eine ungeschönte Geschichte der Mercedes-Schmiede unterm Hakenkreuz veröffentlichen.

Zudem dürfen Daimlers ehemalige Arbeitsklaven, soweit sie noch am Leben sind, auf „Entschädigung“ hoffen. Ganz „spontan“ (Firmensprecher Bernd Gottschalk) wurden Zusatzrecherchen in Auftrag gegeben, wo, in welchem Umfang und zu wessen Lasten das Unter-



Zwangsarbeiter-Abtransport in der UdSSR (1943)
Allianz von Industrie und Hakenkreuz



Mercedes-Chef Breitschwerdt
Entschädigung zum Jubiläum?

nehmen während der NS-Zeit von Zwangsarbeit profitiert hatte. „Wir möchten nicht darauf warten“, so Gottschalk, „daß uns dieses von außen vorgegeben wird.“ Er kündigte an, der Vorstand werde nach Vorliegen des Materials im Herbst über eine Entschädigung entscheiden, keinesfalls streng juristisch.

Das Symbol für deutsche Tüchtigkeit – nun auch eines für deutsche Anständigkeit?

Den heiklen Auftrag, NS-Verstrickungen behutsam zu entwirren, hatte Daimler-Benz bereits 1983 an den Bonner Wirtschaftshistoriker Hans Pohl, 50, vergeben. Der sitzt zugleich dem Beirat der 1977 gegründeten Kölner Gesellschaft für Unternehmensgeschichte (GUG) vor; in deren Vorstand wiederum macht sich Daimler-Benz Werner Breitschwerdt nützlich.

Eine Reihe anderer Großkonzerne läßt sich im GUG-Kuratorium vertreten, von Bosch bis VW, von Karstadt bis Siemens. Dieser „unabhängigen und wissenschaftlich ausgewiesenen“ Gesellschaft (ein Mercedes-Sprecher) öffnete Daimler-Benz bereitwillig die Werksarchive. Professor Pohl fand dort, nach eigenem Bekunden, umfängliches und bislang ungesichtetes Material.

Das allerdings erstaunte einen Essener Historiker, der den Konzern um Unterstützung für Forschungsarbeiten zum nationalsozialistischen Fremdarbeiter-Einsatz gebeten hatte. Ihm war 1983, just als Pohl seinen Auftrag erhielt, mitgeteilt worden, „daß für Ihr spezielles Thema in unseren Archivbeständen keine Unterlagen vorhanden sind“.

Stutzig war im vergangenen Jahr auch der Mercedes-Maschinenschlosser und Kleinstaktionär Helmut Bauer aus Stuttgart geworden. Auf der Hauptversammlung monierte er, die Sperrung sämtlichen Archivmaterials mit NS-Bezug wir-





*Dr. Michael Otto, Chef des "OTTO Versand
Hamburg" und Initiator des modernsten
Importlagers im Hamburger Freihafen.*

"WIR HABEN HIER EIN PAAR FREIHEITEN EXTRA."

Im Freihafen liegt Hamburgs größte Freiheit. Was hier lagert, gehandelt – ja, sogar be- und verarbeitet wird, ist zollfrei.

Eine höchst lukrative Enklave für Handel und Wirtschaft, die jetzt mit dem modernsten EDV-Anwendungssystem für Importlagerhaltung und -steuerung den ganz großen Schritt in die Zukunft geschafft hat.

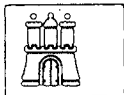
„Für uns ist diese Innovation im Freihafenservice von unschätzbarem Nutzen“, sagt Dr. Michael Otto, der mit mehr als 5.000 Mitarbeitern allein in Hamburg zu den größten Arbeitgebern der Stadt gehört.

„Wir haben diese Entwicklung als erste forciert, weil wir schließlich gute 30% unseres Sortimentes importieren.“ Andere folgen. Wann kommen Sie?

Hamburg hat überzeugende Standortvorteile für jeden, der hier etwas unternimmt. Nicht zuletzt auch als anregender Lebensraum für aktive Weltstadtbürger. Herzlich willkommen.

10 Extra-Lehrplätze für aktive Starter!

Der "OTTO Versand Hamburg" bietet 10 zusätzliche Ausbildungsplätze zum Außenhandelskaufmann. 5 für Hamburger – und 5 für Noch-nicht-Hamburger. Interessenten schreiben bitte an die Hamburg Information GmbH, Postfach 10 27 23, D-2000 Hamburg 1. Stichwort „Starter“. Hilfe bei allen weiteren Fragen zu Ihren speziellen Hamburg-Plänen bekommen Sie unter derselben Adresse.



Hamburg

ke „wie Verdunkelung“. Daimler-Chef Breitschwerdt beruhigte ihn mit der Versicherung, „sobald das Aufarbeiten der Bestände durchgeführt“ sei, „sind sie selbstverständlich frei“.

Der Heidelberger Historiker Andreas Graf von Bernstorff, grüner Abgeordneter im Stuttgarter Landtag, zieht aus solchen Ungereimtheiten seine Schlüsse. Die Kölner GUG, so sein Kommentar nach Lektüre diverser „Jubiläums- und Festschriften“ für Konzerngeburtstage, verstehe sich wohl weniger auf wissenschaftliche Arbeit als auf „historische Gefälligkeitsforschung“.

Ob Gefälligkeit oder schütterte Aktenlage – die hastig zusammengekratzten Fakten, zum Jubiläum vorab auf fünf Sonderdruckseiten veröffentlicht, sind dürftig.

Professor Pohl steuert einen dünnen Satz über die verstärkte Beschäftigung von Zwangsarbeitern nach Kriegsbeginn bei, nichts aber über die oft katastrophalen Arbeitsbedingungen in den Rüstungsfabriken des Konzerns.

Bemüht stellt er die „schweren Nachteile und Gefahren“ dar, die dem Vorstandsvorsitzenden Wilhelm Haspel von 1942 an wegen „jüdischer Versippung“ drohten. Kein Wort aber verliert er beispielsweise über den ungenierten Versuch einer Daimler-Benz-Filiale im besetzten Riga, sich an jüdischem Getto-Eigentum zu bereichern mit der Behauptung, das Firmenpersonal sei „Gefolge der Wehrmacht“.

Pohl erwähnt auch nicht ein Angebot von Daimler-Benz-Direktoren an die SS, das Konzentrationslager Neckarelz auf eigene Kosten räumen zu lassen, damit die Häftlinge nicht den Alliierten in die Hände fielen.

Der NS-Musterbetrieb habe sich, so Pohl, vorweggenommenes Resümee, lediglich mit dem Regime „arrangiert“, es „aber nicht über das Unumgängliche hinaus“ gefördert. Wieder wird eine Allianz von Industrie und Hakenkreuz mit Sachzwängen und angeblichem Notstand gerechtfertigt. Das aber hat nicht die neue moralische Qualität, die von „taz“ („fast schon eine moralische Entscheidung“) bis „Handelsblatt“ („als würdig zu bezeichnen“) gelobt wurde.

Neu ist die vage Zusage einer Entschädigung für ehemalige Daimler-Zwangsarbeiter, ohne daß bislang auch nur eine konkrete Forderung an den Konzern bekanntgeworden wäre. Ein halbes Dutzend Großunternehmen, darunter Siemens, Krupp und zuletzt Flick, hat bisher an die zentrale jüdische Wiedergutmachungs-Instanz „Claims Conference“ insgesamt 15 Millionen Dollar gezahlt – als „humanitäre Hilfe“, auf die kein Rechtsanspruch besteht.

Den Begriff „Entschädigung“ haben die Firmen stets abgelehnt. Andere Konzerne wie BMW, die ebenfalls jahrelang Zwangsarbeiter beschäftigt haben, befürchten nun, so ein BMW-Sprecher, „in Zugzwang“ zu geraten. ♦