

den. Das soll dann geschehen, wenn der Druck des Eispanzers die eingeschlossenen Frachter zu zermalmen droht.

Indes, bei einem neuen Höflichkeitsakt in einem westdeutschen Hafen ist zumindest die Bundesmarine der protokollarischen Sorge enthoben, die „Internationale“ spielen zu müssen.

Schon als das erste für Rußland gebaute Fischereifabriksschiff bei den bundeseigenen Kieler Howaldtswerken 1954 vom Stapel lief, waren die Russen damit zufrieden, daß die Werftkapelle statt der Proletarier-Hymne die „Amboß-Polka“ intonierte.

KRIEGSVORBRECHEN

SS-RAUFF

Komisch und seltsam

Seit Dezember 1941 seien mit „3 eingesetzten Wagen 97 000 verarbeitet“ worden, „ohne daß Mängel an den Fahrzeugen auftraten“, hieß es in dem Aktenvermerk.

Die Hausmitteilung mit dem Stempel „Geheime Reichssache!“ wurde am 5. Juni 1942 im Reichssicherheitshauptamt zu Berlin angefertigt, vom Leiter des Kraftfahrzeug-Referats II D 3a, Friedrich Pradel, verfaßt und dem „Gruppenleiter II D, SS-Obersturmbannführer Rauff, mit der Bitte um Kenntnisnahme und Entscheidung vorgelegt“.

Die Entscheidung, die Rauff zu fällen hatte, betraf einige „technische Abänderungen an den im Betrieb eingesetzten und an den sich in Herstellung befindlichen Spezialwagen“.

Was in der technischen Gruppe II D des Reichssicherheitshauptamtes unter „Verarbeitung“ in solchen „Spezialwagen“ verstanden wurde, ist Gegenstand eines Prozesses, der zur Zeit vor dem Bonner Schwurgericht gegen zwölf ehemalige Bewacher des Konzentrationslagers Kulmhof stattfindet: die Vernichtung von Juden in Vergasungswagen.

Mit fahrbaren Gaskammern betrieben die SS-Einsatzgruppen die „Endlösung der Juden-Frage“. Als einziges Requisite war ein armdicker Schlauch erforderlich, der die Abgase eines Lkw-Motors vom Auspuff in das Wageninnere leitete, wo die Opfer unter dem Vorwand, entlaust oder geduscht zu werden, zusammengepfercht worden waren.

Außer den zwölf Mitgliedern des Kulmhofer Exekutionskommandos konnten die westdeutschen Justizbehörden bislang freilich nur eines Verantwortlichen dieser Tötungsaktion habhaft werden: Der ehemalige Polizeimajor Pradel, Kraftfahrzeugexperte im Büro des damaligen SS-Obersturmbannführers Rauff, erwartet in Hannover seinen Prozeß.

Rauff selbst jedoch — nach Auskunft des Ersten Staatsanwalts Dr. Goetz in Hannover der Einsatzchef der Vergasungswagen — hat sich nach Chile in Sicherheit gebracht. Über ein westdeutsches Auslieferungersuchen wird das oberste chilenische Gericht nicht vor Ende März entscheiden.

Daß Rauff als Einsatzleiter der Vergasungswagen ausgemacht werden konnte, war einem Zufall zu verdan-

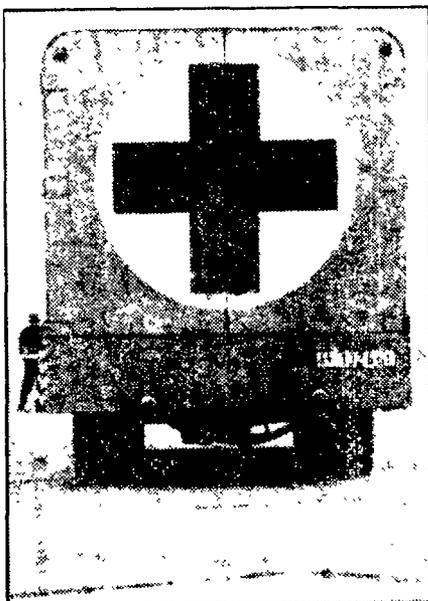


Gaswagen-Chef Rauff
Der Einsatzleiter beantragte ...

ken. Der verhaftete Pradel hatte zwar ständig darauf verwiesen, er habe alle Befehle von seinem Vorgesetzten Rauff erhalten, doch gab es zunächst keine handfesten Beweise für diese Behauptungen. Auch in den Protokollen der Nürnberger Prozesse, in denen Rauff erwähnt ist, fanden sich keine Einzelheiten.

Die Zusammenhänge kamen erst durch eine Reise ans Licht, die Mitglieder der Ludwigsburger Zentralstelle für die Verfolgung von Naziverbrechen im Herbst 1960 nach den USA unternahmen. Im Vorort Alexandria der Hauptstadt Washington stöberten die Ludwigsburger Fahnder ein Archiv auf, dessen Inhalt den Ermittlungen gegen Rauff und Pradel den „letzten Pfiff“ — so Staatsanwalt Dr. Goetz — gab.

Die Dokumente aus Alexandria enthielten nicht nur jene Hausmitteilung aus dem Reichssicherheitshauptamt, in der Rauff die „Verarbeitung“ von



Fahrbare Gaskammer
... eine Pension als Korvettenkapitän

„97 000“ — Juden — gemeldet wurde. Zu ihnen gehörte auch ein von Rauff ausgefertigter Marschbefehl, mit dem er einen in Belgrad ausgefallenen Gaswagen erst zur Reparatur nach Berlin und sodann zum neuerlichen Einsatz nach Riga kommandierte.

Nicht allein Rauffs Rolle, auch sein Aufenthalt im chilenischen Exil wurde durch einen glücklichen Zufall entschleierte, zu dem Rauff freilich eigenhändig beitrug: 1955 hielt es der SS-Held in Chile für angebracht, bei der zuständigen Oberfinanzdirektion Düsseldorf seine Pension als Korvettenkapitän a. D. zu beantragen, womit Rauffs süd-amerikanischer Aufenthalt zum erstenmal bei einer Behörde der Bundesrepublik aktenkundig wurde.

Aufgabe der in Sachen Pradel ermittelnden Staatsanwaltschaft Hannover war es nun, die Identität dieses Korvettenkapitäns Rauff mit dem Obersturmbannführer Rauff im Reichssicherheitshauptamt nachzuweisen, was anhand der Lebensdaten, die lückenlos beschafft werden konnten, schließlich gelang.

Walter Hermann Julius Rauff, 1906 in Köthen bei Dessau geboren, hatte auf der Bismarck-Schule in Magdeburg sein Abitur gemacht, bevor er als Offiziersanwärter in die Reichsmarine eintrat. Mit 31 Jahren allerdings mußte Rauff als Kapitänleutnant seinen Dienst wegen Ehebruchs — ähnlich wie sein späterer SS-Kumpen Heydrich — quittieren.

Wenige Monate nach der unehrenhaften Entlassung — am 1. Januar 1938 — aber war Rauff schon wieder an Deck, und zwar im Reichssicherheitshauptamt seines Flottenkameraden Heydrich, wo er alsbald hinreichend Ansehen genoß, um sich zu rehabilitieren:

Von Mai 1940 bis April 1941 durfte er sich wieder bei der Kriegsmarine einschiffen und wurde zum Korvettenkapitän befördert.

Zurück im Amt Heydrich, widmete Rauff sich vornehmlich der Perfektion des Gaswagen-Einsatzes, danach befehligte er eine SD-Einsatzgruppe in Tunis und wurde schließlich als Kommandeur der (zivilen) Sicherheitspolizei nach Mailand versetzt, wo er den Rang eines SS-Standartenführers bekleidete. Als solcher geriet er bei Kriegsende in amerikanische Gefangenschaft.

Noch ehe aber die Amerikaner feststellen konnten, was für ein Mann ihnen mit Rauff in die Hände gefallen war, gelang dem SS-Offizier aus einem Camp in Italien die Flucht. In Syrien verdingte er sich — zusammen mit dem Panzer-Grafen und Brillanten-Träger Hyacinth Strachwitz — zunächst als militärischer Berater des Obersten Adib Schischakli, der in einem erbeuteten Mercedes-Kabriolett Hitlers umherfuhr und verkündete: „Ich will aus Syrien das Preußen Arabiens machen.“

Als Rauff einsah, daß daraus nichts wurde, versammelte er sich mit Frau und Sohn in Italien und wanderte nach Südamerika aus, wo er sich erst in Ecuador, dann in Bolivien und endlich in Chile als Kaufmann betätigte. Staatsanwalt Dr. Goetz in Hannover: „Er tritt dort auf dem Korvettenkapitän der Reserve herum — von SS ist keine Rede.“

So begegnete Rauff auch dem westdeutschen Auslieferungersuchen mit der Bemerkung, er finde die gegen ihn

In sieben
von zehn
Wagen.

KV 6



die in Europa mit Sicherheitsgurten ausgestattet sind, wurden KLIPPAN-Gurte eingebaut.

KLIPPAN ist im heutigen Verkehr eigentlich längst selbstverständlich: Man kann nie wissen, wie der andere fährt. Ein Beispiel dafür:

„... ein in Richtung Hamburg fahrender Kraftwagen überquerte nach einer Kollision den Mittelstreifen der Autobahn, traf meinen vollbesetzten, auf der rechten Fahrbahn fahrenden Wagen in Höhe der linken Seitenwand vor dem linken hinteren Kotflügel. Beide Fahrzeuge fuhren mit einer Geschwindigkeit von ca. 100 km/h. Mein Wagen wurde durch den Anprall nach rechts umgestürzt und blieb nach einigem Rutschen auf dem Dach liegen...“ Aus dem Unfallbericht Dr. D., Hamburg. Der Wagen schwer beschädigt – die Insassen auf den Vordersitzen durch KLIPPAN-Gurte geschützt und mit Prellungen davongekommen.

Auch für Ihren Wagen gibt es den KLIPPAN-Gurt nach Maß. Bitte lassen Sie sich von Ihrer Werkstatt oder Tankstelle beraten. KLIPPAN ist der meistgekaufteste Sicherheitsgurt der Welt. Für drei Millionen Autofahrer wurden bereits KLIPPAN-Gurte eingebaut. KLIPPAN ist im heutigen Verkehr so selbstverständlich wie Scheinwerfer und Bremse. Man weiß nie, wie der andere fährt – aber man weiß:



KLIPPAN

aus
TREVIRA[®]
hochfest

bietet
Sicherheit

erhobenen Beschuldigungen „komisch und seltsam“. Und obwohl Geschäftsfreunde im chilenischen Punta Arenas, wo Rauff wohnt, den früheren SS-Standartenführer als kultivierten Mann lobten, ließen die Justizbehörden Rauff zunächst einmal verhaften.

Mit welchem Spruch das Auslieferungsverfahren enden wird, ist indes ungewiß: Da zwischen Chile und der Bundesrepublik nur ein begrenztes Auslieferungsabkommen besteht, entscheidet die chilenische Justiz über die Straftaten des deutschen Staatsangehörigen Rauff nach eigenem Ermessen. Erst wenn die Richter dieses südamerikanischen Landes ihn für schuldig befinden, kann Rauff vor ein deutsches Gericht gebracht werden.

Nach chilenischem Strafrecht aber verjährt Mord bereits nach 15, nicht wie in der Bundesrepublik erst nach 20 Jahren.

FINANZIERUNG

ANLAGEN-VERPACHTUNG

Eigentum ist Luxus

Dem Kredit-Äquilibristen Rudolf Münemann, 55, ist es neuerlich gelungen, als erster mit einem in Westdeutschland vordem unbekanntem Finanzierungsakt herauszukommen. Der Erfinder des Revolving-Kredits (SPIEGEL 17/1959) stellte am Montag vorletzter Woche in München dem westdeutschen Publikum seine jüngste Firma, die Münemann Industrie-Anlagen AG, vor und erläuterte deren Aufgabe: Gebäude und Ausrüstung im Auftrag von Unternehmen oder Behörden zu erwerben und sie den Auftraggebern zur Nutzung zu verpachten.

Den für deutsche Industrielle revolutionären Gedanken, daß es für einen Produzenten günstiger sein könne, nicht selbst Eigentümer seiner Produktionsanlagen zu sein, bezog Rudolf Münemann aus den USA. Dort hatte sich bereits 1952 die erste Verpachtungsgesellschaft, die US-Leasing Corporation in San Francisco, etabliert, um den Managern aus einem wachsenden Dilemma herauszuhelfen:

- ▷ Der technische Fortschritt läßt die Produktionsanlagen immer rascher veralten;
- ▷ die Beschaffung von Investitionskapital wird immer schwieriger;
- ▷ immer mehr Kapital wird in den Anlagen gebunden.

Als diese Entwicklung auch den westdeutschen Unternehmern immer hinderlicher wurde, tat sich Rudolf Münemann mit den US-Erfindern der Pachtidee zusammen, die ihr Geschäft kürzlich auch in der Bundesrepublik etablierten. Neben der Industrie-Anlagen AG, deren Grundkapital von einer Million Mark voll in Münemanns Besitz ist, sicherte sich der Münchner Finanzier einen Anteil von 15 Prozent an den 600 000 Mark Stammkapital der in Düsseldorf neugegründeten Firma Deutsche Leasing GmbH**.

Außer Münemann und dem amerikanischen Namensgeber (20 Prozent) sind

an der Deutschen Leasing GmbH beteiligt die

- ▷ Cosmos Finanzgesellschaft AG, Zürich, mit 30 Prozent,
- ▷ Norddeutsche Finanzierungs-AG, Bremen, die der Bremer Landesbank nahesteht, mit zehn Prozent,
- ▷ Bank für Teilzahlungskredit H. Köhler KG, Kiel (Kieler Landesbank), mit zehn Prozent,
- ▷ Württembergische Finanz AG, Stuttgart (Württembergische Girozentrale), mit zehn Prozent und
- ▷ Mercantile Credit Company Ltd., London, mit fünf Prozent.

Leasing-Geschäftsführer Armin Schaefer („Ich bin in San Francisco gebrüht worden“) vermag die Pacht-Philosophie wortreich zu begründen: „Der Unternehmer steht heute vor der Aufgabe, eine Investitionsmethode zu finden, die einerseits das Problem der Kapitalbeschaffung ohne Belastung der durch sinkende Erträge ohnehin eingeeengten Kapitalsubstanz des Unternehmens löst, andererseits eine fortgesetzte Anpassungsfähigkeit an den technischen Fortschritt, konjunkturelle und modische Marktentwicklung gewährleistet.“ Mit dem Pachtssystem, so meint Schaefer, sei dieses Problem zu lösen.

Der künftige Pächter sucht sich bei einem Produzenten die Maschine aus, die er in seinem Betrieb aufstellen will. Die Leasing-Firma kauft sie, bezahlt den Hersteller in bar und verpachtet das Objekt dann für eine feste Zeit von mehreren Jahren an ihren Kunden.

Die Pachtrenten sind so bemessen, daß der Verpächter nach Ablauf des Vertrages den Kaufpreis wieder in der Kasse hat, samt einem ansehnlichen Gewinn. Bei einer Vertragsdauer von vier Jahren (Schaefer: „Unser Normalvertrag“) beträgt die monatliche Rate zwischen 2,57 und 2,68 Prozent des Wertes der Pachtsache, mithin sind nach Ablauf der vier Jahre 123 Prozent bezahlt worden. Dazu kommt eine Provision von zehn Prozent, die schon vorab fällig ist.

Die einzelnen Vertragsklauseln verpflichten den Leasing-Kunden, die Pachtsache in einem Zustand zu erhalten, der die weitere Verwendung nach Ablauf des Vertrages ermöglicht. Er

DER SPIEGEL



Pachtfinanzier Münemann*
Für Firmen ohne Kapital...

* SPIEGEL-Titel 17/1959.

** To lease (engl.) = verpachten.