

PROZESSE

GASWAGEN-MORDE

Andere Art

zu, für die sie vorzugsweise niedrige Sollzinsen berechneten. Die Banken verzichteten auf Gebühren oder gaben finanzkräftigen Kunden hochverzinsliche Wertpapiere „in Pension“.

Vor Jahren schon sah sich Bonn genötigt, solche Zugaben zu legalisieren. Die Kreditaufsicht liberalisierte die Habenzinsen für Einlagen mit mehr als zweieinhalb Jahren Laufzeit und Konten mit über einer Million Mark Guthaben.

Auch danach ließen die Banker das Mausen auf dem grauen Markt nicht. Sie beredeten Kunden mit mehreren sechsstelligen Konten, ihre Einlagen zu Millionen-Guthaben zusammenzuliegen. Wenn es not tat, halfen sie ihnen mit zweckgebundenen Krediten über die Millionen-Hürde. Der Frankfurter Privatbankier Johann Philipp Freiherr von Bethmann gestand, solche Methoden seien „unseres Berufsstandes unwürdig“.

Die Sparkassen, die schon lange für den freien Wettbewerb plädiert hatten, fühlten sich überfahren. Was die Banken ihrer Großkundschaft an Zinsvorteilen Rechtens zuwenden durften, blieb den Sparkassen für ihre kleinen Anleger verboten. Von den rund 130 Spar-Milliarden auf westdeutschen Konten ließen allein 80 bei den Sparkassen.

SPD-Minister Schiller, vom ersten Tag seiner Bonner Tätigkeit an planwirtschaftlicher Umtriebe verdächtig, sah die Chance, auf einem Teilgebiet marktwirtschaftlich zu regieren. Am 27. Januar teilte er dem Bundesbankpräsidenten Karl Blessing und der Berliner Kreditaufsicht brieflich mit, es sei an der Zeit, das Zinskartell zu brechen.

Die Banken sahen es anders. Noch Anfang März beschworen sie Schillers Abteilungsleiter für Geld und Kredit, Ministerialdirektor Fritz Schiettinger, die 35 Jahre alte Marktordnung nicht zu stören. Der Vorsitzende des Bundesverbandes des privaten Bankgewerbes, Gotthard Freiherr von Falkenhausen, drohte, höhere Habenzinsen würden auch die Kreditkosten nach oben ziehen und Schillers Politik des verbilligten Geldes gefährden.

Der Minister ließ sich nicht beirren und bestimmte den 1. April zum Tag des freien Zinses. Schon Wochen vorher brach der Wettbewerb los. Der Bankenverband verpetzte die Sparkassen in einer Eingabe an den Finanzausschuß des Bundestages, die Sparkassen schwärzten die Großbanken bei Finanzminister Franz-Josef Strauß an. Jede Interessentengruppe klagte, die andere Seite genieße Steuervorteile, und forderte „Wettbewerbsgleichheit“.

Obendrein spielten die Sparkassen nicht bei dem Plan der Banken mit, „erst einmal in Ruhe das Küken zu besehen, das da aus dem verfrühten Oster-Ei entschlüpft ist“ (Vorstandsmitglied Franz Heinrich Ulrich von der Deutschen Bank in Düsseldorf). Sie lehnten es ab, gemeinsam mit den Banken ein privates Zinskartell zu gründen, das seinen Mitgliedern eine einheitliche Preispolitik hätte vorschreiben können.

Auch ohne Kartell freilich wird es vorerst bei den alten Preisen bleiben. Hoffnungen auf billigen Kredit oder hohe Zinsgutschriften sind verfrüht. Heinz Ehrhardt, Vorstandsmitglied der Hamburger Sparcassee von 1827: „Die Institute werden sich wohl kaum gegenseitig das Geschäft kaputt machen.“

Mit qualmendem Auspuff kurvten die beiden Kastenwagen im Hof des Berliner Reichskriminalpolizeiamtes (RKPA). Doch die Luft blieb rein: Die Auto-Abgase wurden durch Schläuche ins Wageninnere geleitet.

Wieder und wieder analysierten Chemiker die Kohlenoxyd(CO)-Gase. Schließlich war die ideale Vergasereinstellung gefunden, die den Kastenwagen rasch und zuverlässig mit einem einprozentigen CO-Gehalt anreicherte.

Annähernd drei Jahrzehnte nach diesem Experiment wird sich der damalige Chefchemiker der Kripo-Zentrale, Dr. Albert Widmann, 54, vor einer Stuttgarter Strafkammer verantworten müssen.



NS-Gaswagen
„Neun bis zehn pro m³“

Das Hauptverfahren wegen tausendfacher Beihilfe zum Mord ist gegen ihn eröffnet worden.

Denn das tödliche Gemisch aus dem Auto-Auspuff, mit dem sich heute gelegentlich Liebespaare entleiben, war 1941 eine „Geheime Reichssache“: Hitlers Massenmordkommandos bekamen damals fahrbare Gaskammern. Und dem Chemie-Doktor Widmann wirft die Anklage vor, bei der Erprobung der Gaswagen „eine maßgebliche Rolle gespielt“ zu haben. Fraglos war er aber einer jener tüchtigen Deutschen, ohne die das System nicht funktioniert hätte.

Der begabte schwäbische Jung-Chemiker, der 1938 als 26-jähriger zum Dr.-Ing. promoviert hatte, war mit 21 dem NS-Kraftfahrkorps, mit 24 der NSDAP und mit 27 der SS beigetreten. Dann, genau ein Jahr vor Kriegsausbruch, hatte er sich dem Kriminaltechnischen Institut (KTI) beim Berliner Reichskriminalpolizeiamt angedient. Dort war Widmann sogleich Mitwisser einer ersten Mord-Großaktion der NS-Zeit geworden: des Euthanasie-Programms zur Tötung von Geisteskranken.

Im Herbst 1941 wurde der Experte, der inzwischen zum Leiter der chemischen Abteilung des KTI aufgestiegen war, zum Ost-Einsatz befohlen, um zur

Entlastung der SS-Erschießungskommandos „eine andere Tötungsart“ zu entwickeln. Widmann reiste mit acht Zentnern Sprengstoff, zwei Metallschläuchen und zwei Autos in den Raum Minsk und experimentierte in Mord.

Die ersten Versuche verliefen enttäuschend. 25 Geistesranke wurden in einen mit Explosivstoff präparierten Unterstand gesperrt; Widmann gab das Zeichen für die Sprengungen und bediente dann auch selbst den Zündapparat. Jedesmal wirbelten Leichenteile durch die Luft und blieben in den Bäumen hängen. Das Verfahren war für Massenmorde nicht brauchbar.

Da gab Albert Widmann Gas. In einer Heilanstalt bei Mogilew ließ er die Fenster eines kleinen Laboratoriums zumauern und eine Gruppe Geistesranke in den Raum schaffen. Über den Metallschlauch aus Widmanns Reisegepäck wurden die Auspuffgase eines „Adler“-Dienstwagens ins Labor geschleust. Als der Erfolg ausblieb, ließen die Gasmänner den zweiten Schlauch an einen Mannschaftswagen anschließen. Rasch waren die Eingeschlossenen tot.

Umgehend vergab danach das NS-Regime an die Fahrzeugwerke Gaubersch in Berlin-Neukölln einen Geheim-Auftrag über 30 „Spezialaufbauten für angelieferte Fahrgestelle“. Nachdem die ersten zwei Wagen produziert und im RKPA-Hof ausprobiert waren, reisten Widmann-Untergebene ins KZ Sachsenhausen und vergast studienhalber 20 bis 30 Russen.

Das CO-Mordinstrument arbeitete so zufriedenstellend, daß alsbald alle Einsatzgruppen und Einsatzkommandos mit einem Gaswagen ausgerüstet wurden. Der für ihren Betrieb zuständige Kripo-Chemiker Dr. August Becker hielt engen Kontakt zum Berufskollegen Widmann und holte sich gelegentlich bei ihm fachlichen Rat*.

Bereits am 5. Juni 1942 hielten penible Statistiker in einem Aktenvermerk („Geheime Reichssache! Einzige Ausfertigung“) fest, seit Dezember 1941 — also binnen sechs Monaten — seien „mit drei eingesetzten Wagen 97 000 verarbeitet“ worden, „ohne daß Mängel an den Fahrzeugen auftraten“.

Die Praktiker meldeten nach Berlin: „Die ... Beobachtungsfenster (an den Kastenwagen) können entfallen, da sie praktisch nie benutzt werden.“ Und: „Die Beschickung der Wagen beträgt normalerweise neun bis zehn (Menschen) pro m³.“

Mit dieser Kapazität erwies sich die CO-Methode dann doch bald als untauglich, Hitlers Endlösung zu bewältigen. Die Gaswagen wurden ausrangiert.

Dr. Albert Widmann aber blieb dem Giftmischen treu. 1944 bastelte er an Munition, die mit Aconitinnitrat präpariert war, und ließ dieses Mordwerkzeug in Sachsenhausen erproben.

Nach Kriegsende verfügte sich Chemiker Widmann in eine Stuttgarter Lackfabrik und avancierte auch dort schon bald wieder zum Chefchemiker.

Als ihn die Ludwigsburger Zentralstelle für NS-Gewaltverbrechen aufspürte und 1962 festsetzen ließ, war der gutsituierte Doktor imstande, sich nach elf Monaten Untersuchungshaft freizukaufen. Er stellte 200 000 Mark Kaution.

* Verhandlungsunfähigkeit (wegen mehrerer Schlaganfälle) bewahrte den heute 67-jährigen Becker davor, neben Widmann vor das Stuttgarter Gericht zu kommen.