

Institut f. Zeitgeschichte
München
ARCHIV
1948/56

VERNEHMUNG
des Helmut RASCHKE
am 29. Juli 1947
von 15.00 bis 16.00
durch Hr. Werner LEWALD
Stenograph: Bosch

1. F. Wollen Sie bitte nochmal Ihren vollen Namen angeben?

A. Helmut RASCHKE, geboren am 13.4.1893 in Berlin.

2. F. Sind Sie hier bereits verurteilt worden?

A. Nein.

3. F. Wollen Sie bitte aufstehen und nachsprechen:

"Ich schwöre bei Gott dem Allmächtigen, dass ich die reine Wahrheit sagen, nichts hinzufügen und weglassen werde, so wahr mir Gott helfe".

Wollen Sie nochmals kurz schildern, wie Sie zu den Reichswerken Hermann Goering gelangt sind?

A. Ich bin bis Ende 1941 in der Privatindustrie als Mitglied des Vorstandes der RICKBENS-Beerderei in Hamburg tätig gewesen. Mein spezielles Arbeitsgebiet war die Bearbeitung der der Beerderei gehörenden Werften in Weseraumde. Ende 1941 schied ich aus meiner Stellung infolge von Differenzen mit dem Aufsichtsrat aus. In den nächsten Monaten übte ich keine Tätigkeit aus. Das Oberkommando der Kriegsmarine, Abteilung Werften, das mich von meiner Arbeit als Werftleiter in Weseraumde kannte, forderte mich im März 1942 auf, die kaufmännische Leitung der Sued-Werft in Nikolajew zu übernehmen. Diese Werft wurde damals ebenso wie die Nord-Werft am gleichen Ort, sowie die Werft in Cherson treuhänderisch von der Ersten-Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien verwaltet. Nach anfänglichem Zögern schloss ich mit der Ersten-Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft einen Anstellungs-

vertrag als kaufmännischer Direktor der Sued-Werft. Ich trat meine Stellung anfangs Mai 1942 an. Die Erste-Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft gehoerte damals zum Konzern der "Reichswerke A.G. fuer Binnenschiffahrt Hermann Goering". Nach etwa zweimonatlicher Taetigkeit in Nikolajew wurde mir zur Leitung der Sued-Werft auch die der Nord-Werft und der Werft in Cherson uebertragen. So bin ich dahin gekommen. Ich kann nur sagen, dass spaeter die Reichswerke das direkt uebernahmen. Mit Wirkung vom 1. Juli 1942 ging die treuhanderische Verwaltung von der Ersten-Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft auf die fuer die Verwaltung der Werften besonders gegruendeten WERFTVERWALTUNGSGESELLSCHAFT ueber und zwar WERFTVERWALTUNG NIKOLAJEW-SUED und WERFTVERWALTUNG NIKOLAJEW-NORD, deren Geschaeftsfuehrer ich wurde. Die Gruendung dieser beiden Werftverwaltungs-Gesellschaften erfolgte durch die Konzernleitung der Reichswerke. In der treuhanderischen Verwaltung der Werften aenderte sich dadurch nichts.

4. F. Jetzt zur Werft selber!

A. Die Werft befasste sich in der Hauptsache mit der Reparatur, dem Fertighau und dem Neubau von Handelsschiffen auf dem schwarzen Meer. Das Neubauprogramm betraf kleine, (ca. 800 to) schnelle Transportschiffe; die Reparatur und Fertigstellung von Schiffen in Grosseen bis zu 4000 to. In geringem Umfange wurden auch Schnellboote der Kriegsmarine repariert und ueberholt. Zu den Werften gehoerte eine Waggon- und Lokomotiv-Reparaturanstalt, die ebenfalls in Betrieb genommen wurde. Ausserdem ein Stahlwerk geringen Umfanges, das nur kurze Zeit hindurch geringe Mengen Stahlbleche herstellte. Das waere das Produktionsprogramm.

5. F. Und die Arbeiterfrage?

A. An Arbeitern wurde die alte Belegschaft der Werften beschaeftigt, das heisst, in Nikolajew und Cherson ansaessige russische

Arbeiter mit Meistern und Ingenieuren. Dazu kamen auf den Werften Kriegsgefangenenlager von meiner Schätzung nach im ganzen ca. 1500 Mann, von denen der grösste Teil auf die Sued-Werft entfiel. Unter den Kriegsgefangenen befanden sich ca. 10 bis 15% Facharbeiter. Die Beschaeftigung und die Arbeit der Kriegsgefangenen bestand in der Hauptsache in Aufraeumungsarbeiten, Bauarbeiten, Erdarbeiten bei Gleisverlegung und aehnlichem. Die Facharbeiter wurden zusammen mit den freien Arbeitern in den Werkstaetten beschaeftigt. Die Arbeitszeit der Kriegsgefangenen war etwas kuerszer als die der freien Arbeiter, da sie innerhalb der Arbeitszeit die Wege vom Gefangenenlager zu ihrer Arbeitsstelle hin- und zuruecklegen mussten. Die Arbeitszeit der Arbeiter ueberhaupt betrug, soweit ich mich entsinne 9 Stunden. An Samstagen wurde mittags um 12 oder 1 Uhr geschlossen. Es wurde der Grundsatz befolgt, an der russischen Organisation moeglichst wenig zu aendern. Deshalb wurde dasEinstellungsbuero und ueberhaupt die organisierten Bueroe moeglichst unveraendert bestehen gelassen. Auch an dem Vorgesetztenverhaeltnis der russischen Meister und Ingenieure wurde nichts geaendert. Als Aufsicht wurde in jeder Werkstaette ein deutscher Meister und ueber mehrere Werkstaetten ein deutscher Ingenieur gesetzt. Das waere die Organisation.

6. F. Wann wurde das Lager abgebrochen in Nikolajew?

A. Welches Lager?

7. F. Wann wurden die Maechinen entfernt?

A. Vor der Einnahme Nikolajew's (deutscherseits) hatten die Russen von den sehr gut ausgestatteten Werften ca. 500 der besten Maechinen abtransportiert. Trotzdem war die Ausstattung fuer die Besatzung noch ausreichend. Sowie kleinere Maechinen fehlten, wurden sie aus Deutschland beschafft.

Es gelang uns, waehrend der ganzen Zeit in der wir auf den Werften arbeiteten, Anforderungen auf Herausgabe von Maschinen, ausser von einzelnen Eisenbahn-Kraenen, die auf der Krim von der Wehrmacht gebraucht wurden, abzulehnen. Beim Wacherruecken der russischen Front Anfang des Jahres 1944 erfolgte allgemein der Befehl zum Abtransport. Dieser Befehl kam von den Ruestungsinspektionen bzw. Ruestungskommandos. Bei dieser Aktion wurden auch von den Werften in Nikolajew und Cherson eine grosse Anzahl von Maschinen abtransportiert. Das Transportziel wurde uns auf der Werft nicht mitgeteilt, ich weiss jedoch, dass ein Teil der Maschinen nach Hamburg gekommen ist. Ich vermute, dass das Ministerium Speer dortueber verfuegt hat. Als die Werft beim Wacherruecken der Front in das "Armeegebiet" rueckte, kam von militaerischer Seite der Befehl zum Sprengen der Werft. Da ich mit meinen Leuten als reine zivile Organisation dort arbeitete, konnte ich die Aufforderung, meine Leute zur Unterstuetzung der Sprengarbeiten zu stellen, ablehnen. Die Sprengung wurde dann von Pionierkommandos nach unserem Abbruch vorgenommen.

8. F. Unter wessen Leitung geschahen diese Sprengungen?

A. Unter Leitung der Arsee. Genaueres ist mir nicht bekannt, denn ich war mit allen anderen Zivilisten bereits abgerueckt.

9. F. Was wissen Sie ueber SCHLEHLE?

A. Auskuenfte ueber die Organisation und Leistung der Ersten-Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft wird im amerikanischen Sektor am besten Herr Dr. Albert SCHLEHLE, fruherer Vorstand des Kaizerlichen Lloyd in Regensburg, geben koennen. Ich selbst bin zwar im Sommer 1944 noch kurz Leiter der Auskunftsstelle Wien der Reichswerke gewesen, habe dort aber praktisch keine Arbeit ausgeuebt und bin von diesem Posten auch bereits im Oktober 44 verhaftet worden.

10. F. Dann zu Ihrer Bekanntschaft mit FLEIGER?

A. Mit FLEIGER habe ich nur einmal zu tun gehabt, als er sich im Sommer 1943 zu einem Besuch der Werften anmeldete. Sein Verhalten beim Eintreffen auf der Werft war so wenig den guten Formen entsprechend, dass ich es abgelehnt habe, ihn zu begrüssen und ihn von zweien meiner Herren ueber die Werften habe fahren lassen. FLEIGER verlangte damals die Herausgabe von Maschinen, besonders einer sehr wertvollen Spezialmaschine, was von uns mit Erfolg mit Hilfe der Konzernleitung in Berlin abgelehnt wurde.

11. F. Was waren Sie waehrend Ihrer Taetigkeit in Nikolajew verantwortlich?

A. Ich war waehrend meiner Taetigkeit in Nikolajew zunaechst der Ersten-Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft verantwortlich und nach uebernahme der treuhanderischen Verwaltung durch die Konzernleitung der Reichswerke A.G. fuer Binnenschifffahrt.

12. F. Haben Sie auch unter SCHMIDT gearbeitet?

A. Nein, da war ich schon im Gefaengnis.

13. F. Danke, das waere alles.