

ZEUGENSCHRIFTUM

Name: KRANZ, Rudi. Architekt	ZS Nr. 3086	Bd I	Vermerk:
---------------------------------	----------------	---------	----------

katalogisiert Seite: Sachkatalog:	Personen:
--------------------------------------	-----------

katalogisiert Seite: Sachkatalog:	Personen:
--------------------------------------	-----------

katalogisiert Seite: Sachkatalog:	Personen:
--------------------------------------	-----------

katalogisiert Seite: Sachkatalog:	Personen:
--------------------------------------	-----------

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

Institut für Zeitgeschichte ARCHIV			
Akz. 5280	74	Best. ZS 3086	
Rep. ✓		Kat.	

Zusammenfassende Niederschrift eines Gesprächs von

Prof. E.G. L u c h t e r h a n d (Department of Sociology,
Brooklyn College of the City University of New York) und

Falk W i e s e m a n n (Institut für Zeitgeschichte)

mit dem Architekten Rudi K r a n z

am 28. Mai 1974 im Architekturbüro Kranz (München 19, Hedwig-
strasse 4).

Thema: Entstehung und Organisation des Rüstungsbetriebs
"Doggerwerk" in Happurg/Mittelfranken 1944/45.

Kranz leitete ab 1942 in München die Abteilung Bauplanung des BMW-Konzerns. BMW produzierte damals nach Weisung des Luftfahrtministeriums und des Rüstungsministeriums in erster Linie verschiedene Flugtriebwerke. Als 1944 eine Anordnung Speers erging, die Luftempfindlichkeit der Werksanlagen zu verringern, ging die Bauabteilung von BMW daran, die Produktionsstätten in München-Allach durch massive Bunkerbauten zu sichern. Dies erwies sich jedoch nicht als ausreichend, und bald darauf setzte sich die Auffassung durch, dass die Produktion zum besseren Schutz gegen Luftangriffe unter die Erde verlegt werden sollte. Im Verfolg dieser Überlegungen wurden zunächst vorhandene Eisenbahntunnels als Produktionsstätten benutzt. Die Produktionsfläche derartiger Tunnel-Werke deckte freilich nicht den steigenden Bedarf. Vor allem konnten unmöglich wichtige Hauptstrecken der Eisenbahn stillgelegt werden.

Da die Anlagen in kürzester Zeit mit möglichst geringem Aufwand an Arbeitskräften und Material betriebsbereit gemacht werden mussten, suchte die BMW-Planung nach besonders günstigen selbsttragenden geologischen Formationen im bayerischen Raum, die sich für den Bau einer grossen unterirdischen Werksanlage eignen würden.

Vorbild für das angestrebte Projekt waren die SS-Werke St. Georgen bei Mauthausen, wo die "Linzer Sande" ein rasches Vorwärtkommen der Ausbrucharbeiten ermöglicht hatten. Nachdem

BMW in Hallein bei Salzburg ein erstes unterirdisches Grossprojekt wegen des allzu langsamen Vorankommens der Ausbrucharbeiten im dortigen Kalkstein aufgegeben hatten, und auch die danach ins Auge gefassten geologischen Formationen in Andechs und in Massenhausen bei Freising einerseits zu lockere (geologisch junge) Ablagerungen waren, andererseits eine zu dünne Überdeckung besaßen (die Planer veranschlagten mindestens 25 Meter Deckenstärke als erforderlich), entschied sich Kranz aufgrund eines vom Leiter des Bayerischen Geologischen Landesamts erstellten Gutachtens für die Errichtung einer unterirdischen Anlage in der Keupersandsteinformation bei Happing. In die Planung miteinbezogen wurden das Zementwerk und der Bahnhof Hartmannshofen. Das gesamte Unternehmen lief unter dem Namen "Doggerwerk".

BMW sollte nach Fertigstellung im Doggerwerk zunächst Flugtriebwerke für das Kampfflugzeug Focke-Wulf 190 produzieren. Es bestand aber kein spezieller Auftrag für die Fertigung des Antriebs Doppelstern Typ 810, sondern die spätere Produktion sollte beweglich, universell ausgerichtet sein und verschiedene Antriebssysteme (von herkömmlichen Flugmotoren über Turbo-Ladegeräte bis zu Diesentriebwerken) umfassen. Über eine während der Bauarbeiten am Doggerwerk erfolgte Änderung der Produktionsplanung ist Kranz nichts bekannt.

In München war die zentrale Bauleitung für sämtliche BMW-Bauprojekte. Hier hatte Kranz seinen Hauptdienstszitz. Der Bauabteilung unterstanden ca. 95 Büroangestellte und 7000 Bauarbeiter.

BMW-Organisationsschema:

- Vorstand: Hille, Zipperich (Nachfolger: Schaaf)
- Direktionsbereich Werksanlagen: Dr. Kries (Nachfolger: Dürr mit Assistent Kuhn)
 - Abteilung Fertigungsplanung (Design): Ruckenbauer [heute in Paris]
 - Abteilung Werkseinrichtungsplanung (Maschinen, Wasser, Strom) : Meier-Mendel
 - Abteilung Bauplanung: Kranz
 - Abteilung Werksunterhaltung (Reparaturen): Zikeli

Dr. Kurt Kries ging 1944 zu MAN/Augsburg und fungiert seit 1950 als technischer Vorstand bei MAN/Allach.
 Dr. Ing. Bach (s. Liste) war vom Luftgaukommando München für die Werkseinrichtungsplanung abgestellt und betreute die Stromversorgung.

./.

Während die Planung in München zentral erfolgte, oblag die Ausführung den örtlichen Baubüros. Im Doggerwerk, dem wichtigsten BMW-Projekt in Bayern, hielt sich Kranz zwei- bis dreimal in der Woche auf. Ausser dem Baubüro hatte BMW in Happing auch ein Fertigungsbüro, das die Maschinenplanung durchführte.

Die Organisation Todt nahm nicht (zumindest solange Kranz im Doggerwerk tätig war) unmittelbar aktiv an den Bauarbeiten teil. Die O.T. stellte aber die Kontingente (Rohstoffe, Maschinen, Treibstoffe) auf Veranlassung des Rüstungsministeriums zur Verfügung. Insgesamt verpflichtete BMW für die Ausführung des Projekts ca. 60 Firmen. Die Federführung für die Ausbruchsarbeiten lag bei der Grossdeutschen Schachtbau AG (Haniel & Lug). Als weitere Firma, die an den bergwerkstechnischen Arbeiten beteiligt war, ist Kranz noch die Erzbetrieb Nordbayern AG erinnerlich. Die reinen Bauarbeiten (vor allem die Ausbetonierung, die Errichtung von Wasser- und Brunnenanlagen) wurden von einer Arbeitsgemeinschaft ausgeführt, deren wichtigstes Mitglied die Siemens-Baunion war, daneben *dix* Firmen Sager & Wörner, Thosti (Augsburg), Hoch-Tief AG und eine Nürnberger Firma (möglicherweise Hübsche-Wanninger). Der Maschinen- und Gleisbau unterstand der Firma Collin, die Installation der Aufzüge wahrscheinlich der Firma Stahl. Weiter war eine Firma für den Einbau der elektrischen Anlagen zuständig.

Die Bergwerksfirmen begannen mit Hilfe einer Vortriebsmaschine (Fräse) die Ausbruchsarbeiten. Für den Transport des ausgebrochenen Gesteins und der Baumaterialien sollte ein Normalspur-Eisenbahngleis (1435 mm) bis zum Eingang der unterirdischen Anlage verlegt werden. Es war sogar beabsichtigt, im Endstadium in den Hauptstellen zwei Normalspur-Gleise zu führen. Während der Ausbrucharbeiten traten jedoch Risse im Gestein auf. Da ausserdem die Tonüberlagerung eine ungünstige Schubwirkung auf den Gleisbau ausübte, mussten die geplanten grösseren Spurweiten zurückgenommen werden und die Stollenwände, von denen man ursprünglich erwartet hatte, dass sie sich selbst tragen würden, mussten mit Beton ausgekleidet werden.

Im Doggerwerk wurde in Tag- und Nachtschichten durchgearbeitet. Während ursprünglich 90 000 m² Fertigungsfläche projektiert waren, wurde noch zu Beginn der eigentlichen Bauarbeiten die Planung auf eine Kapazität von 200 000 m² erweitert. Die Eskalation der Raumplanung war begleitet von einer "Straffung" des Arbeitseinsatzes. Bei früheren Projekten hatten die einzelnen Firmen den Einsatz von Arbeitskräften, die sie zuvor

beim Rüstungsministerium angefordert und dann über das Arbeitsministerium zugeteilt bekommen hatten, selbst geleitet. Im Doggerwerk dagegen hatte eine SS-Sonderinspektion unter Kammler den gesamten Arbeitseinsatz unter sich. Diese Sonderinspektion 4 hatte bereits in Linz die unterirdischen Anlagen errichtet. Vermutlich war Happurg zunächst nur eine Aussenstelle der Sonderinspektion 4 in Attnang - Puchheim, bis schliesslich die Hauptaktivitäten nach Happurg verlagert wurden. Die Arbeitskräfte bauten sich in Happurg ihre Arbeitslager und Unterkünfte selbst; die BMW-Planung war daran - nach Kranz - nicht beteiligt. Kranz nimmt an, dass ca. 5 000 Arbeitskräfte im Doggerwerk im Einsatz waren.

Der Wechsel in der Bauleitung trat nach der Erinnerung von Kranz nicht erst zum 1. Januar 1945, sondern wahrscheinlich schon im Oktober 1944 ein. Sie hatte ihre tieferen Ursachen in Kompetenzstreitigkeiten mit dem SS-Führungstab in Happurg. Kranz sah sich durch die SS in seinen persönlichen Arbeitsdispositionen stark beeinträchtigt, weil der SS-Führungstab mit Hilfe seiner "kurzen Wege nach oben" eine eigene Politik betrieb und dadurch ständig die Arbeiten der BMW-Planer durchkreuzte. Da Kranz auf verschiedenen Baustellen vielfach beansprucht war und sich nicht ausschliesslich auf die Kontrolle über den Fortgang der Arbeiten im Doggerwerk konzentrieren konnte, glaubte er, dass bei den aufgetretenen Differenzen mit dem SS-Führungstab schwere Nachteile für BMW erwachsen würden. Auf seinen Antrag hin wurde Kranz deshalb von BMW nicht nur von seiner Aufgabe in Happurg entbunden, sondern BMW zog sich überhaupt von der Bauplanung des Doggerwerks zurück. Die vorgesehenen Fertigungsstätten waren jedoch weiterhin für die BMW-Produktion bestimmt (ob dies bis zur endgültigen Einstellung der Arbeiten galt, kann Kranz aber nicht mit Bestimmtheit sagen). Gleichzeitig mit dem Rückzug der BMW-Bauplanung aus Happurg war auch in der Vorstandschaft von BMW ein Wechsel erfolgt. Einen inneren Zusammenhang dieser beiden Vorgänge sieht Kranz nicht.

Die BMW-Bauplanung wurde durch das Ingenieurbüro Prof. Dr. Rimpl ersetzt. Seidler gehörte nicht der BMW-Bauplanung, sondern dem Ingenieurbüro Rimpl an. Für die Tatsache, dass später Regierungsbaumeister Brückner der Vorgesetzte Seidlers wurde, vermutet Kranz als Erklärung, dass die O.T. stärker in Happurg zum Einsatz kam, nachdem sie durch die Zurücknahme der Fronten im Osten und Westen über freigewordene Arbeitskapazitäten verfügte.

Als sich der Bau des Doggerwerks noch in den Anfängen befand, gab es nur selten Inspektionen. Der SS-Sonderbeauftragte Dr. Kammler kontrollierte alle zwei bis drei Wochen den Fortgang der Arbeiten und den Arbeitseinsatz. Ob Direktor Schaaf, Mitglied des "Rüstungsstabs" und später Vorstand von BMW, das Doggerwerk inspizierte, ist Kranz nicht erinnerlich. Dorsch, der

./.

Chef der Bauabteilung des Speer-Ministeriums, war nicht dort, solange Kranz für die Planung des Doggerwerks zuständig war. Sicherlich mindestens dreimal besuchte Göring die Baustelle, ohne besonderes Interesse für die Bauausführung zu zeigen. Kranz hatte das Gefühl, als wollte Göring, der sich in der Nähe häufig zu Jagdausflügen aufhielt, lediglich seiner Repräsentationspflicht genügen. Der "Jägerstab" erschien zur Zeit von Kranzens Verantwortlichkeit für die Doggerwerk-Planung nie zur Juspektion. Wohl aber traf der "Jägerstab" wiederholt in der BMW-Zentrale in München zusammen. Hier traf er seine Dispositionen, hier erteilte er seine Kritiken, und hier wurden auch die Entscheidungen gefällt.

Abschliessend meinte Kranz, das Arbeitslager und die Behandlung der Arbeitskräfte sei eine "unerfreuliche Angelegenheit" gewesen. Man müsse sich andererseits aber vor Augen halten, dass das ganze Unternehmen Doggerwerk eine "grossartige Sache" gewesen sei. Durch die rigorose Konzentration aller technischen und organisatorischen Möglichkeiten sei in aller kürzester Zeit eine grandiose Anlage gestellt worden, die bei der Knappheit an Material und Arbeitskräften, bei den enormen Beschaffungs- und Transportschwierigkeiten doch Bewunderung abnötigen müsse. Jeder der Verantwortlichen sei sich der Einmaligkeit und der Notwendigkeit der gestellten Aufgabe bewusst gewesen, und nur dadurch habe sich die Bauplanung und -ausführung zu maximaler Effektivität steigern können. Vor allem die innere Einstellung habe letzte Reserven für eine "interessante und schwierige Aufgabe" mobilisiert. Mit der heutigen Einstellung könne nicht in drei Jahren durchgeführt werden, was seinerzeit in drei Monaten gelang. Im Übrigen sei das Doggerwerk wegen der genannten Konflikte mit der SS die einzige Aufgabe gewesen, für die Kranz bisher die Verantwortung vorzeitig zurückgegeben habe.

München, 1. Juli 1974

Falk Wisemann



25-3086-7

Department of Sociology
Brooklyn College
of The City University
of New York
Brooklyn, New York 11210
Telephone: (212) 780-5314, 5, 6

Mürnberg, den 9.5.1974

Prof. E. G. Luchterhand
c/o Institut für Soziologie und
Sozialanthropologie
Universität Erlangen-Nürnberg
85 Nürnberg
Königstrasse 2/II

46 OVERTON ROAD
SCARSDALE, N.Y.
USA 10583

Herrn

Betr.: Organisation des Projektes Doggerwerk

Wie Sie vielleicht wissen werden, arbeite ich an einer geschichtlich-soziologischen Studie in einer ländlichen Gemeinde in Mittelfranken über Ereignisse, die im letzten Kriegsjahr des 2. Weltkrieges und danach geschahen. Diese Arbeit wird unterstützt vom Forschungsinstitut der City University der Stadt New York.

Von deutschen Archiven und verschiedenen Personen erhielt ich die Namen von Personen, die möglicherweise in der Lage sind, Informationslücken zu schliessen, die durch die Zerstörung der Akten auf dem Baugelände im April 1945 entstanden sind.

Meine Untersuchungen über das Bauprojekt Happung-Förrenbach (später unter dem Decknamen Doggerwerk) müssen ergänzt werden durch Schaubilder, die den Aufbau des Bauwesens verdeutlichen. Der erste Abschnitt wäre hier von April bis Dezember 1944, der zweite von Januar bis April 1945.

Es gab einen wichtigen Wechsel in der Organisation der Bauleitung am 1.1.1945. Bis dahin lief die Bauleitung wahrscheinlich unter der Führung von Architekt Kranz, der BMW vertrat. Dann trat aller Wahrscheinlichkeit das Ingenieurbüro Prof. Dr. Rimpl an seine Stelle. Zur selben Zeit wurde Regierungsbaumeister Brückner Vorgesetzter von Bauleiter Seidler. Für meine Arbeit wäre es sehr nützlich, den Grund für diesen Wechsel zu erfahren.

Zusätzlich gab es auch einen Wechsel in der finanziellen Organisation des Projektes; leider habe ich keine exakten Angaben über den Zeitpunkt. Wahrscheinlich war es zum gleichen Zeitpunkt wie die anderen Wechsel, die oben angedeutet wurden.

Anfänglich war die Sonderinspektion 4 für die finanzielle Verwaltung zuständig, mit Sitz in Atnang-Puchheim. Später wurde die finanzielle Verwaltung zur Bauleitung Dogger nach Happung verlegt.

Neben den Bayerischen Motorenwerken und der Firma Rimpl zeigen meine

Aufzeichnungen, dass die nachfolgenden Firmen Bestandteil des gesamten Doggerwerk-Konsortiums waren:

- Haniel + Lueg (Bspw. techn. Teil)
- Gross Deutsche Schachtbau, AG
- Siemens-Bauunion, GmbH
- Koch-Tief, AG
- Erzbetrieb Nordbayern, AG
- Sager & Woerner - Beton
- Mübsche-Wainger - " - (Nbg?)

Begw.

Beton

- Müller
- Collin *Maschinen- u. Gleisbau*
- Wi-Betriebe
- Stahl *Aufzüge?*
- Thosti *Beton*
- ~~Stille~~ *Stöhr?* (Frau, prot)

Zweifelsohne gab es noch weitere Firmen im Konsortium, die in die Organisationsübersicht übernommen werden müssen. Zusätzlich wären die Funktionen dieser verschiedenen Firmen im Doggerwerkprojekt aufzuzeigen.

Die folgende Liste, die Namen von Personen bringt, die in mehr oder weniger leitenden Positionen am Doggerwerk-Projekt arbeiteten, müsste beträchtlich erweitert werden. Ebenso sollten Firmenzusammenlegungen und Tätigkeitsbereiche der verschiedenen Firmen in der Organisationsübersicht aufgezeigt werden.

- Otto Ascherl
- Julius Bach, Bau Direktor
- Ervin Donning
- Kassenleiter Fuchs
- Fickermann
- Beirat Harst
- Ingenieur Nikolaus Hofmann
- Architekt Kranz

- Bergrat von der Linden
- Ingenieur Edmund Kiron
- Ingenieur Neubert
- Blettel
- Raum, Rechnungsführer
- Ingenieur Heinz Solf
- Ingenieur Vogel

Dieses Projekt (Rüstungsbauvorhaben) war eine bemerkenswerte Erscheinung des 2. Weltkrieges und seine Organisation erscheint von historischer Bedeutung. Es erscheint deshalb wünschenswert, dass diejenigen, die als Ingenieure oder in anderen technischen Bereichen Wissen besaßen, eigentlich bekannt sein sollten. Die Erwähnung der Namen des führenden technischen Personals ist jedoch in meiner Studie nicht notwendig. Natürlich wird dem Wunsch auf Veröffentlichung einzelner Personen Rechnung getragen.

Da nahezu 30 Jahre seit diesen Ereignissen vergangen sind, ist es ausserst schwierig, die noch lebenden Ingenieure oder Techniker auszumachen. Diese Suche wird noch dadurch erschwert, da oft nur die Familiennamen bekannt sind. Das Ergänzen von fehlenden Vornamen, zuletzt bekannten Adressen und Telefonnummern könnte helfen, sie oder noch lebende Verwandte ausfindig zu machen.

Sehr zu schätzen würde ich es wissen, wenn Sie eventuell vorhandene Fehler oder Irrtümer verbessern könnten. Sehr günstig wäre es, wenn ich Übersichtspläne über die gesamte Organisation oder Teile davon einsehen könnte, vorausgesetzt Sie hätten solche. Diese könnten die Struktur der Organisation gut erhellen. Weiterhin würde es meiner Studie sehr zugute kommen, wenn Sie die Teilbereiche bzw. Funktionsbereiche des Doggerwerks aufschlüsseln könnten.

All diese Hilfe wird in geeigneter Weise in der Veröffentlichung meiner Studie Erwähnung finden.

Informationen können an die im Briefkopf angegebene Adresse gesendet werden.

Institut für...

Einführung: Wir fanden angereicherte Mitarbeit, um die Geschichte zweier ländlichen Gemeinden ausführlich zu machen. Prof. Sünderland erhielt vorzügliche Informationen vom Bundesarchiv in Koblenz u. Freiburg u. anderen alt. Archiven. Jedoch sind noch einige Fragen offen, die einer Klärung entgegen-
sehen: die Auswahl der Bauangelegenheit (der Bau-
planung u. die Veränderung in Verwaltung und Bauauf-
sicht. Vielleicht können wir zunächst die Veränderung
ausschneiden:

Absatz 4 (Seite 1) des Botes!

Danach direkte Fragen:

Produktion

- 1. Gab es einen Wechsel bei dem, was später hergestellt werden sollte?
- 2. Was sollte BMW u. Jägerstab ^(Unterab. vom Speer-Kommando) endgültig herstellen, als Sie BMW vorstanden?
- 3. Gab es einen Wechsel (was hergestellt werden sollte) als ~~Sie~~ Ing. Rimpl die Nachfolge antrat?
- 4. Können Sie sich die Hintergründe der Wehrerblicken?
- 5. Vielleicht können Sie auch noch andere Fragen klären? (Absatz 5)
- 6. z.B. Ist es richtig, daß Gebiete Nordbayern AG tätig war?
- 7. Können Sie uns sagen, was die Aufgabengebiete der anderen Firmen (angefangen bei SAGER u. WÖRNER) waren?
- 8. Können Sie sagen, welche Rolle Organisation Todt spielte?
- 9. Welche Inspektionen von Repräsentanten des III. Reiches fanden statt? → Wer kam? Können Sie sich erinnern, wann Wilhelm Schraaf kam? Wie war es mit Göring, Kammerer, Dorsch? Andere auch noch?

Wann Wilhelm Schraaf kam? Wie war es mit Göring, Kammerer, Dorsch?
(Speer-Unterkommando)
Pole (BS-Wirtschaft) O. Todt

Kri 57 / Mit BMW

Wissen Sie Dr. Ing. Kuhn? Wohnt er auch in München
Vornahme? Technisch Vorstand Mo.A.N. (Früher