

INTERROGATION-NR. 2372

Vernehmung des Hugo SELIGMANN

durch Mister Arthur T. COOPER am 12.11.47,
14.00 Uhr

Requested by: Krupp Trial Team, Miss GOETZ
Stenografin: Emy Ziegelhoefer.

1.Fr. Haben Sie was dagegen, wenn Sie Ihre Aussagen unter Eid aussagen?

A. Nein.

2.Fr. Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass Unterlassungen unter Eid als ebenso schwere Eidasverletzungen angesehen werden, als falsche Aussagen unter Eid. Erheben Sie Ihre rechte Hand und sprechen Sie den Eid nach:

"Ich schwöre bei Gott, dem Allmächtigen und Allwissenden, dass ich die Wahrheit, die reine Wahrheit sage, nichts hinzufüge und nichts verschweige, so wahr mir Gott helfe."

(Der Zeuge spricht den Eid nach).

3.Fr. Haben Sie das Gefühl, dass Sie Bindungen zu Lebenden oder Toten haben, die Sie daran hindern können, die Wahrheit zu sagen?

A. Ich habe insofern eine Bindung, dass ich ueber eine Sache nicht aussagen moechte. Das ist der Vertrag ueber meine Sache mit Russland. Ich bin bereit, wenn mir eine Auflage gemacht wird, die mich und meine Familie sichert, auszusagen, ueber Kriegsgeheimnisse fuer ein Boot, das wir fuer die Sowjet-Russland gebaut haben und Konstruktionen gemacht haben.

4.Fr. Ich moechte Sie bitten, mir ganz kurz Ihren Lebenslauf zu schildern bis zum Zeitpunkt Ihrer beruflichen Taetigkeit.

A. Ich wohne in BORDESHOLZ, Bahnhofstrasse 67 und bin geboren am 13. Juni 1884 zu KIEL. Ich besuchte die Mittelschule, habe 3 Jahre praktisch gelernt, bin dann auf die Hoch. Maschinenbau-schule in BREMEN gegangen. Von 1902 - 04 war ich in Bremen auf der Schule, 04 - 06 in der Germania-Werft, 06 - 08 bei der Infanterie in Luebeck, von 1908 bei der Germania-Werft, dann war ich

1½ bis 1¾ Jahr bei meinem Scheiegeervater taetig, der ein fahrendes
 Geschaefft hatte, 1911 bin ich in die Germania-Werft eingetreten,
 dort geblieben bis 1925, 1925 bis 1937 im Februar bei I.V.S. ^{von Haag} in
^{und dessen} ^{dem} ^{Kontor in Bremen}
 Bremen, Anhaengsel, Schiffsbau ^{deutsches Buero}, 1937 bis 1943 auf
 der Germania Werft, 1943 kam ich nach Rumaeenien von der Germania-
 Werft aus, die dort eine Baustelle hatte, 1944 wurde ich inter-
 niert in Rumaeenien. Ich war in der Internierung von August 1944
 bis Januar 1946 in Rumaeenien und war dann noch 2 Monate frei in
 Bukarest, weil ich ueber 60 Jahre alt war. Wir wurden von den Rumae-
 nen bewacht, aber wir standen unter russischer Kontrolle und dann
 kam ich 1946 mit dem ersten Transport wieder zurueck. Ich bin dann
 sorzusagen bis zum 30. Juni wieder im Dienst der Germania-Werft
 gewesen. Ich war dann 1945 schon einmal gekuendigt und entlassen und
 bin 1946 im Mai wieder zurueckgekommen und von Mai bis Juni wieder
 angestellt gewesen und dann am 30. Juni entlassen worden und seit
 der Zeit pensioniert.

5.Fr. Darf ich Sie bitten, mir Ihre Taetigkeit im Laufe der Jahre naecher
 zu beschreiben ?

A. 1904 habe ich angefangen mit Maschinenbauarbeiten fuer Schiffsbau.
 Das war eine Konstruktionstaetigkeit auf dem Buero, zeichnerische
 Taetigkeit fuer den Betrieb. Dann kam ich nachher weiter in die
 Entlueftungsanlagen. Wie ich zurueckkam 1914 wurde ich im Zuge der
 allgemeinen Umstellung im U-Boot-Bau beschaeftigt. Zu Ende des
 Krieges urde ich beschaeftigt mit der Abwicklung, da wurde Material
 zusammengestellt zum Verkauf und ich kam wieder in den Handelsschiffe
 bau hinein. Dann habe ich Ruderschiffsbau gemacht fuer Handelsschiffe
 und bin dann ½ Jahr im Betrieb gewesen und zwar auch nur im Buero,
 fuer Umbau fuer Reparaturschiffen. Ich habe dann die Entwurfungsar-
 beiten fuer die beiden Tankschiffe "Ostpreussen" und "Oberschlesien"
 gemacht, die waren hergestellt von noch vorhandenen U-Bootsdruck-
 koerpern.

6.Fr. Das war alles bis 1925 ?

A. Dann kam Herr Dr. TECHEL mit verschiedenen Sachen und habe Motor-

-3-

boote mit ihm durchgearbeitet, dann Entwuerfe gemacht fuer U-Boote wieder, Projektzeichnungen und bin dann 1925 herueberggegangen zum I.V.S. nach Den HAAG. Mir wurde von der Germania-Werft gesagt, herueber zu gehen, weil das meiner Taetigkeit entsprach.

7.Fr. Und weil die Germania-Werft mit I.V.S. verknuepft war ?

A. Ja, weil ich Zeichnungen und dergleichen gefunden habe, die ich bei der Germania-Werft hatte.

8.Fr. Aber auch Kapitals-Veranlassungen ?

A. Das weiss ich nicht.

9.Fr. Auf wessen Veranlassung haben Sie sich an I.V.S. gewandt ?

A. Auf Veranlassung der Germania-Werft. Es wurden zuerst gebaut die beiden U-Boote fuer die Tuerkel. Das waren 2 Boote, fuer welches das I.V.S. die Konstruktionszeichnungen und die Hauptzeichnungen gemacht hatte. Diese Zeichnungen wurden an FEILENBROTH geliefert und das I.V.S. hatte nur die Zeichnungen gemacht.

10.Fr. Wo war das Buero, wo Sie taetig waren ?

A. Das war in Den HAAG. Mir wurde anheim gestellt, mich bei der befreundeten Firma zu melden und engagieren zu lassen. Das war im Oktober 1925.

11.Fr. Und dann blieben Sie bis ?

A. 1936 in Den HAAG und meine Familie auch, bin aber als Angestellter des I.V.S. bis 31.1. ^{bei der} Tochtergesellschaft Schiffbau-Kontroll ^{Kontroll} Bremen beschaeftigt gewesen. Ich kam 1936 vielmehr meine Familie zurueck nach Bremen. Ich war laengere Zeit dort. Das Schiffbau-Kontroll Bremen ist dort eingerichtet worden. Das OKM lehnte eine Zusammenarbeit mit einer Firma im Ausland ab und daher wurde das Buero eingerichtet. Das Schiffbau-Kontroll ^{Kontroll} lieferte Zeichnungen, die vom OKM genehmigt wurden, zuerst an die ^{OKM} DEWIDAG und Germania und dann noch mehr an die ^{de} Dewidag.

12.Fr. Warum hat sich das OKM nicht mit einer deutschen Firma in Verbindung gesetzt ?

A. Das OKM hatte fruher ein ^{sicheres} deutsches Konstruktionsbuero. Nachdem die Vorarbeiten fuer Typ 9 erledigt wurden, war dieses Buero ^{das} ^{des Buero nach dem 1. Weltkrieg} ^{aufgeloeset} wurde ³
 die Vorarbeiten fuer Typ 9 erledigt wurden, war dieses Buero ^{das} ^{der Marine bereits}

so stark, dass es selbständig Arbeiten machen konnte und unser Büro war ueberfluessig, weil das OKM die Arbeit selbst uebernommen hatte. Vom Schiffsbau-Kontroll^{Kontroll} wurden die Herren nach Berlin wegengeliert und das Büro war nicht mehr so leistungsfähig. Das OKM hat sich selbst ein Büro aufgebaut, wie wir es ^{früher} ~~früher~~ im Weltkrieg hatten, in dem auch die U-Bootsentwerfer gemacht wurden.

13. Fr. Hat die Germania nicht auch gleichzeitig mit dem Schiffsbau-Kontroll^{Kontroll} Entwerfer gemacht zur selben Zeit ?

A. Das ist mir nicht bekannt.

14. Fr. Sie meinen, dass die Germania-Werft nur gebaut hat ?

A. Die Germania-Werft hat nach den Plänen, die wir herüber geschickt haben, nur gebaut und hat nachher wie der Typ 7 im Bau war Verbesserungen gemacht im Typ 7 B und 7 C. Die ersten Unterlagen im Typ 7 hatte es vom Schiffsbau-Kontroll^{Kontroll} bekommen, nachdem die Unterlagen vom OKM genehmigt waren.

15. Fr. 1937 war der Zeitpunkt, wo der Schiffsbaukontroll^{OT} ueberfluessig war ?

A. 1936 ungefaehr. Herr Dr. TROCHEL kam zu mir und sagte, wir haben Sie und Herrn Dr. STROCKEMEYER eingesetzt und Sie haben die Verbindung mit dem OKM zu machen. 1936 kam einer seiner Herren und sagte, dass unser Büro aufgeloeset ist. Das sei eine untlliche Nachricht. Ich habe mich dann geweigert, weiterhin meine Unterschrift zu leisten, habe aber dann die letzten Arbeiten doch zu Ende gefuehrt.

16. Fr. Was war Ihre Stellung ?

A. Als Gruppenfuhrer bei I.V.S. und dann war ich als Expert in Finnland, Spanien und Schweden und habe dann mit den Russen zusammengearbeitet von 1925 - 1937 und dann kam ich zum Schiffsbau-Kontroll.

17. Fr. Von wann bis wann bestand das Schiffsbau-Kontroll^{Kontroll} ?

A. Das ist vielleicht gewesen vom April 1935 bis August, September, Oktober 1936. Ich mache darauf aufmerksam, dass ich den genauen

Monat nicht sagen kann.

18.Fr. Wie kam es zu der Wiederaufnahme bei der Germania-Werft?

A. Das Buero broeckelte ab. Die Herren waren unsicher, was mit ihrer Existenz wurde. Ihnen wurde von OGM eine Anstellung geboten und auch von den Werften aus eine gewisse Stellung, so dass sie fuer ihre Lebensexistenz eine Zukunft hatten. Ich selbst kam nicht in Frage fuer das OGM, weil man mich nicht bezahlen konnte. Man konnte mich nicht in der Weise bezahlen, wie es meiner Taetigkeit angepasst war. Ich war nur Fachschueler und haette mich dort unterrangieren muessen. Dann fragte man mich von der Germania-Werft, ob ich nicht Lust haette, dort einzutreten und da das I.V.S. keine Anstalt machte mich zu halten, ging ich darauf ein.

19.Fr. Als man Ihnen von der Germania-Werft anheim stellte 1925 bei der I.V.S. zu arbeiten, war der Grund der, dass die Germania-Werft keine Arbeit hatte fuer Sie?

A. 1. ^{das die} Arbeitslosenzeit und sie hatten keine Arbeit fuer mich und 2. war fuer mich die Existenzfrage, wohin. Es war auch die Moeglichkeit und der Wille ^{mir} da ~~zu helfen und dann dieses Buero I.V.S. mit Kraefte zu unterstützen, die den geforderten Anforderungen entsprechen.~~

20.Fr. Und als 1936 der Schiffbau-Kontroll ^{Kontroll} zu Ende ging, hatte die Germania-Werft wieder Arbeit fuer Sie?

A. Ja.

21.Fr. Was war inzwischen geschehen?

A. Da hatten wir 1935 die Projektzeichnungen herueber gegeben an die ^{sch} Degisag und Germania-Werft fuer den Bau Typ 7 und dann suchte die Germania-Werft die Kraefte heranzuziehen, die ihr bekannt waren. Sie fuehrte geschulte Kraefte sowieso, die jede Werft aufbauten. Ich habe diese Arbeiten noch fertig gemacht, die mich in Verbindung mit dem OGM noch in Anspruch nahmen und inzwischen waren waehrend der Zeit alle besseren Stellen besetzt und ich musste sehen, wie ich dran kam.

22.Fr. Wie war es ihr moeglich, Leute wie Sie wieder einzustellen? Es war

die Produktion von Typ 7 wieder angefangen. Umfangreiche Produktion ?

22.Fr.

A. Ja und dann mussten alle Zeichnungen neu gemacht werden. Es fehlten ihnen die Erfahrungen. Es waren teilweise Leute dort von frueher, aber auch teilweise Leute fuer die die Sache neu war. Ich wurde dort eingesetzt als stellvertretender Bureauleiter.

23.Fr. Wann lief die Produktion von Typ 7 an ?

A. 1937, nachdem wir vom Schiffbau-^{Kontroll} die ersten Unterlagen gemacht haben und zwar zum 1. April 1935. Es gingen weg die Materiallisten, ich weiss nicht, was noch mehr mitgegangen ist.

24.Fr. Und wann lief die Produktion in der Germania-Werft an ?

A. Das weiss ich nicht, ich war nie auf der Germania-Werft. Die Zeichnungen wurden weiter entwickelt und werkstattreif gemacht fuer die Werft.

25.Fr. Sind keine Anfragen oder Rueckfragen gekommen - ich moechte nur wissen, wann es ungefaehr gewesen ist.

A. Es muss gewesen sein, erst im Jahre 1935. Die ganzen Arbeiten, die wir zu machen hatten, wurden verteilt auf 5 oder 6 Lose, zu verschiedenen Daten, wie sich der Bau entwickelte. Es kamen alle 5 bis 6 Wochen Schubzeichnungen heraus und eines Tages im Herbst fand auf der Beging ^{sch} eine Besprechung statt, bei der man mich beschuldigte, dass ich der Germania-Werft nicht rechtzeitig Zeichnungen geliefert habe. Aufgrund der Akten konnte ich nachweisen, dass die verlangten Sachen zu den bestimmten Terminen herausgegangen waren und die Beging ^{sch} von sich aus hatte auch keine Beschwerden zu Tage gelegt.

26.Fr. Wie lief die Produktion an ? Versuchsweise ?

A. Ich kann darueber nichts sagen ueber die Serie. Die Stuecklisten usw. machte die Werft.

27.Fr. Wann haben Sie das 1. Boot, Typ 7 selbst gesehen ?

A. Das war 1936 im Sommer zur Rueckfrage. Ich moechte keinen bestimmten Tag angeben.

28.Fr. Heben Sie sich nicht erkundigt, ob man ein oder 5 oder 20 von den Dingen gemacht hat ?

A. Nein, ich hatte mit dieser Angelegenheit nichts zu tun.

29.Fr. Wie hat sich Ihre Arbeit bei der Germania-Werft weiter entwickelt ?

A. Am 1. Februar 1937 war ich noch nicht voll eingesetzt und ich habe noch eine Reise gemacht nach Konstantinopel mit einem Betriebsingenieur zusammen, denn in der Zwischenzeit hatte die Germania-Werft selbst Arbeiten uebernommen mit der Tuerkei. Es wurden ausgefuehrt 4 Boote, 2 auf der Germania-Werft sollten gebaut werden und 2 sollten in der Tuerkei gemacht werden und zu diesem Zwecke, wie die Werftverhaeltnisse dort waren, wurde ich mit einem Betriebsingenieur nach der Tuerkei geschickt. Wir hatten nachzusehen die Wassertiefen usw. Nach 3 bis 4 Wochen war das erledigt. Wir kamen zurueck, schrieben Berichte und haben von der tuerkischen nichts weiter gesehen, weil das fuer das Auslandsbuero war. Herr Oberingenieur GEMBERG hatte das Auslandsbuero, Dipl.Ing.GUNTHER die Vertretung und ich das deutsche Buero. Dann kamen Fragen der Termine. Ich wurde noch nicht vollstaendig eingesetzt fuer das ich mich interessiert habe, U-Bootsbau. Ich habe an Terminenplanen fuer Handelsschiffe gearbeitet, um den Gang der Termine, die Arbeitsbelegschaft zu kennen kalkulieren, welche Arbeiten noch gemacht werden konnten.

30.Fr. Wie gross war 1937 der Prozentsatz zwischen Handelsschiffen und U-Booten.

A. Fuer die U-Boote war nur eine ganz kleine Kurve zu berechnen, 15 % nach meiner Meinung. Ich mache darauf aufmerksam, dass ich die Zahl nicht als authentisch betrachte. Die Arbeit fuer die Handelsschiffe uebertrafen die Arbeit fuer U-Boote an weitem.

31.Fr. Bis wann ? Wann ging der Prozentsatz fuer U-Boote ueber Handelsschiffe hinaus ?

A. Ab 1939, als das Nachbaubuero aufgestellt wurde. Da war noch der Bau des Kreuzers "Prinz Eugen". Nachdem auch "Prinz Eugen" abge-

liefert war, stand es im grossen und ganzen im U-Bootsbau.

32.Fr. Wann wurde begonnen mit "Prinz Eugen" ?

A. Das weiss ich nicht. Das war Dipl. Ing. STRETEL unterstellt. Nachdem ich die Ferningeschichte durchgefuehrt habe, wurde ich bestellt mit Vorarbeiten fuer Minenleger.

33.Fr. Das war 1937 im Herbst und dann wurden Versuche gemacht mit den Kaeften. Es wurden Erprobungen gemacht, die dahin gingen, in welcher Geschwindigkeit fallen Minen in senkrechte Schachte. Im Weltkrieg hatten wir die C-Boote, die hatten schraegstehende Schachte und das machte heuliche Schwierigkeiten. Eine gerade und senkrechte Bauart war von Vorteil. Nachdem man sich hier festgelegt hatte und entschieden wurde, geschah eine zeitlang nichts und dann bekamen wir vom OKM eine Projektzeichnung ueber Minenleger, das war Typ 10. Typ 9 hat nachher verschiedene Umwandlungen erfahren und Typ 10 wurde nachher noch umgeändert und hiess Typ 10 B und von diesen Booten wurden 7 Stueck gebaut. Dann kam ein anderer Typ dran 7 B, dann war der Typ 7 D gebaut und dann noch ein Typ 7 F. Von diesem Typ 7 D sind 6 Stueck gebaut worden und von Typ 7 F + 4 Stueck. Dann kam der Kriegsausbruch. Es kamen die sog. Nachbaubueros. Es wurden seentliche zur Verfuegung stehenden Werften, die leistungsfaebig waren, auf U-Boot Bau umgestellt. Es waren 16 Werften, die von der Germania beliefert wurden ueber das Nachbaubuero mit Konstruktionszeichnungen. Unser Buero hat die Zeichnungen in Rollen gewickelt, dem Nachbaubuero gegeben und das den einzelnen Werften uebermittelt.

33.Fr. Wie kam es zu Ihrer Taetigkeit in Humenien ?

A. Nachdem das Nachbaubuero eingerichtet war, lief der Typ 7 C aus. Meine Taetigkeit war damit beendet und andere Bueros waren mit dem U-Bootsbau beschaeftigt. Es kamen andere Entwuerfe, die nicht in mein Ressort fielen. Unser Buero lief aus, die Herren die wir hatten, wurden zum Nachbaubuero uebernommen, es wurden Arbeitergemeinschaften gebildet fuer Rohrleitungen, Ventile

Es wurden auf die einzelnen Ventile vom Nachbaubuero die Verteilung vorgenommen. Man nahm die Herren von mir weg und das Buero starb aus und ich wurde wieder frei. Daraufhin bot man mir eine Stellung in Rumänien an. Dort hatte das I.V.S. fuer die Koeniglich Rumänische Regierung Minensuchboote zu bauen, planen.

34.Fr. Wieso bot Ihnen die Germania-Werft einen Posten bei I.V.S. an ?

A. Weil die Germania-Werft besetzt war und die Germania-Werft sich fuer die I.V.S. eingesetzt hatte, weil die Germania-Werft fuer die Tuerkei 4 Boote gebaut hatte. Die inneren Zusammenhaenge mit dem tuerkischen Buero waren mir nicht bekannt und man hat mir als Ausgleich diese Stellung gegeben und man schlug mir vor, sich nach Rumänien, GALLAZ, zu gehen, fuer den weiteren Bau der dortigen Minenueberwassersuchboote.

35.Fr. Das war eine Werft des I.V.S. ?

A. Nein, das war eine Privatwerft, die nach Zeichnungen von I.V.S. arbeitete. Das I.V.S. hatte mit der Rumänischen Regierung einen Vertrag und musste so und so viel Leute stellen, wie Schweizer usw. Wir haben diese Arbeit fortgesetzt bis August 1944 und ir sind mit der Gallazer Bauwerft im Maerz von Gallaz nach KERAWIA evakuiert worden. Dort war keine Werft vorhanden, sondern nur das reine Ufergelaende und es konnte dort keine reine positive Arbeit geleistet werden. Im Dezember wurden die 4 Boote, wie sie gebaut waren, ins Wasser gesetzt, weil im Herbst und Fruehjahr wegen des Hochwassers Gelegenheit da war, die Schiffe von Stappel ablaufen zu lassen. 3 waren noch nicht stappellauffaehig. Wir haben alles notduerftig zugeschweisst, nur dass man eine Sicherung hatte, dass nichts durch unvorsichtige Haende ruiniert wurde. Im August 1944 wurden wir interniert in TONSERVIE auf dem Rueckmarsch nach TIRAUPLYU und im Juni 1945 nach TURNI/MARKUJELE ueberfuehrt.

36.Fr. Wie war die Internierung ?

A. Nicht sehr vorteilhaft. Dann bin ich seit meiner Entlassung jetzt ohne ~~Wohnort~~ Beschaeftigung und habe mich etwas erholt, da~~ß~~ ich nierenkrank war.

Interrogation

v. 14. 11. 47

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

Institut für Zeitgeschichte
München
AR 611 V
10/48/56

V e r n e h m u n g
des Herrn Hugo SELIGMANN
am 14. November 1947 um 1500 Uhr in Suernberg
durch Mr. Arthur F. GOSPER
Stenographin: KOSCHKE.

F. Der Form halber muss ich Sie fragen: Sie sind derselbe Hugo Seligmann,
der bereits unter Eid vernommen wurde?

A. Ja.

F. Ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, dass Ihre heutige Aussage
unter dem gleichen Eid geschieht.

A. Ja wohl.

F. Vorerwähnt möchte ich mich mit der Person des Herrn Dr. TSCHEK beschäf-
tigen, soweit Ihnen darüber etwas bekannt ist. Können Sie mir sagen, wenn
Sie nun erstmals mit ihm in Berührung kamen und bei welcher Gelegenheit?

A. Ich habe ihn kennengelernt 1911/12, da war er auf der Germania-Werft, ebenso
wie ich.

F. Was war seine Stellung damals?

A. Da war er Oberingenieur.

F. Hat er den ersten Weltkrieg als Soldat mitgemacht?

A. Nein, er war in U-Bootbau.

F. Und zu Ende des Krieges, was war da seine Stellung?

A. Er hatte die Leitung des Bauwesens bis 1918 als Konstrukteur....

F. Welches Bauwesens?

A. Das U-Boot-Bauwesens. Seine Schrift ist auch bekannt: Entstehung des U-Boot-Bauwesens.

F. Eine Zwischenfrage: lebt TSCHEK noch?

A. Nein, ich glaube er ist vor zwei Jahren in Hamburg gestorben.

F. Was war sein Vorname?

A. Hans. Und war er unter Hans TSCHEK bekannt.

F. Sodass er zu Ende des Krieges wesentlichen Bauwesens des U-Boot-Bauwesens bei
der Germania-Werft vorstand?

A. Er war die Seele des U-Boot-Bauwesens.

F. Können Sie mir erzählen wie sich seine Laufbahn weiter entwickelt hat ab 1918?

A. Da habe ich ihn erst wieder nachher kennengelernt 1921/22. Da übertrag er mir Aufgaben, Motor- und Schnellboote fuer ihn mitzuarbeiten.

F. 1921/22?

A. 1923 und 1924 auch noch.

F. Seine Stellung hat sich anscheinend nicht geändert?

A. Nein. Er hatte sein Zimmer in der zweiten Etage und war unser Oberingenieur.

F. Er war der Mann des U-Boot-Baus?

A. Ja.

F. Wieso kam es zu diesen anderen Posten, die Sie eben erwaehnten?

A. Das waren Motorboote. Er hat mich aufgefordert, ich moechte ihm behilflich sein, Motor- und Schnellboote zu bauen. Sie sind gebaut worden bei einer Privatfirma.

F. Fiel das in seinen Arbeitsbereich?

A. Nein, das war mehr privater Natur. Es ging nicht von der Germaniawerft aus.

F. Wovon denn?

A. Das weiss ich nicht. Er hat mir die Zeichnungen gegeben... mehr weiss ich nicht.

F. Sie waren doch auch Angestellter der Germaniawerft?

A. Ja, ich habe diese Arbeiten auch meist zu Hause gemacht, ausser grossen Sachen die ich nicht zu Hause machen konnte. TROHM hat mir den Auftrag dazu gegeben.

F. Woher der Auftrag kam oder wogu er bestimmt war, wissen Sie nicht?

A. Nein.

F. Was geschah weiter mit TROHM?

A. Dann ist TROHM verschiedenenlich verraet gewesen und wir bekamen dann den Auftrag von ihm ueber ein Projektbild, eine Projektzeichnung zu machen fuer ein U-Boot.

F. Wann war das?

A. 1924.

F. Sie hatten doch schon 1922 dafuer gearbeitet?

A. 1922 war nur diese Motorboot-Sache.

F. Habe ich Sie falsch verstanden, als Sie mir sagten, machten Sie mit dem Abteilungsarbeiten zu Ende waren, machten Sie Projektzeichnungen fuer ein U-Boot.

A. Er war viel verzeilt.
A. Das ist er die ganze Zeit gewesen.
F. Wissen Sie wohin?

A. Er ist viel unterwegs gewesen. Und danken die Anforderung und Aufforderung der Gewerkschaft, die ich schon erreichte, und der Aufbau des Bureaus in Holland IVB

F. Nicht interessiert die Rolle von THOMAS.
A. THOMAS war der technische Leiter des IVB.
F. Und wer war kaufmännischer Leiter?

A. Kapitän Ulrich BUCH.
F. Sie waren beide in Holland?
A. Ja, beide.

F. D.h., dass THOMAS das IVB von technischen Standpunkt aus eingerichtet und geleitet hat?

A. Ja, kaufmännischer Leiter.
F. Wann war das?

A. Das war 1925.
F. Und THOMAS blieb technischer Leiter des IVB wie lange?

A. Das ist er die ganze Zeit gewesen.
F. Wissen Sie wohin?

A. Er ist viel unterwegs gewesen. Und danken die Anforderung und Aufforderung der Gewerkschaft, die ich schon erreichte, und der Aufbau des Bureaus in Holland IVB

F. Nicht interessiert die Rolle von THOMAS.
A. THOMAS war der technische Leiter des IVB.

F. Und wer war kaufmännischer Leiter?
A. Kapitän Ulrich BUCH.
F. Sie waren beide in Holland?
A. Ja, beide.

F. D.h., dass THOMAS das IVB von technischen Standpunkt aus eingerichtet und geleitet hat?

A. Ja, kaufmännischer Leiter.
F. Das war 1925?

A. Ja.
F. Und THOMAS blieb technischer Leiter des IVB wie lange?

A. Das ist er die ganze Zeit gewesen.

F. Auch als der Schiffbau aufgelöst wurde?

A. Ja, da blieb es es immer noch, und zwar in Holland.

F. 1925 wurde IVS gegründet. Wann wurde das Schiffbaukontor gegründet?

A. 1935. Das Datum weise ich nicht genau. Es war auf Grund der Anforderung des O.K.M., da dieses nicht mit einem ausländischen Büro zusammenarbeiten wollte.

F. IVS wurde 1925 gegründet?

A. 1925 sind wir rüber gegangen.

F. Sie waren der erste Techniker?

A. Ich bin aus samen mit Herrn BENDER und Herrn TREIBER, ich glaube auch Herrn KAISER, und Herrn KRIBBER, hinübergegangen, und wir haben das Büro noch aufgebaut, d.h. wir haben die Zeichenschraube und Tische zurrichtgestellt und zurrichtgemacht.

F. War noch jemand da um diese Zeit?

A. Um diese Zeit war noch niemand da. Ob KAISER mit kam, weise ich nicht.

F. Als sich das Fer einmal mehr oder weniger auffüllte, wovon bestand das technische Personal?

A. Das ganze Personal bestand aus: Herrn BLUM...

F. Woher kam er?

A. Er kam mit von Deutschland.

F. Sich von der Germaniaverft?

A. Nein. Er war früherer Marinesmann.

F. Spielte er auch in der Aufhebung der Versailler Vertrages eine Rolle?

A. Das weise ich nicht. -----

Also, BLUM, TREIBER, dann kam BREHMANN als Prokurist, er kam auch von der Germaniaverft. Dann kam WAGNER. BREHMANN hatte den Maschinenbau und unter ihm stand WAGNER BENDER.

TREIBER und BLUM standen oben.

technische und kaufmännische Leitung.

BREHMANN, Prokurist und fuer Maschinenbau

BENDER, KRIBBER, KAISER, ALBRECHTEN maschinenbaulichereite.

Dann die Schiffbauseite: WAGNER, Dipl. Ing.

Dann unter WAGNER als Gruppenfuhrer meine Wenigkeit, POLKE und KRELL.

Das war das gesamte technische Personal.

F. Mit Ausnahme von BLUM waren alle Germaniawerft-Leute?

A. Ja.

F. Was war das gesamte Personal fuer die gesamte Zeit?

A. Nachher hat es sich noch ausgedehnt. Spaeter, als Projekte und Arbeiten fuer Finnland und Spanien kamen, ist schiffbaulichereits noch hinzugekommen, Dr. ROHR, und es schiffbaulichereits Herr BRITAG, Dr. ROHR war mit im Buero fuer Schwingungsrechnungen und BRITAG war fuerher auch auf der Germaniawerft gewesen. Wo er in der Zeit nach 1918 war weiss ich nicht.

F. Sind das nun alle.

A. Dann ist noch ein Teil Hollaender gekommen, dann kam noch SPICHER als Elektriker, STRACH kam wie finnische Boote gebaut wurden und wurde in Ode der Leiter des Maschinenbau. Also STRACH als Fuehrer, NISCHNER fuer Maschinenbau und FEINE fuer Schiffbau. Dann kam noch eine Reihe von Hollaendern, deren Namen ich nicht mehr weiss.

F. Wie lange bestand IFS? Oder besteht es noch?

A. Es hat bis Ende des Krieges bestanden. Dann fuer IFS war ich nachher taetig in Rumonien. 1943 bin ich hinueter gegen es nach Rumonien.

F. Nach der Befreiung Hollands blieb IFS bestehen oder kam ein Kommissar?

Max.

A. Da war ich interessiert ab 1944.

F. In Laufe der spaeteren Jahre, jedenfalls in den paar Jahren ging ein grosser Teil der Leute zum Germaniawerft. Ist das richtig?

A. Ja.

F. Koennen Sie mir sagen wer zurueckging und zu welchem Zeitpunkt?

A. FEHLE und BLUM sind dageblieben. SCHMANN auch. BENDER ist dageblieben. Er ging nachher ruerber nach Luebeck. Neben dem Schiffbaukontor war noch ein zweites Buero in Deutschland gegruendet. IFS, in Luebeck. Dieses Buero hatte die Arbeiten fuer die dann laufenden Viertelboote. Ich weiss, dass die Germaniawerft sie uebernehmen hatte zu bauen.

F. Was war der Zweck der Einrichtung der IFS.

A. Das weiss ich nicht. Ungefuehr um dieselbe Zeit wie das Schiffbaukontor gegruendet wurde, wurde IFS gegruendet. Und in diesem Luebecker Buero war BENDER fuer Maschinenbau und HACHEN fuer Schiffbau. KRUEGER ging auch mit nach Luebeck. FEINE ist in Luebeck gewesen. NISCHNER war beim Schiffbaukontor

F. Nachdem das aufgelöst wurde, wurde IPS auch aufgelöst?

A. Nein, dies bestand weiter. Das OSM engagierte uns die Herren weg und wir bekamen keine Arbeiter.

F. Wiese hatte IPS noch Arbeit?

A. Es hatte die Aufträge fuer die Torpedoboote.

F. Wie lange liefen diese?

A. Diese wurden noch gebaut in den ersten Jahren wie ich noch dort war. Bis 1937/38.

F. Und was machte IPS nachher?

A. Ich hatte keine Kabinenmaxx Verbindung.

F. IPS machte doch nicht nur diese Torpedoboote?

A. Ich glaube fuer Jugoslawien sind noch Boote projektiert worden.

F. Ja, was geschah mit den Boote, wir sprachen von BENSER?

A. BENSER ist noch dagewesen bei IPS. Er ist nachher pensioniert worden. Er war sehr alt. WACKER ist gekommen zur Germaniawerft, wie das Nachbauere ins Leben gerufen wurde. Das wird Ende 39/anfange 1940 gewesen sein. Dann kam FRINE von IPS zur Germaniawerft zur gleichen Zeit wie WACKER. Dann ist KROGER noch herüber gekommen.

F. Wann?

A. Die Herren sind alle zur gleichen Zeit gekommen. RIESCHMAYER ist gewesen in Bremen beim Schiffbaukontor, solange, bis alle Arbeiten abgelaufen sind. Das ist 1937 im Fruchjahr gewesen und dann ist RIESCHMAYER im Sommer herübergegangen von OSM. KATZER ist in Holland geblieben. Wo er nachher geblieben ist, weis ich nicht. Er ist nicht bei uns im Schiffbaukontor gewesen. KRINGEL war beim IPS in Luebeck. EPSCHNER ist in Luebeck geblieben. Ich habe mit den Herren weiter keine Verbindung gehabt. ROHR ist nachher eine Zeitlang beim OSM gewesen, ist aber von da wieder weggegangen, wohin weis ich nicht. Man habe ich in OSM einmal getroffen, welche Stellung er nachher eingenommen hat, weis ich nicht. REISSACH ist von Holland aus zur Germaniawerft gegangen. Er war nicht in Luebeck und nicht in Bremen und FREITAG ist auch zur Germaniawerft gegangen. REISSACH uebernahm das Nachbauere und FREITAG ist im Betrieb taetig gewesen.

F. Wackermann alle diese Herren, die zur Germaniawerft zugehingen, was machen sie bei der Germaniawerft? Inner U-Boote?

A. Das kann ich nicht sagen, ich hatte niemals Verbindung mit diesen Herren.

Wie ich 1927 angekommen bin, war FREIBAG Betriebsingenieur fuer den U-Bootbau und STEINICH hatte das ganze Maschinenbauwerk.

F. Wann begann entweder IFS oder das Schiffbaukontor fuer die deutsche Marine Auftraege auszugeben?

A. Den ersten Auftrag habe ich bekommen im Maerz 1935.

F. Und IFS?

A. Das weisse ich nicht. Soviel ich weisse, hat das Luebecker Maerz ueberhaupt keinen Auftrag bekommen, weil das GKN mit dem Schiffbaukontor zusammenarbeitete.

F. Das war keine Monopolstellung, die das Schiffbaukontor hatte, wo es doch eine Gesellschaft war.

A. Das eine war mehr fuer das Ausland zugeschnitten, das andere mehr fuer Deutschland.

F. Konnte das der Grund fuer das zweite Maerz gewesen sein?

A. Ja. Das GKN lehnte es ab, mit einem auswaertigen Maerz zu arbeiten.

F. Nun, sind nicht uebermaessig viele Leute vom Schiffbaukontor zum GKN abgewandert?

A. Nein, Herr von NIFFEL ist abgewandert, Herr SWELLEN, KRUEGER von Maschinenbau ist weggegangen, MUELLER, JENSEN.....

F. Woher kamen die e Herren, ehe sie zum Schiffbaukontor kamen.

A. JENSEN kam neu herzu, er war ein junger Mann. KRUEGER kam auch spaeter, so in der Zeit 1928. --- SEHRERHOFER kam fast direkt von der Schiffbaukontor, die direkt von IFS kamen.

F. Es waren er und fa r sich nur Leute in Schiffbaukontor, die direkt von IFS kamen?

A. Es waren Leute von IFS und auch juengere Leute wurden dazugeworben, um die uebrigen fuehrenden Arbeiten auszufuehren.

F. Waren auch noch Leute von der Germaniawerft?

A. Nein, im Gegenteil. Die Germaniawerft wollte uns immer Leute wegnehmen.

F. Die Germaniawerft wollte Ihnen Leute wegnehmen?

A. Ja.

F. Bestand eine gewisse Spannung zwischen GKN und Germaniawerft?

A. Ja. Jeder wollte versuchen, dass er diejenigen her zu, die er brauchen konnte fuer sich bekam.

F. Waren die Leute noch an die Germaniawerft gebunden?

A. Nein.

F. Wieso kam es, dass plötzlich die Germaniawerft diese ganzen Leute, fuer die sie urspruenglich keine Arbeit hatte, dass sie diese ganzen Leute haben wollte und dem OBM Konkurrenz machte.

A. Nach der Arbeitslosigkeit kam endlich wieder Arbeit herein, zu den Werften, es wurden Handelschiffe gebaut und die Werften suchten ihr Personal wieder aufzubauen, was sie bekommen konnten.

F. Zum grossen Teil waren alle diese Fachleute keine Spezialisten auf dem Handelsschiffbau, sondern im U-Bootbau. -- Erst liess die Germaniawerft diese ganzen Leute gehen, weil sie fuer die Leute die Spezialisten im U-Bootbau waren, keine Arbeit hatten.....

A. Und im allgemeinen Arbeitsknappheit eintrat in diesen Jahren.

F. Im Gegensatz dazu holte sich die Germaniawerft in spaeteren Jahren diese ganzen U-Boot-Spezialisten wieder zurueck.

A. Das wird damit zusammenhangen, dass die Germaniawerft wieder Auftrage bekam fuer den U-Boot-Bau.

F. Und wann faengt diese Entwicklung an?

A. 1935 faengt das an mit dem Abbau des Schiffbaukontors.

F. Hatten die einzelnen Herren noch Personalkontrakte mit der Germaniawerft, wenn sie fuer IVS oder Schiffbau-Kontor arbeiteten?

A. Nein, im Gegenteil. Die Germaniawerft wollte wieder anstreben, weil sie seinerzeit die Fuehrung hatte, dass sie wieder die erste Werft wird.

Und darum kam eine gewisse ----- Spannung, moechte ich es nicht nennen.

Da kam die Ausarbeitung von Type 7 in Typ 7 B und Typ 7 C, dies wurde auf der Germaniawerft gemacht. Da war seinerzeit Herr GEMBERG, der war bei FIJENHOED in Rotterdam.....

F. Wann ging GEMBERG zu FIJENHOED?

A. Das weis ich nicht.

F. Und wann kam er wieder zurueck?

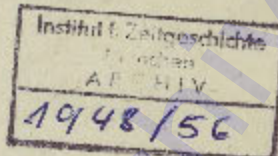
A. Ich habe erst 1935 mit ihm wieder zu tun gehabt.

F. Ich moechte Sie nun bitte, eine kleine Ausarbeitung zu machen, ueber die Leute, die die Germaniawerft verliessen, ins Ausland gingen und wieder zurueck zur Germaniawerft gingen, oder zu einer sonstigen Arbeitstaette. Soweit Sie sich dies erinnern koennen.

22-109-13
Interrogation

v. 10, 12. 47

Institut für Zeitgeschichte Archiv



V e r n e h m u n g
des Herrn Hugo SELIGMANN
am 10. Dez. 1947 um 10.00 Uhr in Nuernberg
durch Mr. Arthur T. Cooper
und Mr. COSEMANN
Stenographin: Koegler.

1. F. Herr Seligmann, wie ich Ihnen schon sagte, wird es notwendig sein, dass wir Sie vor Gericht als Zeugen vernehmen. Mr. KAUFMANN sagte mir, er hielt es fuer zweckmaessig, dass Sie vor Gericht, persoenlich aussagen, weil Sie einen ausgezeichneten Eindruck vor Gericht machen werden. Die Sache wird sich folgendermassen abspielen. Sie werden gerufen. Das Gericht wird Ihnen einen Eid abnehmen und Mr. KAUFMANN als Vertreter der Anklagebehoerde wird dann verschiedene Fragen an Sie stellen, zuerst in persoenlicher Hinsicht, wie lange Sie bei der Germania- werft waren, was Sie getan haben usw. Dann wird er Fragen an Sie stellen, deren Beantwortung das gleiche ist, als was Sie in der eidesstattlichen Erklaerung angegeben haben. Nach Beendigung der Befragung hat die Verteidigung das Recht, Sie ins Kreuzverhoere zu nehmen. An und fuer sich wird das keine lange Sache sein. Ich habe nun verschiedene zum Lesen mitgebracht, damit Sie sich die ganze Atmosphaere ins Gedaechnis zurueckrufen koennen. Es sind Dinge die sich z. T. auf WAGNER und PEINE beziehen und Dinge, ueber die Sie bisher nicht informiert aber interessiert waren, die Gruendung der IVS. Lesen Sie es durch, ich waere Ihnen dankbar, wenn Sie mir immer sagen wuerden, welche von den Tatsachen Ihnen aus eigener Erfah-

zung bekannt ist sind und welche neu sind in diesen Dokumenten. Es ist eine vervielfaltigte Kopie einer Broschüre der Kriegsmarine von 1937. "Kampf der Kriegsmarine gegen Versailles". Es sind einige Dinge darin, die sich auf IVS beziehen. Nach dem, was Sie mir sagten, nehme ich an, dass Ihnen ein Großteil der Dinge nicht geläufig ist. Herr SELIGMANN liest einen Artikel ueber das Entstehen der U-Boot-Waffe.

2.F. Ist Ihnen ueber diese Dinge etwas bekannt geworden?

A. Nein. Ich habe allerdings in Finnland den Kapitean BRAESTIGAM kennengelernt, der die Probefahrt machte.

3.F. Welche Probefahrt?

A. Auf den finnischen Booten.

Herr SELIGMANN liest das naechste Dokument "Grueundung einer Gesellschaft zur Erhaltung und zum Ausbau, sowie zur gesellschaftlichen Verwertung der deutschen U-Boot-Erfahrungen".

4. F. Kennen Sie dies?

A. Nein.

5.F. Finden Sie es nicht persoenlich interessant, dies zu erfahren?

A. Ich fuerchte, dass man dann etwas verwechselt, dass man etwas zusammenreimt, was nicht den Tatsachen entspricht.

6.F. Ich moechte Sie nochmals darauf aufmerksam machen, dass wir nur daran interessiert sind, das zu hoeren, was Sie wissen.

Wenn Sie die eidesstattlichen Erklarungen Ihrer Kollegen lesen werden Sie sehen, dass dies viel mehr Dinge sind. Ich moechte nicht, dass Sie uns etwas erzuehlen, was Sie nicht wissen.

A. Von dem gressten Teil dieser Sache kenne ich nicht. Bis 1924 bin ich nicht damit in Beruehrung gewesen.

7.F. Das einzige Interesse des Gerichts ist, die Wahrheit herauszubringen.

Ist Ihnen der Werdegang von Herrn WAGNER und FEINE ziemlich bekannt?

A. Von PEINE, das ist möglich. Es waren verschiedene Bueras, wo man sich gegenseitig nicht kannte.

8. F. Ich meine ab, da, wo Sie zusammen zu IVS kamen.

A. Von 1924 an ja.

Mr. SELIGMANN liest weiter das Dokument: "Hier, das stimmt nicht, ich bin niemals Bauleiter in Spanien gewesen. Ich bin nur dort gewesen als Vertrauensmann, der sich den Bau dort angesehen hat.

9. F. Ich glaube, er hat es nicht sehr genau ausgedrückt.

Was ist FREYTAG gewesen?

A. FREYTAG war Betriebsingenieur.

10. F. Wer war der Bauleiter?

A. Das war SCHOTTE.

11. F. Von wem kam der?

A. SCHOTTE war frueher Marinebaurat.

12. F. Wo war WAGNER um diese Zeit?

A. In Holland.

13. F. Dann hatte er wahrscheinlich von dort aus den Eindruck, weil Sie da unten waren, dass Sie Bauleiter waren.

Die Dinge, die die beiden Herren WAGNER und PEINE in ihren eidesstattlichen Erklarungen beschrieben sind Ihnen im Laufe der Zeit bekannt geworden?

A. Im Laufe derzeit ja.

14. F. Dann moechte ich Ihnen noch Ihre eigenen eidesstattliche Erklarung vorlegen und wollen Sie sagen, ob Sie noch irgendwelche Verbesserungen oder Aenderungen vernehmen wollen oder etwas hinzufuegen wollen.

Herr SELIGMANN liest.

A. Wenn man mit der Konstruktion beginnt, dann liegt ein Gross-
teil der endgueltigen Zeichnung noch nicht fest. Wenn man ein
Projekt beginnt, greift man zurueck auf vorhandene Sachen,
auch auf Offertenzeichnungen, s.B. um den Durchmesser des
Druckkoerpers bestimmen zu koennen, weil dies ghaengt von
den Maschinen. Wenn dies besprechen ist mit den Auftraggebern

faengt die eigentliche Sache erst an. Wenn entschieden ist, welche Art von Maschinen gebraucht wird.

15. F. Finden Sie, dass Sie etwas aendern oder hinzufuegen wollen?
A. Nein.
16. F. Was ist Ihnen ueber ETZBACH bekannt?
A. Den Werdegang kenne ich nicht, weil er nicht auf der Germania-
werft gewesen ist.
17. F. Sie kennen ihn erst ab da, wo Sie zu IVS kamen?
A. Ja.
18. F. Wann kam er zu IVS ungefaehr?
A. Das muss 1926/1927 gewesen sein. Daging er gleich hernach nach
Finnland.
19. F. Was war er in Finnland?
A. Er war der Vertrauensmann. Er hatte die Werften zu beraten.
20. F. Und von Finnland aus?
A. Das kann ich nicht mehr genau sagen. Ich habe ihn zuletzt in
Finnland 1930 gesehen. Das war das letzte Mal wo ich mit ihm
zusammenkam.
21. F. Haben Sie Herrn ETZBACH letztlich nicht gesehen?
A. Ich habe ihn einmal gesehen auf der Germaniawerft, da war ich
wegen meiner Pensionierung. Da habe ich ihn ganzkurz gesprochen.
22. F. Wann war das?
A. Das war anlaesslich meiner dertigen Vernehmung. Ich habe
ETZBACH noch vor 3 bis 4 Wochen hier gesehen und daher weisse
ich, es war wie die Vernehmung war.
23. F. Ich wollte Sie gerne einige Sachen fragen ueber die Germania-
werft. Wann waren Sie zum letzten Mal Angestellter bei der
Germaniawerft?
A. Bis Juli 1946. Da wurde ich gekuendigt. Ich war nach Rumänien
gegangen und wurde 1944 zivil-interniert. Ich bin zurueck-
gekommen im Mai 1946. Ich schrieb noch meine Berichte was ich
dort gemacht habe in den letzten Tagen und meine Kuendigung
war bereits ausgesprochen zum Juli 1945, wie ich in der Inter-
nierung war.

24. F. Was waren Sie bei der Germaniawerft?

A. Ich war Schiffsbauer.

25. F. Wie Herr WAGNER?

A. Ja.

26. F. Dar war auch bei der Germaniawerft?

A. Ja.

27. F. Zwischen welchen Jahren haben Sie in der Werft gearbeitet?

A. Ich bin hingekommen 1924 und bin weggegangen 1925, bin wiedergekommen 1937 und ausgeschieden 1943.

28. F. Aber die Jahre in Rumänien können Sie nicht dazu rechnen zur Zeit, die Sie bei der Germaniawerft verbrachten. Wann sind Sie nach Rumänien gegangen?

A. Anfangs 1943.

29. F. Da wollten Sie diese U-Boote mentieren?

A. Es waren keine U-Boote. Ich war fuer Minensuchboote. Und dann Pelizeiboote.

30. F. Also Ueberwasserschiffe.

A. Ja.

31. F. Kleine Boote?

A. Kleinboote. Die Motorboote waren von je 25 Tannen, das Motorboot war 15 m lang.

32. F. Was waren Ihre Funktionen während Sie bei der Germaniawerft waren?

A. Die Ausarbeitung von Werkstattzeichnungen fuer die U-Boote.

33. F. Das ist 7 B und 7 C?

A. 7 B war bereits fertig in der Entwicklung und in Betrieb.

7 C war auch in der Entwicklung fertig. Ich habe die Werkstattzeichnungen fertig gemacht.

34. F. Haben Sie an der Entwicklung weiterer Boote gearbeitet?

A. Nein.

35. F. Haben Sie an den Kreislaufbooten gearbeitet?

A. Die kenne ich nicht.

36. F. Schade, das sind die interessantesten Entwicklungen, die sich in der U-Boot-Technik abgespielt haben.

- A. Von diesen ganzen Sachen weiss ich nichts. Typ 21 wurde in ein anderes Buere verlegt.
37. F. Aber es war ein Germaniawerft-Best?
- A. 41 und 43 das war eine interessante Entwicklung.
38. F. Kennen Sie den Schnerchel?
- A. Nein, kenne ich auch nicht. Das Buere, das ich hatte, war fuer das Auslaufen der Beste 7 C. Es wurden dort keine mehr bestellt und dafuer sollten andere Entwuerfe kommen. Das mussten 7 C 41 und 43 gewesen sein. Ab 1942 nahm das Nachbaubuere die Bestellungen bei den einzelnen Werften vor.
39. F. Diesem Nachbaubuere stand WAGNER vor?
- A. Ja. WAGNER und PEINE machten das zusammen.
40. F. WAGNER ist dann in der Gegend herumgefahren und die Sachen besorgt?
- A. Er hat das Material besorgt und die Termine dafuer besprochen.
41. F. Wissen Sie was ueber IVB?
- A. Nein. Ich weiss nur, dass seinerzeit die Tuerkenbaste dort gebaut wurden.
42. F. Wissen Sie etwas ueber die Bewaffnung der Beste des IVB?
- A. Welcher?
43. F. Der finnischen oder schwedischen?
- A. Von den schwedischen weiss ich nichts.
44. F. Die schwedischen waren Belfers-Geschuetze?
- A. Das weiss ich nicht.
45. F. Wer hat die Torpedeausstossrohre gebaut?
- A. Das weiss ich nicht.
46. F. Fuer die finnischen Beste?
- A. Weiss ich nicht. Ich weiss es nicht genau, ich glaube Whitehead. Aber ich weiss es nicht bestimmt.
47. F. Was betrifft die sonstige Bewaffnung, Bestueckung?
- A. Fuer das kleine Best waren keine vorgesehen.

48. F. Fuer das grosseBeete?

A. Das weiss ich nicht. Es ist erst in Fianland entwickelt werden.

49. F. ETZBACH waere der Mann gewesen, der es wusste?

A. Ja, vielleicht.

50. F. Wie war es bei den spanischen Beeten in Chadia?

A. Das hatte ein Geschuets vorne, ~~xxxxxxx~~

51. F. Das war eine Befera, 7,5 cm?

A. Das weiss ich nicht.

52. F. Und hinten noch ein 2 cm Maschinengewehr?

A. Ja.

53. F. Die tuerkischen Beete waren alle Befers-Geschuetze?

A. Das weiss ich nicht.

54. F. Die tuerkischen Beete wurden wo gebaut? Die beiden die 1927 gebaut wurden?

A. Bei FJENNOND Rotterdam.

55. F. Sie sagten, Sie seien von der Germaniawerft fortgegangen, hatten die ganzen Plasse zusammengesammelt und nach den Haag genommen. Hatten Sie das Empfinden, dass die Weiterexistenz, was den U-Boot-Bau betraf, in den Haag stattfand?

A. Das hatte ich nicht. Das war ein ganz neues Buero, das dort aufgebaut wurde.

56. F. Seltsamerweise waren saemtliche Leute, die dort beschaeftigt waren mit Ausnahme von BLUM und ETZBACH, Germaniawerft-Leute?

A. Ja.

57. F. Aber das ist doch seltsam. Dass Sie daraus keine Rueckschluesse gezogen haben.

A. Vielleicht, dass ein Intresse da war. Aber ich bin niemals beschaeftigt gewesen mit geschaeftlichen Sachen. Ich bin die meiste Zeit von 1929 an im Ausland gewesen.

58. F. Wie ist das gewesen. Sie haben direkt unter WAGNER gearbeitet?

A. Ja.

59. F. Sie waren der Vertreter in Schweden.
 A. Nein. Ich Schweden bin ich ein halbes Jahre gewesen und zwar 1932/1933.
60. F. Wieviel U-Boote wurden bei KRIEPP gebaut?
 A. Drei. Es waren nur die Projektzeichnungen. Ausgearbeitet wurden sie in Schweden.
61. F. Hatten diese U-Boote Erfolg?
 A. Das weiss ich nicht.
62. F. Sie wissen, dass der Ty-p 2 B der deutschen Kriegsmarine in Finnland entworfen wurde?
 A. 2 B? R32
63. F. ~~xxxxxxxxxx~~ 275 Tennen.
 250
 A. R32 Tennen; Es wurde nachher noch ein Boot gebaut, das war 500 Tennen und ein Boot das war 1000Tennen.
64. F. Das deutsche U-Boot-Programm das hiess Typ 2 B. Es hatte eine Verdrängung von 275 Tennen gehabt.
 A. Nach diesen drei Booten wurde noch ein kleines Boot von 250 oder 275 Tennen ~~xxxxxxx~~ gebaut.
65. F. Dieses wurde 2 B genannt. Erinnern Sie sich dessen?
 A. Nein.
66. F. Jedenfalls weiss ich, dass 2 B in den deutschen Werken lag. Die Germaniawerft musste zu den deutschen Werken gehen um sich dort die Entwürfe zu holen. Es war identisch mit den Booten ~~xxxx~~ die in O..... gebaut werden waren. Das war das finnische und das E-Boot, das der Typ der deutschen Kriegsmarine wurde. Da hat glaube ich die Germaniawerft 4 oder 6 gebaut.
~~xxx~~ E. Wann war das?
67. F. In den ersten Jahren. Die ersten 4 oder 6 Boote die von Stapel liefen. 8 Tage nachdem der Londener Vertrag abgeschlossen wurde liefen sie von Stapel.

Der Typ 7 war entwickelt bei DESCHIMAG von IVS unter Ihrer Leitung?

A. Unter Angaben und Direktiven von der Kriegsmarine. Die Hauptzeichnungen, genau wie wir sie an Finnland geliefert haben, sind an DESCHIMAG und GERMANIAWERFT gegangen. Und diese beiden Werften haben diese Werkstattzeichnungen von sich aus fertig gemacht.

68. F. Sie waren eigentlich unabhangig. IVS hatte ein Buze in Bremen aufgezogen. Da sich kein Buere-~~xxxxxxx~~ finden konnte, sagte DESCHIMAG, wir haben ein wenig Platz, ihr ~~xxxx~~ hier bleiben. IVS hatte mit DESCHIMAG nichts zu tun?

A. Nein.

69. F. Sie haben Entwuerfe gemacht?

A. Ja.
sie

70. F. XX wurde angefertigt auf Grund der Anforderungen der Kriegsmarine?

A. Ja, und ~~xxxx~~ diese Zeichnungen mussten vom OKM genehmigt werden ehe sie zu den Werften gingen.

71. F. Sie hatten diese Entwuerfe fuer Best 7 gemacht?

A. Ja.

72. F. Wie war es mit Typ 9?

A. Dieser ist auch dort gemacht worden in Buere der IVS. Und diese Zeichnungen sind nur gegangen an DESCHIMAG und GERMANIAWERFT.

73. F. Was war der Urtyp von Typ 9?

A. Es war eine Unterlage von der Marine. Das war ein sehr grosses Boot.

74. F. 1000 Tennen. Die Genealogie dieses Bootes liess sich zurueckfuehren auf

A. Man kann sagen, es war ein erweitertes Boot.

75. F. Wurde dies alles von IVS gemacht?

A. Ja.

76. F. Dann haben wir 3 urspruengliche Typen. // 2 B und 7 und 9. Sie sind von IVS geliefert worden?

A. Ja.

77. F. Interessant ist, dass der Typ 9 in diesem Buere auch gezeichnet worden war. Mir wurde gesagt, dass sie in Holland entworfen werden sind. Aber auf Grundlage des Besten von A.

A. Nein, es ist gezeichnet worden in Bremen.

78. F. Das fand ich auch Unsinn, von dem Gesichtspunkt aus, dass die deutsche Kriegsmarine sich dagegen wehrte, mit ausländischen Firmen im Ausland zu verhandeln.

A. Ich habe denselben Grund im Zusammenhang mit TECHEL angegeben, dass aus dieser Forderung heraus das Schiffbaukontor gegründet wurde.

79. F. Sie wissen, dass TECHEL und BUNK häufig nach Berlin gefahren sind?

A. Ja, sie waren viel in Deutschland. Wo weisse ich nicht.

80. F. In Berlin und Essen?

A. Essen mag sein wegen des Materials. Wir hatten kein Versuchslabor.

81. F. Und daher erklärt sich die Bewaffnung der Unterseeboote in Befers. Da war WAGNER mal in Befers und ist ihm ersucht worden, dass KNIPP bei Befers beteiligt war.

A. Das weisse ich nicht.

Dubletten/Durchschriften

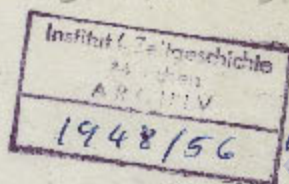
Interrogation v. 12.11.47

Interrogation v. 14.11.47

Interrogation v. 10.12.47

25-1494-30

Institut für Zeitgeschichte



INTERROGATION-NR. 2372

Vernehmung des Hugo SELIGMANN
durch Mister Arthur T. COOPER am 12.11.47,
14.00 Uhr
Requested by: Krupp Trial Team, Miss SORTZ
Stenografin: Emmy Ziegelhoefer.

1.Fr. Haben Sie was dagegen, wenn Sie Ihre Aussagen unter Eid aussagen?

A. Nein.

2.Fr. Ich mache Sie darauf aufmerksam daran, dass Unterlassungen unter Eid als ebenso schwere Eidverletzungen angesehen werden, als falsche Aussagen unter Eid. Erheben Sie Ihre rechte Hand und sprechen Sie den Eid nach:

"Ich schwöre bei Gott, dem Allmächtigen und Allwissenden, dass ich die Wahrheit, die reine Wahrheit sage, nichts hinzufüge und nichts verschweige, so wahr mir Gott helfe."

(Der Zeuge spricht den Eid nach).

3.Fr. Haben Sie das Gefühl, dass Sie Bindungen zu Lebenden oder Toten haben, die Sie daran hindern könnten, die Wahrheit zu sagen?

A. Ich habe insofern eine Bindung, dass ich ueber eine Sache nicht aussagen moechte. Das ist der Vertrag ueber meine Sache mit Russland. Ich bin bereit, wenn mir eine Auflage gemacht wird, die mich und meine Familie sichert, auszusagen, ueber Kriegsgeheimnisse fuer ein Boot, das wir fuer die Sowjet-Russland gebaut haben und Konstruktionen gemacht haben.

4.Fr. Ich moechte Sie bitten, mir ganz kurz Ihren Lebenslauf zu schildern bis zum Zeitpunkt Ihrer beruflichen Taetigkeit.

A. Ich wohne in BORNESHOLPE, Bahnhofstrasse 67 und bin geboren am 13. Juni 1884 zu KIEL. Ich besuchte die Mittelschule, habe 3 Jahre praktisch gelernt, bin dann auf die Hoch. Maschinenbau-schule in BREMEN gegangen. Von 1902 - 04 war ich in Bremen auf der Schule, 04 - 06 in der Germania-Werft, 06 - 08 bei der Infanterie in Luebeck, von 1908 bei der Germania-Werft, dann war ich

11 bis 14 Jahr bei meinem Schwiegervater tätig, der ein führendes
 Geschäft hatte, 1911 bin ich in die Germania-Werft eingetreten,
 dort geblieben bis 1925, 1925 bis 1937 im Februar bei I.V.M. ^{Gen Haag} in
 Bremen, ^{und dessen} Anhängsel, ^{dem} Schiffbau ^{Kontor in Bremen} deutscher ~~Bunse~~, 1937 bis 1943 auf
 der Germania Werft, 1943 kam ich nach Rumänien von der Germania-
 Werft aus, die dort eine Baustelle hatte, 1944 wurde ich inter-
 niert in Rumänien. Ich war in der Internierung von August 1944
 bis Januar 1946 in Rumänien und war dann noch 2 Monate frei in
 Bukarest, weil ich ueber 60 Jahre alt war. Wir wurden von den Rumä-
 nen bewacht, aber wir standen unter russischer Kontrolle und dann
 kam ich 1946 mit dem ersten Transport wieder zurueck. Ich bin dann
 zurueck bis zum 30. Juni wieder im Dienst der Germania-Werft
 gewesen. Ich war dann 1945 schon einmal gekuendigt und entlassen und
 bin 1946 im Mai wieder zurueckgekommen und von Mai bis Juni wieder
 angestellt gewesen und dann am 30. Juni entlassen worden und seit
 der Zeit pensioniert.

5.Fr. Darf ich Sie bitten, mir Ihre Tätigkeit im Laufe der Jahre noch
 zu beschreiben ?

A. 1904 habe ich angefangen mit Maschinenbearbeiten fuer Schiffbau.
 Das war eine Konstruktionsstätigkeit auf dem Bureau, zeichnerische
 Tätigkeit fuer den Betrieb. Dann kam ich ueber weiter in die
 Entloftungsanlagen. Wie ich zurueckkam 1914 wurde ich im Zuge der
 allgemeinen Umstellung in U-Boot-Bau beschaeftigt. Zu Ende des
 Krieges urde ich beschaeftigt mit der Abwicklung, es wurde Material
 zusammengestellt zum Verkauf und ich kam wieder in den Handelschiffe
 bau hinein. Dann habe ich Handelschiffbau gemacht fuer Handelschiffe
 und bin dann 1/2 Jahr im Betrieb gewesen und zwar auch nur im Bureau,
 fuer Umbau fuer Reparaturschiffen. Ich habe dann die Entwurfungsar-
 beiten fuer die beiden Tankchiffe "Ostpreussen" und "Oberachlesien"
 gemacht, die waren hergestellt von noch vorhandenen U-Bootsdruck-
 koerpern.

6.Fr. Das war alles bis 1925 ?

A. Dann kam Herr Dr. FESSEL mit verschiedenen Sachen und habe Motor-

Boote mit ihm durchgearbeitet, dann Entwürfe gemacht fuer U-Boote wieder, Projektzeichnungen und bin dann 1925 heruebergewandert zum I.V.S. nach Den Haag. Mir wurde von der Germania-Werft gesagt, herueber zu gehen, weil das meiner Taetigkeit entsprach.

7.Fr. Und weil die Germania-Werft mit I.V.S. verknuepft war ?

A. Ja, weil ich Zeichnungen und dergleichen gefertigt habe, die ich bei der Germania-Werft hatte.

8.Fr. Aber auch Kapitals-Veranlassungen ?

A. Das weiss ich nicht.

9.Fr. Auf wessen Veranlassung haben Sie sich an I.V.S. gewandt ?

A. Auf Veranlassung der Germania-Werft. Es wurden zuerst gebaut die beiden U-Boote fuer die Taerkel. Das waren 2 Boote, fuer welches das I.V.S. die Konstruktionszeichnungen und die Hauptzeichnungen gemacht hatte. Diese Zeichnungen wurden an ~~WILHELM~~ geliefert und das I.V.S. hatte nur die Zeichnungen gemacht.

10.Fr. Wo war das Buero, wo Sie taetig waren ?

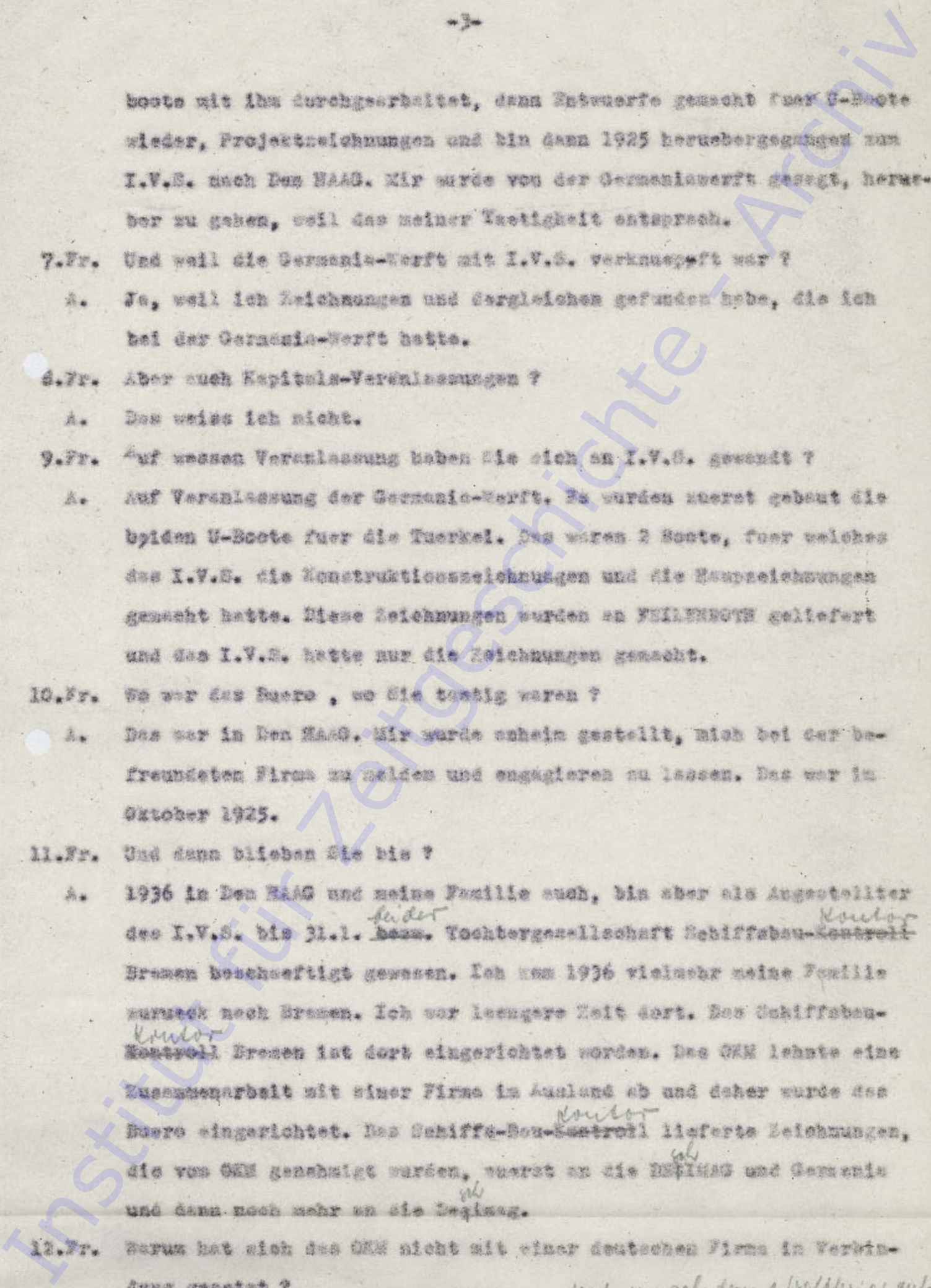
A. Das war in Den Haag. Mir wurde nahein gestellt, mich bei der befreundeten Firma zu melden und engagieren zu lassen. Das war im Oktober 1925.

11.Fr. Und dann blieben Sie bis ?

A. 1936 in Den Haag und meine Familie auch, bin aber als Angestellter des I.V.S. bis ^{1.1.1936} 31.1. ¹⁹³⁶ beim Tochtergesellschaft Schiffbau-Kontroll-Bremen beschaeftigt gewesen. Ich war 1936 wieder meine Familie zurueck nach Bremen. Ich war laengere Zeit dort. Das Schiffbau-Kontroll-Bremen ist dort eingerichtet worden. Das OKM lehrte eine Zusammenarbeit mit einer Firma in Ausland ab und daher wurde das Buero eingerichtet. Das Schiffbau-Kontroll lieferte Zeichnungen, die von OKM genehmigt wurden, zuerst an die ~~DELAG~~ und Germania und dann noch mehr an die ~~DeLAG~~.

12.Fr. Warum hat sich das OKM nicht mit einer deutschen Firma in Verbindung gesetzt ?

A. Das OKM hatte frueher ein deutsches Konstruktionsbuero, nachdem die Verarbeiten fuer Typ 9 erledigt wurden, war ~~das Buero~~ dort ^{erlosch} ^{des Buero nach dem 1. Weltkrieg auf geloesen wurde.} ^{die Marine bereits}



-4-

so stark, dass es selbstständig arbeiten konnte und unser Büro nur überflüssig, weil das GKM die Arbeit selbst übernehmen hätte. Von Schiffbau-Kontroll ^{Kontrolle} wurden die Herren nach Berlin redegangigiert und das Büro war nicht mehr so leistungsfähig. Das GKM hat sich selbst ein Büro aufgebaut, wie ^{früher} es früher im Weltkrieg hatten, in dem auch die U-Bootsentwerfer gesucht wurden.

13. Fr. Hat die Germania nicht auch gleichzeitig mit dem Schiffbau-Kontroll ^{Kontrolle} Entwerfer gesucht zur selben Zeit?

A. Das ist mir nicht bekannt.

14. Fr. Sie wissen, dass die Germania-Schiffe nur gebaut hat?

A. Die Germania-Schiffe hat nach den Plänen, die mir herüber geschickt haben, nur gebaut und hat nachher wie der Typ 7 in Bau nur Verbesserungen gemacht in Typ 7 B und 7 C. Die ersten Unterlagen in Typ 7 hatte es von Schiffbau-Kontroll ^{Kontrolle} bekommen, nachdem die Unterlagen vom GKM genehmigt waren.

15. Fr. 1937 war der Zeitpunkt, so der Schiffbaukontroll ^{at} überflüssig war?

A. 1936 ungefähr. Herr Fr. TECHNICHAN kam zu mir und sagte, wir haben Sie und Herrn Fr. STURCHENMEYER eingestellt und Sie haben die Verbindung mit dem GKM zu machen. 1936 kam einer meiner Herren und sagte, dass unser Büro aufgelöst ist. Das sei eine entliche Nachricht. Ich habe mich dann geeigert, weiterhin meine Unterschrift zu leisten, habe aber dann die letzten Arbeiten doch zu Ende geführt.

16. Fr. Was war Ihre Stellung?

A. Als Gruppenführer bei I.V.S. und dann war ich als Experte in Finnland, Spanien und Schweden und habe dann mit den Russen zusammengearbeitet von 1925 - 1937 und dann kam ich zum Schiffbau-Kontroll.

17. Fr. Von wann bis wann bestand das Schiffbau-Kontroll ^{Kontrolle}?

A. Das ist vielleicht gewesen von April 1935 bis August, September, Oktober 1936. Ich mache darauf aufmerksam, dass ich den genauen

-5-

Monat nicht gegen stand.

18. Fr. Wie kam es zu der Niederwerfung bei der Germania-Werft?

A. Das Büro bröckelte ab. Die Herren waren unsicher, was mit ihrer Existenz wurde. Ihnen wurde von OKM eine Anstellung geboten und auch von den Werften eine gewisse Stellung, so dass sie fuer ihre Lebensexistenz eine Aussicht hatten. Ich selbst kam nicht in Frage fuer das OKM, weil man mich nicht beschleunigen konnte. Man konnte mich nicht in der Weise bezahlen, wie es meiner Taetigkeit angepasst war. Ich war nur Hochschuler und musste mich dort unterbringen lassen. Dann fragte man mich von der Germania-Werft, ob ich nicht Lust hatte, dort einzutreten und da das I.V.B. keine Anstalt machte mich zu halten, ging ich darauf ein.

19. Fr. Wie kam Ihnen von der Germania-Werft damals stellte 1935 bei der I.V.B. zu arbeiten, war der Grund der, dass die Germania-Werft keine Arbeit hatte fuer Sie?

A. 1. Vor ^{der} ~~der~~ Arbeitslosigkeit und sie hatten keine Arbeit fuer mich und 2. war fuer mich die Existenzfrage, wohin. Es war auch die Möglichkeit und der Wille ^{mir} da kann zu helfen, und dann dieses Büro I.V.B. als Kräfte zu unternehmen, die den geforderten Anforderungen entsprechen.

20. Fr. Und als 1936 der Schiffbau-Kontroll zu Ende ging, hatte die Germania-Werft wieder Arbeit fuer Sie?

A. Ja.

21. Fr. Was war inzwischen geschehen?

A. Es hatten wir 1935 die Projektzeichnungen herüber gegeben an die Regierung und Germania-Werft fuer den Bau Typ 7 und dann suchte die Germania-Werft die Kräfte heranzuziehen, die ihr bekannt waren. Die Punkte geschulte Kräfte wollten, die jede Werft aufbauten. Ich habe diese Arbeiten noch fertig gemacht, die sich in Verbindung mit dem OKM noch in Anspruch nahmen und inzwischen waren waehrend der Zeit alle besseren Stellen besetzt und ich musste sehen, wie ich davon kam.

22. Fr. Wie war es ihr möglich, Leute wie Sie wieder einzustellen? Es war

die Produktion von Typ 7 wieder aufgefangen. Unfertige Produktion ?

22.Fr.

A. Ja und dann mussten alle Zeichnungen neu gemacht werden. Es fehlten ihnen die Erfahrungen. Es waren teilweise Leute dort von frischer, aber auch teilweise Leute fuer die die Sache neu war. Ich wurde dort eingesetzt als stellvertretender Bauleiter.

23.Fr. Wann lief die Produktion von Typ 7 an ?

A. 1937, nachdem wir vom Schiffbau-Kontroll die ersten Unterlagen gemacht haben und zwar am 1. April 1935. Es gingen weg die Materiallisten, ich weiss nicht, was noch mehr mitgegangen ist.

24.Fr. Und wann lief die Produktion in der Germania-Werft an ?

A. Das weiss ich nicht, ich war nie auf der Germania-Werft. Die Zeichnungen wurden weiter entwickelt und verketattreif gemacht fuer die Werft.

25.Fr. Sind keine Anfragen oder Rueckfragen gekommen - ich moechte nur wissen, wann es ungefaehr geschehen ist.

A. Es muss geschehen sein, spaeat im Jahre 1935. Die ganzen Arbeiten, die wir zu machen hatten, wurden verteilt auf 5 oder 6 Leute, zu verschiedenen Daten, wie sich der Bau entwickelte. Es kamen alle 5 bis 6 Wochen Schubzeichnungen heraus und eines Tages im Herbst fand auf der Beging eine Besprechung statt, bei der man mich beschuldigte, dass ich der Germania-Werft nicht rechtzeitig Zeichnungen geliefert habe. Aufgrund der Akten konnte ich nachweisen, dass die verlangten Sachen zu den bestimmten Terminen herausgegangen waren und die Beging von sich aus hatte auch keine Beschwerden zu Tage gelegt.

26.Fr. Wie lief die Produktion an ? Versuchsweise ?

A. Ich kann darueber nichts sagen ueber die Serie. Die Stücklisten usw. machte die Werft.

27.Fr. Wann haben Sie das 1. Boot, Typ 7 selbst gesehen ?

A. Das war 1935 im Sommer zur Rueckfrage. Ich moechte keinen bestimmten Tag angeben.

-2-

liefert war, stand es im grossen und ganzen in U-Bootbau.

32.Fr. Wann wurde begonnen mit "Prins Eugen" ?

A. Das weiss ich nicht. Das war Dipl. Ing. STÄTZEL unterstellt. Nachdem ich die Fertigungsgeschichte durchgesehen habe, wurde ich beauftragt mit Verarbeiten fuer Minenleger.

33.Fr. Das war 1937 im Herbst und dann wurden Versuche gemacht mit den Karften. Es wurden Versuche gemacht, die dahin gingen, in welcher Geschwindigkeit fallen Minen in senkrechte Schachte. In Weltkrieg hatten wir die C-Sorte, die hatten schräggehende Schachte und das machte heuliche Schwierigkeiten. Mine gerade und senkrechte Neulichtzeit war von Vorteil. Nachdem man sich hier festgelegt hatte und entschieden wurde, geschah eine zeitlang nichts und dann bekamen wir von OKM eine Projektzeichnung ueber Minenleger, das war Typ 10. Typ 9 hat nachher verschiedene Umwandlungen erfahren und Typ 10 wurde nachher noch umgeändert und hiess Typ 10 B und von diesen Booten wurden 7 Stueck gebaut. Dann kam ein anderer Typ from 7 B, dann war der Typ 7 D gebaut und dann noch ein Typ 7 E. Von diesen Typ 7 B sind 6 Stueck gebaut worden und von Typ 7 F - 4 Stueck. Dann kam der Kriegsausbruch. Es kamen die sog. Nachbauwerke. Es wurden wesentliche zur Verfuegung stehenden Werften, die leistungsfähig waren, auf H. Post Bau umgestellt. Es waren 16 Werften, die von der Germania geliefert wurden ueber das Nachbauwerk mit Konstruktionszeichnungen. Unser Büro hat die Zeichnungen in Rollen geschickt, dem Nachbauwerk gegeben und das den einzelnen Werften uebersandt.

34.Fr. Wie kam es zu Ihrer Taetigkeit in Rumänien ?

A. Nachdem das Nachbauwerk eingerichtet war, lief der Typ 7 C aus. Meine Taetigkeit war damit beendet und andere Bueros waren mit dem U-Bootbau beschaeftigt. Es kamen andere Entwuerfe, die nicht in mein Ressort fielen. Unser Büro lief aus, die Herren die wir hatten, wurden zum Nachbauwerk uebernommen, es wurden Arbeitergemeinschaften gebildet fuer Rohrleitungen, Ventile

28.Fr. Haben Sie sich nicht erkundigt, ob man ein oder 5 oder 20 von den Dingen gemacht hat ?

A. Nein, ich hatte mit dieser Angelegenheit nichts zu tun.

29.Fr. Wie hat sich Ihre Arbeit bei der Germania-Werft weiter entwickelt ?

A. Am 1. Februar 1937 war ich noch nicht voll eingesetzt und ich habe noch eine Reise gemacht nach Konstantinopel mit einem Betriebsingenieur zusammen, denn in der Weichenseit hatte die Germania-Werft selbst Arbeiten übernommen mit der Türkei. Es waren ausgeführt 4 Boote, 2 auf der Germania-Werft sollten gebaut werden und 2 so, ten in der Türkei gemacht werden und zu diesem Zwecke, wie die Verhältnisse dort waren, wurde ich mit einem Betriebsingenieur nach der Türkei geschickt. Wir hatten nachzumachen die Wassertiefen usw. Nach 3 bis 4 Wochen war das erledigt. Wir kamen zurück, schrieben Berichte und haben von der türkischen nichts weiter gesehen, weil das fuer das Auslandsbuero war. Herr Oberingenieur GEMBERS hatte das Auslandsbuero, Dipl.Ing. GONTER die Vertretung und ich das deutsche Buero. Dann kamen Fragen der Termine. Ich wurde noch nicht vollständig eingesetzt fuer das ich mich interessiert habe, U-Bootsbau. Ich habe an Terminplanen fuer Handelsschiffe gearbeitet, um den Gang der Termine, die Arbeitsbelegbarkeit zu was kalkulieren, welche Arbeiten noch gemacht werden konnten.

30.Fr. Wie gross war 1937 der Prozentatz zwischen Handelsschiffen und U-Booten.

A. Fuer die U-Boote war nur eine ganz kleine Kurve zu berechnen, 15 % nach meiner Meinung. Ich mache darauf aufmerksam, dass ich die Zahl nicht als authentisch betrachte. Die Arbeit fuer die Handelsschiffe uebertrafen die Arbeit fuer U-Boote an weitem.

31.Fr. Bis wann ? Wann ging der Prozentatz fuer U-Boote ueber Handelsschiffe hinaus ?

A. Ab 1939, als das Nachbaubuero aufgestellt wurde. Es war noch der Bau des Kreuzers "Prinz Eugen". Nachdem auch "Prinz Eugen" abge-

Es wurden auf die einzelnen Ventile von Nachbauwerk die Verteilung vorgenommen. Man nahm die Herren von mir weg und das Meer starb aus und ich wurde wieder frei. Daraufhin hat man mir eine Stellung in Rumänien an. Dort hatte das I.V.S. fuer die Koniglich-Russenische Regierung Minensuchboote zu bauen planen.

34. Fr. Was hat Ihnen die Germania-Werft einen Posten bei I.V.S. an ?

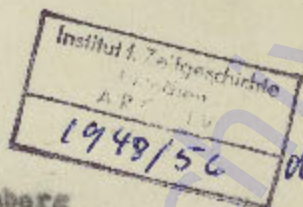
A. Weil die Germania-Werft besetzt war und die Germania-Werft sich fuer die I.V.S. eingesetzt hatte, weil die Germania-Werft fuer die Türkei 4 Boote gebaut hatte. Die inneren Zusammenhaenge mit den tuerschen Werk waren mir nicht bekannt und man hat mir als Ausgleich diese Stellung gegeben und man schlug mir vor, mich nach Rumänien, GALLAZ, zu gehen, fuer den weiteren Bau der dortigen Minensuchboote.

35. Fr. Das war eine Werft des I.V.S. ?

A. Nein, das war eine Privatwerft, die nach Zeichnungen von I.V.S. arbeitete. Das I.V.S. hatte mit der Rumänischen Regierung einen Vertrag und musste so und so viel Leute stellen, die Schweizer waren. Wir haben diese Arbeit fortgesetzt bis August 1944 und wir sind mit der Gallazer Bauwerft im März von Gallaz nach KRAVIA evakuiert worden. Dort war keine Werft vorhanden, sondern nur das reine Ufergelände und es konnte dort keine reine positive Arbeit geleistet werden. Im Dezember wurden die 4 Boote, wie sie gebaut waren, ins Wasser gesetzt, weil im Herbst und Fruchjahr wegen des Hochwassers Gelegenheit da war, die Schiffe von Spappel zu laufen zu lassen. 3 waren noch nicht stapellauffähig. Wir haben alles notdürftig abgeschlossen, nur dass man eine Sicherheit hatte, dass nichts durch unvorsichtige Hände ruiniert wurde. Im August 1944 wurden wir interniert in TOMENI auf dem Russischen nach TURNU und im Juni 1945 nach TURNU/MARBULE ueberfuehrt.

36. Fr. Wie war die Internierung ?

A. Nicht sehr vorteilhaft. Dann bin ich seit meiner Entlassung jetzt ohne irgendeine Beschaeftigung und habe mich etwas erholt, das ich Nierenkrank war.



diff.

Vernachung
des Herrn Hugo SELIGMANN
am 14. November 1947 um 1500 Uhr in Mueraberg
durch Hr. Arthur T. GOOPER
Stenographin: KOBELER.

- F. Der Fern Halber muss ich Sie fragen: Sie sind derselbe Hugo Seligmann, der bereits unter Eid vernommen wurde?
- A. Ja.
- F. Ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, dass Ihre heutige Aussage unter dem gleichen Eid geschieht.
- A. Jawohl.
- F. Vorläufig möchte ich mich mit der Person des Herrn Dr. TRÜMEL beschäftigen, soweit Ihnen darüber etwas bekannt ist. Können Sie mir sagen, wann Sie zum erstenmal mit ihm in Berührung kamen und bei welcher Gelegenheit?
- A. Ich habe ihn kennengelernt 1911/12, da war er auf der Germania-Werft, ebenso wie ich.
- F. Was war seine Stellung damals?
- A. Da war er Oberingenieur.
- F. Hat er den ersten Weltkrieg als Soldat mitgemacht?
- A. Nein, er war in U-Bootbau.
- F. Und zu Ende des Krieges, was war da seine Stellung?
- A. Er hatte die Leitung des Bauwesens bis 1918 als Konstrukteur....
- F. Welches Bauwesen?
- A. Das U-Boot-Bauwesen. Seine Schrift ist auch bekannt: Entstehung des U-Boot-Bauwesens.
- F. Eine Zwischenfrage: lebt TRÜMEL noch?
- A. Nein, ich glaube er ist vor zwei Jahren in Hamburg gestorben.
- F. Was war sein Vorname?
- A. Hans. Und war er unter Hans TRÜMEL bekannt.
- F. Sodass er zu Ende des Krieges wesentliches Bauwesen des U-Boot-Bauwesens bei der Germania-Werft vorstand?
- A. Er war die Seele des U-Boot-Bauwesens.

F. Können Sie mir erzählen wie sich seine Laufbahn weiter entwickelt hat ab 1918?

A. Da habe ich ihn erst wieder nachher kennengelernt 1921/22. Da übertrag er mir Aufgaben, Motor- und Schnellboote fuer ihn mitzuarbeiten.

F. 1921/22?

A. 1923 und 1924 auch noch.

F. Seine Stellung hat sich anscheinend nicht geändert?

A. Nein. Er hatte sein Zimmer in der zweiten Etage und war immer Oberingenieur.

F. Er war der Mann des U-Boot-Baus?

A. Ja.

F. Wieso kam es zu diesen anderen Booten, die Sie auch erschiften?

A. Das waren Motorboote. Er hat mich aufgefordert, ich moechte ihm behilflich sein, Motor- und Schnellboote zu bauen. Sie sind gebaut worden bei einer Privatfirma.

F. Fiel das in seinen Arbeitsbereich?

A. Nein, das war mehr privater Natur. Es ging nicht von der Germaniawerft aus.

F. Wovon dann?

A. Das weiss ich nicht. Er hat mir die Zeichnungen gegeben... mehr weiss ich nicht.

F. Sie waren doch auch Angestellter der Germaniawerft?

A. Ja, ich habe diese Arbeiten auch meist zu Hause gemacht, ausser grossen Sachen die ich nicht zu Hause machen konnte. TSCHKE hat mir den Auftrag dazu gegeben.

F. Vorher der Auftrag kam oder wogu er bestimmt war, wissen Sie nicht?

A. Nein.

F. Was geschah weiter mit TSCHKE?

A. Dann ist TSCHKE verschiedenenorts verreist gewesen und wir bekamen dann den Auftrag von ihm ueber ein Projektbild, eine Projektzeichnung zu machen fuer ein U-Boot.

F. Wann war das?

A. 1924.

F. Sie hatten doch schon 1922 dafuer gearbeitet?

A. 1922 war nur diese Motorboot-Sache.

F. Habe ich Sie falsch verstanden, als Sie mir sagten, nachdem Sie mit den Abteilungsarbeiten zu Ende waren, machten Sie Projektzeichnungen fuer ein U-Boot.

- A. 1923/24 war das, nicht 1922. Das ist das Boot, das nachher gebaut wurde von Fjansard in Rotterdam fuer die tuerkische Marine. Das waren die Boote, wofuer ich die Projektzeichnungen gemacht habe. Unter Anweisung von TSCHEK.
- F. Auf Grund welcher Unterlagen wurden diese Zeichnungen gemacht?
- A. Es war teilweise aus der Erinnerung nach alten Sachen, dann gab TSCHEK die Anordnung von Maschinen usw.
- F. Ist ^{das} noch ~~vor~~ Krieg als Sie die beiden ersten Projektzeichnungen machten fuer die tuerkischen Boote?
- A. Ja, auf Veranlassung von TSCHEK. Dann war glaube ich nochmals eines fuer Spanien.
- F. auch ungefaehr um diese Zeit?
- A. Ja.
- F. Was machte TSCHEK dann weiter?
- A. Er war viel verreist.
- F. Wissen Sie wohin?
- A. Er ist viel unterwegs gewesen. Und danken die Anforderung und Aufforderung der Germanischeriff, die ich schon ermahnte, und der Aufbau des Buroes in Holland IVS
- F. Nicht interessiert die Rolle von TSCHEK.
- A. TSCHEK war der technische Leiter des IVS.
- F. Und wer war kaufmaennischer Leiter?
- A. Kapitzaen Ulrich BUCH.
- F. Sie waren beide in Holland?
- A. Ja, beide.
- F. D.h., dass TSCHEK das IVS vom technischen Standpunkt aus eingerichtet und nachher geleitet hat?
- A. Ja, kurzzeitig.
- F. Das war 1925?
- A. Ja.
- F. Und TSCHEK blieb technischer Leiter des IVS wie lange?
- A. Das ist er die ganze Zeit gewesen.

F. Auch als der Schiffbau aufgelöst wurde?

A. Ja, da blieb es es immer noch, und zwar in Holland.

F. 1925 wurde IVS gegründet. Wann wurde das Schiffbaukontor gegründet?

A. 1935. Das Datum weise ich nicht genau. Es war auf Grund der Anforderung des O.K.W., da dieser nicht mit einem ausländischen Büro zusammenarbeiten wollte.

F. IVS wurde 1925 gegründet?

A. 1925 sind wir roher gegangen.

F. Sie waren der erste Techniker?

A. Ich bin zusammen mit Herrn BEWERTH und Herrn TROCKE, ich glaube auch Herrn KAISER, und Herrn KRIBBEK, hinübergegangen, und wir haben das Büro noch aufgebaut, d.h. wir haben die Zeichenschraube und Fische zurechtgestellt und zurechtgerückt.

F. War noch jemand da um diese Zeit?

A. Um diese Zeit war noch niemand da. Ob KAISER mit kam, weisse ich nicht.

F. Als sich das Fer erst mehr oder weniger aufbaute, woraus bestand das technische Personal?

A. Das ganze Personal bestand ausf Herrn BLUM...

F. Woher kam er?

A. Er kam mit von Deutschland.

F. Auch von der Germaniawerft?

A. Nein. Er war frueherer Marinemann.

F. Spielte er auch in der Aufuehrung der Versailler Vertrages eine Rolle?

A. Das weisse ich nicht. -----

Also, BLUM, TROCKE, dann kam BEHMANN als Prokurist, er kam auch von der Germaniawerft. Dann kam WAGNER. BEHMANN hatte den Maschinenbau und unter ihm stand HANSEN BEHMANN.

TROCKE und BLUM standen oben.
technische und kaufmaennische Leitung.

BEHMANN, Prokurist und fuer Maschinenbau

BEHMANN, KRIBBEK, KAISER, HANSEN maschinenbaulicherseits.

Dann die Schiffbauseite: WAGNER, Dipl. Ing.

Dann unter WAGNER als Gruppenfuehrer meine Venigkeit, PRIEN und KNOLL.

Das war uns gesamte technische Personal.

F. Mit Ausnahme von REUM waren alle Germaniawerft-Leute?

A. Ja.

F. Was war das gesamte Personal fuer die gesamte Zeit?

A. Nachher hat es sich noch ausgebaut. Spaeter, als Projekte und Arbeiten fuer Finland und Spanien kamen, ist schiffbaulicherseits noch hinzugekommen, Dr. REUM, und auf schiffbaulicherseits Herr ERSTING, Dr. BOHRER war mit in Suere fuer Schwingungsrechnungen und FREIDIG war Fuehrer auch auf der Germaniawerft gewesen. Wo er in der Zeit nach 1918 war weisse ich nicht.

F. Sind das nun alle.

A. Dann ist noch ein Teil Hollaender gekommen, dann kam noch EPSCHNER als Elektriker, WISLACH kam wie finnische Boote gebaut wurden und wurde in Uebe der Leiter des Maschinenbau. Also WISLACH als Fuehrer, RICHMANN fuer Maschinenbau und FEINE fuer Schiffbau. Dann kam noch eine Reihe von Hollaendern, deren Namen ich nicht mehr weisse.

F. Wie lange bestand IVS? Oder besteht es noch?

A. Es hat bis Ende des Krieges bestanden. Dann fuer IVS war ich naechster taetig in Rumänien. 1943 bin ich naechster gegen ein nach Rumänien.

F. Nach der Befreiung Hollands blieb IVS bestehen oder kam ein Kommissar?

Ja.

A. Da war ich interniert ab 1944.

F. Im Laufe der spaeteren Jahre, jedenfalls in den paar Jahren ging ein grosser Teil der Leute zurueck zur Germaniawerft. Ist das richtig?

A. Ja.

F. Koennen Sie mir sagen wer zurueckging und zu welchem Zeitpunkt?

A. FEINE und REUM sind dageblieben. BREHMANN auch. REUMER ist dageblieben. Er ging naechster rueber nach Luebeck. Neben dem Schiffbaukontor war noch ein zweites Buero in Deutschland gegruendet. IFS in Luebeck. Dieses Buero hatte die Arbeiten fuer die dann laufenden Quartalsbeute. Ich weisse, dass die Germaniawerft sie ueberlassen hatte zu bauen.

F. Was war der Zweck der Einrichtung der IFS.

A. Das weisse ich nicht. Umgefaehr um dieselbe Zeit wie das Schiffbaukontor gegruendet wurde, wurde IFS gegruendet. Und in diesem Luebecker Buero war BREHMANN fuer Maschinenbau und WAGNER fuer Schiffbau. ERSTING ging auch mit nach Luebeck. FEINE ist in Luebeck gewesen. RICHMANN war beim Schiffbaukontor.

F. Nachdem das aufgelöst wurde, wurde IFS auch aufgelöst?

A. Nein, das bestand weiter. Das OGM engagierte uns die Herren weg und wir bekamen keine Arbeiter.

F. Wieso hatte IFS noch Arbeit?

A. Es hatte die Aufträge fuer die Tuerkenboote.

F. Wie lange liefen diese?

A. Diese wurden noch gebaut in den ersten Jahren wie ich noch dort war. Bis 1937/38.

F. Und was machte IFS nachher?

A. Ich hatte keine Zehndungsz Verbindung.

F. IFS machte doch nicht nur diese Tuerkenboote?

A. Ich glaube fuer Jugoslawien sind noch Boote projektiert worden.

F. Ja, was geschah mit den Leuten, wir sprechen von BENSER?

A. BENSER ist noch dagewesen bei IFS. Er ist nachher pensioniert worden. Er war sehr alt. WAGNER ist gekommen zur Germaniawerft, wie das Nachbauere ins Leben gerufen wurde. Das wird Ende 39/anfange 1940 gewesen sein. Dann kam FEINE von IFS zur Germaniawerft zur gleichen Zeit wie WAGNER. Dann ist KROGER noch herüber gekommen.

F. Wann?

A. Die Herren sind alle zur gleichen Zeit gekommen. HIRSCHMAYER ist gewesen in Bremen beim Schiffbaukontor, solange, bis alle Arbeiten abgelaufen sind. Das ist 1937 im Fruehjahr gewesen und dann ist HIRSCHMAYER im Sommer herübergegangen zum OGM. KAYSER ist in Holland geblieben. Wo er nachher geblieben ist, weis ich nicht. Er ist nicht bei uns im Schiffbaukontor gewesen. KRIEGER war beim IFS in Luebeck. SPISCHER ist in Luebeck geblieben. Ich habe mit den Herren weiter keine Verbindung gehabt. ROSE ist nachher eine zeitlang beim OGM gewesen, ist aber von da wieder weggegangen, wohin weis ich nicht. Den habe ich im OGM einmal getroffen, welche Stellung er nachher eingenommen hat, weis ich nicht. REIBACH ist von Holland aus zur Germaniawerft gegangen. Er war nicht in Luebeck und nicht in Bremen und FREITAG ist auch zur Germaniawerft gegangen. REIBACH uebernahm das Maschinenaubere und FREITAG ist im Betrieb taetig gewesen.

F. Und warum alle diese Herren, die zur Germaniawerft rübergingen, was machen sie bei der Germaniawerft? Inner U-Boote?

A. Das kann ich nicht sagen, ich hatte niemals Verbindung mit diesen Herren.

Wie ich 1927 angekommen bin, war FREIBAG Betriebsingenieur fuer den U-Bootbau und STERNIGKE hatte das ganze Maschinenbauwerk.

F. Wann begann entweder IVS oder das Schiffbaukontor fuer die deutsche Marine Auftrage auszuführen?

A. Den ersten Auftrag habe ich bekommen im Maerz 1935.

F. Und IVS?

A. Das weiss ich nicht. Soweit ich weiss, hat das Luabecker Buero ueberhaupt keinen Auftrag bekommen, weil das GEM mit dem Schiffbaukontor zusammenarbeitete.

F. Das war keine Monopolstellung, die das Schiffbaukontor hatte, wo es doch eine Gesellschaft war.

A. Das eine war mehr fuer das Ausland zugeschnitten, das andere mehr fuer Deutschland.

F. Konnte das der Grund fuer das zweite Buero gewesen sein?

A. Ja. Das GEM lehnte es ab, mit einem auswaertigen Buero zu arbeiten.

F. Nun, sind nicht uebermassig viele Leute vom Schiffbaukontor zum GEM abgewandert?

A. Nein, Herr von SIFFEL ist abgewandert, Herr WITTLER, KUNZE von Maschinenbau ist weggegangen, BORNING, JEDREHMANN.....

F. Woher kamen die e Herren, ehe sie zum Schiffbaukontor kamen.

A. JEDREHMANN kam neu herzu, er war ein junger Mann. KUNZE kam auch spaeter, so in der Zeit 1926. -----
 Schiffbaukontor; die direkt von IVS kamen

F. Es waren an und fuer sich nur Leute in Schiffbaukontor, die direkt vom IVS kamen?

A. Es waren Leute vom IVS und auch jaengere Leute wurden dazugeworfen, um die weniger fachrenden Arbeiten auszufuehren.

F. Kamen auch noch Leute von der Germaniawerft?

A. Nein, im Gegenteil. Die Germaniawerft wollte uns immer Leute wegnehmen.

F. Die Germaniawerft wollte immer Leute wegnehmen?

A. Ja.

F. Bestand eine gewisse Spannung zwischen GEM und Germaniawerft?

A. Ja. Jeder wollte versuchen, dass er diejenigen Herr an, die er brauchen konnte fuer sich bekam.

F. Waren die Leute noch an die Germaniawerft gebunden?

A. Nein.

F. Wieso kam es, dass plötzlich die Germaniawerft diese ganzen Leute, für die sie ursprünglich keine Arbeit hatte, dass sie diese ganzen Leute haben wollte und dem OBM Konkurrenz machte.

A. Nach der Arbeitslosigkeit kam endlich wieder Arbeit herein, zu dem Werften, es wurden Handelschiffe gebaut und die Werften suchten ihr Personal wieder aufzubauen, was sie bekommen konnten.

F. Zum großen Teil waren alle diese Fachleute keine Spezialisten auf dem Handelsschiffbau, sondern im U-Bootbau. -- Erst liess die Germaniawerft diese ganzen Leute gehen, weil sie fuer die Leute die Spezialisten im U-Bootbau waren, keine Arbeit hatten.....

A. Und im allgemeinen Arbeitsknappheit eintrat in diesen Jahren.

F. Im Gegensatz dazu holte sich die Germaniawerft in späteren Jahren diese ganzen U-Boot-Spezialisten wieder zurück.

A. Das wird damit zusammenhängen, dass die Germaniawerft wieder Aufträge bekam fuer den U-Boot-Bau.

F. Und wann faengt diese Entwicklung an?

A. 1935 faengt das an mit dem Abbau des Schiffbaukontors.

F. Hatten die einzelnen Herren noch Personalkontrakte mit der Germaniawerft, wenn sie fuer IVS oder Schiffbau-Kontor arbeiteten?

A. Nein, im Gegenteil. Die Germaniawerft wollte wieder anstreben, weil sie seinerzeit die Fuehrung hatte, dass sie wieder die erste Werft wird.

Und darum kam eine gewisse Spannung, suchte ich es nicht nennen.

Im kam die Ausarbeitung von Type 7 in Typ 7 B und Typ 7 C, dies wurde auf der Germaniawerft gemacht. Da war seinerzeit Herr GEBERS, der war bei FIJENGERD in Rotterdam.....

F. Wann ging GEBERS zu FIJENGERD?

A. Das weiss ich nicht.

F. Und wann kam er wieder zurück?

A. Ich habe erst 1935 mit ihm wieder zu tun gehabt.

F. Ich moechte Sie nun bitte, eine kleine Ausarbeitung zu machen, ueber die Leute, die die Germaniawerft verliessen, ins Ausland gingen und wieder zurueck zur Germaniawerft gingen, oder zu einer sonstigen Arbeitsstaette. Soweit Sie sich dies erinnern koennen.

Investigation 2372 B

Requested by Miss G. M. ...
... Team.

Institut f. Zeitgeschichte
1948/56

V e r n e h m u n g
des Herrn Hugo SELIGMANN
am 18. Dez. 1947 um 10.00 Uhr in Nuernberg
durch Hr. Arthur T. Cooper
und Hr. JOSEPH
Stenographin: Koegler.

1. F. Herr Seligmann, wie ich Ihnen schon sagte, wird es notwendig sein, dass wir Sie vor Gericht als Zeugen vernahmen. Hr. KAUFMANN sagte mir, er hielt es fuer zweckmassig, dass Sie vor Gericht persoenlich aussagen, weil Sie einen ausgezeichneten Eindruck vor Gericht machen werden. Die Sache wird sich folgendermassen abspielen. Sie werden gerufen. Das Gericht wird Ihnen einen Eid abnehmen und Hr. KUFMANN als Vertreter der Anklagebehoerde wird dann verschiedene Fragen an Sie stellen, zuerst in persoenlicher Hinsicht, wie lange Sie bei der Germania-Veranstaltung waren, was Sie getan haben usw. Dann wird er Fragen an Sie stellen, deren Beantwortung das gleiche ist, als was Sie in der eidesstattlichen Erklaerung angegeben haben. Nach Beendigung der Befragung hat die Verteidigung das Recht, Sie ins Kreuzverhoer zu nehmen. An und fuer sich wird das keine lange Sache sein. Ich habe nun verschiedene Dinge zum Lesen mitgebracht, damit Sie sich die ganze Atmosphäre ins Gedächtnis zurueckrufen koennen. Es sind Dinge die sich e. T. auf WAGNER und MEISS beziehen und Dinge, ueber die Sie bisher nicht informiert aber interessiert waren, die Gruendung der IVS. Lesen Sie es durch, ich waere Ihnen dankbar, wenn Sie mir immer sagen wuerden, welche von den Tatsachen Ihnen aus eigener Erfah-

nung bekannt sind und welche neu sind in diesen Dokumenten. Es ist eine vervielfältigte Kopie einer Broschüre der Kriegsmarine von 1937. "Kampf der Kriegsmarine gegen Versenktes". Es sind einige Dinge darin, die sich auf U-Boote beziehen. Nach dem, was Sie mir sagten, nehme ich an, dass Ihnen ein Grundausschnitt der Dinge nicht geläufig ist. Herr HELLMANN liest einen Artikel über das Entstehen der U-Boot-Kräfte.

2.F. Ist Ihnen über diese Dinge etwas bekannt geworden?

A. Nein. Ich habe allerdings in Finnland den Kapitän SPÄNTTAN kennengelernt, der die Probefahrt machte.

3.F. Welche Probefahrt?

A. Auf den finnischen Booten.

Herr HELLMANN liest das nächste Dokument "Gründung einer Gesellschaft zur Erhaltung und zum Ausbau, sowie zur gesellschaftlichen Verwertung der deutschen U-Boot-Erfahrungen".

4.F. Kennen Sie dies?

A. Nein.

5.F. Finden Sie es nicht persönlich interessant, dies zu erfahren?

A. Ich fürchte, dass man dann etwas verwechselt, dass man etwas zusammenreimt, was nicht den Tatsachen entspricht.

6.F. Ich möchte Sie nochmals darauf aufmerksam machen, dass wir nur daran interessiert sind, das zu hören, was Sie wissen. Wenn Sie die eidesstattlichen Erklärungen Ihrer Kollegen lesen, werden Sie sehen, dass dies viel mehr Dinge sind. Ich möchte nicht, dass Sie uns etwas erzählen, was Sie nicht wissen.

A. Von dem größten Teil dieser Sache kenne ich nicht. Bis 1934 bin ich nicht damit in Berührung gewesen.

7.F. Das einzige Interesse des Gerichts ist, die Wahrheit herauszubringen.

Ist Ihnen der Verdacht von Herrn WÄCKER und PRINZ ziemlich bekannt?

A. Von PEINE, das ist möglich. Es waren verschiedene Männer, wo man sich gegenseitig nicht kannte.

8. F. Ich meine ab, da, wo Sie zusammen zu IVS kamen.

A. Von 1924 an ja.

Hr. SELIGMANN liest weiter das Dekret: "Hier, das stimmt nicht, ich bin niemals Bauleiter in Spanien gewesen. Ich bin nur dort gewesen als Vertrauensmann, der sich den Bau dort angesehen hat."

9. F. Ich glaube, er hat es nicht sehr genau ausgedrückt.

Was ist FREYTAG gewesen?

A. FREYTAG war Betriebsingenieur.

10. F. Wer war der Bauleiter?

A. Das war SCHOTTE.

11. F. Von wem kam dort?

A. SCHOTTE war früher Marinekapitän.

12. F. Wo war WAGNER um diese Zeit?

A. In Holland.

13. F. Dann hatte er wahrscheinlich von dort aus den Eindruck, weil Sie da unten waren, dass Sie Bauleiter waren.

Die Dinge, die die beiden Herren WAGNER und PEINE in ihren eigenständlichen Erklärungen beschrieben sind Ihnen im Laufe der Zeit bekannt geworden?

A. Im Laufe der Zeit ja.

14. F. Dann möchte ich Ihnen noch Ihre eigenen eigenständliche Erklärung vorlegen und wollen Sie sagen, ob Sie noch irgendwelche Verbesserungen oder Änderungen vornehmen wollen oder etwas hinzufügen wollen.

Herr SELIGMANN liest.

A. Wenn man mit der Konstruktion beginnt, dann liegt ein Großteil der endgültigen Zeichnung noch nicht fest. Wenn man ein Projekt beginnt, greift man zurück auf vorhandene Daten, auch auf Offertenzzeichnungen, z.B. um den Durchmesser des Druckkörpers bestimmen zu können, weil dies abhängt von den Maschinen. Wenn dies besprochen ist mit den Auftraggebern

faengt die eigentliche Sache erst an. Wenn entschieden ist, welche Art von Maschinen gebraucht wird.

15. F. Finden Sie, dass Sie etwas ändern oder hinzufügen wollen?
A. Nein.
16. F. Was ist Ihnen ueber STIBACH bekannt?
A. Den Verdegang kenne ich nicht, weil er nicht auf der Germania-
werft gewesen ist.
17. F. Sie kennen ihn erst ab da, wo Sie zu IVS kamen?
A. Ja.
18. F. Wann kam er zu IVS ungesehrt?
A. Dazwischen 1926/1927 gewesen sein. Da ging er gleich hernach nach
Finnland.
19. F. Was war er in Finnland?
A. Er war der Vertrauensmann. Er hatte die Kerften zu versetzen.
20. F. Und von Finnland aus?
A. Das kann ich nicht mehr genau sagen. Ich habe ihn zuletzt in
Finnland 1934 gesehen. Das war das letzte Mal wo ich mit ihm
zusammenkam.
21. F. Haben Sie Herrn STIBACH letztlich nicht gesehen?
A. Ich habe ihn einmal gesehen auf der Germaniawerft, da war ich
wegen meiner Pensionierung. Da habe ich ihn ganz kurz gesprochen.
22. F. Wann war das?
A. Das war anlässlich seiner Fertigenvernehmung. Ich habe
STIBACH noch vor 3 bis 4 Wochen hier gesehen und daher weiss
ich, es war wie die Vernehmung war.
23. F. Ich wollte Sie gerne einige Sachen fragen ueber die Germania-
werft. Wann waren Sie zum letzten Mal Angestellter bei der
Germaniawerft?
A. Bis Juli 1945. Da wurde ich gekündigt. Ich war nach Rumänien
gegangen und wurde 1944 zivil-interniert. Ich bin zuruck-
gekommen im Mai 1945. Ich schrieb noch einige Berichte was ich
dort gemacht habe in den letzten Tagen und meine Kündigung
war bereits ausgesprochen zum Juli 1945, wie ich in der Inter-
nierung war.

24. F. Was waren Sie bei der Germaniawerft?

A. Ich war Schiffbauer.

25. F. Wie Herr WACHSMAN?

A. Ja.

26. F. Der war auch bei der Germaniawerft?

A. Ja.

27. F. Zwischen welchen Jahren haben Sie in der Werft gearbeitet?

A. Ich bin hingekommen 1924 und bin weggegangen 1925, bin wiedergekommen 1937 und ausgeschieden 1943.

28. F. Aber die Jahre in Russenien können Sie nicht dazu rechnen zur Zeit, die Sie bei der Germaniawerft verbrachten. Wann sind Sie nach Russenien gegangen?

A. Anfangs 1943.

29. F. Da wollten Sie diese U-Boote montieren?

A. Es waren keine U-Boote. Ich war fuer Minensuchboote. Und dann Pelizolboote.

30. F. Also Ueberwasserschiffe.

A. Ja.

31. F. Kleine Boote?

A. Kleinboote. Die Ueberboote waren von je 25 Tonnen, das Ueberboot war 15 m lang.

32. F. Was waren Ihre Funktionen während Sie bei der Germaniawerft waren?

A. Die Ausarbeitung von Werkstattzeichnungen fuer die U-Boote.

33. F. Insist 7 B und 7 C?

A. 7 B war bereits fertig in der Entwicklung und im Betrieb.

7 C war auch in der Entwicklung fertig. Ich habe die Werkstattzeichnungen fertig gemacht.

34. F. Haben Sie an der Entwicklung weiterer Boote gearbeitet?

A. Nein.

35. F. Haben Sie an den Erprobelaufboaten gearbeitet?

A. Die kenne ich nicht.

36. F. Schade, das sind die interessantesten Entwicklungen, die sich in der U-Boot-Technik abgespielt haben.

- A. Von diesen ganzen Sachen weiss ich nichts. Typ 21 wurde in ein anderes Buch verlegt.
37. F. Aber es war ein Germanienwerft-Buch?
- A. 41 und 43 das war eine interessante Entwicklung.
38. F. Kennen Sie den Schmerchel?
- A. Nein, kenne ich auch nicht. Das Buch, das ich hatte, war fuer das Auslaufen der Boote 7 C. Es wurden dort keine mehr bestellt und da fuer sollten andere Entwurfe kommen. Das mussten 7 C 41 und 43 gewesen sein. Ab 1942 nahm die Nachbauwerkstatt die Bestellungen bei den einzelnen Werften vor.
39. F. Diesen Nachbauwerkstatt stand WÄHNER vor?
- A. Ja. WÄHNER und FRINK machten das zusammen.
40. F. WÄHNER ist dann in der Gegend herumgefahren und die Sachen besorgt?
- A. Er hat das Material besorgt und die Termine dafuer besprochen.
41. F. Wissen Sie was ueber 1937?
- A. Nein. Ich weiss nur, dass seinerzeit die Tauchenboote dort gebaut wurden.
42. F. Wissen Sie etwas ueber die Bewaffnung der Boote des IVB?
- A. Welcher?
43. F. Der finnischen oder schwedischen?
- A. Von den schwedischen weiss ich nichts.
44. F. Die schwedischen waren Balfors-Geschuetze?
- A. Das weiss ich nicht.
45. F. Wer hat die Torpedoschnitzschere gebaut?
- A. Das weiss ich nicht.
46. F. Fuer die finnischen Boote?
- A. Weiss ich nicht. Ich weiss es nicht genau, ich glaube Whitehead. Aber ich weiss es nicht bestimmt.
47. F. Es betrifft die sonstige Bewaffnung, Bestueckung?
- A. Fuer das kleine Boot waren keine vorgesehen.

48. F. Nur das grösste?

A. Das weiss ich nicht. Es ist erst in Finnland entwickelt worden.

49. F. KILBACH wäre der Mann gewesen, der es wusste?

A. Ja, vielleicht.

50. F. Wie war es bei den spanischen Botsen in Madrid?

A. Das hatte ein Geschütz vorne, ~~xxxxxxx~~

51. F. Das war eine Befors, 7,5 cm?

A. Das weiss ich nicht.

52. F. Und hinten noch eine 2 cm Maschinengewehr?

A. Ja.

53. F. Die türkischen Botsen waren alle Befors-Geschütze?

A. Das weiss ich nicht.

54. F. Die türkischen Botsen wurden so gebaut? Die beiden die 1927 gebaut wurden?

A. Bei FIEBERND Rotterdam.

55. F. Sie sagten, Sie seien von der Germania-Werft fertiggegangen, hatten die ganzen Pläne zusammen-gesammelt und nach dem Haag genommen. Hatten Sie das Empfinden, dass die Weiterentwicklung, was das U-Boot-Gesetz betraf, in dem Haag stattfand?

A. Das hatte ich nicht. Das war ein ganz neues Boot, das dort aufgebaut wurde.

56. F. Seltenerweise waren ebenfalls Leute, die dort beschäftigt waren mit Ausnahme von BLUM und KILBACH, Germania-Werft-Leute?

A. Ja.

57. F. Aber das ist doch seltsam. Dass Sie daraus keine Rückschlüsse gezogen haben.

A. Vielleicht, dass ein Interesse da war. Aber ich bin niemals beschäftigt gewesen mit geschäftlichen Sachen. Ich bin die meiste Zeit von 1929 an im Ausland gewesen.

58. F. Wie ist das gewesen. Sie haben direkt unter KILBACH gearbeitet?

A. Ja.

59. F. Sie waren der Vertreter in Schweden.

A. Nein. Ich Schweden bin ich ein halbes Jahre gewesen und zwar 1932/1933.

60. F. Wieviel U-Boote wurden bei KMOFF gebaut?

A. Drei. Es waren nur die Projektzeichnungen. Ausgearbeitet wurden sie in Schweden.

61. F. Hatten diese U-Boote Erfolg?

A. Das weiss ich nicht.

62. F. Sie wissen, dass der Typ 2 B der deutschen Kriegsmarine in Finnland entworfen wurde?

A. 2 B7 232

63. F. ~~275~~ 275 Tonnen.

A. ²⁵⁰ 232 Tonnen; Es wurde noch ein Boot gebaut, das war 500 Tonnen und ein Boot das war 1000 Tonnen.

64. F. Das deutsche U-Boot-Programm das hiess Typ 2 B. Es hatte eine Verdrängung von 275 Tonnen gehabt.

A. Nach diesen drei Booten wurde noch ein kleines Boot von 250 oder 275 Tonnen ~~gebaut~~ gebaut.

65. F. Dieses wurde 2 B genannt. Erinnern Sie sich dessen?

A. Nein.

66. F. Jedenfalls weiss ich, dass 2 B in den deutschen Werken lag. Die Germaniawerft musste zu den deutschen Werken gehen um sich dort die Schwyerfe zu holen. Es war identisch mit den Booten ~~die~~ die in O..... gebaut worden waren. Das war das finnische ~~und~~ das U-Boot, das der Typ der deutschen Kriegsmarine wurde. Es hat glaube ich die Germaniawerft 4 oder 6 gebaut.

67. F. Wann war das?

A. In den ersten Jahren. Die ersten 4 oder 6 Boote die von Stapel liefen. 3 Tage nachdem der Londoner Vertrag abgeschlossen wurde liefen sie von Stapel.

Der Typ 7 war entwickelt bei DESCHINAG von IVS unter Ihrer Leitung?

A. Unter Angaben und Direktiven von der Kriegsmarine. Die Hauptzeichnungen, wenn wir sie an Finland geliefert haben, sind an DESCHINAG und GERMANIAWERT gegangen. Und diese beiden Vertrieben haben diese Werkstattezeichnungen von sich aus fertig gemacht.

68. F. Sie waren eigentlich unabhängig. IVS hatte ein Büro in Bremen aufgesetzt. Da sich kein ^{Büro} Büro-Kontaktpunkt finden konnte, sagte DESCHINAG, wir haben ein wenig Platz, ihr könnt hier bleiben. IVS hatte mit DESCHINAG nichts zu tun?

A. Nein.

69. F. Sie haben Entwürfe gemacht?

A. Ja.
ja

70. F. Sie wurden angefertigt auf Grund der Anforderungen der Kriegsmarine?

A. Ja, und diese Zeichnungen mussten von OKM genehmigt werden ehe sie zu den Werften gingen.

71. F. Sie hatten diese Entwürfe fuer Boot 7 gemacht?

A. Ja.

72. F. Sie war es mit Typ 9?

A. Dieser ist auch dort gemacht worden im Büro der IVS. Und diese Zeichnungen sind nur gegangen an DESCHINAG und GERMANIAWERT.

73. F. Was war der Ort von Typ 9?

A. Es war eine Unterlage von der Marine. Das war ein sehr grosses Boot.

74. F. 1000 Tonnen. Die Genealogie dieses Bootes liess sich zurueck-
fuehren auf

A. Man kann sagen, es war ein erweitertes Boot.

75. F. Wurde dies alles von IVS gemacht?

A. Ja.

76. F. Dann haben wir 3 ursprüngliche Typen. // 2 B und 7 und 9.
Sie sind von IVS geliefert worden?

A. Ja.

77. F. Interessant ist, dass der Typ 9 in diesem Boot auch gezeichnet worden war. Mir wurde gesagt, dass sie in Holland entworfen worden sind, aber auf Grundlage des Bootes von A.

A. Nein, es ist gezeichnet worden in Bremen.

78. F. Das fand ich auch Un Sinn, von dem Gesichtspunkt aus, dass die deutsche Kriegsmarine sich dagegen wehrte, mit ausländischen Firmen im Ausland zu verhandeln.

A. Ich habe denselben Grund in Zusammenhang mit THOMEL angegeben, dass aus dieser Fortsetzung heraus ein Schiffbauwerkstatt gegründet wurde.

79. F. Sie wissen, dass THOMEL und BHM häufig nach Berlin gefahren sind?

A. Ja, sie waren viel in Deutschland. We weiss ich nicht.

80. F. In Berlin und Kosen?

A. Kosen mag sein wegen des Materials. Wir hatten kein Versuchslabor.

81. F. Und daher erklärt sich die Bewaffnung der Unterseeboote in Belfere. Da war KAGNER mal in Belfere und ist ihm ersucht worden, dass KNUPF bei Belfere beteiligt war.

A. Das weiss ich nicht.
