Informationen zu Krauss-Maffei Wegman

Krauss-Maffei Wegman in Allach - ein kleiner Infotext zum Ostermarsch Draussen 2012 **..**

Ergänzung Sommer 2014:
www.sueddeutsche.de/wirtschaft/ruestungskonzern-krauss-maffei-wegmann-ke...
www.sueddeutsche.de/wirtschaft/krauss-maffei-wegmann-und-nexter-deutsch-...
www.sueddeutsche.de/wirtschaft/panzerbauer-krauss-maffei-und-nexter-kris...

1837 - 1933
Lokomotiven, Militärfahrzeuge
1933 - 1939
Ansiedlung von Rüstungsindustrie in Allach
1939 - 1945
Zusätzliche Beschäftigung von Kriegsgefangenen, Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen
1945 - 1999
Wiedereinstieg in die Rüstungsproduktion
1999 - 2012
Aufteilung von Krauss-Maffei, Bildung Krauss-Maffei Wegmann, Einfluss der Familie Bode auf Rüstungsgeschäfte

Krauss-Maffei 1837 – 1933; Lokomotiven, Militärfahrzeuge

Joseph Anton (Ritter von) Maffei (1790-1870) gründete in der Hirschau 1838 eine Lokomotivenfabrik. Er engagierte sich in der Einführung und im Ausbau des beginnenden Eisenbahnverkehrs nach Augsburg, nach Nürnberg und an den Starnberger See, auf dem ein Ausflugsdampfer der Firma Maffei auf die Münchner Ausflügler wartete. Eine weitere Planung war die Verbindung nach Salzburg.
1866 gründete der ehemalige Maffei Mitarbeiter Georg Krauss (1826-1906), ein eigenes Unternehmen für die Lokomotivherstellung auf dem Marsfeld, neben Mercedes Benz.

1927 entwickelten beide Firmen Maffei und Krauss Militärfahrzeuge.

1931 während der Weltwirtschaftskrise fusionierten die beiden, Krauss kaufte Maffei auf. Sie siedelten 1933 in Allach an, wo die Grundstückspreise niedrig waren und die Verkehrsbedingungen gut. Seit 1867 gab es die Bahnstrecke München-Ingolstadt.

Krauss-Maffei 1933 -1939; Ansiedlung von Rüstungsindustrie in Allach

Allach wurde ein Rüstungsschwerpunkt. Da im geplanten Krieg Rüstungsfirmen potentielle Bombenziele waren, wurden schon vor dem Krieg in Allach etliche Luftschutzbunker gebaut. Am Örtelplatz vor dem Bahnhof steht z.B. eine Hochbunker (Wie wir sehen konnten, wird er zur Zeit - April 2012 - abgerissen).

Für die Arbeiter entstanden Werksiedlungen, z.B. 1938 an der Lautenschlägerstraße, 1953 an der Angerlohe, einhergehend mit der Remilitarisierung der BRD.

Die Deutsche Bank war Hauptaktionär von KM und stellte den Vorsitzenden. Leitender Direktor war Hans Georg Krauss.

Weitere Rüstungsfirmen siedelten sich in Allach an, so 1936 das Zweigwerk der Junkers- Flugzeug und Motorenwerke und das Flugmotorenwerk von BMW, das hochentwickelte Flugmotoren produzierte. Mit ihrer Hilfe wurde 1937 die spanische Stadt Guernica von der deutschen Luftwaffe zerstört.

Werke von MAN und MTU (Motoren- und Turbinenunion; Daimler Benz und MAN) kamen hinzu.

Das Wirtschaftsimperium der SS hatte eine Porzellanmanufaktur in Allach und fertigte Führerbüsten an, SS-Reiter, SS-Fahnenträger, Hitlerjungen, BDM-Mädels, Piloten, Bauern, aber auch Hirsche und ähnlichen Nippes.

Die Baufirma Sager & Woerner hatte ihren Hauptlagerplatz in Allach. Aus dieser Firma stammte Fritz Todt, Abteilung Straßenbau. Er wurde Generalinspekteur für das deutsche Straßenbauwesen (Stichwort: Autobahnen, Flughäfen, Westwall), und in dieser Stellung eine lukrative Verbindung für die Baufirma.

1935 kam für KM der Großauftrag zur Herstellung geländegängiger Mannschaftswagen für die deutsche Wehrmacht. Seit 1937 hatte man die Herstellung von Panzern im Programm.

1938 wurde Allach nach München eingemeindet.

Krauss-Maffei 1939 -1945; Zusätzliche Beschäftigung von Kriegsgefangenen, Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen

Ab 1939 entstanden nur noch kriegswichtige Lokomotiven und Straßenfahrzeuge.

Die Jahre 1933 -1945 waren die profitabelsten für die Aktionäre. Das Lohnniveau blieb jedoch auf dem Stand von 1932. Dazu kam die Beschäftigung von unbezahlten Kriegsgefangenen, Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen, die etwa die Hälfte der Beschäftigten ausmachte. Seit 1940 wurden bei KM Kriegsgefangene und aus ihrer Heimat verschleppte Zivilisten zur Zwangsarbeit eingesetzt. Sie lebten in vier Gefangenenlagern. Auch in Allach bestand ein Außenlager des KZ Dachau.

Ein beträchtlicher Teil der deutschen Arbeiter unterstützte nach Möglichkeit die ausländischen Arbeiter. Dagegen ging die Betriebsleitung brutal vor. In der Betriebszeitung warf man ihnen Gefühlsduselei vor. Um an diese Zeit zu erinnern wurde 1989 an der Ecke Eversbusch-Höchstraße ein Denkmal aufgestellt, das eine Gruppe ausgehungerter Häftlinge auf dem Todesmarsch darstellt. Die Inschrift besagt: „Hier führte in den letzten Kriegstagen im April 1945 der Leidensweg der Häftlinge aus dem Konzentrationslager Dachau vorbei ins Ungewisse.“

1933 hatten die Gewerkschaften eine starke Anhängerschaft bei KM. Die mit diesem Organisationsgrad verbundene Einstellung der Arbeiter ließ sich nach der Machtübergabe/nahme nicht grundlegend ändern. Der Kommunist Georg Jahres baute während des Krieges bei Krauss-Maffei eine Widerstandsgruppe der ADV (antinazistische deutsche Volksfront) auf, die eng mir der durch sowjetische Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter gegründeten Widerstandsorganisation BSW (Brüderliche Zusammenarbeit) kooperierte. 1944 wurden beide Organisationen von der Gestapo teilweise zerschlagen. Georg Jahres nahm sich das Leben.

Krauss-Maffei 1945 – 1999; Wiedereinstieg in die Rüstungsproduktion

Im Mai 1945 bildete sich ein provisorischer Betriebsrat, der die Absetzung der nationalsozialistischen Vorstandsmitglieder durchsetzte und faktisch die Betriebsführung übernahm (bis 1947/48). Es wurden nun Lokomotiven und Lastwagen repariert und Omnibusse, Turbinen und Schmalspurlokomotiven gebaut. Der 16 köpfige Betriebsrat bestand aus 8 Mitgliedern der KPD und aus 8 Mitgliedern der Sozialdemokraten.

1954 war der große, fast vierwöchige Bayernstreik der IG Metall für Lohnerhöhung. Mit Einsatz der Polizei, Verhaftungen, Schlägereien zwischen Streikposten (teilweise aus der DDR) und Streikbrechern. Der Streik wurde mit einem Schiedsspruch beendet für 6% mehr Lohn.

Mit der Wiederbewaffnung der BRD Anfang der 50er Jahre (Bundeswehr 1955) wurde die Rüstungsproduktion wieder aufgenommen.

1965 wurde der Kampfpanzer Leopard I an Verteidigungsminister Kai Uwe von Hassel übergeben. 1979 folgte der Panzer Leopard II nach. 1976 ging der Flugabwehrkanonen Panzer (FLAK) Gepard in Produktion.

In den 70er war KM auch an der Transrapid Schwebebahn mit zwei Teststrecken beteiligt.

KM gehörte zum Buderus-Konzern in Wetzlar und damit zum K.-F.-Flick-Konzern.
Nach und nach erwarb der Mannesmann-Konzern zwischen 1989 und 1989 KM, Über Weiterverkäufe und Fusionen gelangte KM an Vodaphone, an Siemens, an die US-amerikanische Beteiligungsgesellschaft KKR.

Krauss-Maffei 1999 bis jetzt (2012); Aufteilung von Krauss-Maffei, Bildung Krauss-Maffei Wegmann, Einfluss der Familie Bode auf Rüstungsgeschäfte

Krauss-Maffei wurde in mehrere Teile aufgegliedert und verkauft. Die Lokomotivsparte ist seit 2001 vollkommen in die Siemens AG integriert. Die Kunststoffmaschinenfertigung trägt den Namen Krauss-Maffei AG und gehört seit 2006 zu der US-amerikanischen Beteiligungsgesellschaft Madison Capital Partners.

Die Krauss-Maffei Wehrtechnik fusionierte 1999 mit dem Rüstungsunternehmen Wegmann, einem ehemaligen Kooperationspartner aus Kassel der u.a. die Waffentürme zulieferte, zu Krauss-Maffei Wegmann GmbH KMW.

KMW ist ein weltweit vernetztes Unternehmen mit weiteren Tochterunternehmen. Die Familie Bode aus Kassel kontrolliert diesen drittgrößten Panzerbauer der Welt (der viertgrößte ist Rheinmetall). Der Vorsitzende der Geschäftsführung ist Frank Haun, Aufsichtsratsvorsitzender ist Manfred Bode. KMW hat ca. 3100 Beschäftigte.

Ein kleiner Rückblick:

1912 übernimmt August Bode die Kassler Waggonfabrik Wegmann & Co. Im 1. Weltkrieg entwickelte die Firma den deutschen Großkampfwagen "Kolossal" mit.

Mit dem Einsatz von hunderten von Zwangsarbeitern war Wegmann auch im 2. Weltkrieg ein führender Panzerhersteller. Nach dem 2. Weltkrieg wurden wieder Züge hergestellt.

Wie Krauss-Maffei so stieg auch Wegmann (mit der Wiederbewaffnung der Bundesrepubik) wieder in das Rüstungsgeschäft ein, vor allem spezialisiert auf Panzertürme.

1999 gelingt es der Familie Bode mit der Rüstungssparte von KM zu fusionieren. Die Familie Bode hält 51% von KMW über die Wegmann & Co. Unternehmens Holding. Bis 2010 hält Siemens noch 49%, dieser Anteil ging dann auch an Bode. In der Holding sind noch weitere stille Teilhaber und Kommanditisten, aber die Familie Bode hat das Sagen.

Da der Export im Rüstungsgeschäft wegen den gesetzlichen Vorgaben eigentlich schwierig ist, setzt KMW viel auf die Lobbyarbeit in Berlin. Es gibt ein Hauptstadtbüro, direkt in der Nähe des Reichstages, in dem die Waffengeschäfte diskutiert werden. KMW ist bei den „Kamingesprächen des Verteidigungsministeriums“ dabei und in der Lobbyorganisation „Förderkreis Deutsches Heer“. KMW hält auch Kontakte zur Münchner Staatskanzlei.

Immer wieder ist auch eine Fusion mit Rheinmetall im Gespräch. KMW arbeitet mir Rheinmetall zusammen, z.B. beim Schützenpanzer Puma und beim Boxer (gepanzertes Transportfahrzeug). Trotzdem ist KMW nicht für eine Fusion mit Rheinmetall. Es wird von der Familie Bode befürchtet, dass damit ihr Einfluss schwindet.

Quellen: "München zu Fuß", Hrg. Benedikt Weyerer, VSA Verlag 1988
und Suchmaschine/Wikipedia

- BIFA
- Ostermarsch

|

Quellen-URL: https://www.bifa-muenchen.de/OMD-2012-Krauss-Maffei-Wegman