

NDB-Artikel

Könecke, Fritz Industrieller, * 16.1.1899 Hannover, † 26.3.1979 Stuttgart.
(evangelisch)

Genealogie

V Andreas (1869–1938), Stadtschulrat, S d. Schuhmachermeisters Heinrich in Eldagsen;

M Meta (1873–1940), T d. Baumeisters Dietrich Lücken;

• Bad Harzburg 1937 Hansi (* 1908), T d. Architekten Franz Hasübert (× 1942);

1 S (jung †), 1 T.

Leben

K. trat nach Kriegsdienst und kurzem Studium der Nationalökonomie an der TH Hannover 1919 als Lehrling bei der Continental-Caoutchouk-Compagnie in Hannover ein. 1921 verließ er sie, um sein Studium der Nationalökonomie und der Sprachen an den Universitäten Göttingen und Hamburg als Diplom-Volkswirt zu beenden und zum Dr. rer. pol. zu promovieren. Im Frühjahr 1922 kehrte K. zur Firma Continental zurück, die ihn als Geschäftsführer zum Verein Deutscher Gummireifen-Fabriken nach Berlin entsandte. Er vertrat die Reifenindustrie im Reichswirtschaftsrat. 1929 bereiste K. mit einer Kommission des Deutschen Industrie- und Handelstages die USA, um dort die Kraftverkehrswirtschaft zu studieren. Danach berief ihn Generaldirektor Willy Tischbein zu Continental zurück. K. hatte die gerade übernommenen Betriebe Peters Union AG Frankfurt/Main und Korbach, Liga-Gummiwerke Heinrich Peter AG Frankfurt/Main, Gummiwerke Titan B. Polack AG Waltershausen (Thüringen) und Mittelland-Gummiwerke in Hannover einzugliedern, eine schwierige Aufgabe, weil diese kein wirklich neues Produktionsgebiet für Continental brachten und die Weltwirtschaftskrise gerade begann. K. mußte daher die Werke der Liga AG und der Mittelland AG stilllegen und die Rationalisierung 1931 noch verschärfen. Als sein Unternehmen für den Inlandverkauf die „Continental-Caoutchouk-Compagnie GmbH“ gründete, wurde K. ihr Geschäftsführer. 1934 berief ihn die Continental AG in den Vorstand. 1936 trat er entscheidend für den Bau der ersten Buna-Fabrik ein. Anlässlich der Pensionierung von Generaldirektor →Carl Gehrke (1868–1939) wurde K. 1938 Betriebsführer und Vorstandsvorsitzender. Im gleichen Jahr legte er den Grundstein zum neuen Werk Stöcken, bei dem die letzten Erfahrungen in modernen Industriebauten berücksichtigt waren; auch das Werk Korbach baute er weiter aus. 1939 begann die Kunststoff-Verarbeitung, 1942 ließ er Oberingenieur Karl Hübner den ersten schlauchlosen Reifen entwickeln und zum Patent anmelden. Während des Wirkens von K. kam Conti 1934-40 zu

zahlreichen Erfolgen im Motorsport als Ausrüster der sportaktiven Firmen. Auch gelang es K., den Gummireifen in der Landwirtschaft einzuführen. 1939 schloß er ein Abkommen mit der Semperit AG Wien über technische Beratung und hälftige Beteiligung an deren beiden Auslandstöchtern in Krakau und Zagreb, von denen Conti Zagreb 1941-45 ganz übernahm. Im Verbands- und Kartellwesen war K. weiter aktiv. Er wurde Leiter der Fachuntergruppe Bereifung, Vorsitzender der Buna-Ausschüsse für Kfz- und Fahrradreifen, Vorstandsmitglied des Reichsverbandes der Automobilindustrie, Beiratsmitglied der Wirtschaftsgruppe Fahrzeugindustrie und der Fachgruppe Fahrradindustrie. Im 2. Weltkrieg leitete er die Fachgruppe Kautschukindustrie, die die produktionstechnischen Richtlinien gab. In den besetzten Gebieten suchte K. die Gummiwerke lebensfähig zu erhalten; er überließ ihnen technisches Wissen, besonders in der Buna-Verarbeitung, die im europäischen Ausland noch unbekannt war, versorgte sie mit synthetischem Kautschuk, Kunstfasern und Gasruß. Er gründete 3 neue Tochtergesellschaften von Conti in Italien, Spanien und Belgien.

Als K. 1945 die Continental AG aus politischen Gründen verlassen mußte und eine Rückberufung 1946 fehlschlug, berief ihn 1949 Vorstandsvorsitzender Albert Schäfer in den Vorstand der Phönix Gummiwerke AG nach Hamburg-Harburg. Hier war er 1951 Verhandlungs- und Unterschriftspartner beim Beratungs- und Beteiligungsabkommen (25%) mit Firestone in Akron (USA).

Nach dem plötzlichen Tod ihres Generaldirektors → Wilhelm Haspel (1899–1952) berief die Daimler-Benz AG K. in ihren Vorstand, und als Anfang 1953 auch Generaldirektor → Heinrich Wagner (1899–1953) starb, wählte ihn der Aufsichtsrat zum Vorstandsvorsitzenden. Unter seiner Leitung expandierte die Firma zu einem Spitzenunternehmen der jungen Bundesrepublik. Große Fortschritte erzielte er neben dem Pkw-Bau vor allem im Lastwagen- und Omnibusbau und ließ ein breit gefächertes Fahrzeug-Angebot produzieren. 1952-55 führte K. Daimler-Benz wieder an die Spitze im internationalen Automobilsport. Danach baute er das Auslandsgeschäft auf und erzielte für sein Unternehmen einen ständig wachsenden Exportanteil (1958 45%). Er erkannte frühzeitig die Möglichkeit, in Entwicklungsländern produzierende Daimler-Tochtergesellschaften unter Beteiligung einheimischen Kapitals zu errichten, vor allem in Argentinien (1953), Brasilien und Indien (beide 1954). Damals brachte er Daimler-Benz auf den Weg zum größten Nutzfahrzeug-Hersteller Europas. Als 1953 3 Interessengruppen, vor allem Friedrich Flick, um die Aktienmehrheit bei Daimler-Benz kämpften, kam K. vorübergehend in eine schwierige Lage. Um diese Zeit aber steigerte er die Produktion erheblich und stellte trotz Automatisierung 7 000 neue Mitarbeiter ein. Als Flick 25% der Auto Union GmbH erworben hatte, mußte sie K. 1958 zu 88% in die Daimler-Gruppe übernehmen. Er schickte Spitzentechniker nach Ingolstadt, zum Beispiel Ludwig Kraus, und stellte eine fertige Kleinwagen-Konstruktion und einen Mitteldruckmotor zur Verfügung. Trotzdem stieg die Produktion dort nicht, weil die zunächst weiter angebotenen DKW-Zweitakter nicht mehr marktgerecht waren. 1958 begann K. zur Verringerung der Lieferzeiten eine betriebliche Expansion im Inland. Hierzu kaufte er kleinere Unternehmen auf, darunter die Büniger AG Düsseldorf, den Schaudt Maschinenbau Stuttgart-Hedelfingen, eine Zahnradfabrik in Karlsruhe (von der Fahr AG) und die

Motorradfabrik Horex in Bad Homburg. – Der Unfalltod seines einzigen Sohnes ging K. so nahe, daß er Ende 1960 seinen Posten niederlegte und sich ganz aus dem Wirtschaftsleben zurückzog. K. war Vorstandsmitglied im Verband der Automobilindustrie, Präsidiumsmitglied im Bundesverband der Deutschen Industrie und Ehrenmitglied des Wirtschaftsverbandes der Kautschuk-Industrie.]

Auszeichnungen

Dr.-Ing. E. h. (TU Berlin 1955);

Gr. Bundesverdienstkreuz mit Stern (1964).

Werke

Ansprachen u. Vorträge 1953-60 (ADAC-Bibl. München);

Die dt. Automobilindustrie in d. Weltwirtsch., 1959.

Literatur

H. Th. Schmidt, Continental 1871-1971, 1971;

O. A. Friedrich, Ein Werk im Spiegel d. Weltwirtsch., 1956 (P);

Motor-Ber. (DDD), 1959, Nr. 4424;

Automobilrevue (AvD) 34, 1959, Nr. 1, S. 13 (P);

ADAC-Motorwelt 12, 1959, H. 2, S. 98 (P);

→H. C. Gf. v. Seherr-Thoß, Die dt. Automobilindustrie, 1974;

W. Treue, Gummi in Dtl., 1955;

G. Ogger, Friedrich Flick, 1971.

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Könecke, Fritz“, in: Neue Deutsche Biographie 12 (1979), S. 329-330
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
