

Prof. Dr. Joachim Scholtyseck  
Institut für Geschichtswissenschaften  
Rheinische-Friedrich-Wilhelms-Universität  
Konviktstraße 11, 53113 Bonn



## Erweiterter Forschungsbericht Auto Union

von

Patrick Bormann und Per Tiedtke

**Erstellt im Auftrag der WirtschaftsWoche**

## I. Allgemeine Einführung

### 1. Die deutsche Automobilwirtschaft im „Dritten Reich“

Die wirtschaftliche Lage der deutschen Automobilwirtschaft war zum Zeitpunkt der nationalsozialistischen Machtübernahme in Folge der Weltwirtschaftskrise aber auch aufgrund struktureller Probleme schwierig. Durch den Ersten Weltkrieg war die Ausdehnung des privaten Marktes jäh unterbrochen worden und die Jahre der Weimarer Republik hatten nur eine unzureichende Verbesserung gebracht. Die meisten Hersteller begnügten sich demzufolge damit, ein breiteres Modellangebot für exklusive Kunden zu produzieren.<sup>1</sup> Zahlreiche kleinere Hersteller gingen bankrott oder schlossen sich wie Daimler-Benz (1926) oder eben Audi, DKW, Horch und Wanderer zur Auto Union (1932) zusammen.<sup>2</sup>

Der Historiker Reiner Flik bezeichnet die Automobilindustrie als „Hätschelkind“<sup>3</sup> der nationalsozialistischen Regierung. Gleich nach Machtantritt kehrte das nationalsozialistische Regime die autoskeptische Verkehrspolitik der Weimarer Republik um. Auf der Eröffnung der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung in Berlin am 11. Februar 1933 kündigte Adolf Hitler ein Programm der konsequenten „Volksmotorisierung“ an, das unter anderem die verstärkte Förderung des Motorsports und des Straßenbaus vorsah.<sup>4</sup> Zu den Fördermaßnahmen gehörte auch der verstärkte Schutz mittels Industriezöllen, die vor allem der überlegenen amerikanischen Automobilindustrie den Zugang zum deutschen Markt erschweren sollten.<sup>5</sup> Tatsächlich erholte sich die Automobilindustrie und erreichte bis zur Einführung des Vierjahresplans im Jahr 1936 starke Zuwachsraten. Ein Blick auf Nachbarländer mit einem vergleichbaren industriellen Standard zeigt aber auch, dass dort ähnliche Wachstumsraten erzielt werden konnten.<sup>6</sup>

Hinter dem Programm der „Volksmotorisierung“ standen allerdings nicht nur wirtschaftliche Aspekte, sondern auch ideologische Vorstellungen. Die NS-Führung war überzeugt, dass nur eine motorisierte Gesellschaft auch eine militarisierte Gesellschaft sei: „Nur eine ‚Nation von Fahrern‘, die eine ‚Erziehung zum Motor‘ durchgemacht hatte, schien für den nächsten, sicherlich motorisierten Krieg tauglich zu sein.“<sup>7</sup>

Die Förderung der Automobilindustrie unterlag allerdings auch einigen Beschränkungen. Im Zuge des Vierjahresplans und der forcierten Aufrüstung wurden die Beschränkungen auch für die Automobilindustrie rigider. Durch die Rohstoffverknappung veranlasst forderte das

Reichswirtschaftsministerium von der Automobilindustrie eine Typenreduzierung. Neben der Rohstoffsituation zielte der Vorstoß auch auf eine Standardisierung der Fahrzeuge im Sinne ihrer militärischen Verwendbarkeit. Die Automobilindustrie war jedoch an einer Typenreduzierung gerade in wirtschaftlich erfolgreichen Zeiten nicht interessiert, zumal die grundlegende Umstellung der Produktion zu Betriebsstörungen hätten führen müssen.<sup>8</sup> Als Ende 1938 noch immer keine einvernehmliche Lösung gefunden wurde, ernannte Göring Oberst von Schell zum Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen mit dem Auftrag, die Typenzahl zu beschränken.<sup>9</sup> Offenbar wurden die großen Autofirmen Auto Union, Daimler-Benz, Adler und Opel durch die Typenbeschränkung besonders benachteiligt.<sup>10</sup>

Doch zumindest während der ersten Kriegshälfte beließ das nationalsozialistische Regime der deutschen Industrie partielle Autonomie, was eine wesentliche Voraussetzung dafür war, dass die Konzerne ihre zentralen Interessen nach wie vor wahrnehmen konnten. Neil Gregor kommt in seiner Untersuchung zum Daimler-Benz-Konzern zu dem wohl für die meisten deutschen Unternehmen und auch die Auto Union gültigen Schluss: „Die bereitwillige Kollaboration der Industrie bei der Ausbeutung der besetzten Länder und der Kriegsgefangenen, ausländischen Zwangsarbeiter und KZ-Insassen kann und muß auch als brutale Verfolgung kurzfristiger Geschäftsinteressen in der durch den Krieg geschaffenen Situation begriffen werden - das Verhalten des Unternehmens [hier Daimler Benz, PB] war bestimmt von dem Gebot, aus allem Kapital zu schlagen, was die nun einmal gegebene Situation an Produktnachfrage, Arbeitskräften und Ressourcen zu bieten hatte.“<sup>11</sup>

## 2. Die allgemeine Entwicklung der Auto Union im „Dritten Reich“

1931/32 entstand unter der Leitung der Sächsischen Staatsbank und mit Unterstützung der Regierung Sachsens die Auto Union. Der zweitgrößte deutsche Automobilbauer vereinte die Firmen Horchwerke AG, Audi-Automobilwerke AG, DKW und die Automobilsparte der Wanderer AG, die alleine nicht mehr lebensfähig gewesen wären. Da der Freistaat Sachsen über die Staatsbank bis zu 90% hielt, spricht der Historiker Kukowski von einem „privatwirtschaftlich geführten Staatsunternehmen“.<sup>12</sup> Nach der Machtübernahme wurde der Aufsichtsrat erheblich umstrukturiert. Die bisherigen Staatsbankvertreter Alfred Bleicher, Carl Degenhardt und Herbert Müller schieden aus. Der neue Staatsbankpräsident Kurt Nebelung und der neue Staatsbankdirektor Kurt Werrmann übernahmen die Posten.<sup>13</sup>

Im ersten Jahr ihres Bestehens erreichte die Auto Union auf Anhieb 16,5% Marktanteil bei den Automobilen und 26,8% bei den Motorrädern und nahm damit Rang drei hinter der Adam Opel AG und Daimler-Benz ein. 1932/32 rückte sie auf Platz zwei vor. Von ihrer Gründung bis zum Zweiten Weltkrieg produzierte sie insgesamt 276.000 PKW und 256.000 Motorräder. Die Luxus- und Mittelklassefahrzeuge, insbesondere der Marke Horch hoben den Ruf der Auto Union. Das Geschäft wurde aber vor allem mit Motorrädern und Kleinkraftwagen der DKW gemacht. Audi, der Hersteller mit dem kleinsten Marktanteil im Bunde, blieb das Sorgenkind der Auto Union. Unter der Marke kam nur ein Modell auf die Straße: Der Audi-Front mit Wanderer-Porsche-Motor. Er verkaufte sich nur schlecht und musste wegen Konstruktionsmängeln oft zur Reparatur gebracht werden. Zeitweilig überlegte der Vorstand, die Marke komplett einzustampfen. Letztendlich verzichtete er aber aus Traditionsgründen auf diese Maßnahme.<sup>14</sup>

Der Umsatz der Auto Union stieg zwischen 1932 und 1938 auf 280 Millionen Reichsmark und damit um das Siebenfache. Die Belegschaft wuchs um das Fünffache auf 24.000 Beschäftigte an. Die Jahresgewinne bewegten sich in diesen Jahren konstant in der Größenordnung von 10-15%.<sup>15</sup> Seit ihrer Geburt am Abend der Weltwirtschaftskrise hatte sich die Auto Union zum Erfolgsmodell entwickelt.

Neben der positiven Inlandsentwicklung steigerte die Auto Union auch ihren Anteil am Export. 1939 stellte sie bereits ein Viertel des deutschen Autoexports. Nur Opel führte mehr aus. Der Erfolg der Auto Union beruhte auf der sparsamen und einfachen Fahrzeugtechnik (Zweitaktmotor), der am US-amerikanischen Vorbild inspirierten Auslandsmontage (Kostensparnis) und auf der genauen Analyse geeigneter Märkte.<sup>16</sup> Unter den Exporten dominierten die zivilen Fahrzeuge der DKW. Horch führte zwar neben seiner Luxusklasse auch Militärfahrzeuge aus, dies machte aber sowohl im Volumen als auch im Wert den kleineren Anteil am Export aus.<sup>17</sup>

## II. Spezielle Fragen zur Geschichte der Auto Union

### 1. Wie gut ist die Geschichte der Auto Union im Vergleich zu anderen Autounternehmen aufgearbeitet?

Die wissenschaftliche Aufarbeitung der NS-Vergangenheit erhielt in den 1980er Jahren einen starken Impuls und erreichte ihren ersten Höhepunkt in den 1990er Jahren. Ein wichtiges Antriebsmoment war 1986 der Beschluss des Europäischen Parlaments, der die deutsche Industrie aufforderte, die ehemaligen „Skavenarbeiter“ zu entschädigen.<sup>18</sup> Einen zweiten Anstoß, sich mit der eigenen Vergangenheit zu beschäftigen, stellte nach dem Zusammenbruch des Ost-West-Konflikts der moralische Druck gegenüber deutschen Unternehmen in den USA dar – angeheizt durch die Debatte über das „Nazigold“ bei den Schweizer Banken. In Deutschland übernahm Daimler-Benz als erstes die Initiative und gab anlässlich des bevorstehenden 100jährigen Jubiläums des Automobils 1983 den Auftrag zur Erforschung der eigenen Geschichte im „Dritten Reich“.<sup>19</sup> Angesichts des zunehmenden öffentlichen Interesses entschloss sich die Daimler-Benz AG ebenfalls als erstes Unternehmen im Januar 1986, eine zweite Studie in Auftrag zu geben, die sich speziell mit der Thematik der Zwangsarbeit bei Daimler beschäftigen sollte.<sup>20</sup>

Unter den großen Automobilfirmen war Volkswagen die zweite, die sich intensiv mit der eigenen Vergangenheit auseinandersetzte. 1986 gab der Wolfsburger Stadtarchivar Klaus-Jörg Siegfried im Auftrag des Rates der Stadt Wolfsburg eine Dokumentation zur Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit im Volkswagenwerk 1939-1945 heraus. Hintergrund war eine Debatte über die Benennung und Gestaltung des „Ausländerfriedhofs“ als Gedenkstätte, bei der sich zeigte, dass über die Lebensbedingungen der dort begrabenen Zwangsarbeiter, Kriegsgefangenen und KZ-Häftlingen nur wenig bekannt war. Seitens der Abteilung „Firmengeschichte und AutoMuseum“ der Volkswagen AG erhielt Siegfried aktive Unterstützung.<sup>21</sup> Die große Studie von Hans Mommsen und Manfred Grieger über das Volkswagenwerk von 1996 wurde bereits 1987 vom damaligen Leiter des Zentralen Bildungswesens der Volkswagen AG, Prof. Dr. Peter Meyer-Dohm, angeregt. Die Studie wurde unter anderem direkt unterstützt vom damaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG, Carl Horst Hahn, dem Sohn des Auto Union-Managers Carl Hahn, sowie vom Vorstandsmitglied Dr. Peter Frerk.<sup>22</sup> Zwar verwendet die Studie einzelne Akten des

Archivbestandes zur Auto Union, mit dieser selbst beschäftigt sie sich allerdings nicht. Allenfalls ihre Kritik am Volkswagenprojekt wird am Rande thematisiert. Um der historischen Verantwortung gerecht zu werden, entschloss sich die Volkswagen AG im Oktober 1991 zur Zahlung von 12 Mio. Mark für Zwecke der infrastrukturellen Hilfsleistung auf sozialem und kulturellem Gebiet für diejenigen Regionen, aus denen der größere Teil der Zwangsarbeiter im Volkswagenwerk stammte: Weißrussland, Ukraine, dem Bezirk Lublin und Israel.<sup>23</sup>

Heute gibt die Volkswagen AG eine „Schriftenreihe der Historischen Kommunikation der Volkswagen AG, Wolfsburg“ heraus, die sich mit der Geschichte der Volkswagen AG beschäftigt. Teilweise erscheinen hier Bände, die vor allem die nationalsozialistische Zeit und insbesondere die Zwangsarbeit behandeln. So finden sich hier Berichte von ehemaligen Zwangsarbeitern über ihre Zeit im Volkswagenwerk. Es erscheinen auf der anderen Seite aber auch Bücher wie die „Volkswagen Chronik. Der Weg zum Global Player“, die den Anspruch erheben, die gesamte Geschichte der Volkswagen AG darzustellen, in denen Zwangsarbeit aber nur unter ferner liefen zu finden ist. Konkret wird in dieser Chronik lediglich auf zwei Doppelseiten die Zeit des Nationalsozialismus dargestellt und davon wiederum nur auf einer Doppelseite Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit. Zwar wird die umfangreiche Beschäftigung von Zwangsarbeitern eingestanden, die schlechte Behandlung wird aber allein dem NS-Regime zugeschrieben: „In der von Rassismus geprägten NS-Diktatur waren diese Menschen einer gestuften diskriminierenden Behandlung bis hin zu physischer Gewalt ausgesetzt“ (S. 10). Diese Beobachtung deckt sich auch mit den Publikationen, die von DaimlerChrysler/Daimler herausgegeben werden.

## 2. Wie gründlich haben sich die Audi AG und VW um die Aufarbeitung bemüht?

Da die Bestände zur Auto Union für westdeutsche Historiker bis 1989/1990 nicht offen standen, hatten sich bis dahin lediglich einige DDR-Historiker unter monopolkapitalistischen Gesichtspunkten, also der Vorstellung, dass das nationalsozialistische Regime der Durchsetzung kapitalistischer Interessen diene, auf archivalischer Grundlage mit der Auto Union beschäftigt. Die einzige größere Monographie stammt dabei von Peter Kirchberg, dessen Dissertation aus den 1960er Jahren auch heute noch rezipiert wird. Allerdings ist auch

sie ideologisch gefärbt.<sup>24</sup> Diese ostdeutschen Forschungen beschrieben die Auto Union als faschistischen Musterbetrieb.

Erst durch das von der Audi AG geförderte Findbuchprojekt, in dessen Rahmen unter der Leitung von Rudolf Boch durch Martin Kukowski die Erfassung und Sortierung des Bestandes der Auto Union erfolgt ist, sind weitere Studien auf archivalischer Basis angeregt worden. Dazu zählen Studien wie die von Peter Kohl und Peter Bessel zur Geschichte der Mitteldeutschen Motorenwerke GmbH Taucha, einem Rüstungskonzern und Tochterunternehmen der AU,<sup>25</sup> oder die Arbeit von Martin Kukowski über die Zerschlagung und Sozialisierung des Konzerns in der Nachkriegszeit.<sup>26</sup> Auch in einem Tagungsband über die Geschichte und Zukunft der deutschen Automobilindustrie finden sich zwei Aufsätze über die Auto Union, die den Chemnitzer Archivbestand nutzen.<sup>27</sup> Alle diese Forschungen wurden von der Audi AG teils oder ganz finanziert. Darüber hinaus existieren wissenschaftliche Untersuchungen zum Führungsstreit um den Mitbegründer der DKW Jorgen Skafte Rasmussen<sup>28</sup> sowie zur Herausforderung der Auto Union durch das Volkswagenprojekt<sup>29</sup>, die ebenfalls aus dem Chemnitzer Bestand schöpfen. Letzteres wird auch in verschiedenen Untersuchungen zur Geschichte des Volkswagenprojektes thematisiert. Neben den genannten wissenschaftlichen Untersuchungen existiert noch eine ganze Reihe an populärwissenschaftlicher Literatur, die sich meist vor allem der Typenentwicklung widmet und viele Bilder zeigt. Eine intensivere Auseinandersetzung mit der Geschichte der Auto Union unter der nationalsozialistischen Diktatur und vor allem mit der Eigenverantwortung der Auto Union findet in diesen mehr der Traditionspflege dienenden Bänden nicht statt.

### 3. Wie nah stand die Auto Union dem Hitler Regime im Vergleich zu anderen Autokonzernen

#### 3.1. Persönliche Beziehungen

Adolf Hitler hatte seit seiner Entlassung aus der Haft in Landsberg für die Limousinen und Cabriolets der Firma Daimler-Benz geschwärmt. Dieser Vorliebe pflegte er bis zu seinem Selbstmord.<sup>30</sup> Die Auto Union bot zwar ebenfalls Luxuslimousinen an, doch profitierte sie insgesamt von der Weite ihrer Produktpalette, die auch Kleinwagen, Motorräder und landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge umfasste. Das Prestige war bei der Konkurrenz höher. Hitler fuhr zwar selbst nicht in Wagen der Auto Union, als Geschenk für seine Freundin, Eva

Braun, eignete sich ein Horch Achtzylinder aber dennoch. Horch repräsentierte die Luxuslinie der Autounion.<sup>31</sup>

Das Unternehmen bemühte sich über den stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden Klaus-Detlev von Oertzen Kontakt zur politischen Prominenz zu halten. Offenbar hatte von Oertzen als Flieger bereits im Ersten Weltkrieg Rudolf Hess kennengelernt und in der Folge Kontakt gehalten.<sup>32</sup> 1935 fiel von Oertzen als Kontaktpfleger jedoch aus, da seine Frau als „nicht-arisch“ galt, er deshalb von nationalsozialistisch gesinnten Angehörigen des Unternehmens angefeindet wurde und schließlich mit seiner Familie das Land verließ. Der Vorstand verhielt sich gegenüber von Oertzen aber weiterhin loyal. Nur offiziell entließ ihn die Auto Union, um ihn direkt im Anschluss als freien Mitarbeiter mit dem asiatisch-pazifischen Exportraum zu betrauen. Die Aufgabe der Kontaktpflege übernahm nun der Leiter der zentralen Behördenabteilung Ludwig Heinrich Hensel. Ihm gelang es, neben eher zweitrangigen Kadern, wie dem Führer des Nationalsozialistischen Kraftfahrer-Korps, Adolf Hühnlein und dem SA-Stabschef Viktor Lutze, Kontakt zum „Zweiten Mann im Reich“, Herman Göring aufzunehmen.<sup>33</sup> 1935 schenkte die Auto Union dem Reichsminister einen Horch.<sup>34</sup>

### 3.2. Das Volkswagenprojekt

Das Volkswagenprojekt, mit dem das nationalsozialistische Regime breiteren Gesellschaftsschichten den Kauf eines Automobils ermöglichen wollte, gefährdete das Kleinwagengeschäft der AU. Auf einer Sitzung des Reichsverbands der deutschen Automobilindustrie vom 8. Mai 1934 sprach der Direktor der Auto Union Carl Hahn bezüglich des Volkswagenprojektes sarkastisch von einer „Lieblingsidee des Führers“. Der Erwartung der Reichsregierung gegenüber der Automobilindustrie, binnen Jahresfrist eine Lösung für das Volkswagenprojekt zu finden, wurde auf der Sitzung einhellig widersprochen. Carl Hahn riet dazu: „den Mund zu halten, nach oben zu erklären, dass an der Erreichung des Ziels gearbeitet wird, dies aber längere Zeit in Anspruch nehmen könnte“. Ihm schien aufgrund der Erfahrungen bei der DKW die Preisvorstellungen der Regierung illusorisch und er glaubte, dass eine Lösung nur in der freien Konkurrenz der Automobilfirmen denkbar wäre. In seinem internen Bericht notierte Hahn, dass sich im „Wettstreit“ um die Gunst des Führers die Überzeugung durchgesetzt habe, man könne es nicht wagen, „dem Führer zu erklären“, dass dessen Volkswagenpläne „derzeit undurchführbar“ seien.<sup>35</sup>

1936 beschloss die Reichsregierung, dass Ferdinand Porsches Prototyp eines Volkswagens gebaut werden sollte. Dieser galt neben der Auto Union/DKW schon lange als Favorit bei der Entwicklung des vom NS-Regime geforderten Volkswagens.<sup>36</sup> Die Entscheidung bedeutete das Aus für die Entwürfe der deutschen Automobilindustrie und insbesondere der DKW, die an der von der Politik festgesetzten Preisgrenze von 1.000 Reichsmark gescheitert war.<sup>37</sup> Unter der Leitung der Deutschen Arbeitsfront (DAF) entstand die „Gesellschaft zu Vorbereitung des Volkswagens“, deren Ziel es war, die Produktionsstätten in der neu gegründeten „Stadt des Kraft durch Freude Wagens bei Fallersleben“ zu errichten. Dieser „Kraft durch Freude Wagen“ (KdF-Wagen) war in den Augen Carl Hahns eine ernste Gefahr für das gerade angelaufene Kleinwagengeschäft der Auto Union AG. Er gefährdete aber auch den Absatz der Opel AG. Vertreter beider Unternehmen trafen sich 1937 um detaillierte Preisabsprachen zu treffen. Gemeinsam wollten sie den politisch geforderten Preissenkungen einen Riegel vorschieben. Andere Unternehmen der Branche gefährdete das Projekt nicht in dem gleichen Maße, da sie ihr Hauptgeschäft nicht im Kleinwagensegment machten (MAN - Nutzfahrzeuge, Mercedes - Oberklasse, Nutzfahrzeuge, Dieselmotoren, BMW - Flugzeugmotoren). Zusätzlich bemühte sich die Auto Union zwei Wagentypen zu entwickeln, die zwar teurer aber auch qualitativ besser waren, um nicht Kunden an den KdF-Wagen zu verlieren. Diese Bemühungen blieben jedoch erfolglos.<sup>38</sup>

Auch im Ausland gefährdete der KdF-Wagen die Geschäfte der Auto Union. Handelsvertreter mussten sich vor potentiellen Kunden rechtfertigen, die von den Preisen der Konkurrenz gehört hatten. Dabei versicherten Vertreter des Volkswagen Werkes, dass an einen Export vor 1943/44 nicht zu denken sei.<sup>39</sup> Die Auto Union stellt sich zudem den Plänen der Auslandsorganisationen der NSDAP entgegen. Diese schlugen vor, zur Reduzierung der Exportpreise den Verkauf, Kundendienst und Montage der verschiedenen deutschen Automobilexporteure gemeinschaftlich zu organisieren. Die Auto Union arbeitete zwar nicht offen, jedoch gezielt gegen die Vergemeinschaftungspläne an, da sie als erfolgreicher Exporteur Verluste befürchtete. Profitiert hätten vor allem weniger erfolgreiche Exporteure und der noch schlafende Riese, das Volkswagenwerk.

Insgesamt bedeute das „Volkswagenprojekt“ des Nationalsozialismus eine Gefahr für den Absatz der Kleinwagenserie der Auto Union. Sie wurde vom Konzern als solche erkannt und bekämpft.

### 3.3. Der Rennsport

Auf der internationalen Automobil- und Motorrad Ausstellung am 11. Februar 1933 in Berlin kündigte Hitler an, im Rahmen der „nationalen Motorisierung“ auch den Rennsport zu fördern. Sein persönlicher Favorit unter den Rennfahrer war Hans Stuck, der für die Lieblingsmarke des Führers Daimler-Benz bereits Siege erkämpft hatte. Die staatlichen Subventionen sollten die Autobauer in Untertürkheim zur Entwicklung eines herausragenden Rennwagens anregen.

Hans Stuck war aber zur Auto Union gewechselt und stellte für die Chemnitzer den Kontakt zum Führer her. Um das eigene Rennwagenprojekt, für das Ferdinand Porsche gewonnen werden konnte, staatlich abzusegnen, wurden am 10. Mai 1933 Stuck, Porsche und Klaus-Detlev von Oertzen von der Auto Union in der Reichskanzlei vorstellig. Doch selbst die persönliche Eingabe soll Hitler nicht von seinem Plan abgebracht haben, Daimler-Benz mit der vollen Subventionssumme auszustatten. Erst durch Reichsverkehrsminister Paul Freiherr von Eltz-Rübenach konnte die Auto Union die Förderung erhalten. Der Minister war der Meinung, dass „alle aussichtsvollen Projekte [...] gefördert werden sollten.“<sup>40</sup> Die Mercedes Mannschaft erhielt allerdings meistens ein wenig mehr von der Fördersumme als die Werksmannschaft der Auto Union.<sup>41</sup> In den folgenden Jahren informierten sich die Unternehmen gegenseitig, wenn sie die öffentlichen Hähne des Regimes anzapften.<sup>42</sup> Für Porsche war die Entwicklung des Rennwagens für die Auto Union der Durchbruch, denn erst sie brachte ihm dauerhaftes Prestige ein. Allerdings blieb seine finanzielle Lage prekär, da der Wagen weder bei Wanderer noch bei der der Auto Union zur Serienproduktion kam.<sup>43</sup> Mit ihrem Rennwagenprojekt inszenierte sich die Auto Union als fortschrittliches Unternehmen, das den Geist des Nationalsozialismus verkörpere. In dem 90 Minuten spielenden „Sporttonfilm“: „Deutsche Siege in drei Erdteilen“ warb die Auto Union für sich als interkontinentaler Stoßtrupp der deutschen Qualitätsarbeit. Im Prolog des Films sprach Vorstandsvorsitzender Richard Bruhn vor der Hakenkreuzfahne zum Publikum und erklärte den Rennsport als „getreues Spiegelbild der politischen Entwicklung unseres Vaterlandes.“<sup>44</sup> Im Geschäftsbericht von 1937 prahlte die Auto Union: „Dem Kraftfahrtsport widmete sich die Gesellschaft wie bisher mit höchstmöglichem Einsatz. Es steht fest, daß die AUTO UNION in den letzten Jahren die am Kraftfahrtsport meistbeteiligte Firma der Welt gewesen ist. Nur sie beteiligte sich gleichzeitig bei den großen internationalen Wagenrennen, im Motorradsport

sowie im internationalen Zuverlässigkeits- und Geländesport. Sie betrachtet diese Sportbetätigung nicht nur als nationale Pflicht, sondern auch als einen Beweis für die technische Leistungsfähigkeit der Werke, als eine Quelle neuer konstruktiver Erkenntnisse und als eine in ihrer Wirkung nicht hoch genug einzuschätzende internationale Werbung für deutsches Können und deutsche Wertarbeit.“<sup>45</sup>

Das nationalsozialistische Regime förderte das Rennwagenprojekt der Auto Union, aber nicht im selben Maße wie Daimler-Benz. Gleichwohl profitiert Mercedes bis zum heutigen Tage von dem Ruhm, den die Silberpfeile zu dieser Zeit einfuhren. Aber auch der Name der Auto Union ist noch heute vielen Rennsportbegeisterten ein Begriff.

### 3.4. Rüstung und Kriegswirtschaft

Die Auto Union wurde frühzeitig in die Rüstungsproduktion eingebunden und verbuchte hier in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre auch erhebliche Umsätze und Gewinne. Der Aufschwung des Unternehmens war aber kein Ergebnis des Rüstungsengagements. Noch 1938 erzielte die Auto Union mehr als 80% in der zivilen Kfz-Produktion. Unternehmen mit starker Nutzfahrzeugsparte haben im Vergleich stärker von der Rüstungspolitik des Regimes profitiert.

Im Auftrag des Heereswaffenamts produzierte die Auto Union ab 1934 verschiedene Militärversionen von Horch und Wanderer-Wagen.<sup>46</sup> Bei den Werken Horch und Siegmars wurden dazu spezielle Abteilungen unter dem Tarnkürzel BZ (Behördenzentrale) eingerichtet. Bis Ende 1938 lieferte die Auto Union der Wehrmacht 7.400 Horch- und Wanderer-Serienfahrgestelle sowie 6.500 Horch-Spezialfahrzeuge. DKW produzierte zudem 14.000 Klein- und Einbaumotoren für Funkanlagen und Ladegeräte sowie rund 3.700 Motorräder und Kräder. Dieses Geschäft prosperierte, bot aber keineswegs langfristig sichere Absatzmöglichkeiten.<sup>47</sup>

Die Auto Union nahm im Laufe des Krieges die Produktion von verschiedenen Rüstungsgütern auf und entwickelte sich zu einem weitverzweigten Konzern der 40.000 Menschen beschäftigte.<sup>48</sup> Der zivile Fahrzeugabsatz wurde mit Kriegsausbruch erst eingeschränkt und schließlich nur noch im devisenbringenden Export zugelassen. Das Werk Audi konzentrierte sich seit Kriegsausbruch zunehmend auf die LKW-Montage und die Fertigung von Geschützen und Luftwaffenzubehör. Das Werk DKW ergänzte ab 1941 seine

Produktion um Teilfertigungen für die Luftwaffe.<sup>49</sup> Horch produzierte im Zweiten Weltkrieg Kübelwagen, Luftwaffengerät, Torpedos, Panzermotoren und Panzerfahrzeuge.<sup>50</sup> Diese Rüstungsgüter produzierte auch das Werk Siegmars, das von Kukowski als „die ‚Rüstungsschmiede‘ der Auto Union“ bezeichnet wird.<sup>51</sup>

Staatliche Stellen haben auf die Auto Union im Sinne der Übernahme von Rüstungsaufträgen eingewirkt - sie hat aber auch selber Initiativen ergriffen, sich um Aufträge bemüht und z.B. einen eigenen Leichtlastkraftwagen entwickelt. Hauptsächlich fertigte sie zwischen 1942 und 1945 aber Fremdkonstruktionen. Der Historiker Martin Kukowski kommt zu dem Ergebnis: „Eine lenkende Einflussnahme des Reichsrüstungsministerium und seiner Organe lässt sich für die zweite Kriegshälfte sicher nicht in Abrede stellen. Die Transformation zum Rüstungskonzern war indessen bis dahin bereits in Eigeninitiative vollzogen worden.“<sup>52</sup> Die Auto Union verstand es als ihre nationale Pflicht zu rüsten.

Im Zuge der totalen Kriegswirtschaft konnte die Auto Union ihre Produktivität noch einmal erheblich steigern. Der Wert der produzierten Rüstungsgüter verdreifachte sich von 133,4 Mio. Reichsmark im Jahre 1941 auf 428 Mio. Mark im Jahre 1944.<sup>53</sup> Diese Steigerung konnte nur durch verschärfte Arbeitsbedingungen und den massiven Einsatz von Zwangsarbeit erreicht werden. Insgesamt stieg in der Zeit zwischen 1941 und 1945 gemäß der Konzernstatistik der Auto Union die Zahl der ausländischen Zivil- und Zwangsarbeiter von 475 auf 12.741. Der Anteil an der Belegschaft nahm zum Ende des Krieges schließlich 44% ein, allerdings war die Gesamtbelegschaft zu diesem Zeitpunkt offenbar geringer.<sup>54</sup> Eine Übersicht vom 20. November 1944 gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der ausländischen Zivil- und Zwangsarbeiter. Demnach waren zu diesem Zeitpunkt 10.230 Ausländer beschäftigt, von denen 2572 sogenannte „Ostarbeiter“ waren. Außerdem wurden 439 Kriegsgefangene und 1.620 KZ-Häftlinge eingesetzt. Vergleicht man die überlieferten Zahlen für die einzelnen KZ-Nebenlager, die die Auto Union mit Häftlingen versorgten, könnte letztere Zahl sogar noch zu niedrig angesetzt sein. Tiefergehende Forschungen könnten hier ein präziseres Bild liefern. In dieser Aufzählung nicht aufgeführt sind hingegen die KZ-Häftlinge, die unter Aufsicht der SS in Leitmeritz das Bauprojekt Richard I vorantrieben. Da die Fluktuation der Zwangsarbeiter in Rüstungsbetrieben oftmals größer war als in der zivilen Stammbesetzung, ist die Zahl der Zwangsarbeiter bei der Auto Union deutlich höher anzusetzen. Da der Anteil an Facharbeitern unter den Zwangsarbeitern gering

war, wurden 1942 auch gezielt bis zu 950 Fachkräfte aus Frankreich von Citroen zwangsverpflichtet.

Der Einsatz von KZ-Häftlingen war für die Rüstungsproduktion der Auto Union von zentraler Bedeutung. Kaum ein Werk verzichtete auf Häftlinge, alleine im KZ-Nebenlager Zwickau konnten bis zu 1000 Häftlinge untergebracht werden. Zwar wurde die Behandlung im Werk Horch seitens eines KZ-Häftlings als gut bezeichnet, die Lebensbedingungen im Konzentrationslager waren jedoch sehr schlecht. Das Werk bemühte sich weitgehend erfolglos um eine Verbesserung, allerdings wohl primär aus Sorge um die Gesundheit der deutschen Belegschaft. Die Häftlinge wurden auch im Werk strengstens bewacht und der Kontakt zur deutschen Belegschaft war strengstens untersagt. Die Werksleitung wies darauf hin, dass im Falle eines Fluchtversuchs der sofortige Gebrauch der Schusswaffe befohlen sei.<sup>55</sup> Die Todesrate in dem Nebenlager war außerordentlich hoch. Alleine in den Flossenbürger Nummernbüchern sind mindestens 280 Todesopfer verzeichnet. Da kranke und arbeitsunfähige Häftlinge nach Flossenbürg zurückgebracht wurden, war die Opferzahl wahrscheinlich wesentlich höher. Neben dem größten Nebenlager in Zwickau wurden aber auch an anderen Standorten der Auto Union KZ-Häftlinge eingesetzt, so z. B. bei der DKK im Werk Wilischthal (ca. 300 Frauen) und im Werk Oederan (ca. 490 Frauen), im DKW Werk Zschopau (ca. 500 Frauen), oder in den Wanderer Werken Hohenstein-Ernstthal (ca. 444 Häftlinge) und Siegmarschönau (ca. 400 vor allem jüdische Häftlinge). Zudem beschäftigten Zulieferer der Auto Union wie die Framo in Hainichen Häftlinge. Verschiedene Belege zeigen, dass sich die Auto Union aktiv um die Zuweisung von KZ-Häftlingen bemüht hat.

Der Zwangsarbeiter- und KZ-Häftlingseinsatz stand mehrfach auf der Agenda der Werksleitersitzungen. Der Sonderbeauftragte für den Arbeitseinsatz bei der Auto Union, Heinrich Leggewie führte zu den Vorteilen aus: „12-stündige Arbeitszeit - kein Urlaub - keine Freizeit durch Arztbesuche in der Stadt - keine Ausfallzeit durch den Besuch von Spezialärzten.“<sup>56</sup> Das Zitat ist charakteristisch für den Umgang der Auto Union mit Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen: Entscheidend war das wirtschaftliche Kalkül. Dies konnte wie zum Beispiel bei den in Leitmeritz eingesetzten Häftlingen durchaus dazu führen, dass die Lebensumstände in einem bescheidenen Maß verbessert wurden. Das Motiv hierfür lag anscheinend nicht in moralischen Erwägungen, sondern in der Steigerung der Produktivität des einzelnen Arbeiters, der durch körperliche Schwäche gezeichnet war. So

wurden Essenszulagen an besondere Leistungen der Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge geknüpft.

#### 3.4.1. Die Mitteldeutschen Motorenwerke

1934/35 stieg die Auto Union in das Flugzeuggeschäft ein. Das Reichsluftfahrtministerium (RLM) hatte zwecks Planung einer schlagkräftigen Luftwaffe Kontakt zu Betrieben des Schiffs-, Schienenfahrzeugs- und Automobilbaus aufgenommen. Diese Industriezweige und die Banken hatten zunächst nur geringe Neigung gezeigt, in die Flugzeugindustrie einzusteigen. Das RLM entschied das geplante Flugzeugmotorenwerk in Leipzig durch die Auto Union bauen zu lassen, da in der Automobilindustrie das technische Wissen und das nötige Facharbeiterpersonal vorhanden waren. Zudem hatte die Firma Horch bereits im Ersten Weltkrieg Erfahrungen im Flugzeugmotorenbau gesammelt. Nach ersten Sondierungsgesprächen zwischen Vertretern des RLM und der Auto Union präsentierte Carl Hahn am 10. November 1934 Pläne für den Bau eines „Großserienwerkes“. Die Auto Union stieg allerdings nicht bedingungslos ins Geschäft ein. Sie sei „zwar grundsätzlich bereit, die gesamte technische und produktionsseitige Einrichtung zur Herstellung von Flugzeugmotoren zu übernehmen“, sie könne aber „mit den daraus resultierenden finanziellen Risiken nicht belastet werden.“<sup>57</sup> Das Verhalten der Auto Union war durchaus typisch: Sie partizipierte am Rüstungsboom, ohne auf die Konsumgüterindustrie und den Export ganz zu verzichten. Die Mitteldeutschen Motorenwerke GmbH (MMW) wurde zu einem der wichtigsten Zulieferer der Dessauer Junkers Werke.

Im Februar 1938 wandte sich das RLM erstmalig an die Auto Union, um ihr die Gesellschaftsanteile des Reiches an der MMW anzubieten. Die Auto Union zeigte sich zwar interessiert, doch müsse „der Erwerb der Anlage noch zurückgestellt werden.“<sup>58</sup> Der Zeitpunkt bei der MMW einzusteigen war für den Vorstand im Juli 1940 gekommen. Er drängte nun, kurz vor Beginn des Zweiten Kriegsjahres, an dem lukrativen Geschäft der MMW teilzuhaben. Zum Jahresanfang übernahm die Auto Union einen Anteil von 50%, den sie im Laufe des Jahres 1941 auf 100% aufstocken wollte. Die MMW und die Auto Union bildeten nun wirtschaftlich, organisatorisch und finanziell eine Einheit. Nach den Horchwerken und Siegmars war die MMW das drittgrößte Werk der Auto Union. Die

Übernahme der Reichsbeteiligung durch die Privatwirtschaft war im ersten Kriegsjahr gängige Praxis.

Die MMW setzten während des Krieges auch Zwangsarbeiter ein. Den höchsten Beschäftigungsstand erreichten die MMW im November 1942, als sie 9.575 Arbeitskräfte beschäftigten, darunter fast 4.000 ausländische Arbeitskräfte. Von diesen wiederum waren etwa 29 Prozent sogenannte „Ostarbeiter“, stammten also aus den besetzten Gebieten der Sowjetunion.<sup>59</sup> Der Einsatz von KZ-Häftlingen in den MMW, wie bei den ebenfalls in Leipzig produzierenden Erla-Werken oder der HASAG ist nicht nachweisbar.<sup>60</sup>

### 3.4.2. Elsabe AG/KZ-Nebenlager Leitmeritz

Das Ausbauprojekt Leitmeritz bestand aus zwei Teilbereichen, die als Richard I und Richard II bezeichnet wurden. Während Richard II für die Firma Osram ausgebaut wurde, hatte Richard I den Zweck, die Produktion von Panzermotoren des Typs HL 230 vom Werk Siegmars unter Tage zu verlagern und sie so vor Bombenangriffen zu schützen. Adolf Hitler hatte am 8. März 1944 die Verlagerung der Produktion in das Bergwerk der Leitmeritzer Kalk- und Ziegelwerke AG angeordnet. Die Verlagerungskosten wurden vom Reich getragen und das Objekt den Anforderungen des Unternehmens entsprechend „schlüsselfertig“ übergeben. Was dies konkret hieß, war ein regelmäßiger Streitpunkt zwischen der Auto Union und den staatlichen Stellen. Da der vorgesehene Bergwerksbereich für die Produktion von Panzermotoren zunächst nicht geeignet war, mussten umfangreiche Baumaßnahmen vorgenommen werden, die unter der Leitung des Rüstungsministeriums unter Speer von der SS durchgeführt wurden. Als das Siegmarswerk der Auto Union am 11. September 1944 durch einen Bombenangriff zerstört wurde, musste die Verlagerung beschleunigt werden, obwohl die vorgesehenen Räume in Leitmeritz noch nicht vorbereitet, die Einbruchgefahr nicht beseitigt, die Bewitterung nicht gewährleistet und das Transportsystem in einem katastrophalen Zustand war. Obwohl im November 1944 die Elsabe AG, eine geheime Tochter der Auto Union, die Produktion aufnahm, dominierte bis Kriegsende in Leitmeritz die Bauphase.

Sowohl für den Ausbau der Bergwerksanlagen als auch für die Verlagerung wurden vor allem KZ-Häftlinge eingesetzt, insgesamt zwischen 16.000 und 18.000 Häftlinge. Zu Kriegsende arbeiteten 9.000 Häftlinge im KZ-Nebenlager Leitmeritz. Die Lebens- und

Arbeitsbedingungen waren unmenschlich. Neben der unzureichenden Ernährung und der katastrophalen hygienischen Zuständen im Lager wurden vor allem die zu keinem Zeitpunkt ausreichende Bewetterung und die Schwere der Arbeit für eine besonders hohe Todesrate verantwortlich gemacht. Insgesamt starben in Leitmeritz ca. 4500 Menschen, allein im Dezember 1944 waren es 701, was einer Todesrate von 12,9 Prozent entsprach. Anfang 1945 wurde im Lager ein eigenes Krematorium errichtet. Diese Zahlen beziehen sich auf das gesamte KZ-Nebenlager Leitmeritz. Da die Ausbaumaßnahmen von der SS (wenn auch in enger Abstimmung mit der Auto Union) geführt wurden, können diese KZ-Häftlinge nicht einfach der Auto Union zugesprochen werden, zumal diese Zahlen das Ausbaurvorhaben Richard II für Osram beinhalten. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Auto Union keine Verantwortung für diese Häftlinge und ihr Schicksal hatte. Es empfiehlt sich, die Zahlen zu Leitmeritz mit der entsprechenden Differenzierung zu verwenden.

Die Produktion der Auto Union/Elsabe AG begann im November 1944. Ursprünglich hatte die Auto Union ohne Häftlinge gearbeitet, da die durch die Bombardierung lahmgelegte Produktion schnellstmöglich wieder aufgenommen werden sollte und man sich keine Improvisation durch angelegerte Häftlinge leisten konnte. Aber bereits Ende November wurden die ersten KZ-Häftlinge auch in der Produktion eingesetzt und die Zahl stieg bis Jahresende auf etwa 700 Häftlinge. Es ist anzunehmen, dass die Zahl in den Folgemonaten weiter anstieg, genauere Angaben sind bis heute aber nicht bekannt. Die Häftlinge der Elsabe AG hatten eine wesentlich bessere Überlebenschance als die Häftlinge des Bautrupps, da sich das Unternehmen für eine Verbesserung der hygienischen Verhältnisse einsetzte, um die Arbeitsleistung zu erhöhen. Allerdings blieb die Todesrate hoch und die verstorbenen Häftlinge wurden umgehend durch neue Häftlinge ersetzt.

Sowohl die Lebensumstände als auch die Organisation des Bauvorhabens Richard I können als gut erforscht gelten. Die Entscheidungsprozesse innerhalb der Auto Union wie auch das Verhältnis zwischen Freiwilligkeit des Unternehmens und politischem Druck hingegen sind trotz einiger wichtiger Vorstudien noch nicht umfassend aufgearbeitet. Aufgrund dieser Vorstudien scheint es strategisch aber sinnvoll, nicht primär die Erforschung der Mitwirkung der Auto Union am KZ-Nebenlager einzufordern, sondern die Aufarbeitung der Rüstungsproduktion der Auto Union und des Einsatzes von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen durch die Auto Union. Zwar gibt es für Leitmeritz noch einiges aufzuklären, aber

die Forschungslage ist hier – abgesehen von der Perspektive der Auto Union – verhältnismäßig gut.

### 3.4.3. Expansion ins Ausland

Nach der Besetzung Frankreichs bemühte sich die Auto Union rasch, das Exportgeschäft wieder aufzunehmen und das französische Produktionskapital abzuschöpfen. Direktor Hahn bezeichnete es im März 1941 als Arbeitsplan für einen Paris-Besuch von ihm und Dr. Werner, „in Paris kleinere Fabriken für die Erweiterung unserer Kapazitäten aufzusuchen (Ersatzteile, GBK-Programm [Produktion von Kraftfahrzeugen, PB] und Luft [wahrscheinlich Flugzeugmotoren, PB].“ Außerdem wollte sich die Delegation Werke von Renault und Citroen anschauen, um Anregungen für die eigenen Werke zu erhalten. Zudem ist aus der Sekundärliteratur zum einen bekannt (und auch im Forschungsbericht erwähnt), dass die Auto Union mit dem Gedanken spielte, ein Peugeot-Werk in Sochaux zu übernehmen, davon aber Abstand nahm. Zum anderen bestand Interesse an einem Werk in Nancy, das aber Opel zugesprochen wurde.

Diese Expansionsversuche nach Frankreich sind keineswegs ungewöhnlich und sind beispielsweise auch für die Chemie-, Elektro- und Montanindustrie belegt, aber von der Forschung noch nicht umfassend aufgearbeitet. Anders als später in Osteuropa gab es in Frankreich fortschrittliche Technologien, die für die deutsche (Kriegs-)wirtschaft nutzbar gemacht werden konnten. In diesem weiten Feld, das von Kooperation, Kollaboration und Opposition der Okkupanten gekennzeichnet war, sind in der Forschung jüngst neue Werke erschienen, die die Forschung weiter anregen werden. Entsprechend entwickelte sich bald nach dem erfolgreichen deutschen Feldzug ein Wettkampf um die besten Produktionsmittel, der sowohl Fabriken als auch Maschinen umfasste. So ist auch für die Auto Union im Chemnitzer Archiv überliefert, dass im Rahmen einer Sonderbeschaffung aus Frankreich Maschinen für das Werk Sigmar eingeführt wurden, die der Produktion von Panzermotoren HL 230 dienten.

Fasst man dies zusammen ist festzustellen, dass die Expansion der Auto Union der auch bei zahlreichen anderen Unternehmen und Wirtschaftszweigen zu beobachtende Strategie entspricht, sich in Frankreich festzusetzen. Dies im Artikel entsprechend zurückhaltend zu

beschreiben, erscheint sinnvoll. Dabei sollte aber auch erwähnt werden, dass der Bestand der Auto Union in Chemnitz hier nur erste Hinweise geben kann. Es würde sich aber lohnen, in den französischen Archiven nach Aktenmaterial zu recherchieren, das weiter Aufschluss gibt.

### 3. 5. „Arisierungen“

Für die Auto Union sind zwei Arisierungsfälle identifizierbar. Der prominentere Fall ist die angedachte Arisierung der Argus-Motoren GmbH, eines mittelgroßen Flugzeugmotorenproduzenten. Die genaue Rolle der Auto Union ist unklar: Auf der einen Seite existiert einen von Bruhn verfassten Brief an den Oberregierungsrat Hellingrath, in dem Bruhn schreibt, er habe Kenntnis davon erhalten, dass die Argus-Motoren-GmbH „in arische Hände“ überführt werden sollte. Er bittet Hellingrath um Auskunft und Rat, wie er eine Übernahme des Betriebes bewerkstelligen sollte. Auf der anderen Seite war Moritz Straus, der Besitzer der Argus, von 1920-1932 Vorsitzender des Aufsichtsrates der Horchwerke AG. Vor allem William Werner stand deshalb offenbar weiterhin im Kontakt mit Straus. Wir nehmen an, dass es sich hier um keine „Arisierung“ in dem Sinne handelte, dass ein Unternehmen übernommen werden sollte, weil es günstig auf dem Markt gekommen ist, sondern dass man versuchen wollte, einem Geschäftsfreund durch ein dann wahrscheinlich für diesen günstigeres Geschäft, zu helfen. Das Archivmaterial in Chemnitz reicht nach unserer Kenntnis nicht aus, dies endgültig zu bewerten. Sollte die Geschichte im Artikel aufgegriffen werden, dann sollte die geplante „Arisierung“ vorsichtig als Unterstützung für Straus gewertet werden.

Die Übernahme der ehemals jüdischen Werkzeugfabrik „Spezial“, Proft & Co. (Kolin) und Gründung der Kolinier Werkzeugfabrik GmbH (Chemnitz) war wohl auch keine gezielte „Arisierung“. Die Unterlagen im Archiv in Chemnitz sind wenig aussagekräftig. Anscheinend haben staatliche Stellen die Werkstatt für Reparaturen zunächst der Auto Union zugewiesen und erst später an sie verkauft. Da die Zusammenhänge aber unklar sind, würden wir von einer Thematisierung im Artikel abraten.

#### 4. Richard Bruhn

Richard Bruhn war im Vorstand der Auto Union Finanzchef und zudem der Vertrauensmann der sächsischen Staatsbank, die bis zu 90 % der Unternehmensanteile hielten. Er gilt als Initiator der Fusion zur Auto Union und hat diese in ganz entscheidendem Maße erfolgreich vorangetrieben. Die politischen Ansichten Bruhns lassen sich aus unseren Quellen nicht nachzeichnen, es ist jedoch nicht wahrscheinlich, dass er dem Regime politisch nahe stand. Aber er betrachtete das Rüstungsgeschäft als nationale Pflicht und schrieb nach dem Polenfeldzug an Dr. Richter, Direktor der kaufmännischen Werkdirektion der Auto Union: „Nachdem der Polenschreck erledigt ist, wollen wir alle an die Arbeit. Wenn der Engländer uns daran hindern wird, werden wir ihm allerdings an die Gurgel gehen, und sie können sich darauf verlassen: die Auto Union wird dabei mittelbar sehr mitwirken.“<sup>61</sup> Bruhn erhielt für sein Wirken in der Rüstungswirtschaft den Titel „Wehrwirtschaftsführer“ verliehen. Da aber die Bedeutung dieses Titels in der Wissenschaft umstritten ist, raten wir eine zurückhaltende Verwendung dieser Information an. Bruhn war nicht nur über den Einsatz von KZ-Häftlingen informiert, sondern wirkte aktiv am Ausbau des Projektes Richard I mit, der Stollenanlage in Leitmeritz, in die die Panzermotorenproduktion des Werkes in Siegmarsdorf verlagert werden sollte. So nahm er an einer Besprechung mit dem SS-Bauleiter teil und beklagte sich dort über den langsamen Fortgang der Ausbaurbeiten. 1953 bekam er das Bundesverdienstkreuz verliehen.

#### 5. Weiße Flecken in der Geschichte der Auto Union

Insgesamt kann die Kriegsproduktion der Auto Union und der damit verbundene umfangreiche Einsatz von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen als nicht umfassend aufgearbeitet bewertet werden. In der Literatur, die die Auto Union als Gesamtkonzern in den Fokus rückt, werden diese Aspekte allenfalls am Rande untersucht. Insbesondere die Entscheidungsprozesse im Unternehmen und die Frage, in welchem Maße die Auto Union den Einsatz von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen toleriert oder gar forciert hat, bedürfen einer umfassenden Aufarbeitung. Diese kann sich bereits auf einige Vorstudien zu den einzelnen KZ-Nebenlagern stützen, die vor allem die Lebensbedingungen der Häftlinge darstellen können. Soweit sie auf die Rolle der Auto Union eingehen, legen sie zudem eine

aktive Mitwirkung des Konzerns nahe, was die Notwendigkeit des Forschungsauftrages nur noch unterstreicht. Im Kontext einer solchen Studie sollte auch die Expansionspolitik des Unternehmens im europäischen Ausland untersucht werden.

Für die Erforschung dieser Zusammenhänge bietet der umfangreiche Bestand der Auto Union eine sehr gute Grundlage, die durch die Heranziehung weiterer Archivquellen in anderen deutschen wie internationalen Archiven noch erweitert werden kann.

---

<sup>1</sup> Neil Gregor, Stern und Hakenkreuz. Daimler-Benz im Dritten Reich, Berlin 1997, S. 33. Vgl. auch Reiner Flik, Automobilindustrie und Motorisierung in Deutschland bis 1939, in: Hubert Kiesewetter u. a. (Hrsg.), Der Wandel von Industrie, Wissenschaft und Technik in Deutschland und Frankreich im 20. Jahrhundert, Würzburg u. a. 2002, S. 19-40, hier S. 24-27.

<sup>2</sup> Vgl. Kurt Möser, Geschichte des Autos, Frankfurt/New York 2002, S. 165.

<sup>3</sup> Reiner Flik, Automobilindustrie und Motorisierung in Deutschland bis 1939, in: Hubert Kiesewetter u. a. (Hrsg.), Der Wandel von Industrie, Wissenschaft und Technik in Deutschland und Frankreich im 20. Jahrhundert, Würzburg u. a. 2002, S. 19-40, hier S. 38.

<sup>4</sup> Vgl. Kurt Möser, Geschichte des Autos, Frankfurt/New York 2002, S. 172; Lutz Sartor, Die Auto Union AG und ihre Reaktion auf das „Volkswagen“-Projekt 1931-1942, in: Technikgeschichte 72 (2005), S. 51-72, hier S. 54.

<sup>5</sup> Vgl. Mark Spoerer, Die Automobilindustrie im Dritten Reich: Wachstum um jeden Preis?, in: Lothar Gall/Manfred Pohl (Hrsg.), Unternehmen im Nationalsozialismus, München 1998, S. 61-68, hier S. 64.

<sup>6</sup> Vgl. Mark Spoerer, Die Automobilindustrie im Dritten Reich: Wachstum um jeden Preis?, in: Lothar Gall/Manfred Pohl (Hrsg.), Unternehmen im Nationalsozialismus, München 1998, S. 61-68, hier S. 62; Neil Gregor, Stern und Hakenkreuz. Daimler-Benz im Dritten Reich, Berlin 1997, S. 56; Kurt Möser, Geschichte des Autos, Frankfurt/New York 2002, S. 172 u. 174.

<sup>7</sup> Kurt Möser, Geschichte des Autos, Frankfurt/New York 2002, S. 175.

<sup>8</sup> Neil Gregor, Stern und Hakenkreuz. Daimler-Benz im Dritten Reich, Berlin 1997, S. 74f.

<sup>9</sup> Neil Gregor, Stern und Hakenkreuz. Daimler-Benz im Dritten Reich, Berlin 1997, S. 78.

<sup>10</sup> So lässt sich wohl Caroline Schulenburg, Renault und Daimler-Benz in der Zwischenkriegszeit (1919-1938). Eine vergleichende Unternehmensgeschichte zweier europäischer Automobilhersteller, Stuttgart 2008, S. 220 u. 222 deuten.

<sup>11</sup> Neil Gregor, Stern und Hakenkreuz. Daimler-Benz im Dritten Reich, Berlin 1997, S. 376f.

<sup>12</sup> Martin Kukowski, Die Chemnitzer Auto Union AG und die „Demokratisierung“ der Wirtschaft in der Sowjetischen Besatzungszone von 1945-1946, Stuttgart 2003, S. 194.

<sup>13</sup> Martin Kukowski (Bearb.), Findbuch zu den Beständen Auto-Union AG, Horchwerke AG, Audi-Automobilwerke AG und Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen AG, Chemnitz 2000, S. LVII.

<sup>14</sup> Vgl. Martin Kukowski, Die Chemnitzer Auto Union AG und die „Demokratisierung“ der Wirtschaft in der Sowjetischen Besatzungszone von 1945-1946, Stuttgart 2003, S. 28.

<sup>15</sup> Kukowski, Die Chemnitzer Auto Union AG und die „Demokratisierung“ der Wirtschaft in der Sowjetischen Besatzungszone von 1945-1946, Stuttgart 2003, S. 26.

<sup>16</sup> Eva Pietsch, Griff nach dem Weltmarkt. Die Exporte und Exportstrategien der Auto Union AG Chemnitz, 1932-1945, in: Rudolf Boch (Hrsg.), Geschichte und Zukunft der deutschen Automobilindustrie. Tagung im Rahmen der „Chemnitzer Begegnungen“ 2000, Stuttgart, 2001, S. 133-176, hier S. 174.

<sup>17</sup> Eva Pietsch, Griff nach dem Weltmarkt. Die Exporte und Exportstrategien der Auto Union AG Chemnitz, 1932-1945, in: Rudolf Boch (Hrsg.), Geschichte und Zukunft der deutschen Automobilindustrie. Tagung im Rahmen der „Chemnitzer Begegnungen“ 2000, Stuttgart, 2001, S. 133-176, hier S. 145.

<sup>18</sup> Vgl. Barbara Hopmann/Mark Spoerer/Birgit Weitz/Beate Brüninghaus, Zwangsarbeit bei Daimler-Benz, Stuttgart 1994, S. 465f.

<sup>19</sup> Vgl. Hans Pohl/Stephanie Habet/Beate Brüninghaus, Die Daimler-Benz AG in den Jahren 1933 bis 1945. Eine Dokumentation, Stuttgart 1986.

<sup>20</sup> Durch die Öffnung der Archive in der ehemaligen DDR 1989/90 verzögerte sich die Veröffentlichung der Studie bis 1994. Vgl. Barbara Hopmann/Mark Spoerer/Birgit Weitz/Beate Brüninghaus, Zwangsarbeit bei Daimler-Benz, Stuttgart 1994. Vgl. zur Forschungsentwicklung das Vorwort von Hans Pohl, in: Barbara

---

Hopmann/Mark Spoerer/Birgit Weitz/Beate Brüninghaus, Zwangsarbeit bei Daimler-Benz, Stuttgart 1994, S. 9-11, hier S. 9. Außerdem: Harm G. Schröter, Die Institutionalisierung der Unternehmensgeschichte im deutschen Sprachraum, in: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte 45 (2000), S. 30-48, hier S. 43.

<sup>21</sup> Vgl. Klaus-Jörg Siegfried, Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit im Volkswagenwerk 1939-1945, 2. Aufl., Frankfurt 1987, S. 7-10.

<sup>22</sup> Vgl. Hans Mommsen/Manfred Grieger, Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich, Düsseldorf 1996, S. 16 u. 19.

<sup>23</sup> Vgl. Hans Koschnick, Geleitwort, in: Hans Mommsen/Manfred Grieger, Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich, Düsseldorf 1996, S. 16.

<sup>24</sup> Vgl. Peter Kirchberg, Entwicklungstendenzen der deutschen Kraftfahrzeugindustrie 1929-1939 gezeigt am Beispiel der Auto Union Ag, Diss. Chemnitz 1964.

<sup>25</sup> Vgl. Kohl, Peter/Peter Bessel, Auto Union und Junkers. Die Geschichte der Mitteldeutschen Motorenwerke GmbH Taucha 1935 – 1948, Wiesbaden 2003.

<sup>26</sup> Vgl. Martin Kukowski, Die Chemnitzer Auto Union AG und die „Demokratisierung“ der Wirtschaft in der Sowjetischen Besatzungszone von 1945-1946, Stuttgart 2003.

<sup>27</sup> Vgl. Martin Kukowski, Auto Union AG. Grundzüge ihrer Unternehmensgeschichte sowie wirtschafts- und sozialgeschichtliche Forschungspotentiale ihrer Überlieferung im Sächsischen Staatsarchiv Chemnitz, in: Rudolf Boch (Hrsg.), Geschichte und Zukunft der deutschen Automobilindustrie. Tagung im Rahmen der „Chemnitzer Begegnungen 2000, Stuttgart 2001, S. 109-132; Eva Pietsch, Griff nach dem Weltmarkt. Die Exporte und Exportstrategien der Auto Union AG Chemnitz, 1932-1945, in: ebenda, S. 133-176.

<sup>28</sup> Pietsch, Eva, Kommunikationsproblem oder Kommunikationsstrategie? Zum Führungsstreit in der Auto Union AG Chemnitz 1931 – 1938, in: Rudolf Boch (Hrsg.) Unternehmensgeschichte heute. Theorieangebote, Quellen, Forschungstrends. Beiträge des 4. unternehmensgeschichtlichen Kolloquiums, Leipzig, 2005, S. 187-205; Immo Sievers, Jørgen Skafte Rasmussen. Leben und Werk des DKW-Gründers, Bielefeld 2006.

<sup>29</sup> Vgl. Lutz Sartor, Die Auto Union AG und ihre Reaktionen auf das „Volkswagen“-Projekt 1931 – 1942, in: Technikgeschichte 72/1 (2005), S. 51-72.

<sup>30</sup> Vgl. Erhard Schütz und Eckhard Gruber, Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933 – 1941, Berlin 1996, S. 56.

<sup>31</sup> Hans-Rüdiger Etzold/Ewald Rother/Thomas Erdmann, Im Zeichen der vier Ringe. 1873 – 1945, Band I, Ingolstadt 1992, S. 377.

<sup>32</sup> Eberhard Reuß, Hitlers Rennschlachten. Die Silberpfeile unterm Hakenkreuz, Berlin 2006, S. 66.

<sup>33</sup> Vgl. Hans-Rüdiger Etzold/Ewald Rother/Thomas Erdmann, Im Zeichen der vier Ringe. 1873 – 1945, Band I, Ingolstadt 1992, S. 377.

<sup>34</sup> Vgl. Lutz Sartor, Die Auto Union AG und ihre Reaktionen auf das „Volkswagen“-Projekt 1931 – 1942, in: Technikgeschichte 72/1 (2005), S. 51-72, hier S. 60f.

<sup>35</sup> Hans Mommsen/Manfred Grieger, Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich, Düsseldorf 1996, S. 66.

<sup>36</sup> Vgl. die Einschätzung in den Führungskreisen von Daimler-Benz bei Caroline Schulenburg, Renault und Daimler-Benz in der Zwischenkriegszeit (1919-1938). Eine vergleichende Unternehmensgeschichte zweier europäischer Automobilhersteller, Stuttgart 2008, S. 211.

<sup>37</sup> Lutz Sartor, Die Auto Union AG und ihre Reaktionen auf das „Volkswagen“-Projekt 1931 – 1942, in: Technikgeschichte 72/1 (2005), S. 51-72, hier S. 62; StAC, 31050 Auto Union AG, Nr. 866, Bl. 185.

<sup>38</sup> Vgl. Lutz Sartor, Die Auto Union AG und ihre Reaktionen auf das „Volkswagen“-Projekt 1931 – 1942, in: Technikgeschichte 72/1 (2005), S. 51-72, hier S. 64.

<sup>39</sup> Vgl. Lutz Sartor, Die Auto Union AG und ihre Reaktionen auf das „Volkswagen“-Projekt 1931 – 1942, in: Technikgeschichte 72/1 (2005), S. 51-72, hier S. 67.

<sup>40</sup> Zit. nach Karl Heinz Roth, Der Weg zum guten Stern des „Dritten Reichs“. Schlaglichter auf die Geschichte des Daimler-Benz AG und ihrer Vorläufer (1890-1945), in: Das Daimler-Benz-Buch, Nördlingen 1988, S. 127.

<sup>41</sup> Vgl. Eberhard Reuß, Hitlers Rennschlachten. Die Silberpfeile unterm Hakenkreuz, Berlin 2006, S. 68.

<sup>42</sup> Vgl. Eberhard Reuß, Hitlers Rennschlachten. Die Silberpfeile unterm Hakenkreuz, Berlin 2006, S. 154.

<sup>43</sup> Hans Mommsen/Manfred Grieger, Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich, Düsseldorf 1996, S. 76.

<sup>44</sup> Uwe Day, Silberpfeil und Hakenkreuz : Autorennsport im Nationalsozialismus, Berlin 2005, S. 221.

<sup>45</sup> Geschäftsbericht von 1937, zit. nach Siegfried Rauch, DKW. Geschichte einer Weltmarke Stuttgart 2007, S. 152.

<sup>46</sup> Vgl. Peter Kirchberg, Entwicklungstendenzen der deutschen Kraftfahrzeugindustrie 1929-1939 gezeigt am Beispiel der Auto Union Ag, Diss. Chemnitz 1964, S. 122-126.

- 
- <sup>47</sup> Vgl. Martin Kukowski, Die Chemnitzer Auto Union AG und die „Demokratisierung“ der Wirtschaft in der Sowjetischen Besatzungszone von 1945-1946, Stuttgart 2003, S. 29.
- <sup>48</sup> Vgl. Martin Kukowski, Die Chemnitzer Auto Union AG und die „Demokratisierung“ der Wirtschaft in der Sowjetischen Besatzungszone von 1945-1946, Stuttgart 2003, S. 30-38.
- <sup>49</sup> Vgl. Martin Kukowski (Bearb.), Findbuch zu den Beständen Auto-Union AG, Horchwerke AG, Audi-Automobilwerke AG und Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen AG, Chemnitz 2000, S. LXVII.
- <sup>50</sup> Vgl. Martin Kukowski (Bearb.), Findbuch zu den Beständen Auto-Union AG, Horchwerke AG, Audi-Automobilwerke AG und Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen AG, Chemnitz 2000, S. LXVIII.
- <sup>51</sup> Vgl. Martin Kukowski (Bearb.), Findbuch zu den Beständen Auto-Union AG, Horchwerke AG, Audi-Automobilwerke AG und Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen AG, Chemnitz 2000, S. LXVIII.
- <sup>52</sup> Vgl. Martin Kukowski (Bearb.), Findbuch zu den Beständen Auto-Union AG, Horchwerke AG, Audi-Automobilwerke AG und Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen AG, Chemnitz 2000, S. XCIV.
- <sup>53</sup> Vgl. Martin Kukowski (Bearb.), Findbuch zu den Beständen Auto-Union AG, Horchwerke AG, Audi-Automobilwerke AG und Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen AG, Chemnitz 2000, S. XCIV.
- <sup>54</sup> Vgl. Martin Kukowski (Bearb.), Findbuch zu den Beständen Auto-Union AG, Horchwerke AG, Audi-Automobilwerke AG und Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen AG, Chemnitz 2000, S. XCIV.
- <sup>55</sup> Vgl. Wolfgang Benz/Barbara Distel (Hrsg.), Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager, Bd. 4: Flossenbürg, Mauthausen, Ravensbrück, S. 283.
- <sup>56</sup> StAC, Auto Union AG, Nr. 587.
- <sup>57</sup> Peter Kohl/Peter Bessel, Auto Union und Junkers. Die Geschichte der Mitteldeutschen Motorenwerke GmbH Taucha 1935 - 1948, Wiesbaden, 2003, S. 34.
- <sup>58</sup> Peter Kohl/Peter Bessel, Auto Union und Junkers. Die Geschichte der Mitteldeutschen Motorenwerke GmbH Taucha 1935 - 1948, Wiesbaden, 2003, S. 102.
- <sup>59</sup> Vgl. Peter Kohl/Peter Bessel, Auto Union und Junkers. Die Geschichte der Mitteldeutschen Motorenwerke GmbH Taucha 1935 - 1948, Wiesbaden, 2003, S. 161 u. 166.
- <sup>60</sup> Vgl. Peter Kohl/Peter Bessel, Auto Union und Junkers. Die Geschichte der Mitteldeutschen Motorenwerke GmbH Taucha 1935 - 1948, Wiesbaden, 2003S. 294 f.
- <sup>61</sup> Zit. nach Martin Kukowski, Die Chemnitzer Auto Union AG und die „Demokratisierung“ der Wirtschaft in der Sowjetischen Besatzungszone von 1945-1946, Stuttgart 2003, S. 37.