Dorothee Hochstetter

Motorisierung und „Volksgemeinschaft“

Studien zur Zeitgeschichte

Herausgegeben vom Institut für Zeitgeschichte

Band 68

R. Oldenbourg Verlag München 2005

Dorothee Hochstetter

Motorisierung und „Volksgemeinschaft“

Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) 1931–1945

R. Oldenbourg Verlag München 2005

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

© 2005 Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH, München
Rosenheimer Straße 145, D-81671 München
Internet: http://www.oldenbourg.de

Das Werk einschließlich aller Abbildungen ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Bearbeitung in elektronischen Systemen.

Umschlaggestaltung: Dieter Vollendorf

Umschlagabbildung: NSKK-Trupp bei der Eröffnung der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung 1936, in: Deutsche Kraftfahrt, Februar 1936, H. 4, S. 9.

Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier (chlorfrei gebleicht).
Gesamtherstellung: R. Oldenbourg Graphische Betriebe Druckerei GmbH, München

ISBN 3-486-57570-8

Inhalt

Vorwort IX

Einleitung 1

I. Die Anfänge des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps und der Motor-SA 1931–1933 21

1. Die organisatorische Entwicklung 21
Der Vorläufer: Das Nationalsozialistische Automobilkorps (NSAK) 1930–1931 (21) – Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) 1931–1933 (25) – Die Motor-SA 1931–1933 (31)

2. Der Motor als politisches Instrument: Die „Eroberung der Straße“ 39
Propaganda im Wahljahr 1932 (39) – Die Motorformationen wichtiger politischer Parteien und Wehrverbände im Vergleich (53)

II. Das NSKK: Organisation und Aufbau 1933–1945 67

1. Der Aufstieg zur selbständigen Gliederung 67
Der Status des NSKK 1933 (67) – Der „Röhm-Putsch“ und seine Folgen (68) – Der Zusammenschluss mit der Motor-SA (72)

2. Der Aufbau 74
Äußere Strukturen: Gliederung und Einheiten (74) – Innere Strukturen: Ämter, Selbstdarstellung und Ausbildung (81)

3. Selbstverständnis und Ziele des NSKK 97
Das politische Selbstverständnis (97) – Das paramilitärische Selbstverständnis (99) – Das NSKK – „Erziehungs- und Schulungsstätte für die Motorisierung“ (101) – Das sportliche Selbstverständnis (101)

4. Die Mitglieder 102
Zusammensetzung und Entwicklung des Mitgliederbestandes (102) – Zielgruppen (111) – Mögliche Beitrittsmotive (116)

5. Das höhere Führerkorps 122
Die Korpsführer (122) – Die Motorobergruppenführer und Ehrenführer (132)

6. Die Stellung des NSKK im Gefüge von Partei und Staat 140
Rivalitäten und Machtproben (143) – Polykratische Strukturen im Kraftverkehrswesen (146) – Zusammenfassung (148)

III. Ideologie und Praxis der NS-Motorisierungspolitik 151

1. Die staatliche Förderung der Motorisierung 151
Motorisierung – die neue Zielvorgabe in der NS-Programmatik 1933: Motive und Hintergründe (151) – Kernpunkte des NS-Motorisierungsprogramms (158)

2. Metaphorik und Ideologie der Kraftfahrt im „Dritten Reich“ ... 166
Motorisierung als Entwicklungsziel einer modernen Nation (166) – Motorisierung und Technik als deutsche Kulturgüter (170)
3. Das NSKK – Der „Banner- und Willensträger der Motorisierung“ ... 177
Der Beitrag des NSKK zur Motorisierungsideologie (177) – Werbung für ein „motorisierungsfreundliches“ Klima (178)
4. Die nationalsozialistische Motorisierungspolitik – modern, antimodern oder Ausdruck einer Modernisierungsdiktatur? ... 183
Die Frage nach der sozioökonomischen Modernisierungsleistung (184) – Die Verschränkung moderner und antimoderner Elemente in der NS-Ideologie (187)

IV. Die „Gleichschaltung“ der Automobilclubs ... 191

1. Annäherung der Club-Funktionäre an die nationalsozialistischen Machthaber ... 191
Reaktionen auf die NS-Machtübernahme (191) – Demonstrationsformen politischer Zuverlässigkeit (197)
2. Auf dem Weg zur „Einheitsfront der Kraftfahrer“ ... 206
Der „Pakt von Baden-Baden“: das „automobile Ermächtigungsgesetz“ (206) – Gründung des Einheitsclubs „DDAC“ (209) – Einfluss und Interessen des NSKK (215) – Exkurs: Frauen am Steuer: Die Deutschen Damen-Automobilclubs (217)
3. Der DDAC zwischen Machtverlust und Traditionsbewahrung .. 221
Die Auswirkungen der „Gleichschaltung“ (221) – Beschneidung der Freiräume und Kompetenzen des Clubs (226)

V. „Die Jugend strömt zum Motor“: Motor-HJ und NSKK-Motorsportschulen ... 231

1. Die Motor-HJ ... 231
Der starke Zulauf zur Motor-HJ (232) – Innere und äußere Strukturen (241) – Die Auswirkungen der Motor-HJ-Ausbildung (246)
2. Die NSKK-Motorsportschulen ... 249
Entstehung und Entwicklung (250) – Militärische Interessen (253) – Die Finanzierung: Die Geldgeber im Hintergrund (263) – Innere Strukturen (268) – Die Bedeutung der Motorsportschulen (273)

VI. Motorsport im „Dritten Reich“: Organisation und Funktion ... 277

1. Die Organisation des Motorsports: Die „Oberste Nationale Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt“ (ONS) ... 278
Aufbau und Aufgaben der ONS (278) – Machtansprüche der ONS in den internationalen Gremien des Motorsports (285)
2. Interessen des „Dritten Reiches“ ... 291
„Helden der Rennbahn“ – Helden des „Dritten Reiches“? (291) – Harmonisierung von völkischen Idealen mit machtpolitischen Zielen (299) – Staatliche Förderung des Rennsportengagements der Industrie (307)

3. Die Motorsportpolitik des NSKK: Ziele und Grenzen 314
Popularisierung des Motorsports bei Zuschauern und Kraftfahrern (314) – Nationalsozialistische Inszenierungen (318) – Vorbereitung auf den Kriegsfall: Der Kraftfahrgeländesport (321) – Grenzen der Politisierung (325)

VII. Die Beziehungen zwischen Automobilindustrie und NSKK 331

1. Die Anpassungsbereitschaft der Industrie 331
NSKK und Automobilindustrie vor 1933 (331) – Patenschaften für die Motorsportschulen (333) – Spenden der Automobilindustrie (338) – Persönliche Verbundenheit (342)
2. Motive und Interessenlagen auf Seiten des NSKK und der Industrie 344
Vorteile für das NSKK (344) – Der Nutzen für die Industrie (346) – Die Spendenpraxis der Industrie – Marketingstrategie oder Korruptionssystem? (350) – Das Verhältnis NSKK – Automobilindustrie aus Sicht der Direktoren (353)

VIII. Kraftfahrsachverständige und Fahrlehrer – zwischen Unabhängigkeit und Vereinnahmung 355

1. Tradition und Neuordnung im Technischen Prüfwesen 355
2. Der Machtkampf zwischen RTÜV und NSKK 357
Die Stellungnahmen der Ministerien (359)
3. Die Entwicklung der Fahrschulausbildung und der Fahrlehrerverbände 362
Organisatorische Entwicklung (364)
4. Weltanschauliche Überwachung der Fahrlehrer und marktwirtschaftliche Eingriffe 366
Eingriffe in den freien Markt (368) – Grenzen und Möglichkeiten der Einflussnahme des NSKK (370)

IX. Das Ideal: Verkehrssicherheit auf den Straßen des „Dritten Reiches" 373

1. Die Schattenseite der Motorisierung: Verkehrsunfälle in den dreißiger Jahren 373
Die Unfallentwicklung in den dreißiger Jahren (373) – Öffentlich geführte Diskussionen über Verkehrsunfälle (375) – Die ersten Reichsstraßenverkehrsordnungen (376) – Die verordnete „Autofreundlichkeit" (379)
2. Die neue Formel: „Verkehrsgemeinschaft" – ein Stück „Volksgemeinschaft" 381
Die Vorbildfunktion der NSDAP-Mitglieder und Führer des Staates (385) – Verbrechensbekämpfung (386)
3. Das NSKK im Dienst der Verkehrssicherheit 387
Der Verkehrserziehungsdienst (388) – Der Verkehrshilfsdienst (393)

4. Verkehrspädagogik im nationalsozialistischen Deutschland 394
Die Arbeit der Verkehrswacht (394) – Das politisch-ideologische Fundament der Verkehrserziehung (395) – Vom „Verkehrssünder" zum „frivolen Verbrecher" (398) – Beurteilung der NS-Verkehrspädagogik (401)

X. Diskriminierungs- und Gewaltmaßnahmen gegen Juden 403

1. Vom Deutschen Reichs-Autoclub (DRAC) zum Jüdischen Autoclub 403
2. Beseitigung des „jüdischen Einflusses" im Automobilwesen 405
Wirtschaftliche Schädigung (408)
3. Ausschluss der Juden aus der deutschen „Verkehrsgemeinschaft" 410
Antijüdische Initiativen im Kraftfahrgewerbe (413)
4. Das NSKK und die Judenpogrome vom 7.–10. November 1938 . 414

XI. „Räder müssen rollen für den Sieg": Das NSKK im Zweiten Weltkrieg 421

1. Das NSKK im Zeichen der Kriegsvorbereitung 421
2. Der Stellenwert der Motorisierung in Ideologie und Propaganda des Zweiten Weltkriegs 425
Die Leitbilder (425) – Die Deutungsmacht der Motorisierungsideologie (427)
3. Einsätze und Aufgaben des NSKK 430
Kontrollieren (430) – Ausbilden (432) – Fahren (440) – Transportieren: Das NSKK als Nachschuborganisation (444)
4. Kriegsverbrechen und Judenmord 454
Der Beitrag des NSKK zur Diskriminierung und Vertreibung der polnischen Zivilbevölkerung (454) – Mitwirkung an der Verfolgung und Ermordung von Juden in der Sowjetunion (460)

Schlussbetrachtung: Wechselwirkungen von Politik und Technik 479

Abkürzungen 491

Quellen- und Literatur 495

Personenregister 533

Vorwort

Bei der vorliegenden Studie handelt es sich um die überarbeitete Fassung meiner Dissertation, die ich im Oktober 2002 beim Institut für Geschichte und Kunstgeschichte an der Technischen Universität Berlin eingereicht habe. Die wissenschaftliche Aussprache fand im Februar 2003 statt.

Nach Abschluss einer langen Arbeitsphase sei ein Blick zurück „im Dank" gestattet. All jenen, die mit fachlichem Rat und freundschaftlichem Zuspruch das Entstehen dieser Arbeit begleitet haben, bin ich sehr verbunden. Erwähnen möchte ich Dr. Christian Hartmann vom Institut für Zeitgeschichte in München, der mich auf die Forschungslücke „NSKK" im Rahmen der Edition „Hitler: Reden, Schriften, Anordnungen" aufmerksam gemacht hat, sowie Andreas Linhardt, Dr. Jürgen Zieher und Annemarie Hochstetter, die mir wertvolle Korrekturhinweise gaben. Für die „psychologische Betreuung" und die aufmunternden Kommentare, die mich so manche emotionale „Durststrecke" überstehen ließen, bedanke ich mich bei Ursula Deibler und Annette Brokerhoff. Ein besonderer Dank gilt Dr. Julia Brauch, deren scharfsinnige Kommentare den Schreibprozess förderten, und die mich immer wieder ermutigt hat, in „größeren Zusammenhängen" zu denken.

Die Ermittlung der Quellen bedurfte der Unterstützung vieler hilfsbereiter Archivmitarbeiter. Hervorheben möchte ich die Archivare in den Hauptstaatsarchiven Wiesbaden und Hannover sowie im Stadtarchiv Hannover, deren Hilfestellungen über das gewöhnliche Maß an Archivroutine hinausgingen. Im Dezember 1999 wurde mir die uneingeschränkte Benutzung der ADAC-Vereinsbibliothek in München gestattet. Für dieses Entgegenkommen möchte ich mich herzlich bedanken.

Vor allem aber bin ich meinem akademischen Betreuer, Herrn Professor Dr. em. Reinhard Rürup, für die konstruktiven Hinweise, die große Gesprächsbereitschaft und seine zahlreichen Hilfestellungen in den letzten Jahren dankbar. Herrn Professor Dr. Werner Bergmann bin ich für die Begutachtung der Dissertation zu Dank verpflichtet. Die Stiftung Bildung und Wissenschaft im Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft unterstützte die Arbeit mit einem zweijährigen Promotionsstipendium. Ohne diese finanzielle Hilfe wären die zahlreichen Archivreisen nicht möglich gewesen.

Abschließend schulde ich dem Institut für Zeitgeschichte Dank für die Aufnahme meiner Dissertation in die Reihe „Studien zur Zeitgeschichte". Namentlich danken möchte ich Herrn Professor Dr. Udo Wengst für sein Engagement sowie Frau Dr. Petra Weber und Frau Petra Mörtl, die mir bei der Überarbeitung des Manuskripts redaktionell zur Seite standen.

Berlin, im März 2004 — Dorothee Hochstetter

Einleitung

Italienische Philosophen und Künstler priesen 1909 in ihrem „Futuristischen Manifest" die Schnelligkeit von Rennautos: „Wir erklären, daß sich die Herrlichkeit der Welt um eine neue Schönheit bereichert hat: die Schönheit der Geschwindigkeit."[1] Die Überwindung räumlicher Distanz durch den motorisierten Individualverkehr machte das Reisen schneller und vergrößerte den Aktionsradius. Doch Autos und Motorräder waren mehr als nur Mittel zur Fortbewegung – sie wurden zu kulturellen Symbolen des 20. Jahrhunderts. „Im Automobil mit ‚100 Kilometer Geschwindigkeit' fahren: das schwebt recht eigentlich unserer Zeit als Ideal vor Augen"[2], so beschreibt der Nationalökonom und Philosoph Werner Sombart 1913 den neu erwachenden Wunsch nach Mobilität und Geschwindigkeit. Vorreiter der Verbreitung des Kraftfahrzeugs waren die Automobilrennen – ein geradezu „magisch-zauberhaftes Wort"[3] für eine Generation, die sich in den zwanziger Jahren für Sport und Technik zu begeistern begann.

Die Motorisierung setzte im 20. Jahrhundert einen gravierenden Veränderungsprozess im wirtschaftlichen und sozialen Gefüge der deutschen Gesellschaft und Arbeitswelt in Gang. Eine entscheidende Zeitspanne in der Geschichte der Automobilisierung, in der der Übergang des Autos vom Luxus- zum Gebrauchsfahrzeug möglich schien, fällt in die Zeit des „Dritten Reiches". Das nationalsozialistische Regime förderte die Verbreitung der motorisierten Verkehrsmittel und feierte die Verkehrstechnik als kulturgeschichtliche Leistung. Der Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda Joseph Goebbels erklärte den Besuchern der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung 1938:

„Das 20. Jahrhundert ist das Jahrhundert des Motors, ein wahrhaft modernes Zeitalter, das nicht nur auf dem Gebiet der Anschauung und Politik, sondern auch auf dem der Technik von wahrhaft revolutionären Neuerungen und Erfindungen gekennzeichnet ist."[4]

Die nationalsozialistischen Machthaber standen mehrheitlich auf der Seite der Motorisierungsbefürworter; mehr noch, keine politische Bewegung der dreißiger Jahre förderte so demonstrativ das nationale Motorisierungsprojekt und identifizierte sich so stark mit dem Symbol des Motors wie die NSDAP. Sie war bereits in der „Kampfzeit" bestrebt, alle technischen und logistischen Möglichkeiten für den Propagandaeinsatz auszuschöpfen. Aus diesem Grund betrieb die SA 1930 – im Zuge ihres Organisationsaufbaus – die Aufstellung von Motor-SA-Stürmen und -SS-Stürmen und eines eigenen „Nationalsozialistischen Automobilkorps" (NSAK). Das NS-Automobilkorps, das 1931 in „Nationalsozialistisches Kraft-

---

1 Zit. nach Ruppert: Das Auto, S. 138.
2 Sombart: Der Bourgeois, S. 224.
3 Büttner u. a.: Männer, Kurven und Rekorde, S. 7.
4 RDA (Hrsg.): „Das Kraftfahrzeug. Verkehrsmittel des ganzen Volkes", S. 7.

fahrkorps" (NSKK)[5] umbenannt wurde, fungierte als Sammelbecken für motorisierte Mitglieder und Sympathisanten der Bewegung.

Mit der Regierungsübernahme der NSDAP in Deutschland sah auch das NSKK seine wichtigste Wegmarke erreicht. Aus diesem Triumphgefühl heraus und aufgrund des großen Mitgliederzulaufs zu den NS-Motorverbänden erhob das NSKK bereits im Sommer 1933 einen allumfassenden Führungsanspruch in den Bereichen Sport und Verkehr.[6] Hatten sich die Motor-SA- und NSKK-Mitglieder, unter Führung des Reichswehrmajors a. D. Adolf Hühnlein, bisher darum bemüht, die Stoßkraft der SA zu erhöhen, so richtete sich ihre Aufmerksamkeit nun auf gesellschaftliche Ziele. „Während wir noch ausruhen zu dürfen glaubten, rief uns Hühnlein an eine neue Front: nach der Eroberung der politischen Macht ging es in den Kampf um die Motorisierung Deutschlands!", resümierte der NSKK-Chronist Theodor Oppermann.[7]

Das NSKK – ein Forschungsdesiderat

Die Geschichte des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps zwischen 1931 und 1945 und sein Beitrag zur NS-Motorisierungspolitik fanden bisher in der historischen Forschung nur unzureichende Beachtung. Es existiert bisher keine umfassende Studie über die Rolle des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps im nationalsozialistischen Herrschaftssystem.

Erste Annäherungen an das Thema unternahmen Franz W. Seidler in seinem Aufsatz „Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps und die Organisation Todt im Zweiten Weltkrieg. Die Entwicklung des NSKK bis 1939"[8] und die Amerikaner John R. Angolia und David Littlejohn in ihrem – primär an Militärartikelsammler gerichteten – Buch „NSKK, NSFK: Uniforms, Organisation & History"[9]. Einen Einstieg in das Thema bildet ferner die von mir verfasste Magisterarbeit in Neuerer und Neuester Geschichte, in der ich den Beitrag des NSKK zur politischen und ideologischen Funktionalisierung von Verkehr, Technik und Motorsport in den Jahren 1933 bis 1939 untersucht habe.[10] Die vorliegende Studie

---

[5] In der Sekundärliteratur vor und besonders nach 1945 findet sich sehr häufig eine falsche Aufschlüsselung der Abkürzung „NSKK" in „NS-*Kraftfahrer*-Korps". Dies entspricht nicht der offiziellen Schreibweise im „Dritten Reich" und ist auf Übertragungsfehler und eine fortwährende Ignoranz der Primärquellen zurückzuführen. Auch die gelegentlich verwendeten Schreibweisen „NS-Kraftfahrt-Korps" und „NS-Kraftfahr-Klub" waren nicht autorisiert.

[6] Wenn man den Korpsangaben glauben darf, gingen zwischen Mai und Juni 1933 täglich 1000 Aufnahmeanträge ein; vgl. Berliner Börsenzeitung vom 18. 5. 1933: „Deutschlands Kraftfahrt auf neuen Wegen"; Deutsche Kraftfahrt vom 15. 6. 1933: „Der Siegeszug des NSKK".

[7] Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 87.

[8] Die Miszelle von Seidler beschreibt die Entwicklung des NSKK bis 1939 und die Aufgaben für die OT vor allem auf der Grundlage von gedruckten Quellen.

[9] Das in San José (California) erschienene Buch von 1994 ist material- und bilderreich, aber infolge fehlender Quellenangaben nur eingeschränkt wissenschaftlich verwendbar.

[10] Vgl. Hochstetter: Das Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps (NSKK) 1933–1939.

stellt verglichen mit den genannten Darstellungen nicht nur eine Erweiterung des Untersuchungszeitraums auf die Jahre 1931 bis 1945 dar, sondern basiert auch auf einer breiteren Quellengrundlage und einer größeren Vielfalt an Problemfeldern.

Die randständige Behandlung der Geschichte des NSKK in der historischen Forschung ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen: Die Ära des Nationalsozialismus gehört zu den am besten erforschten Zeitabschnitten der deutschen Geschichte. Dem NSKK wurde jedoch bisher nur marginale Bedeutung beigemessen. Dies trifft in gleichem Maße auf das „Nationalsozialistische Fliegerkorps" (NSFK) zu – eine Formation, die dem Reichsluftfahrtminister unterstellt war.[11] Es existiert eine natürliche Hierarchie von augenscheinlich „wichtigen" Organisationen, angefangen mit der NSDAP, der SS und der Gestapo, gefolgt von mitgliederstarken Gruppierungen wie der Deutschen Arbeitsfront und der SA, bis hinunter zu eher „unwichtigen" Gliederungen, die für das Verständnis der Machtverhältnisse und der Lebenswirklichkeit im „Dritten Reich" weniger bedeutsam erscheinen – darunter das NSKK und viele angeschlossene Verbände der NSDAP –, die jedoch in den verschiedensten Berufs- und Gesellschaftsbereichen den totalitären Machtanspruch der Partei und des Regimes umsetzten.

Das NSKK, das Hitler nach dem Zusammenschluss mit der Motor-SA im August 1934 zur selbständigen Gliederung erhob, wird häufig nur aus Vollständigkeitsgründen als Gliederung neben der SA und der SS genannt.[12] Auch in Regionalstudien, die den Aufstieg der NSDAP und die Herrschaftspraxis im kommunalen Rahmen erforschen, ist wenig über das NSKK selbst oder seine Aktivitäten zu lesen.[13] Wer sollte auch Interesse an einer Organisation entwickeln, zu deren herausragenden Aufgaben die Umstellung des Links- auf den Rechtsverkehr in Österreich gerechnet wird?[14] So kann es kaum überraschen, dass die Nationalsozialismusforschung der motorisierten Parteigliederung bisher wenig Interesse entgegengebracht hat.[15] Ein Blick auf die neuere Forschung zeigt jedoch, dass das NSKK zunehmend Beachtung erfährt. Seit Anfang 2003 beschäftigt sich die Arbeitsgruppe Pädagogische Jugendforschung an der Universität Essen mit diesem Thema. Der Arbeitstitel des von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geför-

---

[11] Eine wissenschaftlich fundierte Studie zur Geschichte des NSFK steht noch aus. Die Darstellung des ehemaligen Mitglieds der Flieger-HJ Georg Cordts stellt eine erste Zusammenfassung der Entwicklung und der Aufgaben des NSFK dar; vgl. ders.: Junge Adler.

[12] Das NSKK wird in einzelnen historischen Überblicksdarstellungen zur Geschichte der NSDAP erwähnt. Vgl. Taugourdeau: Les organisations nationales-socialistes 1920–1945, S. 111–118; Beaumont: The Nazis' march to chaos, S. 57–59; Werner: SA und NSDAP.

[13] Hier kann nur spekuliert werden, ob das NSKK in den regionalen Quellen selten erwähnt wurde oder ob die Quellenbestände unzureichend sind. Plausibel lässt sich auch argumentieren, dass viele Autoren ein Vorverständnis hatten, das die Bedeutungslosigkeit des NSKK bereits vorweg nahm. Berücksichtigung findet das NSKK hingegen in Darstellungen über Hessen und Franken; vgl. Hambrecht: Der Aufstieg der NSDAP in Mittel- und Oberfranken; Fogel: Nationalsozialismus in der Dreieich.

[14] Vgl. Zentner u. a.: Das große Lexikon des Dritten Reiches, S. 411.

[15] Das NSKK erfährt in Arbeiten zum Nationalsozialismus eine stiefmütterliche Behandlung und wird häufig nicht einmal im Sachregister von Standardwerken erwähnt; vgl. Bracher u. a. (Hrsg.): Deutschland 1933–1945; Talos u. a. (Hrsg.): NS-Herrschaft in Österreich. Ein Handbuch; Tofahm: Chronologie des Dritten Reiches.

derten Projekts lautet: „Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) – Die ‚Avantgarde der Volksmotorisierung'. Formationserziehung und Formationskultur".[16]

Über den Charakter und die Aufgaben des NS-Kraftfahrkorps existieren bis heute mehr Mutmaßungen als Fakten. Entnazifizierungsakten und Erinnerungen ehemaliger Mitglieder nach dem Krieg lassen folgendes Bild entstehen: Das NSKK war eine motorisierte Sporttruppe, deren Mitglieder an Motoren schraubten, vergnügliche Ausfahrten unternahmen, Motorsport betrieben, bei Aufzügen der Partei halfen und sich um die Verkehrssicherheit im Lande kümmerten. In publizierten Erinnerungen und öffentlichen Meinungsäußerungen finden sich in Bezug auf das NSKK Definitionen wie „Sportverband der Motorradfahrer"[17] oder die banalisierende Charakterisierung des Korps als „nur eine Art ADAC"[18]. Abgesehen von einigen Prominenten, die die NSKK-Mitgliedschaft in ihrer Vita nicht verschweigen konnten oder wollten, wie die Verleger Axel Springer und Franz Burda oder die Politiker Franz Josef Strauß und Kurt Georg Kiesinger, ist wenig bekannt über die Zusammensetzung der Mitglieder. Relativ ungeprüft hat die Forschung das Klischee von der Organisation der mehrheitlich wohlhabenden Mitläufer übernommen. Kaum zu belegen ist die Vermutung, dass viele Adlige der NSDAP und einer ihrer Gliederungen beitraten, ohne mit dem Nationalsozialismus wirklich zu sympathisieren, „wobei man sich oft relativ harmlose Formationen, wie den NSKK, aussuchte".[19]

Der ehemalige Bundeskanzler Kurt Georg Kiesinger, der sich im Frühjahr 1934, ein Jahr nach seinem Eintritt in die NSDAP, für kurze Zeit dem NSKK anschloss, beschrieb die Eintrittswilligen folgendermaßen:

„Wer sich damals nach einer Organisation umsah, in die man in der Hoffnung eintreten konnte, dort Männer bürgerlich-konservativer oder liberaler Tradition vorzufinden, mit denen man sich politisch verständigen konnte, verfiel bald auf das nationalsozialistische Kraftfahrer-Korps (NSKK, auch Motor-SA genannt)."[20]

Besonders an die nachgeborene Leserschaft gerichtet, fügte Kiesinger erläuternd hinzu: „Damals war das Auto noch nicht weit verbreitet, und es war zu vermuten, daß unter den Besitzern von Kraftwagen nicht die heißesten Verehrer des Hakenkreuzes zu finden waren."[21] Der Ruf dieser Gliederung als Ansammlung von „Pseudo-Nazis" und Autonarren aus der Oberschicht begründete den „Mythos

---

[16] Das Projekt steht unter der Leitung von Professor Dr. Wilfried Breyvogel. Die erste Arbeitsphase soll Ende 2004 abgeschlossen werden. Ein Forschungsschwerpunkt liegt auf der Funktion des NSKK als Erziehungs- und Sozialisationsinstanz.

[17] So der Historiker Wolfram Fischer in einem Interview über seine Erinnerungen an den Nationalsozialismus; vgl. Hohls (Hrsg.): Versäumte Fragen, S. 102.

[18] Mit diesen Worten gibt die „Berliner Morgenpost" vom 11. 2. 1999 Ernst August von Hannover wieder. Sein Großvater war Mitglied des NSKK; vgl. Böhm: „Die Welfen und das Dritte Reich".

[19] Aretin: Der bayerische Adel, S. 552.

[20] Kiesinger: Dunkle und helle Jahre, S. 173. NSKK und Motor-SA waren nicht identisch, wie Kiesinger fälschlicherweise annahm. Kiesinger trat nach dem „Röhm-Putsch" wieder aus, weil sich Hitler nun „endgültig als blutiger Diktator entlarvt" habe; ebenda, S. 175.

[21] Ebenda, S. 173.

NSKK". Ob es sich tatsächlich um eine mehrheitlich distinguierte Mitgliederschaft gehandelt hat, die abseits nationalsozialistischer Politik und Verbrechen im NSKK eine Nische gefunden hatte, ist in dieser Arbeit zu untersuchen.

Weil sich die historische Forschung insgesamt wenig für die Organisationsstrukturen des NSKK interessierte, ist bisher auch kaum etwas über die Korpsführer des NS-Kraftfahrkorps – Adolf Hühnlein und seinen Nachfolger Erwin Kraus – sowie über die höheren Führer bekannt.[22] Die vorliegende Arbeit zielt deshalb zuallererst darauf ab, ein differenziertes Bild der inneren Strukturen, der Aktivitäten des NSKK und der wichtigsten Funktionsträger zu zeichnen.

Der zweite Grund, der für eine nähere Auseinandersetzung mit dieser Organisation spricht, ist ihr Beitrag zur nationalsozialistischen Motorisierungspolitik. Ein zeitgenössischer Eintrag in Meyers Lexikon von 1939 lässt aufhorchen. Unter dem Stichwort „Motorisierung" wird die „Motorisierung des deutschen Volkes" definiert als „Gesamtheit der von der nationalsozialistischen Staatsführung unternommenen Bestrebungen, die eine Steigerung der Kraftfahrzeugdichte [...] und damit des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen zum Ziele haben". An gleicher Stelle heißt es lapidar: „Mit der Durchführung der Motorisierung wurde das NSKK betraut."[23] Dies ist verwunderlich, war das NSKK doch weder am Autobahnbau beteiligt noch hatte es enge Verbindungen zum Vorzeigeprojekt, dem Volkswagenwerk.

Angesichts der Diskrepanz zwischen der exponierten Rolle, die die Propaganda des „Dritten Reiches" dem NSKK zuschrieb und der untergeordneten Beachtung in der historischen Forschung, ist zu fragen, welchen Beitrag das NSKK tatsächlich zur Motorisierungspolitik im „Dritten Reich" leistete: War es passiver Zuschauer oder zentraler Katalysator?

Der dritte Grund, der es nahe legt, eine Studie über die Organisationsgeschichte des NSKK vorzulegen, ist die immer noch aktuelle Diskussion über etwaige „moderne" Elemente im Nationalsozialismus. Die in den sechziger Jahren angestoßene „Modernisierungsdebatte" beschäftigt die Historiker bis heute. Dies zeigen nicht nur die Aufsätze in der von Wolfgang Benz, Hermann Graml und Hermann Weiß 1997 herausgegebenen „Enzyklopädie des Nationalsozialismus"[24], sondern auch das 2003 erschienene Buch von Riccardo Bavay mit dem Titel „Die Ambivalenz der Moderne im Nationalsozialismus". Es geht, wie Michael Prinz herausgearbeitet hat, um die Frage, „ob das Regime langfristigen Wandel technisch-öko-

---

[22] Adolf Hühnlein wird weder in der umfangreichen Hitlerbiographie von Kershaw (Hitler 1889–1936; Hitler 1936–1945) noch im biografischen Personenverzeichnis der von Benz u.a. herausgegebenen Enzyklopädie des Nationalsozialismus genannt. Auch Robert Wistrich zählte Adolf Hühnlein nicht zu den 400 wichtigsten Persönlichkeiten im „Dritten Reich"; ders.: Wer war wer im Dritten Reich? Erwähnt wird er hingegen bei Weiß (Hrsg.): Biographisches Lexikon zum Dritten Reich, S. 235 und bei Stockhorst: Fünftausend Köpfe, S. 313f.

[23] „Motorisierung", in: Meyers Lexikon, Bd. 7, Leipzig ⁸1939, S. 1622.

[24] Vgl. die Aufsätze in der Enzyklopädie des Nationalsozialismus, die nach modernisierenden Tendenzen fragen: Recker: Sozialpolitik, S. 123–134; Schörken: Jugend, S. 203–219; Frevert: Frauen, S. 220–234. Auch Gesamtdarstellungen über das „Dritte Reich" greifen diese Frage auf, vgl. Wendt: Deutschland 1933–1945, S. 690–707.

nomischer, sozial-kultureller oder politischer Art meßbar beschleunigt hat (direkt/ indirekt/ mit Absicht/ ohne Absicht)".[25] Beispielhafte Versuche, die Modernisierungsfrage als Interpretationsrahmen anzuwenden, enthalten die Sammelbände „Nationalsozialismus und Modernisierung" (1991), „Norddeutschland im Nationalsozialismus" (1993) sowie „Moderne und Nationalsozialismus" (1997), in denen das Verhältnis von Nationalsozialismus und Modernisierung anhand konkreter Beispiele diskutiert wird.[26] Überträgt man die Frage nach dem Verhältnis von Nationalsozialismus und Modernisierung auf die NS-Motorisierungspolitik – ein Politikfeld das gemeinhin als Ausdruck von Modernität gewertet wird –, eröffnen sich zwei unterschiedliche Forschungsperspektiven: zum einen die Frage, inwieweit die nationalsozialistischen Fördermaßnahmen sich auf die Qualität, den Umfang und das Tempo der Motorisierung ausgewirkt haben,[27] zum anderen die Frage nach den weltanschaulichen Grundlagen und Zielen der NS-Motorisierungspolitik.[28] Die Modernisierungsfrage muss sinnvollerweise beide Fragestellungen umfassen und innerhalb eines komplexen Wirkungsgefüges aus ideologischen Grundlagen, politischen Zielen, praktischen Maßnahmen und gewollten bzw. ungewollten Ergebnissen untersucht werden. Obgleich das NS-Kraftfahrkorps nur geringen Einfluss auf verkehrspolitische Entscheidungen hatte, erhält die Analyse dieser Organisation ihren spezifischen Stellenwert dadurch, dass sich in ihr die ideologischen Prämissen und Ziele der nationalsozialistischen Motorisierungspolitik verdichten und deren Anspruch und Wirklichkeit deutlich machen.

Forschungs- und Literaturüberblick

Das NSKK ist Teil der Geschichte der Motorisierung in Deutschland. Diese Geschichte ist als sukzessiver Prozess zu beschreiben, der am Anfang des 20. Jahrhunderts begann, in der Bundesrepublik der sechziger Jahre einen Höhepunkt fand und aufgrund der noch immer ansteigenden Kraftfahrzeugdichte bis heute anhält. Der Prozess findet auf mehreren Ebenen statt: Zu nennen sind die technische Entwicklung,[29] die Automobilproduktion, der Straßenbau, Kenntnisse des Fahrens, die Reglementierung des Verkehrs mit Hilfe von Gesetzen[30] sowie die

---

[25] Prinz: Ein Grenzfall, S. 25.

[26] Vgl. dazu die Einzelbeiträge: Ritschl: Die NS-Wirtschaftsideologie; Bessel: Die „Modernisierung" der Polizei im Nationalsozialismus; Hachtmann: Thesen zur „Modernisierung" der Industriearbeit in Deutschland 1924 bis 1944.

[27] Folgende Aufsätze, die den Schwerpunkt auf die Untersuchung ökonomischer Veränderungen legen, seien genannt: Alber: Nationalsozialismus und Modernisierung; Kopper: Modernität oder Scheinmodernität nationalsozialistischer Herrschaft.

[28] Einen guten Forschungsüberblick hierzu gibt Marßolek: Der Nationalsozialismus und der Januskopf der Moderne. Vgl. außerdem zu diesem viel diskutierten Thema folgende Beiträge: Mommsen: Noch einmal: Nationalsozialismus und Modernisierung; Frei: Wie modern war der Nationalsozialismus?

[29] Eckermann: Vom Dampfwagen zum Automobil.

[30] Zu den verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen von 1886 bis zum Ende der Weimarer

Ebene der technischen und polizeilichen Überwachungsinstanzen. Untersuchungen zu diesen Themen reichen von der Frühphase, in der die Automobilkritik im Vordergrund stand, über eine Phase der einsetzenden Gewöhnung in den zwanziger Jahren,[31] die Motorisierungspolitik der Nationalsozialisten und die „Wirtschaftswunderzeit"[32] bis zur heutigen Verkehrspolitik.[33] Einen Überblick über die vorhandene Literatur geben die Sammelrezensionen von Thomas Kühne und Barbara Schmucki.[34] Die Geschichte der „Motorisierung" im Sinne einer Geschichte technischer Erfindungen war lange Zeit nur ein Forschungsfeld der Technikgeschichte,[35] doch findet sie zunehmend Eingang in politik-, wirtschafts- und verkehrsgeschichtliche Bereiche der Neueren und Neuesten Geschichtswissenschaft[36] und trifft in den Kulturwissenschaften auf außergewöhnlich starke Aufmerksamkeit.[37]

Republik vgl. Zatsch: Staatsmacht und Motorisierung; dies.: Allen Fehlzündungen zum Trotz.

31 Vgl. zur Automobilkritik und zu den Anfangsjahren der Motorisierung Fraunholz: Polizei und Automobilverkehr in Kaiserreich und Weimarer Republik; Merki: Der holprige Siegeszug des Automobils; ders.: Die „Auto-Wildlinge" und das Recht; Diehl: Tyrannen der Landstraße; Haubner: Nervenkitzel und Freizeitvergnügen; Kirchberg: Die Motorisierung des Straßenverkehrs in Deutschland von den Anfängen bis zum Zweiten Weltkrieg.

32 Zur Ausbreitung des Automobils in der Bundesrepublik siehe Klenke: Bundesdeutsche Verkehrspolitik und Motorisierung; ders.: „Freier Stau für freie Bürger". Den Gründen für die Durchsetzung des motorisierten Individualverkehrs in der Nachkriegsgeschichte der beiden deutschen Staaten geht der Soziologe Klaus Kuhm nach; ders.: Moderne und Asphalt.

33 Die historische Verkehrsgeschichte erlebte durch Veröffentlichungen von Helmut Trischler, Hans-Liudger Dienel und Christopher Kopper in den neunziger Jahren innerhalb der Wirtschafts- und Technikforschung einen Aufschwung; vgl. Dienel (Hrsg.): Geschichte der Zukunft des Verkehrs.

34 Kühne: Massenmotorisierung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert; Schmucki: Automobilisierung.

35 Vgl. Lackner u.a.: Zur Entwicklung der Technikgeschichte in Deutschland und Österreich.

36 Folgende Darstellungen geben einen Überblick über die Geschichte der Motorisierung in Deutschland: Möser: Geschichte des Autos; Pohl (Hrsg.): Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986; Nordrhein-Westfälisches Staatsarchiv Detmold (Hrsg.): Verkehr und Transport in Ostwestfalen-Lippe; Wille: PS auf allen Straßen der Welt.

37 Seit den neunziger Jahren gibt es ein verstärktes Forschungsinteresse an der Frage, wie sich technische Innovationen auf die Kultur einer Gesellschaft auswirken. Vgl. zur kulturellen Bedeutung von Autos und Motorrädern: Birkefeld u.a.: Die Stadt, der Lärm und das Licht. Zum Einfluss des Autos auf die amerikanische Kultur vgl. Flink: The Car Culture; Becker: Das Automobil und die amerikanische Kultur; Munzinger: Das Automobil als heimliche Romanfigur. Den Versuch, eine kritische Technikgeschichte, die die Fortschrittsgeschichte ablöst, zu begründen, unternimmt Eichberg: Die historische Relativität der Sachen. Er analysiert Alltagsgegenstände nicht von ihrer Produktionsgeschichte her, sondern in ihrer praktisch-kulturellen Bedeutung. Der Kommunikationswissenschaftler Reinecke untersucht die Topik und Symbolik des Autos in der Literatur; ders.: Autosymbolik. Ein Vorreiter des kulturgeschichtlichen Ansatzes war Wolfgang Sachs mit seinem Buch: Die Liebe zum Automobil. Zur Mythenanalyse des Autos vgl. auch Schmid: Clio mobile oder Göttin der Dinge; Maak: Charles Sykes. Spirits of Ecstasy. Techniksoziologische und kulturwissenschaftliche Texte zum Thema beinhaltet auch der von Gerhard

Auch das Verhältnis des Nationalsozialismus zur Technik im Allgemeinen[38] und die NS-Motorisierungspolitik im Besonderen stoßen auf großes Forschungsinteresse. Als Standardwerke, die auch auf das NSKK eingehen, können die Studien von Heidrun Edelmann „Vom Luxusgut zum Gebrauchsgegenstand. Die Geschichte der Verbreitung von Personenkraftwagen in Deutschland" und von Karl-Heinz Ludwig „Technik und Ingenieure im Dritten Reich" gelten.[39] Thema zahlreicher Bücher und Aufsätze sind die nationalsozialistischen Prestigeobjekte Autobahnbau und Volkswagen. Es gab lange Zeit einen Dissens darüber, ob vorrangig wirtschaftliche, militärische, propagandistische oder soziale Motive zu der von den Nationalsozialisten eingeschlagenen Verkehrspolitik führten.[40] Inzwischen herrscht weitgehend Einigkeit, dass den ästhetischen, repräsentativen und medialen Elementen des Projektes Motorisierung mehr Bedeutung zukam als ökonomischen und militärischen Erwägungen.[41] Das Volkswagenprojekt der Nationalsozialisten ist durch die Arbeiten von Annette Gudjons zum Volksautomobil sowie von Hans Mommsen und Manfred Grieger zur Geschichte des Volkswagenwerkes intensiv erforscht.[42] Sowohl die unternehmensgeschichtliche Darstellung von Mommsen und Grieger über VW von 1996 als auch die Studie von Neil Gregor über Daimler-Benz im „Dritten Reich" von 1997 konzentrieren den Blick auf die Themen Zwangsarbeit, Aufrüstung und modernisierende Effekte in der Industrie.[43] Für Forschungen, die das NSKK und die Beziehungen

---

Schmidt herausgegebene Sammelband: Automobil und Automobilismus. Einen wichtigen kulturphilosophischen Beitrag zum Thema Geschwindigkeit, der auch heute noch rezipiert wird, leistete der Essay des französischen Architekten Virilio: Fahren, fahren, fahren.

[38] Die Arbeit von Ludwig: Technik und Ingenieure im Dritten Reich, setzt bis heute Maßstäbe für die Untersuchung des Verhältnisses von Technik und Nationalsozialismus. Vgl. zu diesem Themenkomplex auch Walker u. a.: Technikdiskurs und Technikideologie im Nationalsozialismus; Emmerich u. a. (Hrsg.): Der Technikdiskurs in der Hitler-Stalin-Ära; Ludwig: Politische Lösungen für technische Innovationen 1933–1945; Sang: Technik und Staat im Dritten Reich; Mehrtens u. a. (Hrsg.): Naturwissenschaft, Technik und NS-Ideologie.

[39] Vgl. Edelmann: Vom Luxusgut; Ludwig: Technik und Ingenieure im Dritten Reich. Vgl. zu diesem Themenkomplex auch den faktenreichen Aufsatz von Henning: Kraftfahrzeugindustrie und Autobahn in der Wirtschaftspolitik 1933–1936 und das Kapitel über die nationalsozialistische Motorisierungspolitik bei Möser: Geschichte des Autos, S. 172–187.

[40] Glenn Yago versuchte in kapitalismuskritischer Absicht nachzuweisen, dass die Automobilindustrie Entwurf und Ausführung der Verkehrspolitik in der NS-Zeit bestimmte; ders.: Ursprünge der deutschen Autolobby. Auch ostdeutsche Historiker betonten die Wirtschaftskraft der Automobilindustrie und interpretierten Autobahnen und Volkswagenprojekt vorrangig als Teil der Rüstungspolitik; vgl. Lärmer: Autobahnbau in Deutschland 1933–1945; Holzapfel: Volkswagenwerk – Werk des Volkes.

[41] Vgl. die in den letzten Jahren entstandene Sekundärliteratur zum Autobahnbau im „Dritten Reich": Zimmer: Politische Landschaften; Zeller: Landschaften des Verkehrs; Schütz u. a.: Mythos Reichsautobahn; Kittler: Auto Bahnen; Schütz: „Jene blaßgrauen Bänder".

[42] Vgl. dazu: Mommsen u. a.: Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich; Gudjons: Die Entwicklung des „Volksautomobils".

[43] Erker: Aufbruch zu neuen Paradigmen, S. 359. Neil Gregor zeichnet vor allem Betriebsstrategien nach, die den Grad der industriellen Modernisierung vor dem Hintergrund der NS-Rüstungspolitik deutlich machen; ders.: Stern und Hakenkreuz. Vgl. zur Geschichte der Automobilindustrie in den zwanziger Jahren und in der NS-Zeit Spoerer: Die Automobilindustrie im Dritten Reich: Wachstum um jeden Preis?; Stahlmann: Die Erste Revo-

zwischen den NS-Machthabern und der Automobilindustrie in den Mittelpunkt stellen, sind Arbeiten aus den achtziger Jahren von größerem Wert. Herauszustellen sind hierbei die zwei sehr unterschiedlichen Studien über die Daimler-Benz AG von Hans Pohl und Karl Heinz Roth, die die Rolle des NSKK als Bindeglied zwischen Partei und Industrie erörtern.[44] Zu den Unternehmen Opel und Auto Union in der NS-Zeit fehlen bislang wissenschaftlich fundierte Gesamtdarstellungen.[45]

Ein wichtiger Aufgabenbereich des NSKK war die Organisation des Motorsports im „Dritten Reich". Es gibt eine Vielzahl an Büchern von Sportjournalisten, die dem Leser die Rennsportbegeisterung dieser Zeit nahe bringen möchten.[46] Wissenschaftlichen Ansprüchen genügen die Veröffentlichungen von Peter Kirchberg über den Grand-Prix-Report der Auto Union in den Jahren 1934 bis 1939 und von Helmut Mander über die Funktionen des Automobilsports für den technischen Fortschritt, für Ökonomie und Marketing von 1894 bis zur Gegenwart.[47] Grundlegende politische Rahmenbedingungen im internationalen Grand-Prix-Rennsport, die den Einfluss des NSKK sichtbar machen, lassen sich der detaillierten und kenntnisreichen Studie von Hans Joachim Teichler über die Internationale Sportpolitik im „Dritten Reich" entnehmen.[48]

Sportgeschichte ist zumeist eng verbunden mit der Geschichte der Sportvereine. Dies gilt besonders im Motorsport, wo die Automobil- und Motorradclubs

---

lution in der Autoindustrie. Das Nachschlagewerk von Hans-Christoph Graf von Seherr-Thoss zur Geschichte der Automobilindustrie erweist sich immer noch als wichtige Stütze; ders: Die deutsche Automobilindustrie. Die Unternehmensgeschichte erhielt Anregungen durch die allgemeine Wirtschaftsgeschichte, die in den letzten Jahren den Beitrag des „Dritten Reiches" zur wirtschaftlichen Entwicklung und Modernisierung der deutschen Wirtschaft untersucht hat; vgl. Overy: The Nazi Economic Recovery 1932–1938; ders.: War and Economy in the Third Reich; James: Innovation and conservatism in economic recovery; Hachtmann: „Die Begründer der amerikanischen Technik sind fast lauter schwäbisch-alemannische Menschen; Spoerer: Von Scheingewinnen zum Rüstungsboom.

[44] Vgl. Roth: Der Weg zum guten Stern des „Dritten Reichs", in: Das Daimler-Benz-Buch. Ein Rüstungskonzern im „Tausendjährigen Reich". Dieses Buch war auch eine Reaktion auf die von der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte erarbeitete Firmengeschichte von Pohl u. a.: Die Daimler Benz AG in den Jahren 1933 bis 1945. Vgl. zu beiden Darstellungen den Aufsatz von Hentschel: Daimler Benz im Dritten Reich.

[45] Zur Geschichte der Unternehmen Wanderer, Horch, DKW und Audi, die 1932 zur Auto Union fusionierten, sowie zur Geschichte von NSU erschien in Zusammenarbeit mit der Abteilung Öffentlichkeitsarbeit der Audi AG in Ingolstadt eine Überblicksdarstellung, die den Schwerpunkt auf die Entwicklung der Unternehmen unter besonderer Berücksichtigung der sportlichen und technischen Erfolge legt; vgl. Etzold u. a.: Im Zeichen der vier Ringe, Bd. 1, 1873–1945. Mit der Geschichte der Opel AG in der NS-Zeit beschäftigt sich der Aufsatzband von Heyl u. a. (Hrsg.): „... ohne Rücksicht auf die Verhältnisse". Schrifttum der Firma Zündapp aus der NS-Zeit ist nicht mehr vorhanden; vgl. Kubisch: Zündapp. Aufstieg und Niedergang.

[46] Vgl. Boschen: Das Jahrhundert des Motorsports; Hornung: Die Nürburgring-Story; Rowe: Männer, Frauen und Motoren.

[47] Vgl. Kirchberg: Grand-Prix-Report Auto Union 1934 bis 1939; Mander: Automobilindustrie und Automobilsport; Rehmet u. a.: Der Weg des deutschen Automobilsports. Vgl. zu diesem Thema auch Fabel: Die Funktionen des Motorsports im Nationalsozialismus.

[48] Vgl. Teichler: Internationale Sportpolitik im Dritten Reich.

vor der NS-Machtübernahme für die Organisation verantwortlich waren. Nach wegweisenden Studien von Hajo Bernett zur Sportpolitik im „Dritten Reich", die besonders die Stufen der Gleichschaltung der bürgerlichen Turn- und Sportverbände und die Zerschlagung des Arbeitersports auf zentraler Ebene analysierten, wandte sich die Forschung in den letzten Jahren stärker der regionalgeschichtlichen Entwicklung an der Vereinsbasis zu.[49] Vereinsgeschichte insgesamt und die Geschichte der Automobilvereine speziell eröffnet aufgrund der Fülle an Material sowie ihrer soziologischen und historischen Bedeutsamkeit umfangreiche Forschungsmöglichkeiten. Doch blieben sie bisher weitgehend ungenutzt, da das Interesse der Vereine an der Traditionspflege häufig mit den Zielen und der Herangehensweise der Historiker kollidiert.[50] Zur Geschichte der größten Automobilclubs, des ADAC und des AvD, sind, mit Ausnahme einer soziologischen Studie über den ADAC, nur „Geburtstags"-Chroniken erschienen.[51] In ihnen fand das NSKK vor allem unter den Aspekten Repression und Gleichschaltungsdruck Erwähnung.

Ein weiterer Arbeitsbereich des NSKK, die Verkehrserziehung, wurde von Dietmar Fack in seiner „Sozialgeschichte der Motorisierung in pädagogischer Absicht"[52] miteinbezogen. Der Autor geht unter anderem auf die NS-Verkehrspädagogik ein und beleuchtet die Rolle des NSKK als „Erziehungsschule der Motorisierung".

Weniger gut stellt sich die Forschungslage in Bezug auf die paramilitärische Rolle des NSKK dar. Abgesehen von Hinweisen in polizeihistorischen Abhandlungen[53] und in den genannten Darstellungen von Franz Seidler und Karl-Heinz

---

[49] Vgl. Bernett: Sportpolitik im Dritten Reich; ders.: Der Weg des Sports in die nationalsozialistische Diktatur; ders.: Umbruch oder Kontinuität? Mit Hilfe lokaler Aktenbestände wurde das Spannungsfeld zwischen Kommunen, Vereinen und staatlicher und parteiorganisierter Politik erhellt; vgl. Maaß: Freizeitgestaltung und kulturelles Leben in Nürnberg 1930–1945; Becker: Zwischen (Selbst-) Gleichschaltung, kommunaler Sportpolitik und sporttreibenden NS-Gliederungen; Wedemeyer: Bürgerliche Turnvereine im Dritten Reich.

[50] Noch beherrschen Jubelfestschriften das Bild. Neue Ansätze sind aber in vielerlei Hinsicht bereits vorhanden. In Zusammenarbeit mit Sportvereinen entstanden z.B. die Darstellungen: Wallenhorst (Bearb.): Werder Bremen. 100 Jahre Sport im Rampenlicht; Wieser: 150 Jahre Turnen und Sport in Mannheim. Einen kritischen Blick auf den Fußball im „Dritten Reich" werfen Fischer u.a.: „Stürmer für Hitler". Die Sozialisationswirkung des Sportvereins im Nationalsozialismus untersuchen Cachay u.a.: „Echte Sportler" – „Gute Soldaten".

[51] 100 Jahre ADAC 1903–2003; Dürbaum: Aus dem Leben eines Automobilclubs; Seherr-Thoss: 75 Jahre ADAC 1903–1978; Bretz: 50 Jahre ADAC. Die soziologische Studie von Krämer-Badoni u.a. untersucht den ADAC innerhalb der „kapitalistischen" Verkehrsorganisation und geht nur am Rande auf die geschichtliche Entwicklung ein; vgl. ders. u.a.: Zur sozio-ökonomischen Bedeutung des Automobils. Der Jubiläumsband anlässlich des hundertjährigen Bestehens des Automobilclubs von Deutschland setzt seine Schwerpunkte auf die Ästhetik des Autos, die Meilensteine der Automobilentwicklung, den Motorsport und die Würdigung der Leistungen des Clubs; vgl. 100 Jahre AvD – 100 Jahre Mobilität, S. 62–68.

[52] Fack: Automobil, Verkehr und Erziehung, S. 25.

[53] Stefan Klemp wies in zwei Veröffentlichungen auf die Mittäterschaft von NSKK-Mitglie-

Ludwig ist die Rolle des NSKK bei der Aufrüstung und im Zweiten Weltkrieg noch nicht ausreichend untersucht worden.[54]

Aufbau der Arbeit und leitende Fragestellungen

Zentraler Untersuchungsgegenstand dieser Arbeit ist die Organisationsgeschichte des NSKK und seine Funktion im nationalsozialistischen Herrschaftssystem. Inwieweit erreichte das NSKK sein Ziel, die Führung in allen Bereichen der deutschen Kraftfahrt zu übernehmen? Auf das Herrschaftssystem im Ganzen übertragen muss gefragt werden, wie sich die Versuche der Machtausweitung und die Grenzen ihrer Wirksamkeit auf die polykratische Verfasstheit der politischen Strukturen und auf die politische Kontrolle im „Dritten Reich" ausgewirkt haben.

Das erste Kapitel dieser Arbeit beschreibt die Anfänge der motorisierten Formationen der NSDAP in den Jahren vor 1933. Zu untersuchen ist, ob sich bereits für die so genannte „Kampfzeit" eine Affinität der NS-Bewegung zur Technik feststellen lässt. War die SA anderen paramilitärischen Verbänden in puncto Motorisierung tatsächlich überlegen? Inwiefern gab die technische Ausrüstung der propagandistischen Inszenierung eine neuartige Qualität?

Im zweiten Kapitel werden die äußeren und inneren Strukturen des NSKK zwischen 1933 und 1945 beleuchtet. Nicht nur die horizontale und vertikale Gliederung des NSKK, sondern auch das Selbstverständnis, die Ausbildungsinhalte des NSKK-Dienstes, die Mitglieder- und Führerstruktur sowie die Stellung in der Partei und im Staat sind für eine Untersuchung des Aufbaus und der Organisationsentwicklung wichtig. Diese Informationen dienen als organisationsgeschichtliches Gerüst der Arbeit.

Danach folgt ein Überblick über die ideologischen Konzepte und praktischen Maßnahmen der NS-Motorisierungspolitik. Es steht die Frage im Mittelpunkt, welche Erwartungen, Visionen und Ziele die NS-Verkehrspolitik verfolgte und welche Motivationen ihr zugrunde lagen. Wie ließen sich die völkischen Konzepte mit der Freiheits- und Fortschrittssymbolik des Automobils in westlich-demokratischen Gesellschaften vereinbaren?

Nachdem die Grundlagen zur Organisation des NSKK entwickelt und die wichtigsten Elemente und Prinzipien der NS-Motorisierungspolitik vermittelt

---

dern im Osteinsatz der Ordnungspolizei hin; vgl. Süddeutsche Zeitung vom 28. 10. 1997: „Wenn mein Revolver erzählen könnte..."; ders.: Freispruch für das „Mord-Bataillon".

[54] Der Beitrag des NSKK zur motorisierten Wehrertüchtigung wurde bisher in militärgeschichtlichen Beiträgen nicht – vgl. Klaus-Jürgen Müller: Armee und Drittes Reich 1933–1939 – oder nur am Rande aufgegriffen; vgl. Messerschmidt: Die Wehrmacht im NS-Staat, S. 226–230. Einen kurzen Überblick über die Aufgaben des NSKK vor dem Krieg gibt Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. I, S. 110–113; Bd. IV, S. 45–48. Die militärische Rolle des NSKK im Zweiten Weltkrieg wurde bisher punktuell, vor allem die Transporteinheiten betreffend, behandelt. Vgl. bei Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. V, S. 7, 13; Bd. VI, S. 77, 79, 81 und in der Reihe: Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg: Klink: Die Landkriegsführung, Bd. 4, S. 252; Rolf-Dieter Müller: Albert Speer, S. 267, 401.

worden sind, stehen in den nachfolgenden Kapiteln die Aktivitäten des NSKK – dargestellt anhand ausgewählter Themenfelder – im Mittelpunkt. Das vierte Kapitel setzt sich demgemäß mit der „Gleichschaltung" der Automobilclubs auseinander. Dabei geht es nicht nur darum, die Ereignisse von der NSKK-Machtperspektive aus zu dokumentieren, sondern, soweit möglich, die Handlungsspielräume und Reaktionen der Verantwortlichen aus dem Vereinswesen aufzuzeigen. Diesem Blickwinkel kommt eine besondere Bedeutung zu: Die Automobilclubs mit ihrer Verankerung im bürgerlichen und mittelständischen Milieu boten ein Abbild eines nicht unbedeutenden Teils der deutschen Bevölkerung. Der Weg der Automobilclubs ins „Dritte Reich" ist so betrachtet nicht nur ein Stück Vereinsgeschichte, sondern wird zu einem Kapitel deutscher Geschichte des Jahres 1933 mit all seinen Hoffnungen, Illusionen und Versäumnissen.

Ein weiteres Themenfeld ist die Jugendarbeit des NSKK im Rahmen der Motor-HJ und der NSKK-Motorsportschulen. Zu welchem Zweck, mit welchen Mitteln und mit welchen Unterstützern an seiner Seite engagierte sich das NSKK für eine deutsche „Jugend am Motor"?

Das sechste Kapitel beschäftigt sich mit der nationalsozialistischen Motorsportpolitik. Es folgt der Frage nach den Möglichkeiten und Grenzen politischer Instrumentalisierung des Motorsports. Mit welchen Akteuren, Institutionen und Inhalten, die den Motorsport bis zu dieser Zeit bestimmten, konkurrierte das NSKK und welche Konsequenzen hatte seine Einmischung? Ein wichtiger Akteur war die am Rennsport beteiligte Industrie. Die Beziehungen zwischen Industrie und NSKK werden im siebten Kapitel untersucht. Förderte die Nutznießerschaft der Automobil- und Zubehörindustrie an der staatlichen Förderungspolitik auch politische Abhängigkeiten gegenüber der motorisierten Gliederung der NSDAP? Und umgekehrt gefragt: Führte das Angewiesensein des Regimes auf die Industrie zu politisch-ideologischen Kompromissen? Ebenfalls mit der Kraftverkehrswirtschaft beschäftigt sich das achte Kapitel, das dem weltanschaulichen Einfluss des NSKK im Sachverständigenwesen und bei den Fahrlehrern nachgeht.

Ein weiteres Politikfeld, zu dem das NSKK einen wichtigen Beitrag leistete, war die Verkehrsunfall-Prävention im „Dritten Reich". Nationalsozialistische Regierungsvertreter, nach deren Staatsverständnis „die Führung des Verkehrs zu den Aufgaben des Staates"[55] zählte, waren nicht gewillt, hohe Unfallzahlen als Folge der Verkehrsentwicklung zu akzeptieren. Dies wirft im neunten Kapitel die Frage auf, welche Gegenmaßnahmen und verkehrspädagogischen Konzepte Partei und Regierung, allen voran das NSKK, favorisierten, um eine Senkung der Unfallzahlen zu erreichen.

Im Zentrum der Darstellung steht in diesem wie auch dem darauf folgenden zehnten Kapitel das nationalsozialistische Bemühen, eine „deutsche Verkehrsgemeinschaft" zu errichten. Welche Elemente seiner männlich geprägten, „arisch-deutschen" Verkehrsgemeinschaftsutopie konnte das NS-Kraftfahrkorps verwirklichen und welche Konsequenzen zog dies speziell für „Nicht-Arier" nach sich?

---

[55] Institut für Konjunkturforschung: Drei Jahre Motorisierung, S. 6.

Das letzte Kapitel behandelt die Rolle des NSKK im Zweiten Weltkrieg.[56] Aus den vorliegenden Hinweisen lässt sich eine Hypothese aufstellen, die in der Studie noch zu erhärten sein wird: NSKK-Sondereinheiten, die während des Zweiten Weltkriegs mit der Verkehrsregelung im besetzten Polen, in Russland und in der Ukraine betraut waren oder Transportaufgaben in ganz Europa übernahmen, erwiesen sich als einsatzwillige Hilfstruppen im Dienste der Organisation Todt, der Wehrmacht und der Polizei.

Ein besonderes Augenmerk dieses Kapitels gilt den NSKK-Verkehrskompanien – Einheiten aus NSKK-Mitgliedern, die unter dem Befehl der Höheren SS- und Polizei-Führer standen und in den besetzten Ostgebieten eingesetzt waren. Ihre Analyse knüpft an aktuelle Forschungen zur Rolle der Ordnungspolizei im Prozess der „Endlösung" an.[57] Auch für das NSKK gilt, was der Historiker Klaus-Michael Mallmann in Bezug auf die Ordnungspolizei als Tätergruppe schrieb: „Ihre Analyse füllt längst nicht nur einen blinden Fleck in der Erforschung des Holocaust, sondern beendet vor allem dessen bisherige soziale Exterritorialisierung, führt ihn zurück in die Mitte der Gesellschaft, in der er seinen Ausgangspunkt nahm."[58]

Die vorwiegend themenorientierte Darstellung mit in sich geschlossenen Kapiteln ermöglicht es, die Aktivitäten des NSKK in einen breiten Kontext einzubinden und so die Isolation einer streng ereignis- und strukturgeschichtlichen Organisationsbeschreibung zu durchbrechen. Die Arbeit stellt die Vielzahl an Einflussgebieten des NSKK und die Facetten der NS-Motorisierungspolitik in den Mittelpunkt der Betrachtung und zielt darauf ab, die Inhalte und den Umsetzungsgrad der politischen Vorstellungen des NSKK deutlich zu machen.

Wie aus den Fragestellungen und den Themenbereichen hervorgeht, wird die Studie im Kern eine politisch-historische Organisationsgeschichte sein. Da das NS-Kraftfahrkorps eine multifunktionale Organisation war, die nicht nur als politisches Exekutivorgan der NSDAP Wirkung entfaltete, muss seine Geschichte immer auch als Teil eines lebensweltlichen Kontextes begriffen werden. Kulturelle, technische, ökonomische, militärische, verkehrspsychologische und sportliche Faktoren spielen hier gerade auch für das Verständnis der politisch-ideologischen Funktion dieser Partei-Gliederung eine herausragende Bedeutung. Um die nationalsozialistische Motorisierungspolitik im Zusammenhang von Technikfaszination, industriegesellschaftlichem Fortschritt und sportlicher Begeisterung darzustellen, bietet sich ein deskriptives und historisch-textanalytisches Vorgehen an.

---

[56] Die paramilitärische Rolle des NSKK und der Beitrag zur Aufrüstung bilden kein eigenes Kapitel. Dieser Themenbereich sowie die Verbindungen zur Reichswehr bzw. Wehrmacht sind in den Abschnitten über die Motor-HJ, die Motorsportschulen, die Entwicklung der Organisation, den Motorsport und vor allem über den Zweiten Weltkrieg enthalten.

[57] Exemplarisch zur Beteiligung der Ordnungspolizei an NS-Gewaltverbrechen: Browning: Ganz normale Männer; Goldhagen: Hitlers willige Vollstrecker; Angrick u. a.: „Da hätte man schon Tagebuch führen müssen"; Hölzl: Grüner Rock und weiße Weste; Matthäus: Die Beteiligung der Ordnungspolizei.

[58] Mallmann: Vom Fußvolk der „Endlösung", S. 391.

Die Studie wird nicht nur durch Themenfelder strukturiert, sondern auch durch wiederkehrende Frageperspektiven. Dazu zählen: Anspruch und Wirklichkeit der Ideologie und Praxis der NS-Motorisierungspolitik, Möglichkeiten und Grenzen der Machtausweitung des NSKK, das Spannungsfeld von Mobilisierung und Disziplinierung, der Modernisierungsschub der Motorisierungsmaßnahmen sowie der Beitrag des NSKK zu den politischen Zielen des Regimes, vor allem der Ideologisierung und Militarisierung der Kraftfahrt.

Insbesondere für die Beschreibung und Analyse des NSKK und der NS-Motorisierungspolitik gilt, was der Historiker Martin Broszat für die Erforschung des Gesamtgefüges „Drittes Reich" gefordert hat: „[D]as Nebeneinander und die Interdependenz von Erfolgsfähigkeit und krimineller Energie, von Leistungsmobilisation und Destruktion von Partizipation und Diktatur" gleichermaßen zu berücksichtigen.[59]

Die Quellenlage

Für diese Arbeit kann auf bisher von der Forschung noch wenig genutztes Quellenmaterial zurückgegriffen werden. Die wichtigste Grundlage bildet der Bestand NS 24 (NSKK) im Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde. Die rund 800[60] Aktenordner umfassen überliefertes Schriftgut der Korpsführung, das vor allem aus dem Personalhauptamt, der Reichskammerverwaltung und der Registratur des Inspekteurs für technische Ausbildung, NSKK-Obergruppenführer Erwin Kraus, stammt. Da Kraus eine zentrale Position im NSKK innehatte, liefen viele Vorgänge der Ämter Sport und Organisation sowie Verfügungen des Korpsführers und Erfahrungsberichte aus den Stürmen über seinen Schreibtisch und liegen als Abschriften vor. Wichtige Dienstvorgänge und Grundstrukturen im NSKK lassen sich aus diesen Akten rekonstruieren.[61]

---

[59] Broszat: Plädoyer für eine Historisierung des Nationalsozialismus, S. 166.

[60] Die Zahl der Akten schwankt noch. Schriftgut, das aus regionalen Provenienzen stammt, wird sukzessive an die zuständigen Staatsarchive abgegeben. Die Signaturen reichen von 1–849. Allerdings sind insbesondere in der Signaturenreihe bis 330 Lücken vorhanden. Rund 50 Aktenordner aus dem Bestand NS 24, die den Zeitraum 1939 bis 1945 umfassen und 1984 an die Zentralnachweisstelle in Aachen-Kornelimünster abgegeben worden waren, um Rentenversorgungsansprüche zu überprüfen, wurden vor einigen Jahren versehentlich vernichtet. In der ZNS Aachen-Kornelimünster sind nur noch die Akten NS 24/266, 267, 271 erhalten, dazu noch Sammlungen zu den Themen Motorsportschulen und Transporteinheiten, die von Rudolf Absolon zusammengetragen wurden. Vgl. Schreiben des Bundesarchivs Koblenz an die Verfasserin vom 11. 1. 2000; Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. I, S. 110–113.

[61] Der Quellenbestand NS 24/vorl. 1–330, der der Dissertation zugrunde lag, wurde bei Archivrecherchen 1996 und 2000/2001 gesichtet. Anfang 2003 wurden für die Drucklegung zusätzlich die Akten 330–849 ausgewertet, zu denen nach der Erschließung des gesamten Bestandes Karteikarten als Findmittel zur Verfügung stehen. Zur Quellenlage des NSKK im Bundesarchiv und in den Staatsarchiven vgl. online: www.bundesarchiv.de; Granier u.a. (Bearb.): Das Bundesarchiv und seine Bestände, Bd. 10, S. 125, 367; Boberach (Bearb.): Inventar archivalischer Quellen des NS-Staates. Die Überlieferung von Behörden und Einrichtungen des Reichs, der Länder und der NSDAP, Teil 1, S. 496f.

Problematisch gestaltet sich das durch Kriegsverluste bedingte Fehlen von aussagekräftigen Unterlagen aus dem Personalamt, die z. B Einblicke in die Zusammensetzung der Mitglieder geben könnten. Um diesen Mangel zu kompensieren, wurden stichprobenartige Untersuchungen zur Sozial- und Berufsstruktur in einzelnen Motorstandarten und Motorstürmen durchgeführt werden. Die eingesehenen Mitgliederlisten entstammen Einheiten aus dem Saarland, aus München, Eberswalde und anderen Städten. Um nicht der Gefahr zu erliegen, eine anonyme Organisationsgeschichte zu präsentieren, werden die Biografien der höheren Führer anhand der Berlin-Document-Center-Bestände des Bundesarchivs (SA-Akten, Sammel- und Research-Akten, Parteikorrespondenz) vorgestellt. Ergänzend wurden Entnazifizierungsakten von ehemaligen Funktionsträgern des NSKK herangezogen, die im Amtsgericht München, im Niedersächsischen Hauptstaatsarchiv Hannover und im Hauptstaatsarchiv Wiesbaden lagern.[62] Sie erweisen sich als materialreiche, sozialhistorisch ergiebige Quelle, deren einseitiger apologetischer Charakter jedoch quellenkritische Vorbehalte hervorrufen muss. Die Rechtfertigungsperspektive kann jedoch zumindest Auskunft über mögliche Beweggründe geben, die zum Eintritt in das Kraftfahrkorps führten. Die Namen und Ränge wichtiger Repräsentanten des NS-Kraftfahrkorps lassen sich auch dem „Basic Handbook. The NSKK. National Socialist Motor Corps" des britischen und amerikanischen Geheimdienstes entnehmen, das Material über den Aufbau des NSKK und über hochrangige NSKK-Führer beinhaltet, die nach dem Krieg verhaftet werden sollten.[63] Der biografische Zugang konnte außerdem durch drei Zeitzeugen-Befragungen von ehemaligen Mitgliedern erweitert werden.[64]

Wenn der Hauptbestand im Bundesarchiv hinsichtlich der Aktivitäten des NSKK für die Jahre 1931 bis 1939 trotz einer numerischen Fülle an Akten als lückenhaft bezeichnet werden muss, so gilt dies umso mehr für die Kriegsjahre. Die Dokumente beschreiben vor allem den Einsatz des NSKK im Deutschen Reich (vormilitärische Wehrerziehung, Transportkontrolle). Im Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde und im Militärarchiv in Freiburg sind Dokumente über Einsatzplanungen und Verwaltungsangelegenheiten der Transporteinheiten Speer und Todt

---

[62] Auch im ehemaligen Dokumentationszentrum der Archive der DDR (Bundesarchiv, Zwischenarchiv Dahlwitz-Hoppegarten) können Angaben über höhere NSKK-Führer ermittelt werden, die jedoch zumeist sehr bruchstückhaft sind. In den personenbezogenen Unterlagen der über 16000 Akten der Bestände BArch-DH, ZA I 4746–5042; ZA I 11170–11626 sind auch Unterlagen von NSKK-Mitgliedern enthalten, die jedoch nicht nach der Organisationszugehörigkeit geordnet sind.

[63] Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force Evaluation and Dissemination Section G 2: „Basic Handbook. The NSKK. National Socialist Motor Corps", compiled by London Branch (wahrscheinlich 1944). Nach der Direktive vom 13. 4. 1945 wurden die höheren NSKK-Führer bis zum Rang des Staffelführers nach dem Krieg interniert; vgl. Horn: Die Internierungs- und Arbeitslager in Bayern 1945–1952; S. 17, 20f.

[64] Die Befragungen wurden 1998 und 1999 mündlich und fernmündlich durchgeführt: Interview der Verfasserin mit Herrn K., geb. 1906, ehemaliger NSKK-Staffelführer und Fahrlehrer, am 7. 2. 1998; Interview der Verfasserin mit Herrn P., geb. 1908, ehemaliger NSKK-Scharführer und Architekt, am 9. 3. 1999; Interview der Verfasserin mit Herrn W., geb. 1919, ehemaliger NSKK-Scharführer, am 12. 4. 1999. Verschiedene Versuche, über Anzeigen in Tageszeitungen ehemalige Mitglieder anzusprechen, verliefen leider ergebnislos.

erhalten.[65] Hinweise auf die Aktivitäten der NSKK-Verkehrskompanien in den okkupierten Ostgebieten finden sich in Inspektionsberichten aus dem Bestand NS 24, in Unterlagen der Ordnungspolizei und in Einsatzberichten des Heeres.[66]

Will man ein genaueres Bild der internen Dienstvorgänge gewinnen und die praktische Umsetzung von Weisungen und Rahmenrichtlinien in den Motorgruppen, -standarten und -stürmen nachvollziehen, kann man auf die vereinzelt erhaltenen Quellen in den Staats- und Stadtarchiven zurückgreifen. Die wichtigsten regionalen Bestände sind der Aktenbestand der Motorgruppe Hochland im Staatsarchiv München und der größte noch vorhandene lokale Teilbestand des NSKK, der Bestand Motorbrigade Kurpfalz-Saar im Landesarchiv Speyer. Dort sind über 200 Akteneinheiten verwahrt, die Dienstvorgänge und Personalakten aus den Jahren 1940 bis 1944 enthalten.[67] Da die Bestände in München und Speyer fragmentarisch sind, werden in der Arbeit zusätzlich weitere regionale Quellen aus verschiedenen Staatsarchiven, darunter Augsburg, Stuttgart, Hannover, Münster und Wien, berücksichtigt.[68]

Auf der untersten Ebene, der Ebene der Stadtarchive, finden sich Überlieferungen lokaler motorsportlicher Ereignisse und Korrespondenzen, die die Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltungen und NSKK, z.B. im Bereich der Motorsportschulen, belegen.[69]

Betrachtet man den inhaltlichen Schwerpunkt der erhalten gebliebenen Quellen, erhebt sich der Eindruck, die Aufstellung von Dienstplänen, die Vorbereitung auf Reichsparteitage, das Zählen von Kammer- und Ausrüstungsgegenständen sowie Unterstützungsgesuche an Kommunen und die Industrie hätten den Dienstalltag dominiert. Aufgrund des großen organisatorischen und bürokratischen Aufwands, der sich in den Akten widerspiegelt, drohen die Antworten auf die re-

---

[65] Der Bestand R 50 II, Film Nr. 80091–80096 im Bundesarchiv enthält überwiegend Personal- und Verwaltungsangelegenheiten der Transportstandarte Speer, Todt und des Transportkorps Speer.

[66] Bei der Zentralen Stelle der Landesjustizverwaltungen in Ludwigsburg ist bis auf einen Fall, vgl. S. 458f. dieser Arbeit, über den auch Stefan Klemp in seinem Artikel in der Süddeutschen Zeitung vom 28. 10. 1997 „Wenn mein Revolver erzählen könnte ..." berichtet, nichts über Ermittlungen und Verurteilungen gegen Mitglieder von NSKK-Verkehrskompanien bekannt; vgl. Schreiben der Zentralen Stelle der Landesjustizverwaltungen an die Verfasserin vom 30. 11. 1999.

[67] Sie beschreiben in erster Linie Personal- und Verwaltungsvorgänge, die von mäßigem Erkenntniswert sind. Dazu kommt, dass die Aufbauarbeit der saarländischen Einheiten seit 1935 sowie die Aufstellung des NSKK in Lothringen nicht repräsentativ waren für die Organisationsentwicklung des NSKK im Reich; LA Speyer, T 65 Nr. 35–241.

[68] Im Österreichischen Staatsarchiv Wien sind Unterlagen vorhanden, die die federführende Rolle des NSKK bei der Fusion der Automobilclubs zeigen. Weitere wichtige Quellen für die Arbeit stammen aus den Staatsarchiven in Amberg, Bamberg, Düsseldorf, Dortmund, Leipzig, Nürnberg, Poznan (Polen), Wiesbaden sowie aus dem Brandenburgischen Landeshauptarchiv Potsdam. Aktensplitter des NSKK, z.B. die Personalien der Motorstandarte 116 im polnischen Staatsarchiv in Lodz oder der NSKK-Motorstandarte 142 im so genannten „Sonderarchiv" in Moskau (Fol. 1281), wurden nicht einbezogen, da der zu erwartende wissenschaftliche Ertrag nicht im Verhältnis zum Rechercheaufwand stand.

[69] Die Stadtarchive Düsseldorf, Freiburg, Tübingen, Karlsruhe, Leipzig und das Institut für Stadtgeschichte Frankfurt verwahren Aktensplitter und/oder Presseartikel über das NSKK.

levanten Fragen, die sich aus dem Abstand von rund 70 Jahren der historischen Forschung stellen, verdeckt zu werden. Da Findbücher nicht ausreichen, um die Bedeutsamkeit des Materials einschätzen zu können, musste eine große Zahl an Akten eingesehen werden. Dieses Verfahren fordert dem Forscher eine reduzierte Form des Lesens ab, die William Butler Yeats in einem anderen Zusammenhang so beschrieben hat: „Die Kunst des Lesens ist die Fähigkeit, Seiten zu überblättern, auf denen man nichts versäumt". Durch diese nur auf den ersten Blick unsystematische Methode ließen sich in einem vertretbaren Zeitaufwand wichtige Quellen in Stadt- und Unternehmensarchiven ermitteln.[70]

Neben dem Bestand NS 24 im Bundesarchiv und der regionalen Überlieferung findet ein dritter Quellenbestand Eingang in die vorliegende Untersuchung, der bisher in der historischen Forschung nur ungenügende Beachtung gefunden hat. Es handelt sich dabei um die große Fülle an touristischen, motorsportlichen, verkehrswissenschaftlichen und technischen Automobil- und Motorradzeitungen der Jahre 1930 bis 1945. Dazu zählen die vom NSKK oder dem Einheitsclub DDAC herausgegebenen Presseorgane „Der NSKK-Mann", „Deutsche Kraftfahrt", „DDAC-Wochenschrift", „Motorwelt", „ONS-Mitteilungen" und die Heimat- und Soldatenbriefe im Zweiten Weltkrieg.[71] Aber auch Zeitungen und Zeitschriften, die nicht aus dem redaktionellen Umfeld des NSKK stammen, wie die „Allgemeine Automobil-Zeitschrift", „Kraftfahrzeug und Kraftstoff", „Kraft hand", „Motor", „Motor-Kritik", „Motorschau", „Verkehrswarte" und „Der gewerbliche Kraftverkehr" sind aufschlussreiche Zeitdokumente. Obgleich sie den Schwerpunkt auf Fragen der Technik, des Sports, des beruflichen Kraftfahrwesens oder des Tourismus legen, enthalten auch sie politisch-ideologische Inhalte, die Zeugnis von der engen Verknüpfung von Politik, Sport und Technik im „Dritten Reich" geben.[72] Des Weiteren finden zeitgenössische Aufzeichnungen und Bücher aller literarischen Gattungen und Sachbereiche in der Arbeit Berücksichtigung, die das Verkehrswesen in den dreißiger Jahren thematisieren. Druckschriften und Darstellungen von NSKK-Führern über die Entwicklung und Gliederung des NSKK nehmen einen zentralen Platz ein.[73]

---

[70] Zu den Zufallsfunden der Perlentaucher-Methode zählen ein seltener Kriegsbericht des NSKK im Stadtarchiv Leipzig und ein Typoskript der Lebenserinnerungen des ehemaligen NSKK-Gruppenführers in Hannover, Georg Ludwig Wagener, mit dem Titel „Warum sollte ich verschweigen, daß ich dabei war?" im Stadtarchiv Hannover. Es umfasst den Zeitraum von der Weimarer Republik bis 1938. Im Folgenden zit. als G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, StadtA Hannover.

[71] Selten vorhandene Druckschriften, Mitteilungsblätter und Zeitungen zum Thema NSKK sind im Institut für Zeitgeschichte in München, in der Deutschen Bücherei in Leipzig, in der Universitätsbibliothek in Erlangen, in den Staatsbibliotheken München und Berlin und im Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde (Best. NSD 42) zu finden.

[72] Nicht nur in Fachblättern, sondern auch in der technischen Sachbuchliteratur werden rassistische Argumente zur Begründung für den Technikaufschwung in der NS-Zeit angeführt; vgl. Troitzsch: Technikgeschichte in der Forschung und in der Sachbuchliteratur während des Nationalsozialismus.

[73] Dazu zählen: Oppermann: Unter den Sturmstandern des NSKK; Krenzlin: Das NSKK. Außerdem die von der Korpsführung herausgegebenen Druckschriften: Die Gliederung des NSKK; Das NSKK.

Neben diesen Haupt-Quellenbeständen werden noch weitere Überlieferungen herangezogen, die für das Thema der Studie von großem Wert sind. Die Verbindung zwischen dem NSKK und dem 1933 neu geschaffenen Deutschen Automobilclub (DDAC) war sehr eng. Deshalb verdient dieser Themenbereich – auch aufgrund des Fehlens einer sozialgeschichtlich orientierten Automobil-Vereinsgeschichte – besondere Aufmerksamkeit. Das Schriftgut, das ich 1999 im ADAC-Vereinsarchiv einsehen konnte, lässt Einblicke in die Meinungsbildungsprozesse und Entscheidungen des Verwaltungsrates und des Präsidiums im Jahr 1933 zu. Die Aufzeichnungen liefern ein lebendiges Zeugnis der ereignisreichen und turbulenten Gleichschaltungsphase der Automobilclubs im Laufe des Jahres 1933.[74]

Da eine Vielzahl von Vertretern der Kraftfahrzeugindustrie zumindest die passive Mitgliedschaft im NSKK erworben hatte und viele Unternehmen dem NSKK korporativ angehörten, sind Unternehmensarchivalien für die Beurteilung der Machtposition des NSKK von großem Erkenntniswert. Die Art und Intensität der Beziehungen zwischen dem NSKK und der Automobil- und Zubehörindustrie lässt sich durch Firmennachlässe von Daimler-Benz in Stuttgart und der ehemaligen Auto Union (Staatsarchiv Chemnitz) sowie durch Zeitschriftenartikel und Aktensplitter der Firmen Hanomag (Hannover) und Magirus (Ulm) nachweisen.[75] Trotz intensiver Suche nach Dokumenten, die Aufschluss über die Spendenpraxis zwischen der Auto Union AG und dem NSKK geben, sind die Ergebnisse der Recherche in Umfang und im Aussagewert spärlich.[76] Erheblich besser stellt sich die Quellenlage in Bezug auf das motorsportliche Engagement der Auto Union dar. Der Quellenbestand enthält wichtige Erkenntnisse über den Einfluss der Korpsführung auf den internationalen Motorsport.[77]

Der zweite Schlüsselbestand zur deutschen Automobilgeschichte, das DaimlerChryslerClassic Archiv (DCC-Konzernarchiv) in Stuttgart, hält ein Sammelsurium an historischen Schriftstücken, Bildern, Aufzeichnungen und Büchern bereit. Aus dem Bestand Kissel lassen sich Verbindungslinien zwischen dem Unternehmen und dem NS-Kraftfahrkorps aufzeigen. Das NSKK unterhielt Kontakte

---

[74] Das Verfassen einer sozialhistorisch angelegten Geschichte dieser Interessenverbände dürfte für Historiker eine lohnenswerte Herausforderung sein. In anderen sportgeschichtlichen Bereichen wurde der Versuch bereits erfolgreich unternommen, Kulturgeschichte, Sportgeschichte und Ideologie miteinander zu verknüpfen; vgl. Amstädter: Der Alpinismus. Kultur – Organisation – Politik; Fritzsche: A Nation of Fliers; Marschik: Das aviatische Spektakel.

[75] Durch die Neuordnung des Auto Union Fonds im Sächsischen Staatsarchiv Chemnitz konnte auf ein aktuelles Findbuch zurückgegriffen werden, das den „Schlüsselbestand zur sächsischen Industriegeschichte und der europäischen Automobilgeschichte des 20. Jahrhunderts" erschließt; vgl. Kukowski: Findbuch zum Bestand der Auto Union AG.

[76] Weder in persönlichen Korrespondenzen, Vorstands-, Direktions- und Hausmitteilungen noch in Bilanzen, Prüfberichten und Berichten über Betriebsveranstaltungen ließen sich Hintergrundinformationen gewinnen. Da die Existenz von Motorscharen in den Betrieben der Auto Union sowie die Patenschaften der Direktoren für Motorsportschulen des NSKK jedoch aus anderen Quellen belegt sind, muss angenommen werden, dass Korrespondenzen und Mitteilungen in Zusammenhang mit dem NSKK den Schriftgutverlusten zuzurechnen sind.

[77] Systematisch ausgewertet wurde der Bestand durch Kirchberg: Grand-Prix-Report Auto Union 1934 bis 1939.

zu sehr vielen Automobil- und Motorradproduzenten. Anfragen bei den Unternehmen Adler, Opel, BMW, NSU, Robert Bosch, Volkswagen und MAN wurden zumeist mit dem Verweis auf Schriftgutverluste negativ beschieden. Inwiefern hier ein Zusammenhang zu den immer noch spürbaren Vorbehalten gegenüber wissenschaftlichen Anfragen zur Rolle der Industrie im „Dritten Reich" besteht, sei dahingestellt.[78]

[78] Häufig reagierten die von mir angeschriebenen Unternehmen mit großer Zurückhaltung oder gar nicht. So blieben meine Schreiben an die Geschäftsführung der Triumph-Adler AG vom 3. 8. 1998, 30. 9. 1998, 2. 1. 1999, 19. 4. 1999 und 23. 6. 1999 unbeantwortet.

I. Die Anfänge des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps und der Motor-SA 1931–1933

„Im Zeitalter der Maschine kann eine Volksbewegung nicht darauf verzichten, sich selbst eine Organisation zu schaffen, die alle Kraftfahrer mit ihren Fahrzeugen umfaßt."[1] Dieses Postulat setzte die NSDAP mit der Aufstellung eines eigenen Automobilkorps und spezieller SA-Motorstürme Anfang der dreißiger Jahre um. Im ersten Teil dieses Kapitels werden die organisatorische Entwicklung und die Aufgaben der motorisierten Formationen von den Anfängen bis zur NS-Machtübernahme 1933 beschrieben.

Ausgehend vom Selbstverständnis der Motor-SA und des NSKK als „Propagandawerkzeuge" steht im zweiten Teil die Werbewirksamkeit der Einsätze im Wahljahr 1932 im Blickpunkt. Als Rahmen dient dabei nicht nur der politische und gesellschaftliche Kontext, sondern auch die technische Entwicklung der damaligen Zeit. Was bedeuteten Politik und Propaganda unter den Bedingungen der fortschreitenden Technisierung der Gesellschaft, zu der die Motorisierung zu zählen war?

Um die Besonderheiten des NSKK und der Motor-SA im Umgang mit der Propaganda einschätzen zu können, wird danach der Frage nachzugehen sein, ob die SA bevorzugt motorisierte Formationen einsetzte, oder ob andere Wehrverbände die sich bietenden Möglichkeiten des Transports und der Mobilitätssteigerung in ähnlicher Weise nutzten.[2]

1. Die organisatorische Entwicklung

Der Vorläufer: Das Nationalsozialistische Automobilkorps (NSAK) 1930–1931

Der Beginn des organisierten Kraftfahrwesens der NSDAP reicht bis zu den Anfängen der nationalsozialistischen Bewegung zurück. Im Jahre 1922 gründete Christian Weber, Mitglied der Parteileitung der NSDAP, eine Transportabteilung für Aufgaben der Obersten SA-Führung (OSAF). Die Mittel zur Beschaffung der ersten Lastwagen stellte der frühe Förderer der Bewegung, Dietrich Eckart, zur

---

[1] NSAK-Kreisstaffelführer Alfred Hoffmann im Völkischen Beobachter vom 17. 2. 1931: „N.S.A.K".

[2] Ein Problem meiner, sowie der meisten historischen Analysen im Bereich nationalsozialistischer Propaganda besteht darin, dass der Blick auf den Absender der Propaganda konzentriert ist und die konkrete Wirkung und Aufnahme beim Rezipienten schwer messbar ist. Zudem findet kein durchgängiger Vergleich der Propagandamethoden der linken Gruppierungen mit denen der Nationalsozialisten statt. Die in diesem Kapitel angestellten Vergleiche sind daher nur ein erster Überblick. Zu Forschungslücken im Bereich nationalsozialistischer Propaganda vgl. Hennig: Anmerkungen zur Propaganda der NSDAP gegenüber SPD und KPD.

Verfügung. Er war es auch, der die Erlaubnis zur Benutzung von Fahrzeugen bei befreundeten Firmeninhabern einholte. Damit war der Einsatz größerer SA-Abteilungen bei Werbeversammlungen möglich.[3] Theodor Oppermann betont in seinem Buch zur Geschichte des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps von 1936 die wichtige Rolle des Transportwesens bei politischen Aktionen in der Frühzeit der Bewegung:

„Besonders am 9. November 1923 erwies sich der motorisierte Einsatz als geradezu mitentscheidend. Mit 15 Zügen wurden die SA-Staffeln in Bataillonsstärke zum Bürgerbräukeller befördert, und zwar so überraschend, dass der Führer dort ungehindert handeln konnte."[4]

Nach dem Parteitag 1929, auf dem der Ausbau der OSAF beschlossen worden war, erhielt der Verwalter der Hilfskasse und Organisator des Transportwesens Martin Bormann den Auftrag, Satzungen für ein zu gründendes Automobilkorps auszuarbeiten.[5] Um nicht auf das wankende Wohlwollen der Automobilbesitzer in Fragen der Bereitstellung von Kraftfahrzeugen für die Zwecke der NSDAP und der SA angewiesen zu sein, verfügte Adolf Hitler im Frühjahr 1930 die Aufstellung einer vollmotorisierten Einheit mit dem Namen: „Nationalsozialistisches Automobil-Korps" (NSAK). Die Bezeichnung erinnert an das ehemalige „Kaiserlich freiwillige Automobilkorps" aus dem Ersten Weltkrieg. Dabei handelte es sich um einen Zusammenschluss von über 400 Automobilisten, die dem preußischen Kriegsministerium während des Krieges einen mobilen Beförderungs- und Meldedienst zur Verfügung stellten.[6] Es ist wahrscheinlich, dass eine „gedankliche Brücke" zwischen den Organisationen in der Namensgebung bestanden hat.[7] Zu-

---

[3] Vgl. Mitteilungsblatt Kreis München der NSDAP vom 14. 1. 1937: „Voraus den Kameraden...", StA München, NSDAP 1321.

[4] Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 13. Beim Hitler-Putsch 1923 wurden parteieigene Kraftfahrzeuge aus dem Bestand der Transportabteilung, Mietfahrzeuge und auch beschlagnahmte Kraftwagen verwendet; vgl. Gordon: Hitlerputsch 1923. Machtkampf in Bayern 1923–1924, S. 65, 237f.; Auflösung der NSDAP 1923 (undatiertes Dokument), StA München, Pol. Dir. München 6722; Verzeichnis der Staatsanwaltschaft über die beim Putsch verwendeten Kraftfahrzeuge vom 5. 1. 1924, StA München, Pol. Dir. München 6713.

[5] Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 13.

[6] Im Jahre 1905 wurde nach Verhandlungen des Deutschen Automobilclubs mit dem Prinzen Heinrich von Preußen und dem preußischen Kriegsministerium das „Deutsche freiwillige Automobilkorps" gegründet. Die Mitglieder stellten ihre Kraftwagen für militärische Übungen wie das Kaisermanöver zur Verfügung. Zu Beginn des Ersten Weltkrieges wurde das Korps in „Kaiserlich freiwilliges Automobilkorps" umbenannt. Die Mitglieder, darunter Fritz und Wilhelm Opel, Graf Arco und E. Büssing, wurden in den Offiziersrang erhoben. Von 1916 an erhielt das Korps den Charakter einer rein militärischen Formation und nannte sich jetzt „Kaiserliches Kraftfahrkorps". Das Korps wurde den Kraftfahrtruppen als Ersatzorganisation angegliedert und 1918 aufgelöst; vgl. Isbert: 30 Jahre Auto, S. 140–155 und Pawelitzki: Das Kaiserliche Freiwillige Automobil-Corps und das Kaiserliche Kraftfahrer Korps.

[7] Vgl. Otto Wagener: Hitler aus nächster Nähe, S. 64. Otto Wagener, Stabschef der SA 1929–1930, Leiter der wirtschaftspolitischen Abteilung der Reichsleitung der NSDAP 1931–1933, gibt in seinen Erinnerungen ein Gespräch mit Franz Pfeffer von Salomon wieder, das er 1929 über die Motorisierung der SA geführt hat. Darin erwähnte Wagener als Vorbild für das NSAK das vor dem Ersten Weltkrieg aufgestellte Automobilkorps.

dem verbreitete die Bezeichnung „Korps", in Anlehnung an die Reichswehr, eine militärische Aura, die von der OSAF bewusst angestrebt worden war.

Der Aufbau des NSAK: Erste Satzungen und Richtlinien

Die Satzungen des Nationalsozialistischen Automobilkorps erschienen am 1. April 1930.[8] Der erste Korpsführer des NSAK war in Personalunion der Chef des Stabes der SA, Franz Pfeffer von Salomon.[9] In den Statuten wurde das Korps als Vereinigung von „Mitgliedern und Freunden der nationalsozialistischen Freiheitsbewegung" definiert, die sich verpflichten, ihre Kraftwagen für Aufgaben der Partei zur Verfügung zu stellen. Dazu zählten die Beförderung einzelner Führer der Partei und ganzer SA-Abteilungen sowie die Nachrichtenübermittlung. Außerdem verpflichteten sich die Beitrittswilligen, wenn möglich, nur die Tankstellen und Reparaturwerkstätten von Korpsmitgliedern aufzusuchen. Sie erhielten dort einen Rabatt von 10%.[10] Die Mitgliedschaft stand jedem „nationalgesinnten Deutschen" offen, der im Besitz eines Pkw, eines Motorrads, eines Lkw oder einer Kraftzugmaschine war.

Das NSAK wurde mit der Gründung im April 1930 geographisch in sieben Bereiche gegliedert: NSAK-Bereich Ost (Berlin-Charlottenburg), NSAK-Bereich Nord (Hannover), NSAK-Bereich Mitte (Dresden), NSAK-Bereich West (Kassel), NSAK-Bereich Ruhr (Elberfeld), NSAK-Bereich Süd (München), NSAK-Bereich Österreich (Wien).[11] Diese Aufteilung zeigt das frühe Bemühen der OSAF nach festen Organisationsstrukturen ihrer Unterabteilungen.

Adolf Hitler ernannte den ehemaligen Reichswehrmajor und Teilnehmer am Hitlerputsch 1923, Adolf Hühnlein, Mitte Dezember 1930 zum Chef des Kraftfahrwesens der SA und stellvertretenden Korpsführer des NSAK. Als erfahrener ehemaliger Frontoffizier konnte sich Hühnlein als Mann der Praxis gegenüber Martin Bormann, dem Bürokraten, durchsetzen.[12] Nach den Worten Bormanns befand sich das NS-Automobilkorps noch in den „Kinderschuhen", als er es dem Parteigenossen Hühnlein übergab.[13] Es zählte schätzungsweise 300 Mitglieder. Die absolute Zahl der für die Partei zur Verfügung stehenden Kraftfahrer lag zu dieser Zeit um vieles höher, denn jeder SA-Sturm hatte Kraftfahrer in seinen Rei-

---

[8] Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 8ff.

[9] Krenzlin: Das NSKK, S. 9.

[10] Vgl. ebenda, S. 11.

[11] Die Bereiche waren nach Größe und Mitgliederbestand weiter unterteilt. Die Unterführer wurden durch die OSAF-Stellvertreter ernannt; vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 10. Das NSAK war wie auch später das NSKK bis 1933 in Wien als Verein eingetragen. Vereinszweck war die Zusammenfassung aller „vaterländisch gesinnten" deutschösterreichischen Staatsbürger, die ein Kfz besaßen. Den Vorsitz hatte Kurt von Barisani, der spätere Führer der Motorgruppe Ostmark; ÖStA Wien, BKA, Generaldirektion für die öffentliche Sicherheit, Verein, 139492–31, Kt. 2473.

[12] Vgl. Krenzlin: Das NSKK, S. 10. Bormann als Initiator des NSAK erhielt gleich nach Hitler die Mitgliedsnummer 2; vgl. Lang: Der Sekretär, S. 57, 254. Zur Biografie von Adolf Hühnlein vgl. S. 122–131 dieser Arbeit.

[13] Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 13.

hen und konnte auf Sympathisanten mit Fahrzeugen zurückgreifen.[14] Kostenlose Leihwagen wurden der NSDAP aus den Reihen der Spediteure, Bauunternehmer, Brauereibesitzer, Großhändler, Forstwirte und anderer Berufsgruppen, die Geschäftswagen unterhielten, zur Verfügung gestellt.[15]

Da die Entwicklung des Automobilkorps nur stockend in Gang kam, erließ die SA im März 1931 Richtlinien für den weiteren Ausbau des Korps, die den Aufbau und den Zweck der Organisation genauer bestimmten.[16] Darin wird die Bedeutung motorisierter Aufzüge für die politische Propaganda deutlich hervorgehoben:

„Die Motorisierung der Bewegung macht uns unabhängig von anderen Verkehrsmitteln, die versagen könnten. Sie erhöht den Aktionsradius der politischen Propaganda und ist für Gau- und Parteitage unentbehrlich. Eine in mustergültiger Ordnung fahrende Kraftwagenkolonne mit fliegenden Sturmfahnen und Wimpeln ist von stärkster propagandistischer Wirkung."[17]

Um die Mobilität der Bewegung zu steigern und ihre Propagandawirkung zu verstärken, war das NS-Automobilkorps beauftragt, alle NS-Kraftfahrer und Freunde der Bewegung in seinen Reihen zusammenzuführen. Aus diesem Sammelbecken, so die Zielvorgabe, könnten dann die SA und die SS die nötigen Kraftfahrer und Fahrzeuge zur Bildung von Motorstürmen und -staffeln entnehmen. Das NSAK sollte sein Augenmerk auf die Werbung von nationalsozialistischen Kraftfahrern richten und die Aufstellung der Motorstürme der SA und SS durch Weitergabe der Mitgliederlisten unterstützen.[18] In den Richtlinien wurde erstmals die Absicht bekundet, die wirtschaftliche Organisation so auszubauen, dass für die Mitglieder des NSAK nicht mehr die Notwendigkeit bestehe, Mitglied anderer Automobilverbände zu sein. Durch die Aufnahme wirtschaftlicher Interessen in den Aufgabenkatalog wollte die Korpsführung die Attraktivität des Korps steigern und trat damit in Konkurrenz zu den bestehenden Automobilclubs. Für die juristische Beratung wurde die Sachkenntnis des Nationalsozialistischen Juristenbundes in Anspruch genommen. Zum Aufbau einer technischen Beratung griff das Korps auf NSDAP-nahe Sachverständige zurück. Die Leitung einer technischen Beratungsstelle des Korps lag in den Händen des Diplomingenieurs Erwin Kraus[19].

Unterhalb der Korpsführung wurden „Bereichführer" eingesetzt, die künftig den Gruppenführern der SA in Motorisierungsfragen und in der Aufstellung von Motorstürmen Hilfestellung geben sollten. Der Bereichführer der Gruppe seinerseits wurde durch Bereichführer der Untergruppen, der Gaue oder durch Bezirksführer der Ortsgruppen unterstützt. Besondere Sorgfalt kam der Auswahl des Be-

---

[14] Vgl. Mitteilungsblatt Kreis München der NSDAP vom 14. 1. 1937: „Voraus den Kameraden...", StA München, NSDAP 1321.

[15] Vgl. Blackbourn: „Die meisten von ihnen hatten Räder", S. 149f.

[16] Am 14. 3. 1931 erschienen die Richtlinien für den weiteren Ausbau des NSAK; vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 24; Mitteilungsblatt Kreis München der NSDAP vom 14. 1. 1937: „Voraus den Kameraden...", StA München, NSDAP 1321.

[17] Zit nach: Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 24.

[18] Es dürfe aber nicht sein, dass Organe des NSAK in die Motorstürme „hineinbefehlen", ebenda, S. 25.

[19] Zur Biografie von Erwin Kraus vgl. S. 131f.

reichführers zu. Es sollte sich um eine Persönlichkeit handeln, die in Kraftfahrerkreisen einen Namen hatte, die rhetorisches Talent besaß und einen „repräsentativen Wagen" fuhr.[20] Die Kriterien, denen die Bereichführer, später die Landesführer des NSKK, entsprechen sollten, lassen Rückschlüsse auf die Zielgruppe der Mitglieder zu. Kraftfahrzeugbesitzer, die einer bessergestellten Schicht angehörten, wollte man nicht durch rohes SA-Gebaren abschrecken, sondern unter „ihresgleichen" belassen. Eine Persönlichkeit mit gesellschaftlichem Renommee konnte die angestrebte Verbindung von politischen Zielen mit gesellschaftlichen und sportlichen Interessen am glaubwürdigsten verkörpern. Zu den Personen, die das Kraftfahrkorps 1931 nach außen vertraten, zählten beispielsweise der in Bayern bekannte Sportflieger Eberhard von Conta als Landesführer im Gau Hochland, der Hannoveraner Verleger Theodor Oppermann als Landesführer im Gau Nordsee, der Ingenieur beim Dampfkessel-Überwachungsverein Heller als Bereichführer in Braunschweig und der Automobilhändler Georg von Walthausen[21] im Bereich Düsseldorf.[22]

Auf die Zielgruppe abgestimmt, wurde in den Richtlinien vorgegeben, „möglichst viele fördernde und leistungsfähige Mitglieder" für das Korps zu gewinnen und dabei in Kauf zu nehmen, dass nicht alle Mitglieder des Korps sich auch dem Motorsturm anschließen werden.[23] Die Zahl der leistungsstarken Beitragszahler erhielt Priorität vor einer aktiven Dienstleistung für die Bewegung. Dies entsprach nicht dem Ethos des politischen Kämpfers, doch stellten Fahrzeuge und ihre Besitzer ein wichtiges Potenzial dar, das, aus Sicht der Parteistrategen, zumindest in finanzieller Hinsicht und als Kraftfahrzeugreserve genutzt werden musste.

Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) 1931–1933

Kaum waren die Richtlinien zum Aufbau des NSAK in Kraft, erschien am 20. April 1931 eine Verordnung zur Umbenennung des „Nationalsozialistischen Automobil-Korps" in „Nationalsozialistisches Kraftfahr-Korps" (NSKK). Als Hühnlein seinem technischen Berater Kraus die Neuerung schriftlich mitteilte, schrieb er „Herr Hitler wünscht weiterhin"[24], was darauf hindeutet, dass die Umbenennung direkt auf Hitler zurückgeht. Bis zu diesem Zeitpunkt dominierten die Autofahrer das Bild des Automobilkorps. Die neue Bezeichnung „Kraftfahrkorps" dokumentierte die steigende Zahl der Motorradfahrer im Korps und hatte eine einladende Signalwirkung an die Mitglieder der parallel existierenden Motorstürme der SA und SS. Darüber hinaus stand der Begriff „Kraftfahrt" dem NS-

---

[20] Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 26.

[21] Georg von Walthausen, geb. 1895, Freikorps Epp, ab 1920 in der Kraftfahrzeugbranche tätig, Gruppenstaffelführer, 1934 Führer der Motorbrigade Ostpreußen, NSKK-Gruppenführer, schied 1936 aus dem NSKK aus und war bis April 1938 Betriebsführer der Büssing NAG AG; vgl. Der Großdeutsche Reichstag, IV. Wahlperiode, Berlin 1938, S. 443.

[22] Vgl. G. L.Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 501, 506, StadtA Hannover; Pflichtappell des NSKK der NSDAP Gruppe Hochland am 19. 7. 1932, StA München, Pol. Dir. München 6835.

[23] Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 27.

[24] Schreiben Hühnleins an Kraus vom 10. 4. 1931, StA München, NSDAP 1305.

Sprachstil näher als der mit snobistischen Anklängen behaftete Begriff „Automobil". Der nationalsozialistische Motorisierungsjargon beinhaltete in erster Linie deutsche „Kraft"-Begriffe, die als Propagandaschlagworte eingesetzt werden konnten: „Kraftfahrt", „Kraftwagen", „Kraftstoff". Die Bezeichnung „Automobil" wurde jedoch nicht aus dem Wortschatz getilgt, sondern auch in den Jahren des „Dritten Reiches" weiterhin verwendet.[25]

Wenige Tage nach der Namensänderung erschienen am 1. Mai 1931 die Satzungen des NSKK, die sich in einzelnen Punkten von der Satzung des NSAK und den Richtlinien zum Ausbau unterschieden. Definiert als „Wegbereiter für die Aufstellung der Motorstürme und -staffeln unserer Sturmabteilungen" strebte die OSAF nunmehr eine engere Bindung des Korps an die SA an. Diese Bindung sollte auch über die Mitgliedschaft erfolgen.

Zahl und Zusammensetzung der Mitglieder

Nach Angaben der Monatsblätter hatte das NSKK im Dezember 1931 10000 Mitglieder.[26] Die „meisten" von ihnen gehörten, so die offizielle Berichterstattung des Korps, außerdem der Motor-SA und -SS an.[27] Der von der SA-Führung gewünschte Idealzustand im Verhältnis zwischen Korps und Motorstürmen wäre erreicht worden, wenn jedes Mitglied des Kraftfahrkorps auch Mitglied in der Motor-SA gewesen wäre und umgekehrt. Doch die geforderte Kongruenz trat nicht ein.

Besonders die Besitzer teurer Autos und die älteren Kraftfahrer dürften auf die Aufforderung zur Mitgliedschaft in der Motor-SA zurückhaltend reagiert haben. Die Kriterien für die Aufnahme in einen Motorsturm der SA und SS schlossen von vornherein Männer aus, die im fortgeschrittenen Alter standen oder denen es an körperlicher Fitness mangelte.[28] Der proletenhafte Ruf der SA, die geforderte aktive Dienstausübung und der Unwille, sich von der SA vereinnahmen zu lassen, sind weitere mögliche Gründe der Verweigerung. Auf Seiten der Motor-SA-Männer wirkte sich die doppelte Beitragszahlung trotz 50%iger Ermäßigung hemmend auf den Eintritt ins NSKK aus. Möglicherweise fanden die SA-Männer neben dem wenig attraktiven Serviceangebot des Korps auch schwerer Zugang zu den Geselligkeitsformen der Korpsmitglieder. Die Erinnerungen des ehemaligen

---

[25] Beispiele hierfür sind „Der Deutsche Automobil-Club" und die klare Anweisung der Parteikanzlei der NSDAP von 1938, den Begriff „Kraftfahrbahnen" in Gesetzen und Verordnungen gegen die geläufigere Bezeichnung „Reichsautobahnen" auszutauschen; vgl. Drittes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens ‚Reichsautobahnen' von 1938, in: Heiber (Bearb.): Akten der Partei-Kanzlei der NSDAP, Teil II, Regestnr. 31751. Zum nationalsozialistischen Motorisierungsjargon vgl. auch S. 168 dieser Arbeit.

[26] Vgl. Monatsblätter des Nationalsozialistischen Kraftfahr-Korps und der Motorstürme und -staffeln der SA und SS, H. 1 vom Dezember 1931.

[27] Vgl. ebenda. Es besteht Zweifel an dieser Aussage, wenn man die Mitgliedersituation z. B. in Meiningen betrachtet. Von den 32 Mitgliedern der Motor-SA waren im Juni 1932 lediglich 10 SA-Männer zugleich NSKK-Mitglieder; vgl. Die Meininger Motor-SA 1931 bis 1933 (Masch. Manuskript), IfZ MS 603.

[28] Vgl. Satzungen, § 7, Pflichten des Mitglieds, in: Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 31.

NSKK-Obergruppenführers Georg Wagener bestätigen die gesellschaftliche Kluft zwischen den Formationen. Nach seinen Worten waren die Anfänge des NSKK am „Biertisch" zu finden. Die älteren und bequemeren Kraftfahrer gaben dem Eintritt ins NSKK den Vorzug, so Wagener, weil es dort gemütlicher zuging, weil sie dort als gesetzte Bürger mit anderen gesetzten Bürgern Umgang pflegten: kurz, weil sie das NSKK für einen „zeitgemäß braungefärbten Automobilklub" hielten.[29] Die Motor-SA hingegen empfand eine gewisse Abneigung gegen die „Vereinsmeierei" des NSKK und die dort dominierenden „spießbürgerlichen" Kreise.[30] Diese Animositäten zwischen den Mitgliedern des NS-Kraftfahrkorps und der Motor-SA traten von Anbeginn auf, sie führten aber erst im Laufe der Fusion beider Formationen 1934 zu Problemen.[31] Mancherorts ergänzten sich Kraftfahrkorps und Motor-SA aber auch. Falls Fahrlehrer einer NSKK-Einheit auch der Motor-SA als Mitglieder angehörten, ermöglichte dies den SA-Männern im Idealfall eine kostenlose Fahrausbildung.[32] Im Gegenzug durften NSKK-Mitglieder von den SA-Männern Hilfe bei der Wartung ihrer Wagen erwarten.[33]

Gemäß den Satzungen vom 1. Mai 1931 richtete sich die Werbung des NSKK nicht mehr nur an die Fahrzeughalter unter den NSDAP-Mitgliedern und Parteifreunden[34], sondern auch an „Nur"-Führerscheininhaber. Ob sich dadurch die Zahl der Mitglieder erheblich steigern ließ, ist unwahrscheinlich, denn der Anreiz, sich dem Korps anzuschließen und Beiträge zu zahlen, dürfte für Personen ohne Kraftfahrzeug gering gewesen sein. Es ist wahrscheinlicher, dass die Mitgliedersteigerung zwischen 1930 und 1933 auf die verstärkten Werbemaßnahmen unter den Fahrzeugbesitzern der NSDAP und auf die gezielte Aufforderung an die Motor-SA-Männer zurückzuführen war.

Die Mitgliedsbeiträge blieben von den Anfängen des NSAK bis 1933 weitgehend konstant. Der Jahresbeitrag für Motorrad- und Lkw-Besitzer belief sich auf 8 RM, für Kleinpersonenwagen bis 1000 ccm betrug er 12 RM und für andere Personenkraftwagen 20 RM. Dies lag unter den üblichen Beitragssätzen der herkömmlichen Automobilclubs.[35] Fördernde Mitglieder, zu denen auch Kraftfahre-

---

[29] Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 555, StadtA Hannover.

[30] Vgl. ebenda, S. 501, 505. Vgl. dazu auch die Ausführungen Reichardts zum antibürgerlichen Reflex der SA; ders.: Faschistische Kampfbünde, S. 463 ff.

[31] Zum Zusammenschluss der Motorformationen vgl. S. 72 f. dieser Arbeit.

[32] Vgl. Völkischer Beobachter vom 17. 2. 1931: „NSAK".

[33] Vgl. Kühnel: Hans Schemm, S. 403, Anmerkung 141.

[34] Es kursierten widersprüchliche Angaben zur Mitgliedschaft. In § 2 der Satzungen wurden neben den Parteigenosssen auch Parteifreunde genannt. In anderen Publikationen wurde die Mitgliedschaft im NSKK an die Mitgliedschaft in der NSDAP gebunden; vgl. Völkischer Beobachter vom 26./27. 6. 1932: „Was will das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps?" In einem persönlichen Schreiben von Kraus an den Motorsturmführer Fetzer vom 2. 2. 1932 erklärte Kraus, dass das NSKK nur „männliche Parteigenossen" aufnehme; BArch NS 24/110.

[35] Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 30; NSKK-Korpsführung vom 23. 6. 1932, betr. Beiträge, StA München, Pol. Dir. München 6835. Die üblichen Beitragssätze der anderen Automobilclubs bewegten sich bei 30 RM für Autos und 20 RM für Motorräder im Jahr.

rinnen zählten, konnten die außerordentliche Mitgliedschaft erwerben.[36] Sie bezahlten einen Mindestbeitrag von 2 RM pro Monat, also den nicht geringen Betrag von 24 RM im Jahr. Dafür erhielten sie das Presseorgan des Korps und waren zum verbilligten Bezug von Grenzpassierscheinen[37] befugt.

Von Anfang an war das Streben der Korpsführung erkennbar, innerhalb des NS-Kraftfahrkorps eine eigene Gruppenidentität zu entwickeln. Neben gemeinsamen Übungen und „Motortreffen" geschah dies auch durch sichtbare Zeichen der Zusammengehörigkeit. Die Mitglieder des NSKK trugen das Hoheitszeichen des Korps am Zivilanzug und bei geschlossenem Auftreten eine braune Sportmütze. Mitglieder der Motor-SA traten in ihrem SA-Dienstanzug auf. Auf dem Kühler der Autos wurde eine Korpsplakette befestigt und bei Dienstfahrten ein Wimpel am Wagen angebracht.[38] Das NSKK verfügte seit seiner Gründung über eigene Presseorgane, die korpsinterne Mitteilungen an die Mitglieder weitergaben. Am 7. Mai 1931 erschien die erste Ausgabe des „Mitteilungsblattes des NSKK", und im Dezember 1931 brachte der Oppermann-Verlag in Hannover zum ersten Mal die „Monatsblätter des NSKK" heraus.[39]

Ein Problem, das den Einsatz der nationalsozialistischen Kraftfahrer seit Anbeginn begleitete, war die Frage nach einer ausreichenden Versicherung der Fahrzeuge und Insassen. Während der Dienstfahrt war der Fahrer in puncto Personenschäden über die Hilfskasse der NSDAP versichert. Für Unfallschäden am Fahrzeug haftete der Fahrzeughalter jedoch selbst.[40] Mit der aktiven Teilnahme an SA-Aufgaben war für den Fahrer, der sich und sein Fahrzeug in den Dienst der Bewegung stellte, folglich ein hohes persönliches und finanzielles Risiko verbunden, das in keiner Relation zu den wenigen praktischen Vorteilen einer Mitgliedschaft im Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps stand. Wer dem NSKK und der Motor-SA vor 1933 im aktiven Sinne, also nicht als förderndes Mitglied oder SA-Reserve, angehörte, bewies damit eine hohes Maß an persönlicher Einsatzbereitschaft und Entschlossenheit zur tatkräftigen Mitwirkung am Aufstieg der Bewegung.

---

[36] Vgl. Völkischer Beobachter vom 26./27. 6. 1932: „Was will das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps?". Dem Aufnahmegesuch einer Frau Dr. V., die durch freiwillige Beiträge den Ausbau des Korps vorantreiben wollte, wurde im Januar 1932 stattgegeben; Schreiben des Bereichführers des NSKK Berlin/Brandenburg vom 2. 1. 1932, BArch NS 24/110.

[37] Für den Grenzübertritt mit dem Auto war der Erwerb von Grenzpassierscheinen oder Triptyks (auch Triptiks) erforderlich, die eine Bürgschaft gegenüber den ausländischen Zollbehörden enthielten. Das Monopol auf die Vergabe hatten der AvD, der ADAC und der DTC. Auslandsreisen mit dem Auto waren somit an die Mitgliedschaft des Automobilbesitzers in einem der drei Verbände oder angegliederten Körperschaften gebunden; vgl. die Kritik des technischen Leiters des NSKK am Monopol der Clubs in einem Exposé über Triptyks, BArch, NS 24/110.

[38] Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 30.

[39] Vgl. ebenda, S. 32 und Monatsblätter des NSKK vom Dezember 1931.

[40] Im Parteidienst waren die Pkw-Fahrer über die Hilfskasse der NSDAP versichert. Die Beiträge dazu waren im Korpsbeitrag enthalten. Motorradfahrer hatten für die Versicherung einen erhöhten Beitrag zur Hilfskasse zu leisten. Der Schutz erstreckte sich nur auf Personenschäden. Haftpflicht und Kasko mussten von den einzelnen Fahrern selbst abgeschlossen werden. Das Korps bot nur eine Versicherungsvermittlung an; vgl. Monatsblätter des NSKK vom Dezember 1931: „Versicherung".

Das NSKK – ein politischer Automobilclub?

Die Automobil- und Motorradbesitzer, die auf wirtschaftliche Vergünstigungen, Beratung, Touristik, Motorsport oder Förderung der Kraftfahrt im Allgemeinen Wert legten, waren zumeist Mitglied in einem der folgenden Automobilclubs: Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC, 1931: 132000 Mitglieder), Automobilclub von Deutschland (AvD, 1933: 16000 Mitglieder)[41], Deutscher Motorradfahrer-Verband (DMV, 1930: 25000 Mitglieder), Deutscher Touring Club (DTC, 1930: 32000 Mitglieder). Eine der wichtigsten Dienstleistungen der Clubs war das Angebot an so genannten Triptyks. Dieser Grenzpassierschein machte dem Kraftfahrer den Grenzübertritt möglich, ohne den vom Reiseland festgesetzten Zoll entrichten zu müssen.[42]

Viele nationalsozialistische Kraftfahrer, die Mitglieder in den herkömmlichen Automobilclubs waren, dürfte die Doppelmitgliedschaft und die damit verbundenen doppelten Beitragszahlungen vom Eintritt in das Korps abgehalten haben.[43] Kritik richtete Kraus deshalb in erster Linie an Parteigenossen, die bisher nicht Mitglied im NSKK waren:

„Vor der Pflege des Sports und der Touristik kommt der Kampf um die Freiheit des Volkes und der Wirtschaft. Das NSKK kann es nicht dulden, daß ein Parteigenosse Mitglied eines Klubs bleibt, seinen Beitritt zum NSKK aber unterläßt. Wir brauchen jedes Fahrzeug und jeden Führerschein."[44]

Die Propagandisten des NSKK stießen jedoch bei ihren Werbebemühungen schnell an die Grenzen der politischen Mobilisierbarkeit von Automobilbesitzern, die sich eben gerade aus wirtschaftlichen und touristischen Gründen den Clubs angeschlossen hatten.

Um dies zu ändern, rief der technische Leiter Kraus in einem Schreiben an seinen Chef Hühnlein im April 1931 dazu auf, den Mitgliedern mehr „Klubvorteile", wie Empfehlungen von Hotels und Werkstätten mit Rabatt, vertragliche Vereinbarungen mit Betriebsstofffirmen, Beschaffung von Grenzübertrittskarten, Rechtsschutz und Versicherung zu offerieren.[45] Das Ziel, die Serviceleistungen zu verbessern, dürfte auch der Grund dafür sein, warum die Korpsführung zuerst

---

[41] Der AvD hatte 1933 16211 ordentliche und außerordentliche Mitglieder. Dem Stammclub gehörten 55 Automobil-Clubs an. Ferner waren dem AvD auch Verbände angeschlossen deren Mitglieder in der genannten Zahl nicht mitgerechnet sind: Der RDA, der Aero-Club, die Automobil- und Flugtechnische Gesellschaft, der Deutsche Motorradfahrerverband, der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein und andere Kraftfahrvereinigungen mit rund 80000 Mitgliedern; vgl. Fritsch: Der Einfluß des AvD, S. 100–105.

[42] Durch Ausstellung des Triptyks übernahm der inländische Club gegenüber dem ausländischen und seiner Zollverwaltung die Bürgschaft für die Wiedereinfuhr des Fahrzeugs; vgl. Der Motorsportler. Verbandsorgan des Allgemeinen Motorsport Verbandes (AMV) vom 18. 3. 1932: „Wie das Triptyk entstand".

[43] Da der Fahrer in der Beitrittserklärung angeben musste, ob er bereits Mitglied in einem Automobilclub war, wusste die Korpsführung um das „Problem" der Doppelmitgliedschaft; vgl. Beitrittserklärung für das NSKK (Formular ohne Datum), StA München, Pol. Dir. München 6835.

[44] Monatsblätter des NSKK vom Juli 1932: „Die Automobilclubs und das NSKK".

[45] Schreiben von Kraus an Hühnlein vom 5. 4. 1931, StA München, NSDAP 1305.

Mitglied im Nationalen Deutschen Automobilclub wurde und im Sommer 1932 mit dem Deutschen Touring Club ein Abkommen traf, das die verbilligte Abgabe von Triptyks und Grenzpapieren ermöglichte.[46]

Kommunistische Kreise sahen in der Aufstellung eines Automobilkorps, dann Kraftfahrkorps, den Beweis für die großbürgerliche und kapitalistische Trägerschicht der NSDAP. Die Existenz des Automobilkorps sei bezeichnend für die Mitgliederstruktur in der Hitler-Partei, bei der es sich ihrer Meinung nach um eine „Bonzen-Partei" handelte.[47] Die NSDAP in der Öffentlichkeit als Partei des Großkapitals auszuweisen, entsprach den Propagandamethoden der sozialdemokratischen und kommunistischen Parteiführung.[48] Die Sozialstruktur des NSKK, dessen Mitglieder zumindest in der Anfangszeit dem oberen Mittelstand angehörten, wie es der Besitz eines Autos bezeugt,[49] konnte indes nicht als repräsentativ für die allgemeine Zusammensetzung der NSDAP gelten.[50] Dennoch musste die Parteileitung der NSDAP sich vor allem aus den Reihen der SA den Vorwurf gefallen lassen, die Parteifunktionäre pflegten einen zu hohen Lebensstandard. Dies wurde besonders von der Berliner SA unter Führung des OSAF-Stellvertreters Ost, Walter Stennes, kritisiert. Auf einem Flugblatt der SA vom Mai 1931 war zu lesen:

„Wir schieben ja so gern Kohldampf, damit es unseren lieben Führern mit ihren 2- bis 5000 Mk. Monatseinkommen recht wohl ergehe. Hocherfreut waren wir auch, als wir hörten, daß sich unser Adolf Hitler auf der Berliner Automobilausstellung einen großen Mercedeswagen für RM 40000 gekauft hat"[51]

---

[46] Monatsblätter des NSKK vom Juli 1932: „Beschaffung von Triptiks". Vgl. zur korporativen Mitgliedschaft im NDA auch die Erinnerungen Otto Wageners: Hitler aus nächster Nähe, S. 66f.

[47] Presseausschnitt aus einer kommunistischen Zeitung um 1930 mit dem Titel: „Faschistisch-nationalsozialistische Verbrüderung", StA Leipzig, PPV 4255 (NDA).

[48] Vgl. Pyta: Gegen Hitler und für die Republik, S. 58.

[49] Darauf weisen die sechs noch vorhandenen Mitgliedskarten im Bereich NSKK-Ost aus dem Jahre 1931 hin. Darunter waren ein Geschäftsführer, ein Kaufmann, ein Arzt und ein Beamter. Sie gehörten der NSDAP an und verfügten über Führerscheine und Fahrzeuge; BLHA Potsdam, Rep. 61 C Nr. 373.

[50] Die NSDAP war keine Partei der Oberschicht, sondern in erster Linie eine Mittelschichtspartei; vgl. die soziale Zusammensetzung der NSDAP-Mitglieder zwischen dem 15. 9. 1930 und dem 30. 1. 1933: 32,5% Arbeiter, 20,6% Angestellte, 17,3% Selbständige, 6,5% Beamte, 12,5% Bauern, 3,7% Sonstige; vgl. Jamin: Zwischen den Klassen, Tab. IV-3–2 (Parteistatistik von 1935), S. 247. Absolut gesehen fällt die Zahl der Arbeiter im internen Mitgliedervergleich der NSDAP durchaus ins Gewicht. In Relation zur Beschäftigungsstruktur im Deutschen Reich waren Arbeiter, die rund 55% der Bevölkerung ausmachten, in der NSDAP unterrepräsentiert; vgl. ebenda, S. 245. Einschränkend muss gesagt werden, dass die Aussagen, die auf der Parteistatistik der NSDAP von 1935 beruhen, eine Tendenz wiedergeben, nicht aber empirisch belegtes Datenmaterial, da hier nur die Mitglieder erfasst wurden, die 1935 noch Mitglied waren, und nicht diejenigen, die zwischen 1930 und 1933 wieder ausgeschieden waren. Der Anteil des gehobenen Mittelstandes in der NSDAP erhöhte sich in der „Kampfzeit" kontinuierlich. Die Quote übertraf 1932 den Reichsdurchschnitt; vgl. Kater: Ansätze einer Soziologie der SA bis zur Röhm-Krise, S. 806. Von der durchschnittlichen sozialen Zusammensetzung gesehen war die NSDAP eine Mittelstandsbewegung. Um jedoch zu betonen, dass die NSDAP alle sozialen Schichten anzusprechen vermochte, ist die Bezeichnung „Volkspartei des Protests" angemessener; vgl. Wirsching: Die Weimarer Republik in ihrer inneren Entwicklung, S. 103.

[51] Zit. nach Höhne: Der Orden unter dem Totenkopf, S. 64.

In der Anschaffung und Verwendung von Autos wurde demnach nicht immer die Notwendigkeit einer Mobilitätssteigerung gesehen, sondern auch die luxuriöse Zurschaustellung von Macht und Geld. Hitlers Vorliebe für Mercedes-Benz-Limousinen verstärkte dieses innerparteiliche Misstrauen zusätzlich.

Die Gliederung des NSKK

Geographisch war das NSKK der Gliederung der SA angepasst. Durch das starke Wachstum und die häufige Neugliederung der Gebiete traten sowohl bei der Motor-SA als auch beim NSKK zahlreiche organisatorische Veränderungen auf. Auf der Ebene der inzwischen auf 18 angewachsenen SA-Gruppen agierten die NSKK-Landesführer. Bereichführer waren für den Bereich der Untergruppe, Bezirksführer und Korpswarte für die kleineren Gebiete zuständig. Die Korpswarte hatten die Aufgabe, in allen NSDAP-Ortsgruppen nationalsozialistische Kraftfahrer für das NSKK zu werben.[52]

Die Führung des NSKK nahm durch die Errichtung eines festen Stabes und die Anstellung von hauptamtlichen Mitarbeitern Gestalt an. Die Verantwortung lag im August 1932 in den Händen des stellvertretenden Korpsführers und Chefs des Kraftfahrwesens der SA, SA-Gruppenführer Hühnlein. Zum Korpsstab zählte der Stabsführer Oberführer Oldenbourg und der Leiter der Sonderabteilungen Wehr, Wirtschaft und Presse, Theodor Oppermann, der zugleich Verleger und Schriftleiter der Monatsblätter war. Die technische Beratung übernahm Ingenieur Erwin Kraus in Stuttgart. Daneben existierten die Ressorts Recht und Versicherungsvermittlung. Zum Ehrenführer des Kraftfahrkorps hatte die OSAF den langjährigen militärischen Vorgesetzten Hühnleins, General Ritter von Epp, ernannt.[53]

Die Motor-SA 1931–1933

Am 1. April 1930 erließ die OSAF nicht nur die Anordnung zur Gründung eines NS-Automobilkorps, sondern auch einen Befehl, der den vereinzelt existierenden Motorformationen der SA eine Organisationsstruktur gab.[54] Die Anweisung legte fest, dass jedem SA-Sturm ein Motortrupp beigeordnet werden sollte, in dem alle zum Sturm gehörenden SA-Männer zusammengeschlossen sind, die ein Motorrad oder einen kleinen Pkw (DKW, Hanomag, Opel 4/16, Dixi) besitzen. Motorräder

---

[52] Krenzlin: Das NSKK, S. 11 f.

[53] Vgl. Monatsblätter des NSKK vom Juli 1932: „NSKK" und die Sonderstellen der Korpsführung, abgedruckt in: Monatsblätter des NSKK vom August 1932. Hühnlein war nach dem Ersten Weltkrieg im Freikorps Epp am Sturz der bayerischen Räterepublik beteiligt. 1922 wurde er von General Ritter von Epp, dem Führer des Infanterieregiments VII, als 1. Generalstabsoffizier in seinen Stab berufen; vgl. Der NSKK-Mann 13. 9. 1941: „Soldat. Zum 60. Geburtstag unseres Korpsführers".

[54] In vielen größeren Orten, z.B. Hamburg, existierten 1929 bereits SA-Motortrupps; vgl. Krause: Hamburg wird braun, S. 145. Im gleichen Jahr motorisierte sich auch die SA-Standarte I Berlin in einer Stärke von 70 Fahrzeugen und 95 Fahrern; vgl. Schreiben von Rolf Hilgert an den Inspekteur des Kraftfahrwesens der NSDAP vom 20. 7. 1932 (Abschrift), BArch NS 24/242. 1929 waren auch erste Anfänge in Dresden feststellbar; vgl. Lein: Die Geschichte der Sächsischen Motor-SA, S. 47.

waren in uneingeschränkter Anzahl zugelassen, während die Zahl der Pkw auf zwei je Sturm beschränkt wurde. Innerhalb einer Standarte wurden die Motortrupps zu einem Motorsturm vereinigt. Der erste Motorsturm in München war der 1930 gegründete Motorsturm „München Oberbayern". Er war der SA-Leibstandarte angegliedert.[55]

Der Sturmführer sollte neben Führungsqualitäten auch über technische Kenntnisse verfügen und ein eigenes Motorrad oder einen Kraftwagen besitzen. Zum Stab einer SA-Standarte trat ein Motorsturmführer, zum Stab des SA-Brigadeführers bzw. -Oberführers ein Motor-Staffelführer. Anfänglich unterstanden die Motortrupps für den allgemeinen Dienst ihrem SA-Sturmführer. Für Fahrübungen und Nachrichtenübungen konnte der Motorsturmführer seinen ganzen Motorsturm zusammenziehen. Die SA-Männer der Motor-Stürme und Motor-Staffeln trugen anstelle der Sturm- bzw. Staffelnummern im rechten Kragenspiegel ein gesticktes Rad.

Die Aktivitäten der Motor-SA bestanden seit ihrer Gründung in der Beförderung der Versammlungsredner und SA-Führer sowie im Transport von SA-Mannschaften und in der Übermittlung von Nachrichten.[56] Unter Ausnutzung der von der motorisierten Fortbewegung ausgehenden Mobilität waren der „fliegende" Versammlungsschutz, Propagandafahrten aufs Land und das Plakatekleben bevorzugte Aufgabenfelder der Motorstürmer.[57]

Als Ernst Röhm am 5. Januar 1931 das Amt des Stabschefs der SA übernahm, traf er Maßnahmen zur Umstrukturierung der SA. Sein Ziel war es, eine mitgliederstarke Volksmiliz zu schaffen. Zu den organisatorischen Maßnahmen zählte auch der Ausbau der bereits vorhandenen Motorformationen. Röhm erließ am 15. Mai 1931 eine neue Anweisung zur Aufstellung von SA- und SS-Motorstürmen und -Motorstaffeln.[58] Der Motortrupp Ravensburg z. B., der bisher an den SA-Sturm 2/ II Ulm angeschlossen war, wurde 1931 zu einem selbständigen Sturm ausgebaut.[59] An das NSKK, das als Sammelbecken der nationalsozialistischen Kraftfahrer diente, erging die Aufforderung, seine aktiven Mitglieder für die Arbeit der Motor-SA zur Verfügung zu stellen. Um eine höhere Bereitschaft und Mobilität der Motor-SA zu erreichen, wurde die Organisation in Motorscharen, Motortrupps, Motorstürme und Motorstaffeln gegliedert. Der Motorsturm, zu diesem Zeitpunkt größter eigenständiger Verband der Motor-SA, unterstand dem

---

[55] Vgl. Mitteilungsblatt Kreis München der NSDAP vom 14. 1. 1937: „Münchens Motorstandarte M 86", StA München, NSDAP 1321. Der Sturm wurde von dem Gewehrfabrikanten Oberhammer ins Leben gerufen; vgl. Lageberichte der Polizeidirektion München vom 24. 10. 1930, Nr. 94, S. 9, StA Amberg, Regierung der Oberpfalz, KdI, Abgabe 1949ff. Nr. 13907. Vgl. zur Entwicklung der Motorstürme in München Rösch: Die Münchner NSDAP, S. 248, 251 ff.

[56] Vgl. Der Bayerische Staatsminister des Innern über die SA 1931, in: Bericht des bayerischen Staatsministers des Innern: „Die Nationalsozialistische Arbeiterpartei", S. 12ff., BArch NS 26/317.

[57] Vgl. Werner: SA und NSDAP, S. 555.

[58] „Anweisung für die Aufstellung von SA- und SS-Motorstürmen und -staffeln" vom 15. 5. 1931, abgdruckt in: Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 33 ff.

[59] Entstehungsgeschichte der NSKK-Motorstandarte 156 Konstanz (Heft), o. J., BArch NS 24/555.

örtlichen SA-Sturmbann. Das Ziel, dass jeder SA-Sturmbann einen eigenen Motorsturm unterhalten sollte, war eine schwer durchzusetzende Forderung. Kein SA-Sturmführer wollte auf seine Kraftfahrzeugbesitzer verzichten, da seine Einheit dadurch Mobilität einbüßen würde.[60]

Die dem Motorsturm übergeordneten Führer befehligten keine eigene Einheit, sondern wachten über die Entwicklung des Kraftfahrwesens in ihrem Gebiet. Dem Stab der SA-Standarte war ein Motor-Staffelführer zugeteilt, der SA-Brigade stand ein Oberstaffelführer zur Seite, beim Stab der SA-Gruppe gab es den Gruppenstaffelführer, und die OSAF unterhielt einen Inspekteur der SA- und SS-Motorstürme und Motorstaffeln.[61] Im August 1932 waren auf der Ebene der vier SA-Inspekteure Ost, Nord, West und Süd Kraftfahrinspekteure tätig. Das Amt des Inspekteurs der SA- und SS-Motorstürme hatte der stellvertretende Korpsführer, SA-Gruppenführer Adolf Hühnlein, übernommen. Er war für eine einheitliche kraftfahrtechnische Ausbildung verantwortlich und überwachte den Dienstbetrieb der Stürme. Außerdem hatte er als Chef des Kraftfahrwesens die Aufsicht über die parteieigenen Kraftwagen der SA.[62]

Die Motor-SS wurde ebenfalls vom Inspekteur der SA- und SS-Motorstürme beaufsichtigt. Die separate Anweisung des Reichsführers-SS Heinrich Himmler vom 21. März 1931 über Ausbildung und Verwendung der SS-Motorstürme zeigt jedoch, dass die SS in der Frage der Motorisierung, wie auch in anderen Bereichen, um Eigenständigkeit bemüht war. Himmler kündigte an, jeden SS-Sturmbann zu motorisieren, indem unter den SS-Männern für den Eintritt in die SS-Motorstürme geworben werden sollte.[63] Die Ausbildung, der Aufbau und der Zweck der SS-Motorstürme entsprachen den SA-Motorstürmen, allerdings mit dem Unterschied, dass die Motor-SS ausschließlich der SS-Führung zur Verfügung stand. Die Einsetzung eines eigenen Reichsstaffelführers der SS, Major a. D. Häfner[64], der bei der Inspektion der Motorstürme für Fragen der SS-Motorstürme zuständig war und bei Abwesenheit des Inspekteurs Hühnlein für die gesamte Motor-SA die Verantwortung trug, verdeutlicht die Teilautonomie.[65]

---

[60] G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 500, 523, StadtA Hannover.

[61] Vgl. ebenda, S. 498. Die Motorstaffel der SA-Standarte 124 war 1932 unterteilt in Motorstürme 1–7/124; vgl. Entstehungsgeschichte der NSKK-Motorstandarte 156 Konstanz (Heft), o. J., BArch NS 24/555.

[62] Vgl. OSAF-Dienstanweisung an den Inspekteur der SA- und SS-Motorstürme und -staffeln vom 31. 7. 1931, BayHStA München, MInn 81625.

[63] Vgl. Vorläufige Anweisung für die Ergänzung, Ausbildung und Verwendung der SS-Motorstürme vom 21. 3. 1931, ebenda.

[64] Major a. D. Konrad Häfner gründete den ersten eigenen SS-Motorsturm in München, bestehend aus 25 Mann, drei Autos und zehn Motorrädern; vgl. Lageberichte der Polizeidirektion München vom 25. 1. 1931, StA Amberg, Regierung der Oberpfalz, KdI, Abgabe 1949ff. Nr. 13907.

[65] Vgl. OSAF-Dienstanweisung an den Inspekteur der SA- und SS-Motorstürme und -staffeln vom 31. 7. 1931, BayHStA München, MInn 81625. NSKK-Obergruppenführer G. L. Wagener erklärte nach dem Krieg, dass das elitäre Denken der SS bereits in der Frühzeit eine wirkliche Unterstellung unter die Inspektion der SA- und SS-Motorstürme unmöglich gemacht habe; vgl. ders.: Warum sollte ich verschweigen, S. 499, StadtA Hannover.

Der Zustrom zu den Motorstürmen

Die Bemühungen des neuen SA-Stabschefs Röhm, einen mitgliederstarken Wehrverband zu schaffen, trugen bald Früchte. Im Oktober 1931 zählte die SA rund 2000 Stürme und 100 Motorstürme.[66] Der enorme Mitgliederzuwachs der SA im Laufe des Jahres 1932 wirkte sich auch auf die Motor-SA aus: Im Juli 1932 bestanden 588 Motorstürme im Reich, einen Monat später waren es bereits 680 Motorstürme. Die Stärke der Motor-SA wurde im August 1932 mit 26105 Angehörigen angegeben.[67]

Untersuchungen zur Sozialstruktur der SA kommen zu dem Ergebnis, dass die Mehrheit der Mitglieder aus Arbeitern (50–55%) und Angestellten bestand.[68] Das zweite charakteristische Merkmal der SA war das junge Durchschnittsalter ihrer Mitglieder: Der überwiegende Teil der SA-Mitglieder war unter 30 Jahre alt.[69]

Die Chronisten des NSKK und der Motor-SA, allen voran Theodor Oppermann, kreierten das Bild vom arbeits- und mittellosen SA-Fahrer, der den „letzten Pfennig" seiner Unterstützung in die Maschine steckte, um der Bewegung zu helfen.[70] Da jedoch der „letzte Pfennig" nicht ausreichend war, um den Anschaffungspreis eines Fahrzeugs zu bezahlen und die Unterhaltskosten zu tragen, legt der Umstand, dass die Motor-SA-Angehörigen ihre Motorräder und Autos selbst stellten bzw. Fahrzeuge aus geschäftlichem Besitz einbrachten, die Vermutung nahe, dass der durchschnittliche Motor-SA-Mann im Vergleich zur „allgemeinen" SA älter war und sich beruflich und sozial bereits etabliert hatte.[71] Einige Stichproben von Motorstürmen bestätigen diese Annahme. Beim Münchner Motortrupp SA Sturmbann I/L waren 1932 nur 3,2% un- und angelernte Arbeiter, dage-

---

66 Vgl. Krause: Hamburg wird braun, S. 243.

67 Vgl. Werner: SA und NSDAP, S. 551 f. Zusätzlich zur Motor-SA gab es 445279 nicht extra bezeichnete SA-Männer (allgemeine SA) und 23853 SS-Männer. Die Motor-SS-Männer sind wahrscheinlich in der Gesamtzahl der SS enthalten.

68 Vgl. Jamin: Zwischen den Klassen, S. 371. Die soziale Zusammensetzung der SA wird von Historikern immer noch kontrovers diskutiert. Dies ist auf die unterschiedliche Kategorienbildung und den regional ungleichen Arbeiteranteil in Deutschland zurückzuführen. Michael Kater kam zu dem Schluss, dass die Stamm-SA wie die NSDAP 1929 bis 1933 eine hauptsächlich von Kleinbürgern und nicht von Arbeitern beherrschte Sozialstruktur aufwies; ders.: Ansätze einer Soziologie der SA bis zur Röhm-Krise, S. 802 f. Kater wandte dabei eine extrem enge Definition des Arbeiters an. Facharbeiter und untere Handwerksgesellen rechnete er zum Mittelstand; vgl. die Kritik von Jamin: Zwischen den Klassen, S. 28 ff. Conan Fischer ging im Gegensatz dazu von einem sehr hohen Arbeiteranteil aus, den er aus Berichten über die hohen Arbeitslosenzahlen in SA-Stürmen ableitete; ders.: Stormtroopers. A social, economic, and ideological analysis. Richard Bessel weist für ländliche Gebiete in Schlesien und den Regierungsbezirken Königsberg und Allenstein die Bauernschaft als stärkste Gruppe in der SA nach; vgl. ders.: Political Violence, S. 36 f.

69 Vgl. Jamin: Zwischen den Klassen, S. 88.

70 Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 41.

71 Auch wenn man vermuten kann, dass viele Motor-SA-Mitglieder Kleinkrafträder fuhren, für die kein Führerschein erforderlich war, verursachten der Unterhalt, eventuelle Reparaturen und vor allem der Treibstoff Sonderkosten, die einfache Arbeiter kaum aufbringen konnten. Die SA gab in den Wahlzeiten 1932 an besonders bedürftige Fahrer Benzingutscheine aus, sie verfügte aber nicht über die Mittel, den Mitgliedern der Motor-SA eine generelle finanzielle Unterstützung zu gewähren.

gen fast 50% Handwerker, 25% Facharbeiter, 14,2% kleine und mittlere Kaufleute und je 7% untere Angestellte und akademische Freiberufler eingeschrieben.[72] In Landkreisen hingegen, in denen die SA einen hohen Mitgliederanteil aus der Unterschicht hatte, wie z. B. in Hessen-Nassau, überwog auch in der Motor-SA der Arbeiteranteil. Jedoch war er nicht ganz so hoch wie in der „allgemeinen" SA, weil einige Mitglieder aus der Mittel- und Oberschicht kamen und dadurch die Mitgliederzusammensetzung heterogener gestalteten.[73] Auch beim SS-Motorsturm in Wiesbaden M/I/2 stammte die Mehrzahl der Mitglieder aus der Unterschicht.[74] Doch unterschied sich die Berufsstruktur merklich vom Durchschnitt in der SS oder SA, da dem Motorsturm eine Vielzahl an Mechanikern, Schlossern und Lkw-Fahrern angehörte. Auch ein höherer Altersdurchschnitt lässt sich bei den Mitgliedern von SA-Sonderformationen belegen, die zum Teil aufgrund ihrer Profession oder ihres Fahrzeugbesitzes diese Vereinigung auswählten.[75]

Im Zusammenhang mit der Zusammensetzung der Motor-SA ist außerdem zu betonen, dass die Motorstürme nur teilmotorisiert waren. Nicht alle Motor-SA-Männer, die einen Führerschein besaßen, hatten gleichzeitig ein eigenes Fahrzeug. Dies belegt die Mitgliederstruktur der Motor-SA in Meiningen, die auch für andere Motorstürme repräsentativ sein dürfte: Der Motorsturm bestand im Juni 1932 aus 32 Mitgliedern, die insgesamt über acht Pkw und zehn Motorräder verfügten. Daraus folgt, dass knapp die Hälfte der Mitglieder kein eigenes oder kein angemeldetes Fahrzeug hatte.[76]

Die Ausbildung eigener Gruppenidentitäten

Das SA-Treffen in Braunschweig am 17. und 18. Oktober 1931 markierte den ersten gemeinsamen öffentlichen Auftritt des NSKK und der Motor-SA. Das Datum ging als eigentliche Geburtsstunde der Motor-SA in die NS-Geschichtsbücher ein.[77] Der Großaufmarsch vor dem „Führer", verbunden mit dem ersten Reichstreffen des NSKK, zu dem rund 5000 Fahrzeuge zusammengezogen worden sein sollen, stellte auch einen Höhepunkt in der noch jungen Geschichte des Kraftfahrkorps dar.[78] Öffentliche Auftritte, insbesondere unter den Augen Hitlers, stärkten das Zusammengehörigkeitsgefühl der SA nach innen und demonstrierten Geschlossenheit und Einsatzbereitschaft nach außen.

---

[72] Vgl. Kater: Ansätze einer Soziologie der SA, S. 810.

[73] Mühlberger untersuchte in den Landkreisen Witzenhausen und Großalmerode in Hessen-Nassau die Sozialstruktur der SA vor 1933. Er fand heraus, dass auch im Motorsturm V/83 mit 56,7% die Unterschicht die Mehrheit bildete, doch war sie nicht so stark vertreten wie in der allgemeinen SA, wo der Anteil rund 70% betrug. Problematisch bei der Analyse ist, dass Mühlberger ungelernte Arbeiter genauso wie Handwerker der „lower class" zurechnet; ders.: Hitler's Followers. Studies in the Sociology of the Nazi Movement, S. 175, 178.

[74] Ebenda, S. 196.

[75] Ebenda, S. 195, 200.

[76] Vgl. Die Meininger Motor-SA 1931 bis 1933 (Masch. Manuskript), IfZ MS 603.

[77] Vgl. Lein: Die Geschichte der Sächsischen Motor-SA, S. 47.

[78] Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 47ff.

Die Angehörigen der SA- und SS-Motorstürme leisteten regelmäßige „Dienste", die kraftfahrtechnische Übungen und weltanschauliche Unterrichtseinheiten beinhalteten. Am Sonntag stand zumeist der Fahrdienst mit Übungs- oder Propagandafahrten auf dem Programm. 1932 fand zweimal im Monat ein Theorieunterricht statt, in dem Übungsaufgaben wie z. B. der Einsatz der Motorsturm-Formationen bei Verteidigung und Angriff und bei „bolschewistischen Unruhen" besprochen wurden. Der Ablauf und die Häufigkeit der Sturmabende richteten sich nach dem Entwicklungsstand der Motorstürme und gestalteten sich regional sehr unterschiedlich. Auf dem Dienstplan standen verkehrstechnische Unterweisungen, Kartenlesen, Kleinkaliberschießen, der Aufbau von Musik- und Spielmannszügen, Vorschriften über das Verhalten bei politischen Zusammenstößen sowie weltanschauliche Vorträge.[79]

Wenn von den Vorzügen der Motor-SA gegenüber der „allgemeinen" SA die Rede war, wurden gemeinhin die Geschwindigkeit, das Überraschungsmoment und die Transportleistung betont. Dies trug dazu bei, dass sich bei den Motorstürmern bereits sehr früh eine spezifische Identität herausbildete. Der Motor-SA-Mann war nicht „nur" ein SA-Mann, also ein politischer Kämpfer, sondern darüber hinaus ein „Motorkämpfer". Hitler wird 1933 mit dem Satz zitiert: „Der Motor-SA Mann muß mit seiner Maschine verwachsen sein wie die Hunnen mit ihren Pferden."[80] Die Macht des Motors potenzierte die ihm zur Verfügung stehende Kampfkraft um ein Vielfaches. Der Einsatz des Fahrzeugs bot dem Motorstürmer außerdem die Möglichkeit, ein besonderes Maß an Einsatzbereitschaft zu demonstrieren. Das finanzielle Risiko sowie die erhöhte Unfallgefahr in Stresssituationen, die Motorrad-, Auto- oder Lkw-Fahrer eingingen, verstanden die Aktiven als Zeichen ihres großen Opferwillens für die Bewegung. Die Identität des Motorkämpfers wurde durch eigene Motor-SA-Lieder gefördert, die den Abenteuergeist der Mitglieder zum Ausdruck bringen sollten. Beispielhaft hierfür ist das „Motor-SA Schlesierlied" aus der „Kampfzeit" mit dem Titel „Was rattert und knattert" – eine Umdichtung des Liedes „Lützows wilde, verwegene Jagd".

„Was rattert und knattert und donnert daher, als käme der Teufel gefahren/ durchs Schlesierland wohl Kreuz und Quer?/ Ein braunes, ein wildes, verwegenes Heer!/ Und fragt ihr, was sind das für Scharen?/ Dann klingt es im Jubel tari, tara, das ist, das ist Hitlers schlesische Motor-SA, das ist Hitlers schlesische Motor-SA/ Auf guten und schlechten Wegen fährt keiner so verwegen, wie Hitlers Motor-SA, wie Hitlers Motor-SA."[81]

Die Motorkämpfer bezeichneten die „allgemeine" SA, die sich zumeist marschierend fortbewegte, in etwas despektierlichem Ton als „Fuß-SA". Diese abschätzige Haltung gibt auch der Text des Niederschlesischen Motor-SA-Liedes wieder:

„Wem Gott will rechte Gunst erweisen/ den schickt er zur Motor-SA/ den läßt er nicht zu Fuße reisen/ mit Vollgas sind wir schneller da!/ Die Fuß-SA muß gräßlich schwitzen/ sie

---

[79] Vgl. ebenda.

[80] Zit. nach: Ostland Treuefahrt (Broschüre), o. O., o. J. (wahrscheinlich 1933), S. 48.

[81] „Was rattert und knattert", 1. Strophe, abgedruckt in: SA (Hrsg.): SA-Liederbuch, S. 107ff.

gönnt das Fahren uns nicht sehr/ und wenn vorbei wir an ihr flitzen/ ruft sie was „Liebes" hinterher!"[82]

Die NSDAP hatte bereits seit ihrer Wiedergründung 1925 am Aufbau einer umfangreichen Parteiorganisation mit Ämtern für Außenpolitik, Presse, Wirtschaft, Innenpolitik und Rechtsfragen gearbeitet. Die nationalsozialistische Bewegung sollte nach den Vorstellungen Hitlers, die er in seinem Buch „Mein Kampf" niedergelegt hat, so aufgebaut sein, dass sie „nicht nur in sich selbst den kommenden Staat trägt, sondern ihm auch bereits den vollendeten Körper ihres eigenen Staates zur Verfügung stellen kann".[83] Der Oberste SA-Führer Röhm ergriff nach Wiederantritt als SA-Chef 1931 Strukturmaßnahmen, um diese Forderung auch in der SA in die Praxis umsetzen zu können. Unter dem Dach der SA entwickelte er ein nach beruflichen Sparten, sportlichen und technischen Neigungen ausdifferenziertes System mit zahlreichen Unter- und Nebenorganisationen.[84] Das weit verzweigte System der nationalsozialistischen Organisationen war ein miniaturliches Abbild des kommenden Staates und erleichterte nach der politischen Machtübernahme im Januar 1933 die gesellschaftlichen Gleichschaltungsbestrebungen. Durch die Gründung von Motor-, Marine-, Flieger- und Reiterformationen unter dem Dach der SA gelang es, eine vorteilhafte Wechselwirkung zu erzielen: Man trug das nationalsozialistische Gedankengut in viele Bereiche des Berufslebens und der Gesellschaft und stärkte im Gegenzug durch die Werbung von Automobilisten, Fliegern und anderen Aktiven die Handlungsmöglichkeiten der Bewegung. Da es keine eigene NS-Sportorganisation gab, deckten die SA und ihre Untergliederungen zusätzlich die sportlichen Bedürfnisse der Mitglieder ab. Die mannigfaltigen politischen und propagandistischen Anforderungen ließen es im Falle des NSKK und der Motor-SA jedoch nicht zu, Motorrad fahren als sportliche Übung zu verstehen. Zudem hätte man bei einer stärkeren Betonung des sportlichen Elements in Form von Wettbewerben und Fahrten mit dem Angebot der Automobil- und Motorradvereine konkurrieren müssen.[85]

Die Aufteilung zwischen den aktiven Kräften, die in einem Spezialsturm dienten, und den Mitgliedern und Förderern der NS-Bewegung, die sich in einer vereinsartig aufgebauten Gruppe mit dem Namen „Korps" zusammenfanden, existierte nicht nur im Bereich des Kraftfahrwesens, sondern auch bei den nationalsozialistischen Flieger- und Marineformationen. Die SA-Marinestürme, darunter

---

[82] Abgedruckt in: Ostland Treuefahrt (Broschüre), S. 68f.

[83] Vgl. Hitler: Mein Kampf, 2. Bd., S. 503.

[84] Unter- und Nebenorganisationen der SA 1932 zur Förderung der nationalsozialistischen Bewegung im Allgemeinen und zur Unterstützung der SA im Besonderen: Motorstürme, Marinestürme, Fliegerstürme, Reiterstürme, Pionierstürme, Reichsführerschulen, Sanitätsdienst, Kapellen, Propagandastürme; vgl. Bessel: Political Violence, S. 31.

[85] Teichler, der die Sportprogrammatik und Sportpraxis der oppositionellen NSDAP 1919–1932 untersuchte, stellte bei der NSDAP das Fehlen einer eigenständigen Sportorganisation fest. Trotz einer gewissen Sportkonjunktur in den Jahren 1926 bis 1930 kehrte die SA in der Endphase der Weimarer Republik wieder zu einer reinen Sturmabteilung zurück. Grund dafür könnte der schnell vollzogene Wandel zu einer Massenpartei ab 1930 gewesen sein, die den Aufbau eines NS-Sportverbandes nicht mehr zuließ; vgl. Teichler: Internationale Sportpolitik, S. 29, 35.

der Marinesturm Hamburg, der im November 1931 etwa 120 Seeleute, vorwiegend Schiffsoffiziere, umfasste, zielte nach Angaben des Landeskriminalpolizeiamtes I Berlin auf eine aktive Beteiligung am politischen Kampf.[86] Fast alle Mitglieder des Marinesturms waren auch Mitglieder des „Nationalsozialistischen Marinekorps". Die Mitgliedschaft im Marinekorps konnten ausschließlich Parteimitglieder erwerben, die bei der ehemaligen kaiserlichen Marine oder bei der Reichsmarine gedient hatten.[87] Der Zweck der Vereinigung bestand darin, durch den Aufbau von Motorbootflotillen die „Propagandatätigkeit auf dem Wasser" voranzutreiben. Das NS-Marinekorps sah sich in der „Tradition der ruhmreichen alten Kriegsmarine" und trat für die „Pflege und Erhaltung des Wehrgedankens zur See im deutschen Volke" ein.[88] Eine ähnliche Entwicklung lässt sich bei den nationalsozialistischen Fliegern beobachten. Einzelne SA-Fliegerstaffeln, die sich zumeist von privaten Clubs abgespalten hatten, bestanden bereits seit 1931.[89] Im Januar 1932, also rund ein Jahr später als im Bereich des Kraftfahrwesens, förderte die OSAF die organisatorische Fortentwicklung der Fliegerstürme und gründete das „Nationalsozialistische Fliegerkorps" (NSFK).[90] Die Eintragung des NSFK als eingetragener Verein des bürgerlichen Rechts mit Hermann Göring als Präsident an der Spitze geschah im Hinblick auf die besondere Beobachtung des Auslands, der die zivile Luftfahrt im Rahmen der Beschränkungen des Versailler Vertrages ausgesetzt war.[91] Die Angehörigen der SA- und SS-Fliegerstürme wurden aufgefordert, ihren Beitritt zum NSFK zu erklären.[92] Da die Mitglieder über ein eigenes Flugzeug, zumindest aber über einen Flugschein verfügen mussten, war der potenzielle Mitgliederkreis entsprechend klein. Die Deutsche Verkehrsflug AG in Franken, deren Mitarbeiter Mitglieder des NSFK waren, stellte für Veranstaltungen der NSDAP ihre Flugzeuge zur Verfügung. Für wichtige Einsätze standen für das Fliegerkorps, und somit für die NSDAP, 21 Verkehrsflugzeuge und sechs Sportflugzeuge bereit.[93]

Neben der Trennung in aktive Sturmangehörige der Motor-, Marine- und Flieger-SA und den als eine Art Reserve einsatzbereiten Korpsmitgliedern von

---

[86] Vgl. Auszug aus den Mitteilungen des Landeskriminalpolizeiamtes I Berlin vom 1. 11. 1931, BArch NS 23/470. Der Motorsturm Hamburg unterhielt eine Yacht. Die Bootsbesitzer stellten ihre Boote dem Sturm zur Verfügung.

[87] Vgl. Richtlinien des Nationalsozialistischen Marine-Korps, StA München, Pol. Dir. 6822. Besitzern und Führern von Segel- und Motorbooten stand es offen, Fördermitglieder zu werden.

[88] Vgl. ebenda.

[89] Vgl. Krause: Hamburg wird braun, S. 145.

[90] Vgl. Der Bayerische Staatsminister des Innern über die SA 1931, in: Bericht des bayerischen Staatsministers des Innern: „Die Nationalsozialistische Arbeiterpartei", S. 13f., BArch NS 26/317.

[91] Das NSFK wurde am 1. 1. 1932 aufgestellt und als Verein eingetragen. An der Spitze stand als Präsident Hauptmann Göring. Das NSFK war der OSAF unterstellt; vgl. Verordnungsblatt der OSAF vom 30. 11. 1931, betr. Nationalsozialistisches Fliegerkorps (NSFK). Vgl. dazu auch Cordts: Junge Adler, S. 41f.

[92] Das Fliegerkorps war korporativ der Nationalen Deutschen Luftfahrtvereinigung angeschlossen; vgl. Verfügung des RFSS vom 14. 1. 1932, StA München, Pol. Dir. 6822.

[93] Vgl. Hambrecht: Der Aufstieg der NSDAP in Mittel- und Oberfranken, S. 314f.

NSKK, NSFK und NS-Marinekorps gab es einen weiteren generellen Unterschied zwischen den Spezialstürmen und den entsprechenden Korps. Die Stürme konzentrierten sich ausschließlich auf Aufgaben in der SA, wohingegen in den Korps bereits vor 1933 gesellschaftspolitische, wirtschaftliche und militärische Forderungen formuliert wurden, die über die Notwendigkeiten eines funktionierenden Propagandaapparates hinausgingen. Das Plädoyer des Marinekorps für den „Ausbau der deutschen Seemacht"[94], die Forderung des NSKK nach einer „Nationalisierung des deutschen Motorwesens"[95] und des NS-Fliegerkorps nach einer „starken deutschen Luftfahrt"[96] sind Ausdruck der Vision eines militärisch wieder erstarkten und wirtschaftlich potenten Deutschlands – Forderungen, die auch der bürgerliche Revisionismus im Sinne eines „Endes der Tributzahlungen" und einer „Erlangung der militärischen Gleichberechtigung" vor 1933 durchaus teilte.[97]

2. Der Motor als politisches Instrument: Die „Eroberung der Straße"

Propaganda im Wahljahr 1932

„Es gilt nunmehr, anknüpfend an unsere stolze Geschichte, die nationalsozialistische Motorisierung zum Endkampf zu rüsten. Als der beweglichste Teil der braunen Front gehören wir in die vorderste Linie!"[98] Mit diesen Worten rief der stellvertretende Korpsführer Hühnlein am 17. Juni 1932 die nationalsozialistischen Kraftfahrer zu besonderem Engagement für die Bewegung auf.

Die Propaganda der NSDAP wurde und wird von Historikern und Publizisten als Meilenstein im Aufstieg der nationalsozialistischen Bewegung gewertet.[99] Man ist auch heute noch geneigt, den Werbemethoden deshalb ein so starkes Gewicht einzuräumen, weil alles, was die NS-Bewegung und ihre Wehrverbände von anderen Parteien scheinbar unterschied, als mögliches Erfolgsmittel interpretiert werden kann, zumal auch die nationalsozialistischen Funktionsträger, allen voran Joseph Goebbels, die Machtübernahme als Ergebnis der modernen Massenpsychologie und des technischen Propagandaaufwandes darstellten. Historiker wie Gerhard Paul hingegen verweisen in ihren Darstellungen die Allmacht der Propaganda in den Bereich der Legendenbildung, da einer offensiven Nutzung neuer Medien und technischer Hilfsmittel durch die Selbstfinanzierung der NSDAP

---

[94] Richtlinien des Nationalsozialistischen Marine Korps, StA München, Pol. Dir. 6822.
[95] Der SA-Mann vom 5. 1. 1932: „Nationalsozialistische Kraftfahrer!"
[96] Cordts: Junge Adler, S. 42.
[97] Salewski: Zur deutschen Sicherheitspolitik in der Spätzeit der Weimarer Republik, S. 125.
[98] Zit. nach Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 71.
[99] Vgl. Zeman: Nazi Propaganda; Bracher: Die deutsche Diktatur, S. 160ff. Auch Ludolf Herbst zieht eine direkte Verbindungslinie zwischen Propaganda und politischem Erfolg. Die NSDAP habe wie keine andere Partei der Weimarer Republik die Propaganda als Waffe des politischen Kampfes eingesetzt: „Dieser Modernität verdankte sie nicht zuletzt ihren Erfolg"; ders.: Das nationalsozialistische Deutschland 1933–1945, S. 85.

enge Grenzen gesetzt waren.[100] Regionale Studien, die über den Aufstieg der NSDAP im Reich in den letzten Jahren erstellt wurden, geben über den unterschiedlichen Wirkungsgrad der Propaganda Aufschluss. Das Beispiel Saarland zeigt, dass auch eine systematische Partei- und Wahlkampfpropaganda bis 1933 nur eine geringe Wirkung entwickeln konnte.[101] Uwe Rennspieß weist am Beispiel Ahlen nach, dass der NSDAP ohne propagandistischen Einsatz und trotz mangelnder Organisation politische Wahlerfolge zuteil wurden, die auf das überregional vermittelte Image der Partei zurückzuführen sind.[102] Mathias Rösch arbeitet für den Raum München heraus, dass die NSDAP im Bereich der Großveranstaltungen den politischen Gegnern überlegen war. Er betont aber zugleich die Schwierigkeit, die Propagandaaktionen und den Erfolg der Partei in einen ursächlichen Zusammenhang zu stellen.[103] Wie die lokalen Untersuchungen über die höchst unterschiedliche politische Entwicklung der NSDAP vor 1933 zeigen, folgte der Aufstieg keinem einheitlichen Schema. Vielmehr war er in hohem Maße abhängig von religiösen und politischen Traditionen, soziokulturellen Milieus, Norm setzenden Persönlichkeiten und dem Presseklima in der Region.[104] Die Propaganda kann also nicht isoliert vom politischen und sozialen Kontext betrachtet werden.

Dieser Vorbehalt gilt auch für die Einschätzung der Rolle des Kraftfahrkorps und der Motor-SA innerhalb des Propagandaapparates der Bewegung. Die Propagandabemühungen dürfen nicht in eine direkte Beziehung zur Akzeptanz der NS-Bewegung und ihrer Wahlerfolge gesetzt werden, auch wenn die Führer der NSDAP und die Chronisten des NSKK nach 1933 dies den Zeitgenossen und der Nachwelt glaubhaft machen wollten.

Hitler beschrieb in seinem Buch „Mein Kampf" seine Antipathien gegen die sozialdemokratischen Straßendemonstrationen im Vorkriegs-Wien und kritisierte den seiner Meinung nach unrechtmäßigen Anspruch der Sozialisten auf öffentliche Präsenz.[105] Das Ziel nationalsozialistischer Demonstrationspolitik bestand darin, kommunistischen und sozialdemokratischen Kreisen die Besetzung des öffentlichen Raumes streitig zu machen. Goebbels stellte die „Eroberung der Straße" 1934 rückwirkend als erfolgreiches Mittel zur Gewinnung der staatlichen Gewalt dar:

„Man hielt es in bürgerlichen Kreisen für unfein und wenig vornehm, auf die Straße zu gehen und für politische Ideale zu demonstrieren und einzutreten. Die Straße ist nun einmal das Charakteristikum der modernen Politik. Wer die Straße erobern kann, der kann auch die Massen erobern; und wer die Massen erobert, der erobert damit den Staat."[106]

Goebbels bezog sich bei seinen Ausführungen auf den „Kampf um Berlin". Aufgrund der zahlenmäßigen Unterlegenheit erreichten die Nationalsozialisten dort

---

100 Vgl. Paul: Aufstand der Bilder, S. 256.
101 Vgl. ders.: Die NSDAP des Saargebietes 1920–1935, S. 139f.
102 Vgl. Rennspieß: Aufstieg des Nationalsozialismus, S. 228.
103 Vgl. Rösch: Die Münchner NSDAP, S. 540–544.
104 Vgl. Rennspieß: Aufstieg des Nationalsozialismus, S. 307.
105 Vgl. Hitler: Mein Kampf, S. 42ff.
106 Goebbels: Kampf um Berlin, Bd. 1, S. 86.

ihr Ziel erst nach der Machtübernahme, und zwar mit Hilfe staatlich bevollmächtigter Politiker und der eingeleiteten Terrormaßnahmen gegen Kommunisten, die zusammen mit SPD-nahen Gruppen das Demonstrationsgeschehen in Berlin bislang dominiert hatten.[107] Die öffentliche Präsenz der SA war vor 1933 auch aus anderen Gründen von großer Bedeutung: Aufmärsche und Demonstrationen förderten die Identifikation des einzelnen SA-Mannes mit der Bewegung und trugen zur Motivation der Anhänger bei.[108] Sie waren Mittel der politischen Sozialisation und stärkten das Zusammengehörigkeitsgefühl der Mitglieder. Weil es der NSDAP im Parlament bis 1933 nicht gelang, die Macht im Staat zu übernehmen, war sie auf die außerparlamentarische Propaganda der SA angewiesen.[109]

Zur Verstärkung dieser Propaganda war auch die Motor-SA aufgerufen. Das Wahljahr 1932 stellte die Einsatzbereitschaft und die Organisation des NSKK und der Motor-SA vor steigende Anforderungen. Die Verfügung der OSAF vom 4. Februar 1932 über den Einsatz der Motorverbände in den Wahlkämpfen suchte diesen gerecht zu werden.[110] Zu den Vorbereitungen, denen sich die Motordienststellen der Motor-SA und des NSKK intensiv widmen sollten, zählten die technische Instandhaltung der Fahrzeuge, die Spendensammlung für den Betriebsstoff, die Neuzulassung von abgemeldeten Fahrzeugen, Preisabsprachen mit befreundeten Tankstellenbesitzern[111] und die Regelung von Betriebsstoffzuweisungen an die einzelnen Stürme. Soweit möglich unterstützte die Inspektion die Stürme mit Benzinkontingenten. Die organisatorische Hauptarbeit lag bei den Oberstaffelführern der Motor-SA, die idealerweise auch die Bereichführer des NSKK waren und den Einsatz der Motorformationen in ihrem Gebiet in Zusammenarbeit mit den SA-Untergruppenführern und zuständigen politischen Gauleitern koordinierten. Die Motor-SA unterstützte die SA 1932 im Versammlungsschutz und bei Propagandaaktionen. Die Motor-SS wurde entsprechend den Weisungen der zuständigen SS-Führer eingesetzt. Das NSKK war für die Bereitstellung der benötigten Fahrzeuge für den Transport von Rednern oder von nationalsozialistisch gesinnten Wählern zu den Wahllokalen verantwortlich.[112] Hühnlein forderte das Engagement des NSKK speziell auf diesem Gebiet: „Vergeßt nicht Eure besondere Aufgabe, das flache Land zu bearbeiten. Es darf kein Dorf, keinen Weiler geben, wohin nicht Eure Unterstützung reicht. Holt den Letzten zur Wahlurne heraus."[113]

---

[107] Vgl. Ehls: Protest und Propaganda, S. 396.

[108] Vgl. Paul: Die NSDAP des Saargebietes 1920–1935, S. 144.

[109] Vgl. Ehls: Protest und Propaganda, S. 365.

[110] Es war „Ehrensache", kostenlos zu fahren. Da dies aber nicht allen Mitgliedern möglich war, galt der Grundsatz: Die Kosten der Fahrt tragen die politischen Dienststellen, die die Fahrzeuge anfordern; vgl. OSAF-Verfügung vom 4. 2. 1932, betr. Einsatz der Motorverbände im Wahlkampf, BayHStA München, MInn 81625.

[111] Das Korps hatte einen Preisnachlass mit der „Aral-Gesellschaft" ausgehandelt. Falls der Tankstellenkunde eine Dienstfahrt für das Korps nachweisen konnte, erhielt er Rabatt; vgl. Pflichtappell des NSKK der NSDAP-Gruppe Hochland am 19. 7. 1932, StA München, Pol. Dir. München 6835.

[112] Vgl. OSAF-Verfügung vom 4. 2. 1932, betr. Einsatz der Motorverbände im Wahlkampf, BayHStA München, MInn 81625.

[113] Monatsblätter des NSKK vom März 1932, „Kameraden". Im Vorfeld von Wahlen wur-

Die Motor-SA im Straßenkampf

Das größte Plus, das die Motor-SA gegenüber der „Fuß-SA" verbuchen konnte, war ihre rasche Beweglichkeit. Wenn die SA im Straßenkampf den Reichsbanner-Angehörigen oder Rotfront-Kämpfern zahlenmäßig unterlegen war und Hilfe benötigte, forderte sie, soweit möglich, telefonisch Verstärkung an. Die alarmierten SA-Motortrupps waren schneller als andere SA-Einheiten am Brennpunkt. Außerdem konnte das NSKK zur Unterstützung hinzugezogen werden, um komplette SA-Mannschaften zu transportieren. Einen taktischen Vorteil im Straßenkampf erreichte man durch die Verwendung von Scheinwerfern, die es möglich machten, Hinterhalte auszuleuchten.[114] Zu den nützlichen Ausstattungsgegenständen der Motor-SA rechnete der NSKK-Chronist Theodor Oppermann darüber hinaus die Sturzhelme der Fahrer, die sich bei Gewalttätigkeiten nach seinen Worten als besonders „hieb- und stichfest" erwiesen.[115]

Glaubt man den nationalsozialistischen Beschreibungen aus der Kampfzeit, dann war die „Schlägerelite" auf Seiten der Nationalsozialisten und Kommunisten bei den Marineeinheiten der großen Hafenstädte zu finden.[116] Jedoch legten auch Mitglieder von SA-Motorstürmen mancherorts eine große Gewaltbereitschaft an den Tag. Nach den Ausführungen des Gründers des SA-Motorsturmes in München sollte die motorisierte Einheit das „Überfallkommando der SA sein, das bei Schlägereien mit politischen Gegnern sofort auszurücken" habe.[117] Der Motorsturm übernahm auch regelmäßig Bereitschaftsdienste am Braunen Haus, der Parteizentrale der NSDAP, in München.[118] Auch der hessische SA-Motorsturm in Langen, der einen festen Stützpunkt mit Funkstation in einem Café unterhielt, zeigte sich extrem gewaltbereit. Er wurde immer dann eingesetzt, wenn eine Einheit in der Region benötigt wurde, die kurzfristig und schnell handlungsfähig sein konnte. Wegen seines brutalen Auftretens war der Motor-SA-Sturm in der ganzen Region als „Rollkommando" und „Mord-Sturm" berüchtigt.[119]

Seit Ende der zwanziger Jahre veranstaltete die SA nicht nur zu Wahlzeiten, sondern regelmäßig Aufmärsche und so genannte „Propagandafahrten" in das agrarische Umland der Städte. Vorbilder dieser Unternehmungen waren die Landagitation der KPD und die Propagandafahrten des Reichsbanners, der bereits 1925 seine Werbung mit Kraftwagen verstärkt hatte.[120] Die Nutzung des motorisierten Transports brachte der SA, besonders in ländlichen Gegenden mit größeren Entfernungen zwischen den Städten und Dörfern, taktische Vorteile. Plötz-

---

den die Fahrzeugbesitzer gesondert aufgefordert, ihre Fahrzeuge der Leitung des NSKK zu überlassen; vgl. Pflichtappell des NSKK der NSDAP Gruppe Hochland am 19. 7. 1932, StAMünchen, Pol. Dir. München 6835.

114 Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 38.

115 Vgl. ebenda.

116 Vgl. Okrass: „Hamburg bleibt rot", S. 202ff.

117 Lageberichte der Polizeidirektion München vom 24. 10. 1930, S. 9, StA Amberg, Regierung der Oberpfalz, KdI, Abgabe 1949ff. Nr. 13907.

118 Rösch: Die Münchner NSDAP, S. 252.

119 Vgl. Fogel: Nationalsozialismus in der Dreieich, S. 122; Pingel: Die Machtergreifung der NSDAP in Darmstadt, S. 353f.

120 Vgl. dazu ausführlicher S. 55ff. dieser Arbeit.

liche Invasionen von 200 bis 300 SA-Männern „sprengten" sozialdemokratische Versammlungen und konnten daran von den isolierten Reichsbanner-Gruppen im Ort nicht gehindert werden. Da die SA-Männer auch gegenüber den anwesenden Polizeikräften in der Überzahl waren, setzten sie sich einfach über das Verbot des Uniformtragens hinweg und veranstalteten Aufmärsche unter freiem Himmel.[121]

Diese überfallartigen „Eroberungen" entwickelten sich zu einem Charakteristikum der Propagandataktik der SA in den ländlichen Gebieten. Am 6. März 1927 besetzten von außerhalb anrückende SA-Kommandos den Ort Nastätten (Hessen-Nassau) und lieferten sich mit dem politischen Gegner und der Polizei gewalttätige Auseinandersetzungen.[122] Auch größere Städte wurden von derartigen Aktionen heimgesucht. Am Abend des 22. Juni 1932 beförderte die SA rund 2000 SA-Männer aus Anlass einer Parteiversammlung nach Breslau. Sie nutzte die Gelegenheit zu gewalttätigen Ausschreitungen in den Arbeiterbezirken der Stadt. Richard Bessel kommt für die östlichen Provinzen Preußens zu dem Urteil:

„The mobility of the SA greatly increased its effectiveness, and it is revealing that neither the Communists nor the Social Democrats seem to have had the access to motor vehicles which the Nazis obviously enjoyed."[123]

Es mangelte auf Seiten der Sozialdemokraten an einem gut ausgebauten Fahrdienst für die Beförderung der sozialdemokratischen Redner und Parteisekretäre.[124] Auch machten SPD-Gruppen, die sich auch mit Fahrrädern auf Werbefahrten aufs flache Land begaben, die unangenehme Erfahrung, ungeschützt nationalsozialistischen Überfällen ausgesetzt zu sein und auf keine mobile Verstärkung aus nahe gelegenen Orten hoffen zu können. In den NS-Hochburgen Lüneburger Heide, Pommern und Mark Brandenburg setzte die SPD aus diesem Grunde 1932 verstärkt Lastwagen und Motorstaffeln ein.[125] Kommunisten stellten den mobilen SA-Rollkommandos eigene Einheiten entgegen, die die Lastwagen mit SA-Einheiten beim Verlassen der Orte attackierten.[126]

Erlebnisberichte von SA-Motorstürmen geben Aufschluss über den Verlauf der so genannten Werbefahrten aus dem Jahre 1932, die aus Gründen der Sympathiegewinnung einen friedlichen Verlauf nehmen sollten. Der Motorsturm beim Gausturm Berlin-Brandenburg ging am Wochenende, als Begleitkorso des Gauleiters, regelmäßig auf Propagandafahrt durch märkische Dörfer. Eine Viertelstunde voraus fuhr ein Lkw, der die Umgebung mit lauter Musik beschallte, in das Dorf. Dann folgte der Motorsturm. Nachdem der Sturm im offenen Viereck vor dem Kriegerdenkmal Aufstellung genommen hatte, hielt der Sturmführer eine Anspra-

---

121 Vgl. Bessel: Political Violence, S. 82.
122 Dirk: Antisemitische Kriminalität, S. 207f.
123 Ebenda, S. 83. Weitere Beispiele motorisierter „Invasionen" nennt Blackbourn: „Die meisten von ihnen haben Räder", S. 147.
124 Pyta beschreibt anschaulich den Mangel an Fahrzeugen bei den Parteisekretären und die Probleme, die sich bei der Nutzung von Fahrrädern ergaben; vgl. Pyta: Gegen Hitler, S. 410f.
125 Vgl. ebenda, S. 418.
126 Vgl. Bessel: Political Violence, S. 176, Anmerkung 51.

che vor den Ortsbewohnern. Danach erfolgte die Weiterfahrt zum nächsten Dorf. Wenn die Motor-SA ihren Besuch vorher angekündigt hatte, hängten manche Hausbewohner Hakenkreuzfahnen aus dem Fenster, manche erhoben den Arm zum Hitlergruß. Da es sich meistens um Wochenendfahrten handelte, stellten sympathisierende Bauern der Motor-SA Übernachtungsplätze zur Verfügung.[127] Eine Strophe des Liedes „Lasst die Maschinen brausen" aus dem Liedgut der Berliner Motor-SA veranschaulicht das selbst entworfene Image vom entschlossenen Motorkämpfer in politischer Mission:

„Nichts hält uns ab, kein Stürmen und kein Regen/ auf den Maschinen tun wir unsre Pflicht/ Dem Feinde fahren mutig wir entgegen/ denn unsre Fahrt führt uns durch Nacht zum Licht/ Es rattern unsre Räder, denn wissen soll's ein jeder/ Die unterm Hakenkreuz vorüberzieh'n, die sind vom Motorsturm Berlin."[128]

Die symbolische Macht des Motors

Die Propagandafahrten, vorzugsweise in ländliche Gebiete, folgten nicht nur politischen Intentionen. Das gemeinsame Naturerlebnis, der Kameradschaftsgeist und die Ausflugsstimmung waren Erlebnismomente, die in keiner Chronik fehlen durften.[129] Wie Gerhard Paul in seiner Studie „Aufstand der Bilder" über die NS-Propaganda vor 1933 herausgearbeitet hat, war die propagandistische Hauptaufgabe des öffentlichen Auftretens der SA „die ästhetische und akustische Okkupation des öffentlichen Raumes durch die Vermittlung sinnenmobilisierender innerer Bilder".[130] Im Einsatz der Motorformationen kamen diese emotionalen Elemente der NS-Propaganda besonders zum Tragen. Von weitem bereits kündigten die donnernden Motoren den Stadt- und Dorfbewohnern das Nahen der Motor-SA an. Das Röhren der Motoren verstärkte klangtechnisch den Eindruck einer Eroberung. Was die „Fuß-SA" mit ihrem militärischen Marschtritt, der Marschmusik, den Liedern und Rufen erreichte, bewirkten Motorstürme durch die lauten und kernigen Motorengeräusche auf noch massivere Weise: die „akustische Okkupation des öffentlichen Raumes".

Motorisierte Aufzüge sprachen überdies die visuellen Sinne der Zuschauer an. Die SA war sich der propagandistischen Wirkung einer gut aufgestellten Kraftfahrzeugkolonne bewusst.[131] Lange Kolonnen mit wehenden Bannern hinterließen besonders in ländlichen Gebieten, in denen Kraftwagen seltene Anschauungs-

---

[127] Vgl. die Berichte der Motor-SA von den Wahlkämpfen 1932, BArch NS 24/84.

[128] „Lasst die Maschinen brausen", 3. Strophe, abgedruckt in: SA (Hrsg.): SA-Liederbuch, S. 74 ff.

[129] Diese Elemente betont auch Hellmut Oldenbourg, Truppführer des Münchner Motorsturms I in seinem Bericht im Völkischen Beobachter vom 2. 7. 1931 (Wochenbeilage): „Auf Dienstfahrt für Adolf Hitler".

[130] Paul: Aufstand der Bilder, S. 135; vgl. auch die Beispiele bei Blackbourn: „Die meisten von ihnen haben Räder", S. 144.

[131] In einer Dienstvorschrift aus dem Jahre 1932 heißt es: „Jede Kraftwagenfahrt hat propagandistische Bedeutung und nützt oder schadet unserer Bewegung je nach dem Eindruck, den sie auf die Öffentlichkeit macht", SA (Hrsg.): Dienstvorschrift für die SA der NSDAP, H. 3, Dießen 1932, S. 278.

objekte waren, einen bleibenden Eindruck.[132] Durch das Kolonnenfahren und die Fahrzeugbeherrschung vermittelte die Motor-SA ein Bild von Geradlinigkeit und Disziplin. Dieser Eindruck kam dem Bedürfnis der Bürger nach Sicherheit und Ordnung entgegen und sollte vergessen machen, dass es gerade die nationalsozialistischen Wehrverbände waren, die die öffentliche Sicherheit permanent verletzten. Geht man von einer idealtypisch gestalteten Motorkolonne aus, die freilich in der Realität aufgrund der mangelnden Ausstattung an Fahrzeugen und Uniformen vor 1933 so nicht aufgestellt werden konnte[133], dann symbolisierte sie totalitäre Ordnungsvorstellungen von einer formierten, nach dem Führerprinzip geordneten patriarchalen Gesellschaft. Hinzu kommt, dass Motorstürme durch ihr lautes und mächtiges, alle Widerstände „überrollendes" Auftreten die nationalsozialistische Entschlossenheit und Siegeszuversicht ins Bild zu setzen vermochten. Doch waren an diese Demonstrationen der Stärke nicht nur positive Konnotationen geknüpft. Es ist anzunehmen, dass sich viele Bürger durch den Lärm und die Luftverschmutzung belästigt fühlten und Straßendemonstrationen dieser Art als einschüchternde Provokation und illegitime Besetzung des öffentlichen Raumes ablehnten.[134] Es muss also von einer ambivalenten Wirkung von SA-Aufmärschen und Rollkommandos auf den Betrachter ausgegangen werden, doch verfehlte die SA gerade in ländlichen Gebieten nicht das angestrebte Ziel, die Aufmerksamkeit der Einwohnerschaft auf sich zu ziehen. In den Städten allerdings kam es bisweilen vor, dass die Bevölkerung, wie im Vorfeld der Münchner Kommunalwahl am 8. Dezember 1929, als SS- und SA-Männer auf 48 Lastwagen im Dauerregen eine Propagandafahrt durch München unternahmen, kaum Notiz von derartigen Aktionen nahm.[135]

---

[132] Mitteilungsblatt für das Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps und die Motorstürme der SA und SS vom 1. 8. 1931: „Das Kraftfahrkorps im Dienste des Chemnitzer Gauparteitags", BArch NSD 42/3.

[133] Durch das häufige Uniformverbot und die Minderausstattung der Fahrer mit Motorradhelmen konnten die Motor-SA-Männer nicht die gleiche Wirkung erzielen wie das NSKK nach der Machtübernahme, das sich mit einheitlichem Auftreten in Uniform, schwarzen Sturzhelmen und präzisem Kolonnenfahren in das Gedächtnis der Betrachter einprägte. Die idealtypische Stilisierung der Kolonnen durch die NSKK-Chronisten war eine Rückprojektion der Propaganda des „Dritten Reiches" auf die Propaganda der Kampfzeit. Zur Ästhetik marschierender SA-Kolonnen vgl. Ehls: Protest und Propaganda, S. 385. Thomas Balistier untersuchte in seiner Studie: Gewalt und Ordnung, die Strukturen der nationalsozialistischen Kampfdemonstrationen vor 1933. Er erkennt in der SA-Kolonne ein Symbol für die vorweggenommene Volksgemeinschaft. Dabei geht Balistier von einer idealtypischen Ordnungsstruktur der SA aus und stellt den Realitätsgehalt der propagandistischen Stilisierungen in der nationalsozialistischen Presse nicht in Frage. Zuweilen bietet er auch psychoanalytisch inspirierte Deutungen an, die bizarr anmuten: „Die SA-Männer verkörperten die nationalen Massensymbole der Deutschen. Sie erschienen als Heer, als marschierender Wald"; ebenda, S. 198.

[134] Es gab in den zwanziger Jahren zahlreiche Klagen der Einwohnerschaft an die Kommunen und Bezirksregierungen über den Staub und den Lärm, den Kraftfahrzeuge besonders auf ungeteerten Fahrbahnen verursachten; vgl. Nordrhein-Westfälisches Staatsarchiv Detmold (Hrsg.): Verkehr und Transport in Ostwestfalen-Lippe, S. 62 f.

[135] Rösch: Die Münchner NSDAP, S. 347. Als weiteres Beispiel für das Desinteresse der Passanten führt Rösch die Propagandafahrten der Münchner SA im Wahlkampf 1928 an; ebenda, S. 182.

Die Symbolik des Motors passte in vielerlei Hinsicht zum Wesen und Selbstverständnis der nationalsozialistischen Bewegung in der Zeit vor 1933. Die explosive und dynamische Kraftentfaltung entsprach sowohl der außerparlamentarischen Strategie „Eroberung der Straße" als auch der umfassenden Selbstdarstellung als vitale, vorwärts strebende Bewegung, die die „Festgefahrenheit" der Parteien hinter sich lässt.[136] Ernst Jünger, der 1932 in seinem Werk „Der Arbeiter" eine Situationsanalyse seiner Zeit vornahm, erkannte in der Steigerung der Geschwindigkeit ein Indiz für den Anbruch einer neuen Herrschaftsform. Auch wenn Jünger seine Beobachtungen nicht speziell auf die NS-Bewegung bezog, sondern den Gesamtzustand der Gesellschaft im Blick hatte, liest sich sein Text wie eine Beschreibung der nationalsozialistischen Mobilisierungsbemühungen:

„Entsprechend sind die großen Theorien dynamischer Art, und man besitzt Macht, insofern man über motorische Energie verfügt – letzten Endes ist bereits der Wille zur Macht eine hinreichende Legitimation. Ebenso sind die Symbole, auf die man in millionenfacher Wiederholung stößt, Ausdruck einer Bewegungssprache, so der Flügel, die Welle, die Schraube, das Rad."[137]

Die Nutzung moderner Fortbewegungsmittel harmonierte in idealer Form mit dem jugendlichen Image der SA, deren überwiegender Mitgliederanteil unter 30 Jahren lag.[138] Die Beherrschung eines Fahrzeugs stellte eine besondere Herausforderung für SA-Männer dar, die sich zu allen Bereichen des Wehrsports, in denen männliche Physis gefordert war, hingezogen fühlten. NS-Propagandisten idealisierten Motor-SA-Männer als „ganze Kerle", „die nicht Tod noch Teufel fürchteten, wenn es galt, mit ihren schnellen Rädern in stetem vernichtendem Kampf und Terror das Letzte einzusetzen"[139]. Es wird deutlich, dass die Verwendung von Kraftfahrzeugen für die SA nicht nur instrumentellen Charakter im Sinne einer Eroberungsstrategie hatte, sondern auch ideal zum Inhalt des faschistischen Lebenskonzeptes passte, das Sven Reichardt in seiner Vergleichsstudie der faschistischen Wehrbünde SA und italienischer Squadrismus beschreibt.[140] Die Motorisierung als Verkörperung des „Heroismus der Jugend" verband sich dabei mit dem Jugendpathos und der aufgesetzten Virilität der Faschisten.

Der Einsatz des Motors lässt sich im übertragenen Sinne auch als Protestform gegen die Bestimmungen des Vertrages von Versailles interpretieren, der ein vollständiges Verbot der Militärluftfahrt verhängt und die Motorisierung der Reichswehr als potenzielles Mittel zur Aufrüstung Deutschlands beschränkt hatte.[141] Im

---

136 Vgl. zur gesteigerten Dynamik der Propaganda auch Blackbourn: „Die meisten von ihnen haben Räder", S. 143f.

137 Jünger: Der Arbeiter, S. 247.

138 Jamin: Zwischen den Klassen, S. 88.

139 Schröder: Mit der Partei vorwärts, S. 134.

140 Vgl. ders: Faschistische Kampfbünde, S. 696, 705.

141 Neben dem Verkehrsflug, der in die Planungen einer „Schwarzen Luftwaffe" mit einbezogen wurde, setzte die Reichswehr zur Ausbildung von Fliegern vor allem auf den nicht verbotenen Segelflug. Die Befürchtungen der Alliierten, Deutschland könne unter dem Deckmantel des Sports eine neue Luftwaffe heranziehen, waren so stark, dass sich das Deutsche Reich im Pariser Luftfahrtabkommen von 1926 verpflichten musste, den Motorflugsport nicht aus öffentlichen Mitteln zu unterstützen; vgl. Cordts: Junge Adler,

Hinblick auf den Symbolwert des Motors sind allerdings zwei Einschränkungen vonnöten. Erstens: Das Kraftfahrzeug wurde von den Nationalsozialisten nur in seiner Bedeutung als Kampfinstrument rezipiert. Als Mittel zur Mobilitätssteigerung der Wohlhabenden war es dem Image der selbst ernannten Arbeiterpartei jedoch nicht dienlich. Zweitens: Die Symbolik des Motors fand keinen Eingang in die allgemeine und offizielle Bildersprache der Nationalsozialisten vor 1933.[142] Dies lässt den Schluss zu, dass sich die Motorisierung als Sinnbild der Bewegung erst in der „Staatspropaganda" durchsetzen konnte und nur rückwirkend auf die „Kampfzeit" übertragen wurde.[143]

Kraftfahrzeug und Flugzeug – Hitlers Hilfsmittel im Wahljahr 1932

Wendet man den Blick weg vom abstrakten Bild hin zum konkreten Einsatz motorisierter Fortbewegungsmittel, fällt auf, wie stark die Chronisten der Bewegung die Mobilität als Erfolgsrezept für den Aufstieg würdigten. Rückschauend beschrieb Theodor Oppermann den Nutzen des Motors folgendermaßen:

„Der Motor ermöglichte die ungeheure Wirkung der Versammlungsredner, die heute hier und morgen dort, oft mehrmals am gleichen Tage, sprachen. Der Motor beflügelte den Einsatz des NSKK, der SA und SS, spannte das dichte Netz der Propagandafahrten und steigerte die Stärke der Großkundgebungen. Der politische Wert des einzelnen Nationalsozialisten der Kampfzeit war die Vervielfältigung seines fanatischen Willens mit der Leistung des Motors! Der Kampf um ein neues Deutschland ist auf den deutschen Straßen erster bis vierter Ordnung entschieden worden!"[144]

Besonders Hitlers positive Einstellung zu den modernen Transportmitteln Flugzeug und Auto wurde immer wieder als mitentscheidend für die politischen Wahlerfolge herausgestellt. Hitler selbst sprach den technischen Hilfsmitteln Verdienste am politischen Aufstieg der Bewegung zu: „Ohne den Kraftwagen, ohne das Flugzeug und ohne den Lautsprecher hätten wir Deutschland nicht erobert."[145] Unter Zuhilfenahme der motorisierten Fortbewegungsmittel unternahm Hitler 1932 eine ausgedehnte und öffentlichkeitswirksame Wahlkampftournee durch Deutschland. Im „Superwahljahr" 1932, in dem zwei Wahlgänge für die Reichspräsidentenwahl, zwei Reichstagswahlen und zahlreiche Landtagswahlen stattfanden, legte Hitler in vier so genannten „Deutschlandflügen" nahezu 50000 Flugkilometer zurück und sprach auf rund 150 Großveranstaltungen. Ansässige Stürme übernahmen den Schutz und die Begleitung des „Führers" auf seiner Fahrt

S. 28. Insofern war der Motorflug in der Weimarer Republik auch ein Symbol für Deutschlands Streben nach Wiedergewinnung militärischer Souveränität.

142 Paul, der in seiner Studie „Aufstand der Bilder" die Arbeit der Reichspropagandaleitung, die wichtigsten Wahlkämpfe vor 1933, das Repertoire der propagandistischen Medien und die visuelle und verbale Inszenierung der Propaganda untersucht, blendet den Motor als Propagandamittel im Zusammenhang mit der Bildersprache aus. Offenbar spielte er im Zusammenhang mit den Anweisungen der Reichspropagandaleitung und den Plakatmotiven keine wesentliche Rolle.

143 Vgl. zum Sinnbild des Motors im „Dritten Reich" S. 168 dieser Arbeit.

144 Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 8.

145 Zit. nach ebenda, S. 142.

vom Flugplatz zu den Versammlungsorten.[146] „Es war politische Propaganda, die selbst amerikanische Methoden in den Schatten stellte", jubelte Hitlers Pressechef Otto Dietrich.[147] Besonders im Vorfeld der Reichstagswahl am 31. Juli 1932 setzte die Reichspropagandaleitung auf die Nutzung moderner Verkehrs- und Kommunikationsmittel als Träger und Medien der Propaganda. Es wurden Lautsprecherwagen für die Übertragung der Reden eingesetzt.[148] Tatsächlich gelang es Hitler, in kurzer Zeit rund zwei bis drei Millionen Zuhörer direkt anzusprechen, ungleich mehr als ein anderer Politiker jemals zuvor.[149] Die NS-Propaganda förderte Hitlers Image als volksnaher Politiker, der durch seine ausgedehnten Wahlkampfreisen um die Probleme des „kleinen Mannes" in Stadt und Land wusste. Diesen Bezug stellte auch folgende absurde Behauptung her: „Weil Hitler Tag und Nacht auf der Landstraße war, in allen Mundarten Auskünfte über die Wege und Abzweigungen erhielt, kannte er das Land, seine Nöte und Möglichkeiten, seine innerste Struktur und seinen Rhythmus besser als irgend jemand seiner Gegner."[150]

Die Reaktionen der Innenminister und Polizeibehörden

Die Innenminister der Länder waren über die umfangreichen Motorisierungsanstrengungen im Zuge der organisatorischen Änderungen in der SA und SS seit 1931 informiert. Die Polizeibehörden erhielten Anweisung zu prüfen, in welcher Beziehung Organisationen wie das NSKK und die Motorstürme zur OSAF standen, und zu untersuchen, wie weit ihre paramilitärischen Eigenschaften das von den Wehrverbänden ausgehende Gewaltpotenzial erhöhten. Nach Einschätzung der Polizeidirektionen trugen die Neben- und Unterorganisationen der Wehrverbände, wie sie das NSKK und die Motor-SA verkörperten, zu einer deutlichen Militarisierung des politischen Klimas bei. Die Organisationen der SA waren nach Ansicht des Bayerischen Innenministeriums nicht nur militärisch strukturiert, sondern auch militärisch ausgebildet. So hätten Motorstürme und andere Einheiten in vorausschauender Weise bereits die Einnahme von Ortschaften eingeübt.[151] Den Behörden war außerdem bekannt, dass zur Nachrichtenübermittlung ein verdeckter Relaisdienst geschaffen worden war.[152] Die Kraftfahrrelaisübungen

---

[146] Der Motorsturm Kronach beteiligte sich am Begleitzug Hitlers auf seinem Weg nach Bayreuth am 30. 7. 1932; vgl. die Beschreibung: Großer Tag beim Motorsturm 24/M 77 Kronach, BArch NS 24/25.

[147] Dietrich: Mit Hitler in die Macht, S. 70. Die Propaganda-Tour Hitlers gilt bis heute als „faszinierende[n] technische[n] Präsentation des ‚Hitler-Mythos'"; Wendt: Deutschland 1933–1945, S. 31.

[148] Vgl. ebenda, S. 66–70.

[149] Vgl. Paul: Aufstand der Bilder, S. 207.

[150] Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 8.

[151] Der Bayerische Staatsminister des Innern über die SA 1931, in: Bericht des bayerischen Staatsministers des Innern: „Die Nationalsozialistische Arbeiterpartei", S. 18, BArch NS 26/317.

[152] Vgl. Der Badische Innenminister an den RIM vom 14. 3. 1931, abgedruckt in: Maurer u. a. (Bearb.): Staat und NSDAP 1930–1932, Dok. 26; Aus den Mitteilungen des Landeskriminalpolizeiamts (I) Berlin vom 1. 4. 1932, Nr. 7, Anlage R1 (Abschrift) Oberster SA-Führer vom 15. 1. 1932 an die Gruppen, betr. Reichs-Relais, StA Münster, Politische Polizei III. Reich Nr. 387.

unter Leitung des Inspekteurs der Motorstürme und -staffeln der SA und SS verfolgten den Zweck, reibungslose Nachrichtenverbindungen zwischen den verschiedenen Kraftfahrstäben herzustellen. Hierzu wurde die Übergabe von Stafetten geübt.[153] Bei den Behörden verstärkten diese konspirativen Tätigkeiten das Misstrauen gegenüber der Verfassungskonformität der SA.[154] Obschon Hitler Legalitätserklärungen abgab und die SA sich in ihren Satzungen vom militärischen Charakter ihrer Organisation distanzierte, um nicht gegen das Gesetz vom 12. Februar 1926 zu verstoßen, das keine Vereinigungen mit militärischem Ziel oder Charakter zuließ, standen nach dem Urteil des Bayerischen Innenministeriums diese formalen Bekenntnisse in krassem Widerspruch zu den paramilitärischen Maßnahmen der NSDAP.[155] Zu den Gegenmaßnahmen der Länder zählten Umzugs- und Uniformverbote sowie die Beobachtung von NS-Funktionären. Die Kriminalpolizei durchsuchte einige Male das Haus des Verlegers der NSKK-Monatsblätter, Theodor Oppermann, in dem heimliche Besprechungen Hühnleins mit Gruppenstaffelführern stattfanden.[156] Mit Artikel § 4 der Verordnung des Reichspräsidenten zur Bekämpfung politischer Ausschreitungen vom 28. März 1931, wonach Lastwagenfahrten aller Vereinigungen der behördlichen Genehmigung bedurften, und § 8, der den Behörden die Möglichkeit, Uniformverbote zu verhängen, offen ließ, hatten die Innenminister eine rechtliche Handhabe, um die Propaganda der NSDAP einzudämmen.[157] Aus der Erfahrung heraus, dass die Verwendung von mobilen Gefährten Rechtsbrecher zu gewalttätigen Aktionen verleiten kann, weil sie sich dem Zugriff der Polizei rasch entziehen können, unterlagen NS-Propagandafahrten in Baden und Preußen der Anmeldepflicht. Die Genehmigung wurde mit Ausnahme von Wahlkampfzeiten häufig verweigert.[158]

Wie Wolfram Pyta in seiner Untersuchung „Gegen Hitler und für die Republik" ausführte, versuchten die sozialdemokratischen Innenminister die Suggestivkraft der NSDAP einzudämmen, indem sie den Einsatz der allerneuesten Propagandamittel wie Lautsprecherwagen, Kinowagen und Lichtreklame zumeist aus

---

153 Siehe die Ankündigung einer Kraftfahr-Relaisübung im September 1931, Schreiben der OSAF vom 2. 9. 1931, betr. Kraftfahr-Relais der Reichsleitung, BArch NS 24/110.

154 Vgl. Der Bayerische Staatsminister des Innern über die SA 1931, in: Bericht des bayerischen Staatsministers des Innern: „Die Nationalsozialistische Arbeiterpartei", S. 25, BArch NS 26/317.

155 Vgl. ebenda, S. 19ff.

156 Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 512, StadtA Hannover.

157 Vgl. Pyta: Gegen Hitler, S. 334.

158 Vgl. ebenda, S. 296, 345f. Siehe beispielsweise den Ablehnungsbescheid der Polizeidirektion München vom 4. 3. 1932 bezüglich des Antrages der NSDAP auf Erlaubnis zur Fahrt von Personenwagen in sämtlichen Teilen Münchens mit Transparenten zur Reichspräsidentenwahl. Die Ablehnung beruhte auf der Anordnung des Staatsministeriums des Innern vom 10. 7. 1931 und vom 29. 9. 1931, wonach alle politischen Versammlungen unter freiem Himmel, einschließlich der Aufzüge und Propagandafahrten, verboten werden können; StA München, Pol. Dir. München 6772. Gemäß Anordnung des Preußischen Innenministeriums untersagte die Regierung Arnsberg Aufzüge unter freiem Himmel zu politischen Zwecken. Gleichermaßen von den Verboten betroffen wie die NSDAP war die KPD, bisweilen auch das Reichsbanner und die Solidarität. Genehmigungen erfolgten 1932 zu Wahlzeiten und zu besonderen Gedenktagen; vgl. StA Münster, Regierung Arnsberg Nr. 14495.

vorgeschobenen verkehrspolizeilichen Erwägungen verboten.[159] Die verhängten Maßnahmen gipfelten in der von Reichspräsident Heinrich Brüning erlassenen „Notverordnung zur Sicherung der Staatsautorität" vom 14. April 1932. Darin heißt es:

„Sämtliche militärähnlichen Organisationen der NSDAP (insbesondere die Sturmabteilungen, die Schutzstaffeln mit allen dazugehörigen Stäben und sonstigen Einrichtungen einschließlich der SA-Beobachter, SA-Reserven, Motorstürme, Marinestürme, Reiterstürme, des Fliegerkorps, Kraftfahrkorps, Sanitätskorps, der Führerschulen, der SA-Kasernen und der Zeugmeistereien) werden mit sofortiger Wirkung aufgelöst."[160]

Als Folge des Verbots der SA und ihrer Unterabteilungen wurden Kraftwagen und -räder der Motorstürme und des NSKK, die für Zwecke der SA verwendet wurden, beschlagnahmt.[161] Dass das NSKK offiziell unter die Hilfsverbände der SA eingereiht und aus diesem Grund verboten worden war, erfüllte die Mitglieder und Funktionsträger mit Genugtuung. Das Verbot beruhte nach Worten des Verlegers Theodor Oppermann auf der richtigen Erkenntnis des Gegners, dass „es sich hier nicht um einen beliebigen Kraftfahrerverband, sondern um eine politische Kampftruppe handelte"[162]. Ungeachtet des Statusgewinns des NSKK innerhalb der Bewegung bedeutete das Verbot der SA und ihrer Organisationen eine Behinderung der Propagandaaktivitäten. Die Maßnahmen zur Umgehung des Verbots, der Neuaufbau von Organisationen mit ähnlichen oder anders lautenden Namen stellten einen zusätzlichen Zeit-, Kosten- und Organisationsaufwand dar und verhinderten kurzzeitig ein öffentlichkeitswirksames Auftreten. Da nicht absehbar war, wie lange das Verbot andauern würde, riefen NSKK-nahe Kreise eine neue Vereinigung für nationalsozialistische Kraftfahrer ins Leben. Am 27. April 1932 erging der Aufruf zur Gründung des „Bundes Nationalsozialistischer Kraftfahrer"[163]. Angesprochen waren vor allem NSDAP-Mitglieder, die beruflich mit dem Kraftfahrwesen verbunden waren. Trotz der beruflich definierten Zielgruppe und der Konzentration auf wirtschaftspolitische Ziele lässt der Zeitpunkt und Personenkreis der Gründer darauf schließen, dass für das verbotene Kraftfahrkorps eine neue Dachorganisation geschaffen werden sollte.[164] Nachdem das Verbot wieder aufgehoben worden war und das NSKK bereits Mitte Juni 1932 seine Arbeit fortsetzen konnte, wurde der „Bund Nationalsozialistischer Kraftfahrer"

---

159 Pyta: Gegen Hitler, S. 346.

160 Zit. nach Okrass: „Hamburg bleibt rot", S. 267.

161 Vgl. Anordnung des Regierungspräsidenten in Potsdam an alle Landräte und Oberbürgermeister vom 13. 4. 1932, BLHA Potsdam, Rep. 2A I Nr. 1111.

162 Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 60.

163 Vgl. Aufruf des Bundes Nationalsozialistischer Kraftfahrer e. V. vom 27. 4. 1932, BArch NS 24/242. Die Hamburger Marine-SA überdauerte das Verbot mit dem zeitweiligen Tarnnamen: Ruderklub „Blaue Jungs"; vgl. Krause: Hamburg wird braun, S. 152.

164 Vgl. Aufruf des Bundes Nationalsozialistischer Kraftfahrer e. V. vom 27. 4. 1932, BArch NS 24/242. In dem Aufruf wurden nur zivile und unpolitische Ziele genannt: Die Beschaffung billiger Betriebsmittel, die Stellenvermittlung, der Nachweis von Garagen und Tankstellen, deren Betreiber Nationalsozialisten sind und die Gründung billiger Fahrschulen.

aufgelöst.[165] Auch die Motor-SA versuchte in der Verbotszeit ein Mindestmaß an Mobilität aufrechtzuerhalten. Der Dortmunder Motorsturm wurde beispielsweise unter dem Namen „Propagandaleitung Gruppe Dortmund" weitergeführt.[166]

Die Effektivität der nationalsozialistischen Motorisierungsbemühungen

Der Zweck des NSKK bestand nach den Worten des stellvertretenden Korpsführers Adolf Hühnlein und gemäß den Satzungen in der Förderung des Aufstiegs der nationalsozialistischen Bewegung. So definierte Hühnlein das Korps im Juni 1932 in Abgrenzung zu den Clubs:

„Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps ist kein Automobilklub üblicher Art, der vornehmlich wirtschaftliche oder sportliche Ziele verfolgt. Es stellt dem deutschbewussten und opferbereiten Kraftfahrer die für unseres Volkes Zukunft entscheidend gewordene Hauptaufgabe: der Freiheitsbewegung zu dienen."[167]

Obwohl die Chronisten des Kraftfahrkorps die flächendeckende Einsatzbereitschaft des NSKK und der Motor-SA hervorhoben, waren 1932 Defizite erkennbar. Abstriche mussten durch die bereits genannten Organisations-, Uniform- und Umzugsverbote, durch die Einbeziehung von Clubelementen und die Freiwilligkeit der Teilnahme an Übungen und Diensten hingenommen werden. Eine weitere Schwächung der politischen Einsatzfähigkeit ergab sich durch die Aufnahme fördernder Mitglieder ohne aktive Dienstleistung. Auch die Entwicklung der Motor-SA verlief trotz zentraler Befehlsgebung der OSAF in manchen Regionen recht schleppend. Erst im Wahljahr 1932 fanden in vielen Gauen die Vorbereitungen für den Aufbau der Motor-SA und des NSKK statt. Folglich waren die Motorstürme in einigen Regionen nur unwesentlich an den Propagandamaßnahmen der NSDAP beteiligt oder sie griffen frühestens im Laufe des Jahres 1932 in die Wahlkämpfe ein. Im Gau Westfalen-Süd, in Dortmund und in Schwerin waren erst im Herbst 1931 Anfänge des NSKK und der Motor-SA erkennbar.[168] In Soest, Unna und im Sauerland formierten sich motorisierte Einheiten im Laufe des Jahres 1932.[169] Auch die Entwicklung des Düsseldorfer NSKK und der Motor-SA kam bis zum Herbst 1931 nur langsam in Gang: Der Motorsturm bot nur 12 Motorräder, fünf Pkw und vier Lieferwagen auf. Der Regierungspräsident erklärte die mangelnde Beteiligung mit der Befürchtung der meisten Motorrad- und Autobesitzer, ihre Fahrzeuge könnten bei politischen Zusammenstößen beschädigt werden, wofür die Partei nicht aufkommen werde.[170] Nur bei Großveranstaltungen sei es der Partei gelungen, die nötigen Kraftfahrzeuge aufzutreiben.[171]

---

[165] Ab November 1932 wurden keine Mitgliedsbeiträge mehr erhoben; vgl. „Bund Nationalsozialistischer Kraftfahrer" vom 3. 11. 1932, BArch NS 24/110.
[166] Vgl. Beck (Hrsg.): Kampf und Sieg, S. 144.
[167] Völkischer Beobachter vom 26./27. 6. 1932: „Was will das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps?".
[168] Vgl. Beck (Hrsg.): Kampf und Sieg, S. 142, 144; Behrens: Mit Hitler zur Macht. S. 114.
[169] Vgl. Beck (Hrsg.): Kampf und Sieg, S. 146.
[170] Vgl. Franke: Der Aufstieg der NSDAP in Düsseldorf, S. 162.
[171] Vgl. ebenda, S. 315, Anmerkung 661.

Wo das NSKK und die Motorstürme jedoch in einer nennenswerten Stärke vertreten waren, lassen sich durchaus positive Effekte auf die Propaganda nachweisen: In vielen Orten Deutschlands und Österreichs[172] warben die motorisierten Formationen vor Ort für die politischen Ziele der NSDAP und erreichten so eine Popularisierung ihrer Botschaft. Bei den Reichstagswahlen im September 1930 und den Märzwahlen 1933 ist ein Zusammenhang zwischen dem gewaltigen Propagandaaufwand der NSDAP und dem Wahlerfolg in München anzunehmen.[173] Neben den Propagandafahrten übernahm das NSKK Sonderaufgaben. Glaubt man dem korpseigenen Mitteilungsblatt, so beförderte das NSKK 18000 SA-Männer aus ganz Sachsen zum Chemnitzer Gauparteitag 1931.[174] Wenn irgend möglich, verzichtete die SA ganz bewusst auf die Eisenbahn als Transportmittel, um die Unabhängigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen und die An- und Abfahrt zu Werbezwecken nutzen zu können. Besonders im Rahmen der Wahlkampftournee Hitlers 1932 war das NSKK unersetzbar. Es übernahm z.B. die Beförderung der Pressevertreter beim Besuch Hitlers in Ostpreußen am 15. Juli 1932[175] und die massenhafte Verteilung von Flugblättern vor dem Eintreffen Hitlers am Versammlungsort.[176] Der Pressechef der NSDAP Otto Dietrich lobte das NSKK als „einzigartige Organisation", die das „reibungslose verkehrstechnische Funktionieren" der Terminplanung Hitlers gewährleistete.[177]

Der Ausbau der motorisierten Formationen wirkte sich spürbar auf die Veranstaltungsdichte in einigen Regionen aus. 1932 hatte sich die Zahl der Versammlungen in Oberfranken um ein Vielfaches erhöht. Die Gründe dafür lagen zum einen in der größeren Anzahl an Rednern, die ständig auf Bezirks- und Gauebene sowie in den Rednerschulen der Parteiorganisation und SA ausgebildet wurden, und zum anderen in der höheren Verfügbarkeit von Fahrzeugen, mit denen die Partei Veranstaltungen organisieren konnte.[178] Allein in der westfälischen Kleinstadt Lippe fanden im Vorfeld der Kommunalwahl 1933 mit Hilfe des NSKK und der Motor-SA 800 Veranstaltungen der NSDAP statt.[179]

Auch wenn das NSKK und die Motor-SA für die Partei wichtige Propaganda- und Transportaufgaben übernahmen, wäre es vermessen, die zunehmende Präsenz der motorisierten NSDAP-Verbände in der Stadt und auf dem Land als

---

172 Auch die Motorstaffel Wien war im Juli 1932 auf Propagandafahrt; vgl. Monatsbericht der Motorstaffel Wien für Juli 1932, ÖStA/AdR, 09, Kt. 19.

173 Vgl. Rösch: Die Münchner NSDAP, S. 544.

174 Vgl. Mitteilungsblatt für das Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps und die Motorstürme der SA und SS vom 1. 8. 1931: „Das Kraftfahrkorps im Dienste des Chemnitzer Gauparteitags", BArch NSD 42/3.

175 Vgl. Monatsblätter des NSKK vom Juli 1932.

176 Vgl. Paul: Aufstand der Bilder, S. 206. Die Verteilung von Flugblättern durch mobile SA-Einheiten gehörte zum Standardprogramm bei Hitlers Wahlkämpfen 1932.

177 Vgl. Dietrich: Mit Hitler in die Macht, S. 67.

178 Vgl. Kühnel: Hans Schemm, S. 99. Zusätzlich war das NS-Kraftfahrkorps dem oberfränkischen Gauleiter Hans Schemm bei der Lösung eines logistischen Problems behilflich: Das Bayreuther NSKK stellte die von Schemm 1932 gegründete Tageszeitung in Oberfranken zu und lieferte sie bis nach Nürnberg und Würzburg; vgl. ebenda, S. 153.

179 Vgl. Blackbourn: „Die meisten von ihnen haben Räder", S. 144.

„pausenlosen Dynamismus"[180] zu bezeichnen. Die zuvor genannten Hemmnisse und Beschränkungen verhinderten eine Allgegenwart der SA im öffentlichen Raum.

Die Motorformationen wichtiger politischer Parteien und Wehrverbände im Vergleich

Um sich als Partei oder Wehrverband dauerhaft zu etablieren und in Konkurrenz zu anderen öffentlichen Verbänden treten zu können, war für alle Formationen ein Mindestmaß an organisatorischen Strukturen und logistischen Voraussetzungen unabdingbar. Der Einsatz von motorisierten Einheiten war aus drei rein pragmatischen Gründen für alle Gruppen gleichermaßen sinnvoll: Erstens, um Redner und Anhänger unabhängig von fremder Hilfe mit eigenen Fahrzeugen zu transportieren, zweitens, um die Nachrichtenübermittlung sicherzustellen und drittens, um den Radius der Propaganda und ihre Wirkung zu vergrößern.

Kommunistische Motorradstaffeln

Die KPD hatte die Werbemethoden auf ihre Zielgruppe, das städtische Proletariat, zugeschnitten. So lag der Schwerpunkt der Agitation in den Betrieben, den Nachbarschaften und in den Gewerkschaften.[181] Vorwiegend in größeren Städten mobilisierte die KPD ihre Anhänger zu zahlreichen Demonstrationen. Um für ihre Belange zu werben und ihre politischen Positionen breiten Wählerschichten bekannt zu machen, waren auch die Kommunisten auf die Verbesserung ihrer Mobilität angewiesen. Als Reaktion auf den Erfolg der NSDAP im ersten Wahlgang zur Reichspräsidentenwahl am 13. März 1932, bei dem Hitler 30,1% der Stimmen erringen konnte, forderte das Zentralkomittee von den Bezirken eine Verschärfung des Kampfes für den zweiten Wahlgang. Die „roten Sportler" aller Sparten sollten durch Propagandafahrten zu Land und zu Wasser, durch Märsche und Sternläufe für die rote Einheitsfront und die Thälmann-Kandidatur werben.[182] Selten wurde in den Anweisungen des Sekretariats an die Bezirke auf konkrete Propagandamethoden Bezug genommen. Eine Ausnahme stellte die Direktive vom 12. Oktober 1932 dar, in der für den Straßenkampf ausdrücklich gefordert wurde: „Die Möglichkeiten der Ausnutzung von Kino, Radio, Verkehrsmitteln und Verkehrsknotenpunkten müssen systematisch organisiert werden."[183] Die konkrete Umsetzung blieb jedoch den Bezirken überlassen. Vorwiegend zur Beförderung von Rednern und zur Nachrichtenübermittlung standen in den Reihen der Kommunisten Kraftfahrer bereit. Die KPD in Berlin verfügte im Oktober 1931 über 85 Motorräder und 33 Autos.[184] Kommunistische Wehrverbände wie

---

[180] Reichardt: Faschistische Kampfbünde, S. 117f.
[181] Vgl. Neumann: Die Parteien der Weimarer Republik, S. 88f.
[182] Vgl. Anweisungen des Sekretariats an die Bezirksleitungen vom 6. 4. 1932, in: Die Generallinie, Dok. 60, S. 473ff.
[183] Vgl. Anweisungen des Sekretariats zur Wahlkampagne und Steigerung der Massenarbeit vom 12. 10. 1932, in: ebenda, Dok. 76, S. 587.
[184] Vgl. Striefler: Kampf um die Macht, S. 286.

der 1929 verbotene Rotfrontkämpferbund, der in der Illegalität weiterbestand, unterhielten neben Agitations-, Nachrichten-, Waffen- und Pioniergruppen auch Motorgruppen, die den Kurierdienst übernahmen und Material, Waffen und Personen transportierten.[185]

Das Polizeipräsidium Nürnberg-Fürth nahm in seinem politischen Lagebericht vom 28. Oktober 1932 den Aufbau von Motorstaffeln für Kurierdienste auf Seiten der Kommunisten alarmiert zur Kenntnis.[186] Laut Mitteilung des Polizeipräsidiums Berlin vom 1. Oktober 1932 bekamen kommunistische Motorradfahrer bei der Tankstellen-Kette Derop (Deutsch-Russische-Oel-Produktions-Gesellschaft) aufgrund besonderer Ausweise Öl und Benzin mit 40%igem Rabatt. Das Polizeipräsidium Nürnberg-Fürth wies darauf hin, dass Derop mit ihrem weit verzweigten Tankstellennetz bei der Durchführung eines kommunistischen Aufstandes nützlich sein könnte.[187] Eine Denkschrift des Reichsministeriums des Innern über die „kommunistische Wühlarbeit im Winter 1932/33" hielt fest, dass der KPD ein sorgfältig ausgebautes Netz von Kurieren zur Nachrichtenübermittlung zur Verfügung stehe, das in erster Linie von der „Roten Kavallerie" getragen werde – einem Zusammenschluss von Rad- und Motorradfahrern.[188] Die Kommunisten beschränkten sich hauptsächlich auf die Bildung von Radfahr- und Motorradfahrerstaffeln.[189] Die Staffeln waren lokal organisierte, lockere Vereinigungen, die keiner zentralen für Motorisierungsbelange zuständigen Instanz unterstanden. In manchen Orten existierten auch kommunistische Motorradvereine, die im Arbei-

---

[185] Vgl. ebenda, S. 226f. Bei illegalen Aktionen, beispielsweise bei den so genannten „Morden am Bülowplatz" in Berlin im August 1931, bekamen die Berliner Gruppen auch Unterstützung durch eine Motorradfahrerstaffel aus Sachsen; vgl. ebenda, S. 257.

[186] Vgl. Sonderbericht der Polizeidirektion Nürnberg-Fürth vom 28. 10. 1932, S. 14ff., StA Nürnberg, Pol. Dir. Nürnberg-Fürth Nr. 935.

[187] Vgl. ebenda, S. 17. Auch in der Kölner Organisation „Rot-Sport" erhielten kommunistische Motorradfahrer bei Derop-Tankstellen Rückvergütungen, Kölnische Volkszeitung vom 23. 12. 1931: „Sowjetbenzin für Rot-Front". Die Innenministerien der Länder hatten den Verdacht, dass Tankstellen der Derop-Stützpunkte der kommunistischen Partei seien, in denen Angestellte beschäftigt werden, die sich politisch und agitatorisch betätigen. Der Verdacht konnte im Frühjahr 1930 für Preußen nicht bestätigt werden; vgl. Nachricht des Preußischen Ministers des Innern an die Regierungspräsidenten vom 7. 5. 1930, BLHA Potsdam, Rep. 2 Abt. I Pol. Nr. 1091. Nach den Ausführungen Strieflers stand die Derop völlig unter dem Einfluss des sowjetischen Geheimdienstes; vgl. Striefler: Kampf um die Macht, S. 217.

[188] Vgl. Denkschrift über die kommunistische Wühlarbeit im Winter 1932/33, Nachrichtensammelstelle des RIM vom 19. 4. 1933, BArch R 58/393.

[189] In den Polizeiberichten über die KPD und ihre Organisationen wurden im Gegensatz zur NSDAP keine Motorformationen genannt, die als geschlossene Einheiten unter Beobachtung standen; vgl. Polizeipräsident Essen, Übersicht über die Kommunistische Partei und ihre Hilfs- und Nebenorganisationen vom 1. 9. 1932, StA Düsseldorf, Regierung Düsseldorf Nr. 17207. Die Bezirksleitung der KPD Ruhrgebiet forderte mit Schreiben vom 17. 10. 1932 alle Ortsgruppen und Stadtteile der Partei sowie Zellen auf, anlässlich der Reden des Genossen Thälmann am 25. Oktober in Dortmund und Essen, alle Kräfte zu aktivieren, um die Kundgebung zu einem „wuchtigen Bekenntnis für die Kommunistische Partei zu gestalten". Die Vorbereitungsmaßnahmen sahen auch die Bildung von Radfahrkolonnen vor, die Propagandafahrten mit geschmückten Fahrrädern durchführen sollten; vgl. StA Düsseldorf, Regierung Düsseldorf Nr. 17184.

ter-Kulturkartell organisiert waren.[190] Da die soziale Zusammensetzung der KPD-Mitglieder von Fabrikarbeitern und Arbeitslosen dominiert wurde, kam die Gründung einer eigenen Autofahrergruppe für die politische Agitation nicht in Betracht. Umso mehr, weil das Auto als Symbol der Bourgeoisie in kommunistischen Kreisen einen zweifelhaften Ruf genoss.

Vielfalt statt Zentralismus: Motorformationen im Mitte-Links-Spektrum

Die Wehrverbände der SPD waren hinsichtlich ihrer sozialen Zusammensetzung durchaus in der Lage, geschlossene Kraftfahrformationen zu bilden. Das Reichsbanner Schwarz-Rot-Gold, Bund deutscher Kriegsteilnehmer und Republikaner e.V., wurde 1924 als Gegengewicht zu den rechtsgerichteten Frontkämpferorganisationen gegründet. 1930 umfasste es rund 3,5 Millionen Mitglieder. Als einer der ersten Wehrverbände erkannte das Reichsbanner die Vorteile einer von Kraftfahrzeugen unterstützten Werbekampagne. Die Motorisierung erhöhte die Beweglichkeit, die Reichweite und die Öffentlichkeitswirksamkeit der Propaganda. Das Reichsbanner in Sachsen bediente sich 1925 aus Anlass der Reichspräsidentenwahl fahnengeschmückter Lastkraftwagen.[191]

Der Wehrverband unterhielt außerdem einen eigenen Nachrichtendienst mit paramilitärischem Charakter, der in geschlossenen Formationen auftrat und für die Bereitstellung von Kraftfahrzeugen sorgte. Im Zuge des Neuaufbaus des Nachrichten- und Verbindungswesens forderte die Reichsbannerleitung Franken 1929 von allen Ortsgruppen eine Auflistung der verfügbaren Kraftfahrzeuge von Mitgliedern und nahe stehenden Firmen. Im Notfall sollten sie die Autos in den Dienst des Reichsbanners stellen.[192] Das Reichsbanner in München gründete im Frühjahr 1931 eine Kraftfahrformation mit 30 Mann, die bei Auseinandersetzungen mit dem politischen Gegner in Aktion trat.[193] Des weiteren existierten zumindest vereinzelt Motorradstaffeln, die sich auch in den Wahlkämpfen 1932 engagierten.[194] Das Fehlen einer zentralen Organisation aller motorisierten Einheiten im Reichsbanner dürfte jedoch die Logistik und den systematischen Aufbau eines Beförderungsdienstes erschwert haben.

Neben den Motorstaffeln innerhalb des Reichsbanners existierten weitere Organisationen des Flug- und Kraftfahrwesens, die der Sozialdemokratie nahe standen. Dies waren der „Deutsche Auto-Club", der „Reichsverband Republikanischer Motorradfahrer e.V.", der „Arbeiter-Rad- und Kraftfahrer-Bund Solidari-

---

190 Vgl. Mallmann: Kommunisten in der Weimarer Republik, S. 168.

191 Vgl. Schumann: Politische Gewalt in der Weimarer Republik 1918–1933, S. 246.

192 Vgl. Sonderbericht der Polizeidirektion Nürnberg-Fürth über die organisatorische Entwicklung des Reichsbanners, Nr. 162/II/29, S. 53, StA München, Pol. Dir. München 6890.

193 Vgl. Lagebericht der Polizeidirektion München vom 12. 3. 1931, StA Amberg, Regierung der Oberpfalz, KdI, Abgabe 1949 ff. Nr. 13907. Die Stammformation sollte Versammlungen vorbereiten und schützen. Als Leitfaden für die Ausbildung der Mitglieder in geschlossenen Formationen diente der „Technische Führer".

194 Vgl. Das Reichsbanner vom 16. 4. 1932: „Die Motorradstaffel unterwegs". Die Motorstaffel Nordwest im Gau Berlin-Brandenburg fuhr mit 30 Motorrädern und 10 Wagen auf „Landagitation". Es fanden kurze pro-Hindenburg-Ansprachen in den Dörfern statt.

tät" und der Flugverband „Sturmvogel".[195] Die Neugründungen in den Jahren 1928 und 1929 standen im Zusammenhang mit einer durchgreifenden Neuorganisation des Reichsbanners, dem es nach eigenem Urteil an Schlagkraft für größere Aktionen fehlte. Die Polizeidirektion Nürnberg-Fürth sah in der Gründung des Flugverbandes der Werktätigen „Sturmvogel"[196], ebenso im Republikanischen Motorradfahrerverband und im Deutschen Autoclub, beispielhafte Versuche des Reichsbanners, Nebenorganisationen zu formieren, die zu einer Militarisierung des Reichsbanners führen könnten.[197]

Der Deutsche Auto-Club (DAC), der sich am 19. Januar 1928 in Berlin konstituiert hatte, verstand sich als „repräsentativer Automobil-Club der Deutschen Republik". Die Gründung des DAC war eine direkte Reaktion auf die Weigerung der bestehenden Automobilclubs, insbesondere des ADAC, die neuen Reichsfarben in die Vereinsinsignien aufzunehmen. Hinter dieser vordergründigen Diskussion um die republikanischen Farben Schwarz-Rot-Gold contra alte Reichsflagge mit den Farben Schwarz-Weiß-Rot stand der Unwille der traditionellen Kraftfahrervereinigungen zur Begründung republikanischer Traditionen.[198] Auch bei den preußischen Behörden erregte der ADAC-Clubwimpel mit den alten Reichsfarben Anstoß.[199]

---

[195] Vgl. Organisationen von politischer Bedeutung. Zusammengestellt von der Polizeidirektion München nach dem Stande vom 1. 3. 1930, S. 20ff., StA Amberg, Regierung der Oberpfalz, KdI, Abgabe 1949ff. Nr. 16375. Vgl. zu diesem Themenbereich auch die fünfbändige Untersuchung: Solidargemeinschaft und Milieu: Sozialistische Kultur- und Freizeitorganisationen in der Weimarer Republik. Sie liefert organisationsgeschichtlich profunde Einzelanalysen. Die hier genannten Organisationen wurden jedoch nicht einbezogen; vgl. den 1. Band: Walter: Sozialistische Akademiker- und Intellektuellenorganisationen in der Weimarer Republik.

[196] Der „Sturmvogel" wurde im April 1929 in Berlin gegründet. Vereinigungszweck war laut Satzung die Förderung der Luftfahrt unter der werktätigen Bevölkerung. Der Sturmvogel lehnte militärische Bestrebungen in der Luftfahrt ab und verstand seine Existenz als Bekenntnis zur Weimarer Verfassung. Die Mitglieder beschäftigten sich vorwiegend mit Modell- und Segelflug und hatten die Möglichkeit, den Pilotenschein abzulegen. Politische Förderer kamen aus Gewerkschaftskreisen, der SPD und der DDP. Der Verband, gegliedert in Gaue und Ortsgruppen, umfasste 1930 rund 10000 und 1932 20000 Mitglieder und war der größte eigenständige Flugverein seiner Zeit in Deutschland. Am 12. 7. 1933 wurde er durch die Gestapo aufgelöst; vgl. Ferberg: Sturmvogel, S. 173–219.

[197] Vgl. Sonderberichte der Polizeidirektion Nürnberg-Fürth vom 24. 11. 1929, S. 53, StA Nürnberg, Pol. Dir. Nürnberg-Fürth Nr. 895, S. 49, 53.

[198] Die Farben Schwarz-Rot-Gold waren die Farben der Revolution von 1848 und der Paulskirchenversammlung und standen symbolisch für eine nationale, freiheitliche, demokratische und auch großdeutsche Republik. Der Grund für die mangelnde Akzeptanz dieser Farben in der Weimarer Republik war nicht immer in der Verbundenheit zur monarchistischen Staatsform zu suchen, sondern ließ sich auch auf die nicht erfüllten nationalen Sehnsüchte und die Enttäuschung über die parlamentarische Staatsform zurückzuführen; vgl. Rohe: Das Reichsbanner Schwarz-Rot-Gold, S. 229, 241ff.

[199] Dem ADAC, Gau Pommern, wurde die Beihilfe für eine Fahrt anlässlich des Verfassungstages verweigert, weil bei der Bevölkerung der Eindruck entstehen könnte, es handle sich aufgrund des Clubwimpels um eine Demonstration gegen den Verfassungstag; vgl. das Schreiben des Oberpräsidenten der Provinz Pommern vom 31. 5. 1929 an den Preußischen Minister für Handel und Gewerbe und dessen Antwort an den Oberpräsidenten in Stettin vom 25. 6. 1929, R 58/326, Bl. 22f.

Die Träger des neuen Clubs sahen in ihrem Renegatentum ein Bekenntnis zum „wahren Deutschtum": „Ein Deutscher Auto-Club sein heißt, sein Vaterland, also die Deutsche Republik und ihre Hoheitszeichen achten und ehren."[200] Am Flaggenstreit[201] und der anschließenden Abspaltung des DAC wird erkennbar, dass die Kluft zwischen den demonstrativen Befürwortern der Republik und den Verfechtern monarchistischer Traditionen auch das automobile Vereinswesen durchzog. Zugleich wird deutlich, dass auch der scheinbar unpolitische Freizeitsektor der bürgerlichen Mittel- und Oberschicht in der Weimarer Republik ein Forum und Spiegelbild gesellschaftlicher und politischer Legitimationsbestrebungen und Machtkämpfe war.

An der peniblen Mitgliederauswahl und an dem hohen Mitgliedsbeitrag von 30 RM kann man erkennen, dass der DAC keine mitgliederstarke Gegenorganisation unter Einbeziehung der Kleinbürger und der Arbeiter anstrebte. Im Unterschied zum „Sturmvogel – Flugverband der Werktätigen", der dafür kämpfte, die „modernen Errungenschaften der Technik nicht länger den materiell bevorzugten Schichten allein zu überlassen"[202], zählte die gesellschaftliche „Demokratisierung" des deutschen Kraftfahrwesens nicht zu den Zielen des DAC. Er setzte ein Zeichen republikanischer Gesinnungstreue, beharrte aber in seiner Zusammensetzung auf einem elitären Selbstverständnis.[203]

Von den anderen Automobilclubs unterschied sich der DAC in seiner Weigerung, gegen ausländische Kraftfahrzeuge zu polemisieren, deren Vorzüge sich seiner Ansicht nach nicht immer verkennen ließen. Außerdem lehnte der DAC den Rennsport als „luxuriöse Schaustellung" ab und trat für den „Gebrauchssport" ein.[204] Als Präsident des DAC fungierte der Berliner Rechtsanwalt Dr. Arthur Brandt. Der Vorsitzende der Geschäftsstelle in Leipzig war der dort amtierende Polizeipräsident Heinrich Fleißner, den Vorsitz des DAC in Berlin hatte Rechts-

---

200 DAC. Der Deutsche Auto-Club wirbt um ihre Mitgliedschaft (Werbeschrift), 1929.

201 Die Flaggenfrage entwickelte sich in der Weimarer Republik zu einem Politikum. Das Reichsbanner strengte in vielen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens einen „Flaggenstreit" an, den es zu einer Grundsatzentscheidung Republik versus Monarchie stilisierte. Der Historiker Karl Rohe wertete dies als „doktrinären Republikanismus", ders.: Das Reichsbanner Schwarz-Rot-Gold, S. 244. Vgl. zum Thema Flaggenstreit auch Malvache: Die Lüdenscheider Arbeiterbewegung, S. 33. Kommunistische und sozialdemokratische Kreise reagierten zum Teil mit extremer Feindseligkeit auf die Schwarz-Weiß-Rot-Symbolik. Striefler berichtet, dass Kommunisten in Berlin 1931 einen Mann mit ADAC-Mütze ermordeten, weil sich darauf die Farben der „Reaktion" befunden haben; ders.: Kampf um die Macht, S. 343.

202 Zit. nach: Cordts: Junge Adler, S. 45.

203 Sportverbände, die sich auch in ihrer Sportausübung zur republikanischen Staatsform bekannten, schlossen sich zum Deutschen Sportkartell zusammen. Mitglieder waren neben dem Deutschen Auto Club, der Deutsche Alpenverein, der Deutsche Republikanische Pfadfinderbund, der Deutsche Wassersportverband, der Deutsche Wintersportverband, der Freie Keglerbund Deutschland, Sturmvogel und der Arbeiter Turn- und Sportbund; vgl. Motorschau. Nationale Deutsche Motorfahrt Zeitung vom 15. 6. 1932: „Wissenswertes vom Gegner".

204 Vgl. DAC. Der Deutsche Auto-Club wirbt um ihre Mitgliedschaft (Werbeschrift), 1929.

anwalt Dr. Adolf Hamburger inne.[205] Im Jahre 1931 wurde der Club in „Deutscher Reichs- Auto Club" (DRAC) umbenannt und vom Magdeburger Oberpräsidenten Carl Falck (Deutsche Staatspartei) geleitet. In den Clubnachrichten warb der DRAC 1932 für die Wahl Hindenburgs und für die Republik.[206] Die wichtigste Veranstaltung des DRAC war die alljährliche Verfassungsfeier, die er mit anderen republikanischen Vereinen beging.[207]

Personell eng mit dem DRAC verbunden war der 1929 in Leipzig gegründete „Reichsverband Republikanischer Motorradfahrer", dem ebenfalls Polizeipräsident Fleißner in Leipzig und Rechtsanwalt Dr. Hamburger in Berlin vorstanden. Als Zweck der Vereinigung wird die „Zusammenfassung aller Motorradfahrer, die auf dem Boden der Weimarer Reichsverfassung stehen", genannt.[208] Man schuf nicht nur eine symbolische Verbindung mit dem Reichsbanner in Form einer Ehrenpräsidentschaft für den Bundesvorsitzenden des Reichsbanners Otto Hörsing, sondern forderte die Mitglieder aktiv auf, sich am Aufbau eines Nachrichten- und Alarmierungsdienstes zu beteiligen.[209] Aufgrund der mangelnden Beteiligung löste sich der Verein am 15. Januar 1933 noch vor der NS-Machtübernahme selbst auf.[210]

Ein hohes kraftfahrerisches Potenzial konnte sich auch in dem sehr populären Zweirad-Verband der Arbeitersportler, dem „Arbeiter-Rad- und Kraftfahrer-Bund Solidarität", entfalten. Der 1896 mit Sitz in Offenbach ins Leben gerufene Verein entwickelte sich bis 1932 mit 350000 Mitgliedern zur größten Radsportorganisation der Welt. Aufgrund der Verbreitung des Motorrads in gehobenen Arbeiterkreisen ging man in den Reihen der „Solidarität" ab Mitte der zwanziger Jahre gezielt dazu über, innerhalb der Ortsgruppen Motorradabteilungen aufzubauen.[211] Unter den 314000 Mitgliedern der „Solidarität" befanden sich 1930 nicht weniger als 29000 Motorradfahrer. Für die Motorradfahrer, von denen die meisten, sicherlich aufgrund des geringen Einkommens, Kleinkrafträder fuhren,

---

[205] Vgl. Sonderberichte der Polizeidirektion Nürnberg-Fürth vom 24. 11. 1929, S. 51, StA Nürnberg, Pol. Dir. Nürnberg-Fürth Nr. 895.

[206] Die Clubzeitschrift „Automobilia" gab sich auch 1932 wenig parteipolitisch. Wie die anderen Clubzeitschriften legte sie den Schwerpunkt auf Technik, Reise und Mode. Die Beilage „Clubnachrichten des DRAC" hingegen forderte 1932 deutlich den Einsatz der Mitglieder für die Republik; vgl. Clubnachrichten des DRAC vom 10. 4. 1932: „An die Mitglieder des Deutschen Reichs Auto-Clubs". Auch der DRAC organisierte einen Fahrdienst zu den Wahllokalen.

[207] Bei der Verfassungsfeier des republikanischen Sportkartells, zu der auch der DRAC gehörte, im Berliner Zoo 1931 waren der Reichstagpräsident Löbe, der Berliner Polizeipräsident Grzesinski und sein Vizepräsident Weiß sowie Kommandeur Heimannsberg anwesend; vgl. Automobilia vom 5. 9. 1931: „Verfassungsfeiern" und „Deutsches Sportkartell".

[208] Vgl. Satzungen des Reichsverbandes Republikanischer Motorradfahrer, StA Leipzig, PPV 1724.

[209] Vgl. Sonderberichte der Polizeidirektion Nürnberg-Fürth vom 24. 11. 1929, S. 52, StA Nürnberg, Pol. Dir. Nürnberg-Fürth Nr. 895.

[210] Vgl. Vereinsregisterauszug und Grundbuchauszug des Reichsverbandes Republikanischer Motorradfahrer, StA Leipzig, PPV 1724; Grundbuchauszug des Reichsverbandes Republikanischer Motorradfahrer, ebenda.

[211] Vgl. Beduhn: Solidarität auf zwei Rädern, S. 131.

war der Bund ein Ort der gemeinsamen Freizeitgestaltung. Er war kein Club, der den Mitgliedern wirtschaftliche und touristische Vorteile bot, aber auch keine politische Kampfgemeinschaft.[212] Dennoch zählte der Rad- und Kraftfahrer-Bund „Solidarität" – eine Unterorganisation des „Arbeiter-Turn- und Sportbundes" – zu den SPD-nahen Kreisen, die zu den Unterstützern des Reichsbanners und der Eisernen Front gezählt werden können. Es ist belegt, dass Mitglieder der „Solidarität" bereits 1930 verschiedentlich zur Nachrichtenübermittlung herangezogen wurden.[213]

Eine größere Notwendigkeit, den Kraftwagen und das Motorrad in den Dienst der Politik zu stellen, ergab sich für die Arbeitersportler und Reichsbanner-Mitglieder erst mit dem Erfolg der Nationalsozialisten in den Septemberwahlen 1930 und dem Wahldebakel der SPD. Danach beschäftigten sich die Parteitheoretiker sehr ernsthaft mit den Gründen für den Aufstieg der NSDAP. Bei den Sozialdemokraten wurden Mängel in der Mobilisierbarkeit der Anhängerschaft deutlich. Alexander Schifrin arbeitete noch im selben Jahr mit großer analytischer Klarsicht die Besonderheiten in der politischen Taktik der Nationalsozialisten heraus:

„Die NSDAP ist die zentralisierteste unter allen deutschen Parteien. Sie verfügt über einen weitverzweigten Apparat, der unbeschwert durch ökonomische Interessenvertretung, sachliche Leistung und sozialen Dienst allein auf Agitation, Wählerfang und Massenbeeinflussung eingestellt ist. [...] Die NSDAP will die politische Technik reformieren. Sie versucht die schärfsten und effektivsten Einwirkungsmittel einzuführen. Das nationalsozialistische Plakat, die Zeitung und die Versammlungsrede haben ihre besonderen Züge, sie überraschen, verblüffen, hämmern ein. Diese Einwirkungsmittel werden mit einer in der politischen Geschichte Deutschlands unbekannten Intensität angewendet. [...] Nicht die physische Gewalt allein, sondern in erster Linie die Werbeleistung und die Intensität der politischen Technik haben dem deutschen Faschismus zu seinem Erfolg verholfen.[214]

Unter Hinweis auf die hinter der Sozialdemokratie stehende Masse forderte Schifrin ein größeres Maß an antifaschistischer Leidenschaft und politischem Sendungsbewusstsein bei den Mitgliedern ein.[215] Er plädierte auch für die Verwendung agitatorischer und propagandistischer Mittel und warnte vor einem „Konservatismus in der Methodenwahl".[216] Das Abwehrbündnis zum Schutz der Republik, das sich am 16. Dezember 1931 unter dem Namen „Eiserne Front" gegründet hatte,[217] verwirklichte die Forderungen Schifrins nach einem neuen modernen Propagandastil, der die Gefühle der Menschen ansprechen sollte. Bei-

---

[212] Obgleich das Fahrrad als das eigentliche Sportmittel zur „Verschönerung des Proletarierdaseins" gepriesen wurde, waren Motorräder nicht als „unproletarisch" verpönt. Die Mitglieder der 1300 Motorradabteilungen unternahmen Zuverlässigkeits- und Geschicklichkeitsfahrten und entrichteten einen jährlichen Mitgliedsbeitrag von acht RM; vgl. Arbeiter-Rad- und Kraftfahrer-Bund Solidarität: Festbuch, S. 14.

[213] Vgl. Organisationen von politischer Bedeutung. Zusammengestellt von der Polizeidirektion München nach dem Stande vom 1. 3. 1930, S. 37f., StA Amberg, Regierung der Oberpfalz, KdI, Abgabe 1949ff. Nr. 16375.

[214] Schifrin: Parteiprobleme nach den Wahlen, S. 296.

[215] Vgl. ebenda, S. 298f.

[216] Ebenda, S. 299f.

[217] Vgl. Brunner u.a.: Sozialdemokratische Partei und sozialdemokratisches Vereinswesen, S. 34f.

spielhaft dafür war die kurze prägnante, pathetische Versammlungsrede sowie die Einführung einer neuen Symbolsprache: das Kampfzeichen „Drei Pfeile" und der Gruß mit der empor gestreckten Faust.[218] Die Verwendung von Lautsprecherwagen und Tonfilmautos ermöglichte 1932 eine groß angelegte Verbreitung der sozialdemokratischen Wahlreden, und der Einsatz des Flugverbandes „Sturmvogel" sorgte für einen flächendeckenden Abwurf von Flugblättern zur Preußenwahl im April 1932.[219] In dem Zusammenschluss aus SPD, Reichsbanner, Freien Gewerkschaften und Arbeiter-Sportorganisationen erwuchs der SA ein kampfbereiter Gegner, dessen neuer Umgang mit den modernen Mitteln der Propaganda auch bei der NSKK-Korpsführung nicht unbeachtet blieb. Oppermann berichtete in den Monatsblättern vom April 1932, die Eiserne Front betreibe im ganzen Land eine „Riesenpropaganda". So würden Motorkolonnen das Land systematisch mit Flugblättern belegen und mit Hilfe von Lautsprecherwagen die Reden von Hindenburg und Brüning übertragen. Oppermann appellierte an die Mitglieder der SA- und SS-Motorstürme: „Was die Motorkolonnen der Eisernen Front leisten können, das müssen und werden unsere Motorstürme und NSKK-Kolonnen erst recht vollbringen."[220]

Der motorisierte Propagandaeinsatz der Nationalsozialisten und linksgerichteten Gruppen im Vergleich

Die Existenz und der Aufbau der bisher beschriebenen Motorformationen lassen folgende Schlussfolgerungen zu: Die Parteien und Verbände auf der linken Seite des politischen Spektrums unterhielten wie die NSDAP eigene motorisierte Einheiten und waren auf dem Gebiet des motorisierten Propagandaeinsatzes weder unfähig noch untätig. Das Reichsbanner setzte seine Motorradstaffeln und motorisierten Nebenorganisationen 1932 verstärkt für Zwecke der Landagitation ein. Eine Erklärung, warum die SPD und das Reichsbanner trotz aller Fortschritte in der Propaganda hinter den Nationalsozialisten zurückblieben, findet der Historiker Pyta, der die Auseinandersetzung der deutschen Sozialdemokratie mit der NSDAP in der Weimarer Republik untersucht hat, in der mangelhaften Organisationsstruktur und dem Fehlen eines eigenen Propagandaapparates auf Bezirks- und Unterbezirksebene.[221] Bis 1932 wirkten sich die unzulänglichen Verbindungsstrukturen negativ auf die Mobilität in den SPD-Gauen aus. Ein weiteres Problem, das im motorisierten Einsatz der Eisernen Front sichtbar wird, ist die Zersplitterung der Einsatzkräfte und ihrer Unterstützer. Im Gegensatz zur Motor-SA und zum NSKK konnte sich auf den Feldern der Nachrichtenübermittlung, der Propaganda und des Transports keine zentrale Organisation etablieren. Was in den Stabilitätsphasen einer Demokratie als Pluspunkt gewertet werden kann – die Pluralität der Gruppen und Ziele, ihre föderale und demokratische

---

218 Vgl. Ehls: Protest und Propaganda, S. 333.

219 Vgl. Pyta: Gegen Hitler, S. 418, 477. Bei den Reichstagswahlen im Juli 1932 warf er über Berlin 500 000 Flugblätter ab; Ferberg: Sturmvogel, S. 189.

220 Monatsblätter des NSKK vom April 1932: „Rückblick und Ausblick". Theodor Oppermann berichtet darin unter Bezugnahme auf das Berliner Tageblatt vom 31. 3. 1932.

221 Vgl. Pyta: Gegen Hitler, S. 516 f.

Struktur –, erschwerte in den Krisenzeiten der Republik den Aufbau einer schlagkräftigen, zentral gesteuerten Organisation, der sich die unterschiedlichen Formationen unterzuordnen hatten. Politische Engstirnigkeit und das Beharren auf ideologischen Barrieren zwischen den Gewerkschaften, den Arbeitersportlern und dem Reichsbanner verhinderten eine Bündelung der Kräfte. Wie unversöhnlich sich die verschiedenen Kraftfahrorganisationen des gleichen politischen Flügels teilweise gegenüberstanden, zeigt folgende Episode: Die Motorradfahrerstaffel des Reichsbanners trat Anfang 1931 dem Deutschen Touring Club bei. Dieser Beitritt sorgte unter den Delegierten des Bezirkstages der Arbeiter-Rad-und Kraftfahrer für Entrüstung, da es sich beim Touring Club um einen deutschnationalen Club handelte. Die kommunistische „Neue Zeitung" goss noch Öl ins Feuer, indem sie das Reichsbanner unter Faschismusverdacht stellte: „Die Motorradfahrerstaffel aber steht fahrtbereit bei den Deutschnationalen – um mit Vollgas die Fahrt ins ‚Dritte Reich' mitzumachen!"[222]

Die hierarchischen, reichseinheitlichen und zentralistischen Organisationsstrukturen des NSKK und der Motor-SA ließen eine derartige Fragmentierung innerhalb ihres Lagers nicht zu. Die zentrale Leitung hatte der von der OSAF beauftragte Inspekteur der SA- und SS-Motorstürme und stellvertretende Korpsführer des NSKK Adolf Hühnlein inne. Aufgrund der zentralen Befehlsgewalt und der einheitlichen Satzungen des NSKK und der Motor-SA waren die Organisationen eng miteinander verknüpft und an den Auftrag der SA gebunden. Seit 1930 setzten die Nationalsozialisten ganz bewusst auf den Einsatz motorisierter Kräfte im Demonstrationsgeschehen. Die Propagandaleitungen der Partei forderten aufgrund ihrer Erfahrungen zu dieser Zeit eine Erweiterung der Lastwagenpropaganda, da sie ein „nicht zu unterschätzendes Werbemittel" sei. Die Sektionen könnten mit „Autos, die schlagkräftige Transparente und originelle Aufbauten aufweisen, große Erfolge erreichen".[223] Die positive Resonanz ermutigte die Nationalsozialisten in ihrem Streben, Propaganda mit dem größtmöglichen technischen Aufwand zu gestalten. Sie betrieben den Aufbau und den Einsatz von Motorformationen sehr konsequent und erreichten einen hohen Organisationsgrad. Geregelte Dienste und Übungen förderten die Entwicklung einer eigenen Gruppenidentität unter den Mitgliedern der Motor-SA. Mit Motortreffen und gemeinsamen Fahrübungen auf Gausturmebene sollten Motorstürme und NSKK-Einzelmitglieder ihre „Verwendungsfähigkeit" erhöhen.[224]

Demgegenüber zeigten die Sozialdemokraten eine pragmatischere Herangehensweise im Umgang mit den modernen Transport- und Propagandamitteln. Bei Durchsicht der Zeitung „Das Reichsbanner" des Jahrgangs 1932 fällt die spärliche Berichterstattung über die Motorradstaffeln auf. Im Gegensatz dazu wird in der Zeitschrift „Der SA-Mann" von 1932 sehr häufig über die Entwicklung des

---

[222] Neue Zeitung vom 26. 2. 1931: „Reichsbanner beim Touringclub gelandet" (Presseausschnitt), StA München, Pol. Dir. München 6891.

[223] Propaganda-Rundschreiben Nr. 16 vom 5. 8. 1930, StA München, Pol. Dir. München 6772. Die Parteigenossen sollten hierfür ihre Wagen zur Verfügung stellen.

[224] Vgl. Mitteilungsblatt für das Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps und die Motorstürme der SA und SS vom 1. 8. 1931: „Motortreffen", BArch NDS 42/3.

NSKK und der SA- und SS-Motorstürme berichtet.[225] Das Bedürfnis nach Selbstdarstellung und werbewirksamer Ausstrahlung war bei den SA-Motorstürmern aufgrund ihrer Machtambitionen ungleich größer. Die Affinität der Nationalsozialisten zum motorisierten Propagandaeinsatz entwickelte sich auch deshalb so stark, weil der Motor das Erscheinungsbild der Partei als siegesgewisse, junge, kraftvolle Bewegung förderte und das Durchsetzungsideal der Nationalsozialisten – die Beherrschung des Staates durch die Eroberung der Straße – in idealer Weise verkörperte.

Motorformationen im rechten politischen Spektrum

Auf der rechten Seite des politischen Spektrums engagierten sich besonders die Wehrverbände „Stahlhelm" und „Wehrwolf"[226] für den Aufbau und Einsatz motorisierter Einheiten. Die Entwicklung der Motorisierung innerhalb des Stahlhelms sollte für einen Vergleich mit den nationalsozialistischen Motorformationen näher betrachtet werden. Die Bundesleitung des Stahlhelms rief bereits im Oktober 1928, also fast zwei Jahre vor Gründung des „Nationalsozialistischen Automobilkorps" und der Motor-SA, eine „Reichs-Kraftfahr-Staffel" ins Leben. Der Stahlhelm, der zusammen mit dem Jungstahlhelm 1930 rund 400000 bis 500000 Mitglieder vereinigte,[227] war der SA im Hinblick auf die Motorisierung nicht nur zeitlich voraus, sondern auch lange Zeit kräftemäßig überlegen. Im Jahre 1930 zählte die Staffel 4000 Fahrzeuge, davon 2800 Pkw.[228] Das numerische Verhältnis von Personenwagen zu Motorrädern betrug also mehr als 2 zu 1 und ist Beleg für die gesicherte gesellschaftliche und wirtschaftliche Stellung der Angehörigen der Kraftfahrstaffel.[229] Eine eigene motorisierte Formation passte in idealer Weise in das vom Stahlhelm kultivierte Vereinsleben mit regelmäßigen Paraden und Gedenkfeiern, wie z.B. dem Reichsgründungstag, den Geburtstagen von Hindenburg und Bismarck, dem Tag von Tannenberg und den jährlich stattfin-

---

225 In der Zeitung „Das Reichsbanner" Jahrgang 1932 fällt nur einmal ein Hinweis auf eine Motorradstaffel ins Auge; vgl. Das Reichsbanner vom 16. 4. 1932: „Die Motorradstaffel unterwegs". Der sozialdemokratische Deutsche (Reichs-) Autoclub (DRAC) wurde nicht erwähnt. Der SA-Mann, Jg. 1932, berichtet hingegen von zahlreichen Aktivitäten der Motorformationen, z.B.: Der SA-Mann vom 5. 1. 1932: „Nationalsozialistische Kraftfahrer!", vom 1. 3. 1932: „Die braunen Fahrer, sie fliegen...", vom 29. 10. 1932: „Rund um Oberschlesien", vom 12. 11. 1932: „Motorstaffel Wien", vom 26. 11. 1932: „Wir fahren Propaganda", vom 3. 12. 1932: „Berlins Motor-SA gedenkt der Toten".

226 Der „Wehrwolf. Bund deutscher Männer und Frontkrieger", spaltete sich 1923 vom Stahlhelm ab. In Gegnerschaft zur bürgerlich-parlamentarischen Republik erstrebte er eine militaristisch-autoritäre Diktatur. Der Wehrwolf hatte 1933 etwa 10000 Mitglieder; vgl. Finker u.a.: Wehrwolf. Er verfügte über eine eigene Kraftfahrstaffel, die dem „Ring der nationalen Motorfahrt" angeschlossen war; vgl. Autofreund vom Februar 1933.

227 Vgl. Berghahn: Der Stahlhelm, S. 286.

228 Vgl. Sonderbericht der Polizeidirektion Nürnberg-Fürth vom 9. 10. 1930, S. 21, StA Nürnberg, Pol. Dir. Nürnberg-Fürth Nr. 913.

229 Es wäre auch in diesem Fall verkürzend, von den Mitgliedern der Kraftfahrstaffel auf die Mitgliederstruktur des Gesamtstahlhelmes zu schließen. Der überwiegende Teil der Mitglieder bestand aus Angestellten und kleineren Beamten, der Anteil an Arbeitern dürfte bei 25–30% gelegen haben; vgl. Klotzbücher: Der politische Weg des Stahlhelm, S. 42ff.

denden Frontsoldatentagen mit über 100000 uniformierten Beteiligten.[230] Ende 1932 standen dem Stahlhelm 25000 Fahrzeuge zur Verfügung, deren Besitzer in 715 Motorstürmen organisiert waren. Diese Zahl entsprach zu dieser Zeit ungefähr der Stärke der Motor-SA.[231] Die Kraftfahrstaffel war nicht nur in der Lage, Angelegenheiten des Stahlhelms wie den Transport von Versammlungsteilnehmern zu übernehmen, sondern stellte sich auch für öffentliche Aufgaben im Rahmen der Katastrophenhilfe zur Verfügung.[232] Durch die Gründung von Motorbootstaffeln und Segelflugtrupps dehnte sich der Stahlhelm auch auf andere Bereiche des Motor- und Flugwesens aus.[233]

Um den nationalen Gedanken öffentlichkeitswirksam in das Kraftfahrwesen zu tragen, gründete die Reichskraftfahrstaffel des Stahlhelms 1929 den „Nationalen Deutschen Automobilklub" (NDA). Der Führer der Reichskraftfahrstaffel Eduard Herzog von Sachsen-Coburg amtierte zugleich als Präsident des Clubs. Neben der Ämterbesetzung ist der Sitz der Geschäftsstelle des NDA bei der Bundesleitung des Stahlhelms ein klares Indiz für die enge Verbindung zwischen Wehrverband und Klub.[234] Der Zweck des NDA war der Zusammenschluss „aller nationalen deutschen Kraftfahrer zu Lande, zu Wasser und in der Luft und solcher Persönlichkeiten, die ohne Fahrzeugbesitzer zu sein mit der Zielsetzung des NDA übereinstimmen" und die „Überfremdung" des deutschen Motorwesens zu verhindern suchten.[235] Die Ehrenmitgliedschaft des Prinzen Heinrich von Preußen und die Gründervereinigungen, darunter der Alldeutsche Verband, der Bund Oberland, die Deutsche Kraftfahrer-Offiziersvereinigung und der Deutsche Kolonialverein, verweisen auf die monarchistische, nationalistische und völkische Trägerschicht des NDA. Linksgerichtete Zeitungen, die den NDA mit Bezug auf die Fürstenenteignungen auch „Automobilklub arbeitsloser Fürsten" nannten, warfen dem Club Heuchelei vor. Süffisant kommentieren sie das Hauptziel des Nationalen Deutschen Automobilclubs, nämlich das Einfuhrverbot ausländischer Erzeugnisse: „Das wird ja eine schöne Überschwemmung auf dem Automarkt geben, wenn die nationalen Herrschaften alle ihre ausländischen ‚Tribut'wagen verkaufen!"[236] Der Vorwuf bezog sich auf die Vermutung, die Mitglieder des NDA würden privat ausländische Luxus-Wagen fahren, obwohl sie den Kauf derselben

---

230 Vgl. Fritzsche: Rehearsals for Fascism, S. 172, 176.

231 Vgl. Werner: SA und NSDAP, S. 551f.

232 Vgl. Nord: Der Technische Dienst im Stahlhelm, S. 151.

233 Vgl. ebenda, S. 152. Es war geplant, die Segelflugtrupps zu einem „Stahlhelm-Fliegerkorps" zusammenzufassen.

234 Vgl. Organisationen von politischer Bedeutung. Zusammengestellt von der Polizeidirektion München vom 1. 3. 1930, S. 102, StA Amberg, Regierung der Oberpfalz, KdI, Abgabe 1949ff. Nr. 16375.

235 Bericht des Polizeipräsidiums Leipzig vom 13. 12. 1929, StA Leipzig, PPV Nr. 4255. Was unter einer „Nationalisierung des Motorwesens" verstanden werden sollte, zeigt das diffuse Zahlenspiel der „Verbrauchergemeinschaft Deutscher Kraftfahrzeuge". Ein „deutsches" Erzeugnis muss, so die Definition, aus einem deutschen Motor, aus 75% deutschem Material an Chassis und Karosserie und zu 75% aus deutscher Wertarbeit bestehen; Seherr-Thoss: Die Automobilindustrie, S. 226.

236 Presseausschnitt kommunistischer Herkunft von 1930 mit dem Titel „NDA", in: StA Leipzig, PPV Nr. 4255 (NDA).

öffentlich als illegitime „Tributzahlung" an die Sieger des Ersten Weltkrieges brandmarkten.[237]

Im Unterschied zu den Kraftfahrstaffeln des Stahlhelms und zum NDA lehnten das NSKK und die Motor-SA es ab, ihre Fahrzeuge für Repräsentationszwecke zur Schau zu stellen oder sie für öffentliche Aufgaben bereitzuhalten. Insbesondere die Mitglieder der Motor-SA unterschieden sich in ihrem Selbstverständnis als kampflustige „Benzinhusaren" von der behäbigen Kultiviertheit einer motorisierten Altherrenriege, wie sie die Kraftfahrstaffeln des Stahlhelms in ihrem Auftreten verkörperten. Der Motor war im nationalsozialistischen Kalkül auf seine Rolle als Kampf- und Propagandainstrument reduziert und wurde 1932 dauerhaft und gezielt zum Einsatz für politische Zwecke gebracht.

Trotz der Unterschiede gab es wesentliche Berührungspunkte zwischen dem Nationalen Deutschen Automobilclub und den nationalsozialistischen Kraftfahrern. Das NSAK gehörte dem NDA seit 1930 als Korporativclub an.[238] Der Korpsführer begründete den Anschluss an einen Club mit dem gemeinsamen Ziel, die „Überfremdung des deutschen Marktes mit ausländischen Waren" abzuwehren. Außerdem herrsche eine „seelische Verbundenheit" zwischen NSAK und NDA, die auf der gemeinsamen antijüdischen Einstellung beruhe.[239] Gemeinsam war beiden Gruppierungen auch der undemokratische Aufbau. In den Satzungen des NDA war festgelegt: „Er [*der NDA*] stellt den altgermanischen Führergedanken über das neudeutsche Beschlussrecht einer Masse oder Mehrheit."[240]

Jedes Mitglied des NSAK, ab 1931 NSKK, konnte die Einrichtungen des NDA mitbenutzen und von der Beschaffung verbilligter Grenzübertrittsscheine profitieren.[241] Auf politischem Gebiet arbeiteten das NSKK und der NDA beim Volksentscheid am 9. August 1931 in Preußen zusammen.[242] Dennoch blieb das Unbehagen des NSKK über die Mitgliedschaft in einem Club bestehen, weil sie in krassem Widerspruch zur Kampfhaltung des Korps gegen die „Vereinsmeierei" der Automobilclubs stand. Gerechtfertigt erschien den NSKK-Verantwortlichen eine Kooperation vor allem aus wirtschaftlichen Motiven.[243] Anfang 1932 löste

---

237 Vgl. die Satzung des NDA: „Der Kauf ausländischer Erzeugnisse erhöht freiwillig den Tribut", BLHA Potsdam, Rep. 5E Nr. 901.

238 Weitere Korporativclubs des NDA waren die Reichskraftfahrstaffel des Stahlhelms, der Nationale Deutsche Damen Automobilclub und die Verbrauchergemeinschaft deutscher Kraftfahrzeuge – allesamt Ziehorganisationen des Herzogs von Sachsen-Coburg.

239 „Richtlinien für den weiteren Ausbau des NSAK", abgedruckt in Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 26.

240 BLHA Potsdam, Rep. 5E Nr. 901.

241 Vgl. Satzungen des NSKK, § 10, Wirtschaftliche Vorteile, in: Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 32.

242 Vgl. Mitteilungsblatt für das Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps und die Motorstürme der SA und SS vom 1. 8. 1931: „9. August! Sturm auf Preußen!", BArch NSD 42/3. Nationalsozialistische Kraftfahrer sollten kranke Wähler mit dem Auto zur Abstimmung abholen und wahlberechtigte Personen von außerpreußischem Gebiet nach Preußen chauffieren. Als Würdigung des Einsatzes verlieh der Präsident des NDA das „Volksentscheid-Erinnerungszeichen". Der vom Stahlhelm initiierte Volksentscheid über die Auflösung des preußischen Landtages erhielt mit 37,1% nicht die erforderliche 50%-Mehrheit.

243 Vgl. Völkischer Beobachter vom 13. 6. 1930: „Herein ins nationalsozialistische Automo-

das NS-Kraftfahrkorps seine kooperative Mitgliedschaft im NDA auf.[244] Das Korps und der Klub blieben sich aber in gemeinsamen Wahlkampfaktivitäten und im „Ring der nationalen Motorfahrt" verbunden. Unter dem Kennwort „Tag der Nationalwirtschaft" veranstaltete der „Ring der Nationalen Kraftfahrt- und Luftfahrtbewegung" und die „Verbraucher-Gemeinschaft Deutscher Kraftfahrzeuge" Mitte November 1932 eine Tagung, die von zwei Leitgedanken getragen wurde: Die Förderung deutscher Erzeugnisse und die Förderung des „nationalen Gedankens".[245] Obgleich der stellvertretende Korpsführer des NSKK versprach, an diesen Bestrebungen mitzuarbeiten, machte Hühnlein, ähnlich wie Hitler auf dem Treffen der Harzburger Front am 11. Oktober 1931, sehr deutlich, dass die nationalsozialistischen Kraftfahrer sich nicht als Gleiche unter Gleichen in die nationale Front der Kraftfahrer einreihen werden. Ihr Hauptziel, so Hühnlein, bestehe in der „Beseitigung des Systems".[246] Hühnleins Fundamentalopposition erteilte somit den Reformvorstellungen und dem nationalen Lobbyismus des NDA im Bereich der Kraftverkehrswirtschaft eine klare Absage. Die kompromisslose Strategie wirkte sich für das NSKK offenbar nicht nachteilig aus, denn der wichtigste Vertreter der nationalen Kraftfahrt, der Gründer und Organisator des NDA und des „Ringes der nationalen Kraftfahrt" Carl Eduard Herzog von Sachsen-Coburg befürwortete bereits Ende 1931 ein Zusammengehen von Stahlhelm und NSDAP und erwarb 1932 die Mitgliedschaft des NSKK.[247]

Die Kraftfahrstaffeln der rechten Verbände waren aus Sicht des NSKK eine unliebsame Konkurrenz, nicht aber politische Gegner wie das Reichsbanner und die Kommunisten, die es vor 1933 zu bekämpfen und nach der Machtübernahme auszuschalten galt. So war der Weg zur Aufnahme der Stahlhelm- und Wehrwolf-Kraftfahrstaffeln in das NSKK und die Motor-SA zu Beginn des „Dritten Rei-

---

bil-Korps". Der Beitritt zum NDA wurde zwar als „unsympathisch" bezeichnet, doch mit den wirtschaftlichen Interessen der Korpsmitglieder begründet.

244 Vgl. Schreiben von Kraus an den Motorsturmführer Fetzer vom 2. 2. 1932, BArch NS 24/110. Kraus verwandte hier wahrscheinlich versehentlich die Abkürzung „NAC" statt „NDA".

245 Monatsblätter des NSKK vom Dezember 1931: „Reichsführertagung der Nationalen Motorfahrt".

246 Ebenda.

247 Carl Eduard Herzog von Sachsen-Coburg (1884–1954), geb. in Clairmont-Esher (Surrey), bis 1900 Eton College, Hauptkadettenanstalt Lichterfelde, im Ersten Weltkrieg zuletzt Infanteriegeneral, 1905 Übernahme der Regierung in Sachsen-Coburg und Gotha, 1918 Abdankung, 1919 Bayerische Einwohnerwehr, 1920 Brigade Wiking, 1926–1933 Stahlhelm-Führer, seit 1932 Mitglied beim NSKK, 1932 Verweis von der Bundesleitung des Stahlhelms wegen seines Eintretens für Hitler, ab März 1933 vorübergehend Reichsbeauftragter für das Kraftfahrwesen, 1. 5. 1933 Beitritt zur NSDAP, August 1933 SA-Gruppenführer im Stabe der Obersten-SA-Führung, ab Dezember 1933 Präsident des Deutschen Roten Kreuzes, 1950 in der Berufung des Entnazifizierungsverfahrens als minderbelastet eingestuft; vgl. Hambrecht: Der Aufstieg der NSDAP in Mittel- und Oberfranken, S. 558, Anmerkung 375; Oltmann: „Seine Königliche Hoheit der Obergruppenführer".

ches" genauso vorgezeichnet wie die Zerschlagung sämtlicher Motorformationen mit linksgerichtetem Hintergrund.[248]

[248] Vgl. zu den unterschiedlichen „Gleichschaltungsprozessen" der genannten Gruppierungen nach der NS-Machtübernahme S. 191 f. und S. 403 f. dieser Arbeit.

II. Das NSKK: Organisation und Aufbau 1933–1945

Mit der Machtübernahme hatten die Nationalsozialisten ihr primäres politisches Ziel erreicht. Die veränderten Machtverhältnisse in Deutschland stellten das NSKK und die Motor-SA vor neue Anforderungen. Gelang es den Sonderformationen nach der „Machteroberung", neue Aufgabenbereiche für sich zu erschließen, die ihr Fortbestehen rechtfertigten?

Für den zukünftigen Stellenwert des NSKK im Herrschaftssystem waren verschiedene Szenarien denkbar: eine rein formale Existenz als zentrales Sammelbecken für motorisierte bzw. motorisierungswillige Nationalsozialisten, eine Funktion als Hilfsdienstleistender für die Partei oder eine aktive Festigung der Position im Partei- und Staatsgefüge durch neue Zuständigkeiten. Im folgenden Kapitel werden die Organisationsentwicklung, die Strukturen, das Selbstverständnis und die Mitglieder näher charakterisiert, um die Fundamente des NSKK kenntlich zu machen.

1. Der Aufstieg zur selbständigen Gliederung

Der Status des NSKK 1933

Das NSKK blieb nach der Machtübernahme eine Gliederung der SA, die dem Chefstabsführer der SA unterstellt war und ihre Aufgaben in enger Verbindung mit der SA wahrnahm. Adolf Hitler würdigte die Aufbauleistung des stellvertretenden Korpsführers und Chef des Kraftfahrwesens der SA, Obergruppenführer Hühnlein, indem er ihn Ende April 1933 anstelle von Röhm zum Korpsführer des NSKK ernannte.[1]

Nach der NS-Machtübernahme wuchs die SA zu einem Millionenheer heran. Auch die motorisierten Verbände der SA mussten im Sommer 1933 den enormen Mitgliederzuwachs kanalisieren und Organisationsstrukturen finden, die das Profil der Motor-SA und des NSKK neu schärften. Nach einem Erlass des Chefs des Kraftfahrwesens der SA vom 29. Juni 1933 wurden die Mitglieder des NSKK, die nicht der Motor-SA oder -SS angehörten, zu besonderen Einheiten zusammengefasst. Vor 1933 noch hatte man Wert darauf gelegt, dass die Führerstellen des NSKK – Landesführungen, Bereichführungen, Bezirksführungen und Korpswartstellen – von Motor-SA-Führern besetzt waren. Im Laufe des Sommers 1933 wurde diese Personalunion jedoch aufgelöst. Bis zum Oktober des Jahres sollte dort, wo die nötigen Führer vorhanden waren, eine Trennung zwischen NSKK

[1] Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 93.

und Motor-SA-Dienststellen stattfinden.[2] In einer Besprechung mit den Gruppenstaffelführern im Dezember 1933 teilte der Chef des Kraftfahrwesens der SA mit, dass das NSKK künftig eine feste Zahl von 100000 Mitgliedern nicht überschreiten solle. Die im NSKK organisierten Motorradfahrer wurden aufgefordert, zur Motor-SA zu wechseln, und die Motor-SA-Männer über 35 sollten zum NSKK übertreten.[3] Außerdem führte die SA eine Automobilquote von 20% in den Motor-SA-Stürmen ein. Der Rest der Fahrzeuge wurde den NSKK-Kraftwagenzügen zugeteilt.[4]

Die geplante Trennung der Einheiten nach dem Alter der Mitglieder und der Art der Fahrzeuge vereinfachte die Integration neuer Mitglieder. Während die SA allgemeine Regelungen für den Übertritt der Stahlhelm-Mitglieder in die SA traf, setzte sich Hühnlein erfolgreich für die Eingliederung der Kraftfahrstaffeln des Stahlhelms und der Wehrwolf-Kraftfahrstaffeln in die SA ein.[5] In einem Abkommen zwischen dem Herzog von Sachsen-Coburg, in seiner Funktion als Reichs-Staffelführer des Stahlhelms, und dem Korpsführer des NSKK wurde am 11. Juli 1933 vereinbart, dass die Kraftfahrstaffeln geschlossen in das NSKK übertreten. Die Kraftrad-Gliederungen des Stahlhelms, in denen sich häufig die jüngeren und aktiveren Mitglieder sammelten, gingen in der Motor-SA auf.[6] Um zu verhindern, dass sich bewährte und lang gediente Stahlhelm-Angehörige bei der Eingliederung benachteiligt fühlten, befahl die Korpsführung, dass Stahlhelm-Führer in Führungsstellen der Motor-SA und des NSKK übernommen werden; diese Absicht wurde durch die Ernennung des Herzogs von Sachsen-Coburg zum Ehrenführer des NSKK symbolisch bekräftigt.[7] Die Integration der in den nationalen Wehrverbänden organisierten Kraftfahrer bedeutete im Hinblick auf die Mitgliederzahl und die potenziell verfügbaren Fahrzeugbestände eine erhebliche Stärkung der motorisierten NS-Verbände.

Der „Röhm-Putsch" und seine Folgen

Den Planungen und Entscheidungen bezüglich der zukünftigen Struktur der motorisierten Formationen vom Sommer 1933 standen bereits im folgenden Jahr neue Realitäten gegenüber: Die auf 2,9 Millionen Mitglieder angewachsene paramilitärische Massenformation SA hatte sich im Frühsommer 1934 nicht nur zu einem Bürgerschreck entwickelt, sondern sie bedrohte auch das Machtgefüge im

---

[2] Vgl. Anordnung des Führers der Gruppenstaffel Hessen an die Führer der Motorstandarten und Bereichführungen des NSKK vom 26. 10. 1933, HStA Wiesbaden, Abt. 483 Nr. 7302.

[3] Vgl. ebenda; Mitteilung des Bezirksführers des NSKK von Schlüchtern an die Korpswarte vom 18. 10. 1933, HStA Wiesbaden, Abt. 483 Nr. 7304.

[4] Vgl. Rundschreiben des Führers der Kraftwagengruppe Hessen vom 19. 12. 1933, HStA Wiesbaden, Abt. 483 Nr. 7302.

[5] Zu den Kraftfahrstaffeln der Wehrverbände Stahlhelm und Wehrwolf vor 1933 vgl. das Kapitel „Die Anfänge des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps". Zur Eingliederung des Stahlhelms in die SA vgl. Heinz: „... die Reihen fest geschlossen", S. 98; Bessel: Political Violence, S. 119–122; Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 95.

[6] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 15. 7. 1933: „Eingliederung".

[7] Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 576, StadtA Hannover.

Staat. Hitler, Himmler, Göring, Heß und die Reichswehr nahmen – aus unterschiedlichen Gründen – Anstoß an den Ambitionen der SA auf stärkere militärische Beteiligung.[8] Die von Hitler befohlenen und von der SS und der Gestapo durchgeführten Mordaktionen an SA-Führern und missliebigen Oppositionellen am 30. Juni 1934 und danach hatten das Ziel, die SA zu schwächen.

In dieser Krisenzeit war es anfänglich ein Gebot des physischen, dann des politischen Überlebens, Gefolgstreue gegenüber dem „Führer" zu demonstrieren.[9] Dies betraf auch den „politischen Kampfgenossen"[10] Ernst Röhms, SA-Obergruppenführer Adolf Hühnlein, der aufgrund seiner Freundschaft und Nähe zu Röhm Verdächtigungen ausgesetzt war. Obgleich er nicht an dem am 30. Juni 1934 in Bad Wiessee anberaumten Treffen aller Obergruppenführer, Gruppenführer und Inspekteure der SA teilnahm, schwebte Hühnlein kurze Zeit selbst in Gefahr.[11] Nach Aussagen von Freunden, Mitarbeitern und der Ehefrau nach dem Krieg hielt er sich in diesen Tagen beim internationalen Automobilrennen (Grand Prix de France) in Paris auf. SS-Männer durchsuchten währenddessen Dienststellen des NSKK sowie das Privathaus des Korpsführers und stellten Unterlagen sicher. Nach seiner Rückkehr protestierte Hühnlein bei Himmler gegen dieses Vorgehen.[12] Auch der technische Berater der Korpsführung Kraus warf dem SS-Oberabschnitt Süd vor, falsche Gerüchte lanciert zu haben, nach denen Hühnlein erschossen und er selbst verhaftet worden sei.[13] Die Beziehungen zwischen

---

[8] Die Monographien über die SA enden normalerweise mit dem „Röhm-Putsch" oder fahren mit der Beschreibung der SS fort. Tatsächlich wurde die Macht der SA beschnitten, dennoch blieb die SA eine feste Größe im Machtgefüge und die mitgliederstärkste nationalsozialistische Gliederung bis 1945. Vgl. zur SA nach dem „Röhm-Putsch" den Aufsatz von Campbell: The SA after the Röhm Purge.

[9] Vgl. Bessel: Political Violence, S. 137.

[10] So bezeichnete Baldur von Schirach Hühnlein; vgl. Schirach: Die Pioniere des Dritten Reiches, S. 114.

[11] Dies wurde in NSKK-Kreisen berichtet, so G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 598, StadtA Hannover. Für die Annahme, dass Hühnleins persönliche und politische Zukunft Anfang 1934 höchst ungewiss war, spricht die Tatsache, dass er in dem Handbuch: Das deutsche Führerlexikon 1934/1935, nicht aufgeführt ist. Es gibt Seiten, die geschwärzt sind, weil SA-Führer nach dem „Röhm-Putsch" getötet oder ausgeschlossen wurden. Es scheint also bei Drucklegung nicht festgestanden zu haben, ob SA-Obergruppenführer Hühnlein seine Führerkarriere fortsetzen konnte.

[12] Vgl. Eidesstattliche Erklärungen von Paula Hühnlein, des Hausarztes Dr. K. vom 13. 5. 1940 und von Hans-Helmuth Krenzlin vom 25. 5. 1949, Entnazifizierungsakte Adolf Hühnlein, Amtsgericht München; Protokoll der öffentlichen Sitzung vom 12. 11. 1948, Befragung von Kraus, Entnazifizierungsakte Erwin Kraus, Amtsgericht München; Schreiben des Rechtsanwaltes an die Spruchkammer München vom 27. 9. 1948, Entnazifizierungsakte Ritter von Denk, Amtsgericht München. Es existiert noch eine zweite, aber unwahrscheinlichere, Version über den Aufenthaltsort Hühnleins am 30. 6. 1934: Der NSKK-Gruppenführer von Hannover Wagener will von Oppermann erfahren haben, dass sich Hühnlein in Berlin aufgehalten habe und die Reichswehr Posten vor der Dienststelle in Berlin aufziehen ließ, um Hühnlein vor der SS zu schützen; vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 605, StadtA Hannover.

[13] Vgl. Schreiben von Erwin Kraus an den SS-Oberabschnitt Süd vom 18. 7. 1934, BArch NS 24/250.

NSKK und SS, insbesondere zwischen Hühnlein und Himmler, waren aufgrund dieser Vorfälle auch für die Zukunft belastet.

Hühnlein äußerte sich erleichtert und zufrieden darüber, dass sich kein Führer der Motor-SA in den „Röhm-Putsch" habe verwickeln lassen.[14] In Motor-SA- und NSKK-Kreisen schien man den vorgeschobenen Rechtfertigungsversuchen der Parteiführer Glauben zu schenken, die die moralische Verdorbenheit und die angeblichen Putschversuche der Röhm-Anhänger anprangerten. In einem privaten Schreiben versicherte Kraus am 6. Juli 1934, dass in der Dienststelle beim Chef des Kraftfahrwesens „keiner Ahnung hätte" von solchen „Schweinereien" und „Verrätereien". Stolz machte ihn, dass auf die Motor-SA und das Korps „kein Stäubchen Dreck" gefallen sei.[15]

Hitler hatte offenbar keinen Grund, an der Zuverlässigkeit seines alten Weggefährten Adolf Hühnlein zu zweifeln. Die persönliche Integrität des Korpsführers blieb gewahrt. Zum einen war Hühnlein weder für ein ausschweifendes Leben noch für andere Verstöße gegen den Moralkodex bekannt, zum anderen hatte er sich sofort nach der Machtübernahme konkreten Aufgaben im Motorsport und im Automobilvereinswesen zugewandt. Er erhob also im Gegensatz zu seinem Förderer Ernst Röhm keine weitergehenden politischen Machtansprüche und sozialen Forderungen.[16]

Im Zuge der Reorganisation der SA löste Hitler am 23. August die Motor-SA und das NSKK aus dem Verband und der Befehlsgewalt der SA heraus. Beide Formationen wurden zu einer Gliederung, dem „Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps", zusammengefasst und der Befehlsgewalt des Chefs des Kraftfahrwesens, SA-Obergruppenführer Adolf Hühnlein, übergeben.[17] Im Dezember 1934 ernannte Hitler den bisherigen Führer des NSKK und Chef der Motor-SA, SA-Obergruppenführer Hühnlein, offiziell zum Korpsführer des gesamten NSKK. Die neue, von der SA völlig getrennte selbständige Einheit wurde Hitler direkt unterstellt.[18] Die SS-Motorstaffeln, die Hühnlein als Inspekteur der Motorstürme der SA und SS zuvor ebenfalls befehligt hatte, wurden in die SS eingegliedert. Die SS war bereits am 20. Juli 1934 in eine selbständige Gliederung verwandelt worden.

Hühnlein selbst wollte die Erhebung zur Gliederung als Zeichen der Anerkennung für die erfolgreiche Arbeit des Korps verstanden wissen.[19] Doch ausschlaggebend waren andere Faktoren. Obwohl der Aufstieg des NSKK zur selbständigen Gliederung im August, also ganze zwei Monate nach dem „Röhm-Putsch",

---

[14] Vgl. Archiv der Gegenwart, 3. Juli. 1934, S. 1508. Wagener gibt jedoch nach dem Krieg an, dass ein Gruppenstaffelführer der Motor-SA im Gruppenstab Heines von SS-Männern ermordet worden sei; vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 605, StadtA Hannover.

[15] Schreiben von Kraus an Otto Sommer vom 6. 7. 1934, BArch NS 24/250.

[16] Zu den militärischen Machtambitionen der SA vgl. Jamin: Das Ende der „Machtergreifung", S. 208.

[17] Vgl. Volz: Daten zur Geschichte der NSDAP, S. 57.

[18] Vgl. DDAC-Wochenschrift vom 7. 9. 1934: „Motor-SA und NSKK jetzt selbständige Einheit".

[19] Vgl. DDAC-Wochenschrift vom 7. 9. 1934: „Tagesbefehl an Motor-SA und NSKK".

erfolgte, muss dieser Vorgang eindeutig im Kontext des 30. Juni 1934 gesehen werden. Die mündlichen Ausführungen des Reichswehrministers vor den Befehlshabern der Armee am 5. Juli 1934 zeigen dies deutlich. Der Reichswehrminister berichtete wenige Tage nach den Ereignissen in Bad Wiessee über geplante Strukturveränderungen innerhalb der SA, insbesondere über die Verringerung der Mitgliederzahl und den organisatorischen Rückbau der SA. In diesem Zusammenhang kündigte er an: „N.S.K.K. und die SA-Schulen werden dem Führer persönlich unterstellt [...]."[20]

Vermutlich wäre der Aufstieg des NSKK zu einer selbständigen Gliederung ohne die Mordaktion in Bad Wiessee und die nachfolgende Machtbeschränkung der SA niemals erfolgt. Das Ziel der machtpolitischen Schwächung der SA erklärt jedoch nicht, warum gerade das NSKK und nicht, wie theoretisch denkbar, das NS-Marinekorps profitierte.

Folgende Gründe legten eine Separierung von der SA nahe: Bereits vor 1933 wurde das NSKK als eigenständige Gruppe wahrgenommen.[21] Die Motor-SA ihrerseits nahm innerhalb der SA einen Sonderstatus ein, weil sie die mitgliederstärkste Sonderformation unter dem Dach der SA war. Rein thematisch bot sich eine Zusammenlegung der Motorformationen an, da sie einem gemeinsamen Führer unterstanden. Motor-SA und Flieger-SA, die politisch relevante Aufgaben erhielten, wurden beide nach der Machtübernahme ausgegliedert, wohingegen die Marine-SA, die Reiter-SA und die Nachrichten-SA bis 1945 weiterhin Sondereinheiten der SA blieben.[22]

Auch der Rückhalt des NSKK in der Reichswehr mag für die Entscheidung zur Herauslösung der motorisierten Parteiformationen maßgebend gewesen sein, arbeiteten doch Einheiten der Reichswehr und der Chef des Kraftfahrwesens seit 1933 auf dem Gebiet der vormilitärischen Kraftfahrerausbildung zusammen. Die Reichswehrführung begrüßte nach dem „Röhm-Putsch" die Ausgliederung des Ausbildungswesens und des Kraftfahrwesens aus der SA, bot sich ihr damit doch die Möglichkeit, die Zusammenarbeit mit diesen Einrichtungen im vormilitärischen Bereich unmittelbar fortzusetzen.[23] Auch auf nachgeordneten Hierarchieebenen galten die Beziehungen zwischen NSKK und Kraftfahrabteilung als her-

---

[20] Vgl. die mündlichen Ausführungen des Reichswehrministers vor den Befehlshabern am 5. 7. 1934: Handschriftliche Aufzeichnungen des General der Infanterie Curt Liebmann, IfZ ED 1.

[21] Hitler hatte bereits 1932 in seinem Neujahrsbefehl das NSKK unabhängig von der SA angesprochen; vgl. Domarus: Hitler, Bd. 1.1, S. 62f.

[22] Vgl. Organisationsbuch der NSDAP, 1943, S. 364ff.

[23] Hitler hatte dem Reichenau-Plan (die Reichswehr als Elitearmee in Stärke von 450000 Mann plus Einbeziehung der SA als Miliz in die Landesverteidigung) zugestimmt und am 12. 7. 1933 die Einrichtung von SA-Geländesportschulen für die vormilitärische Ausbildung durch den neu ernannten Chef des Ausbildungswesens der SA befohlen. Der Chef AW hatte sieben Ausbildungsbereiche und ca. 250 Geländesportschulen, darunter auch Motorgeländeschulen, unter sich. Nach dem „Röhm-Putsch" war der Chef des Ausbildungswesens Krüger bis zur Auflösung am 24. 1. 1935 Hitler direkt unterstellt; vgl. Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. I, S. 110f., 112f.; Kern: Die innere Funktion der Wehrmacht 1933–1939, S. 80; G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 578, StadtA Hannover.

vorragend. Artillerieführer bescheinigten dem NSKK in einer Meldung an das Wehrkreiskommando Bayern vom April 1934 den Willen zur Mitarbeit, wohingegen einem Teil der SA diese Bereitschaft abzusprechen sei. Die SA-Führer würden durch ihr persönliches Geltungsbedürfnis und die Überschätzung ihres militärischen Wertes unangenehm auffallen.[24]

Mit der Erhebung zur Gliederung wurde das NSKK Hitler direkt unterstellt. Rein formal gesehen bedeutete die Erhebung zur Gliederung eine engere Anbindung an die NSDAP. Gemäß dem „Zweiten Gesetz zur Sicherung der Einheit von Staat und Partei" vom 29. März 1935 besaßen Gliederungen keine eigene Rechtspersönlichkeit und kein eigenes Vermögen. Dies unterschied sie rein formal von den „angeschlossenen Verbänden" der NSDAP. Unter die Gliederungen der Partei fielen: SA, SS, NSKK, HJ, NS-Deutscher Studentenbund, Nationalsozialistischer Dozentenbund und NS-Frauenschaft.[25] Als wichtige Stütze im Staat wurden die drei „Kampfgliederungen" SA, SS und NSKK betrachtet:

„Sie sind der Garant, der eiserne Arm der Bewegung, die Fahnenträger der NSDAP und des nationalsozialistischen Staates. Ihre Aufgaben sind Schutz und Mitwirkung bei der Propagandatätigkeit, Pflege des Frontsoldatengeistes und Erziehung zur Kämpfernatur und Selbstzucht."[26]

Das NSKK hatte also einen Prestigegewinn zu verzeichnen, der es auf eine Stufe mit SA und SS stellte.[27]

Der Zusammenschluss mit der Motor-SA

Was auf dem Papier zusammengefügt wurde, musste sich nun in der Praxis als zusammengehörig erweisen bzw. musste miteinander verbunden werden. Die Fusion der Motor-SA mit dem NSKK zog für die Motor-SA den Verlust des Namens und die Trennung von der SA nach sich. Dies war ein Bruch mit dem Selbstverständnis der Motor-SA-Männer, denen Hühnlein im Mai 1933 noch zugerufen hatte: „Motor-SA-Mann zu sein ist die höchste Auszeichnung."[28] Korpsführer Hühnlein versuchte, Gefühle der Demütigung nicht aufkommen zu lassen. Er bekräftigte in seinem Tagesbefehl vom 2. September 1934, dass das neu entstandene NSKK in treuester Kameradschaft zur SA stehe.[29] Hühnlein bekundete Verständnis für die von vielen Motor-SA-Mitgliedern empfundene schmerzliche Trennung

---

[24] Vgl. Nachricht des Artillerie-Führers (Bayern) VII an das Wehrkreiskommando (Bayern) VII vom 26. 4. 1934, BArch-MA RH 26-7/744. Vgl. auch die Einladung zum kameradschaftlichen Treffen des Artillerie-Führers (Bayern) VII vom 11. 11. 1933 an den Obergruppenführer Hühnlein, BArch NS 24/273.

[25] Vgl. Broszat: Der Staat Hitlers, S. 263.

[26] Blankenburg u.a.: Nationalsozialistischer Wirtschaftsaufbau und seine Grundlagen, S. 227.

[27] Das NSKK betonte den Status als dritte „selbständige Kampfgliederung" im Kontakt mit Dienststellen der Partei; vgl. Schreiben des Führers der Motorobergruppe Süd an die Verbindungsstelle der Dienststelle des Reichsleiters Rosenberg vom 13. 11. 1940, BArch NS 24/830.

[28] Deutsche Kraftfahrt vom 15. 6. 1933: „Der Siegeszug des NSKK".

[29] Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 125f.

von der SA.[30] In ersten Reaktionen äußerten sich Motor-SA-Männer durchaus positiv darüber, dass sie nun nicht mehr als „Transportmädchen für alles"[31] gebraucht wurden. Wenig erfreut waren sie jedoch darüber, mit den NSKK-Männern, denen der Ruf der Vereinsmeierei anhängig war, in einen Topf geworfen zu werden. Nach Aussagen des ehemaligen NSKK-Gruppenführers Georg Wagener empfanden viele die Bezeichnung „NSKK-Mann" als Degradierung. Doch der wehmütige Blick zu den Kampfgenossen von der SA verlor sich mit der Zeit. Die Führung der SA war aufgrund des Putsch-Vorwurfes geschwächt und der politische Enthusiasmus der Mitglieder gedämpft.[32] Regelmäßige Dienste sowie der Erwerb des SA-Sportabzeichens und der Reichswettkampf entwickelten sich seit 1934 zu Bestandteilen einer SA-spezifischen Beschäftigungstherapie. Das Sinnvakuum der SA stand in Gegensatz zu dem neuen Elan, den das NSKK im Hinblick auf neue Aufgaben und Ziele entfalten konnte. Es bot denjenigen SA-Anhängern eine Alternative, die gewillt waren, sich in den Bereichen Motorsport, Wehrsport und Verkehr zu engagieren.

Ein Vorteil für übertrittswillige SA-Männer und -Führer war das Umgehen von Säuberungsmaßnahmen im SA-Führerkorps. Die zum NSKK übergetretenen Motor-SA-Führer durften nicht vom Sondergericht OSAF, das sich ab März 1935 Disziplinargericht der OSAF nannte, belangt werden. Bis 1939 wurden rund 1750 SA-Führer, in der Mehrzahl „alte Kämpfer", disziplinarisch bestraft und zumeist aus der SA ausgeschlossen.[33] SA-Untersuchungsausschüsse gaben Verfahren an das NSKK ab.[34] In den von den Wehrkreiskommandos erstellten Listen, in denen SA-Führer aufgeführt waren, die auf Wunsch der Wehrmacht aus ihrem Dienstbereich entfernt werden sollten, waren auch NSKK-Führer genannt. Dieser Personenkreis blieb aber aufgrund seiner Zugehörigkeit zum NSKK von einem Ausschluss verschont.[35]

Korpsführer Hühnlein hatte sich in der turbulenten Zeit nach dem 30. Juni 1934 politisch äußerst klug verhalten. Er stellte NSKK und Motor-SA als die politisch zuverlässigeren Gruppierungen dar, ohne sich gleichzeitig von der kämpferischen Tradition der SA zu distanzieren. Das NSKK, das in der „Kampfzeit" noch als Reserveorganisation der Motor-SA gedient hatte, war aus dem Schatten dieser Formation herausgetreten.[36] Auch die aus der Motor-SA stammenden Mitglieder akzeptierten ihre Mitgliedschaft im NSKK nach einiger Zeit, da das NSKK unbelasteter und flexibler agieren konnte als die zur Kulisse erstarrte SA.[37]

---

30 Vgl. ebenda.
31 G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 607.
32 Die Stettiner Gestapo beschrieb die Stimmung unter den SA-Männern 1935 als apathisch. Sie zweifelten am Sinn der SA; Bessel: Political Violence, S. 148.
33 Vgl. Jamin: Zwischen den Klassen, S. 8.
34 Vgl. Verfügung der OSAF vom 7. 10. 1934, betr. Zuständigkeit SA-Sondergericht, BArch Research O. 254.
35 Die Liste wurde auf Verfügung des Reichswehrministeriums vom 14. 7. 1934 erstellt; BArch-MA RH 26–7/744.
36 Hühnlein: NSKK als Wegbereiter der deutschen Kraftfahrt, S. 20.
37 Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 607, StadtA Hannover.

2. Der Aufbau

Äußere Strukturen: Gliederung und Einheiten

Neugliederung: M- und K-Einheiten

Nach dem Zusammenschluss und der Erhebung zur selbständigen Gliederung waren neue Organisationsstrukturen vonnöten. Die bereits vor 1933 eingeleitete Trennung in Motorradfahrer und Autofahrer wurde weiter verfolgt. Während die Einheiten der bisherigen Motor-SA zu Kraftradeinheiten zusammengefasst wurden, übernahmen die Einheiten des bisherigen NSKK die Aufgaben des Nachschubs und Transports. Die Motorbrigaden als oberste Einheiten des NSKK gliederten sich zwischen 1934 und 1935 demnach in Motorrad-Einheiten (bisher Motor-SA) und Kraftwagen-Einheiten (bisher NSKK). Die M-Einheiten setzten sich vorwiegend aus Fahrern von Krafträdern zusammen und die K-Einheiten aus Besitzern von Pkw, Lkw, Omnibussen und Zugmaschinen. Gegenseitige Überstellungen von Mitgliedern waren erforderlich, um die Trennung zu erreichen: Waren Motor-SA-Männer bereits älter, übergewichtig oder wiesen ein körperliches Gebrechen auf, wurden sie als ungeeignet für den Sturmdienst eingestuft und an die Kraftwagenabteilungen überwiesen.[38]

Die M-Einheiten waren in Motorstandarten, -staffeln und -stürme aufgeteilt; die K-Einheiten gliederten sich in Kraftwagen-Abteilungen, -Staffeln und -Stürme (bisher -Züge). Das Gebiet der Motorstandarte deckte sich mit der dazugehörigen Kraftwagenabteilung.[39] Neben der Motorstandarte M 54 bestand in Freiburg eine entsprechende Kraftwagenabteilung K 54.[40] Die Trennung zwischen Motor-SA und NSKK bestand somit innerhalb der gemeinsamen Gliederung vorerst weiter.

Die Einteilung des NSKK in M-Einheiten und K-Einheiten galt bis 1935. Durch Verfügung der Korpsführung des NSKK vom 20. März 1935 wurde die Trennung aufgehoben und die beiden Teile in einer Organisationsform zusammengefasst.[41] Die völlige Verschmelzung aller Einheiten sollte bis zum 1. Oktober 1935 abgeschlossen sein. Die NSKK-Motorbrigaden gliederten sich von diesem Zeitpunkt an ohne Ansehen der Person und des Fahrzeugbesitzes nur mehr in Motorstandarten, Motorstaffeln und Motorstürme. Führer der Motorbrigaden, der obersten Gliederungseinheiten des NSKK, wurden die ehemaligen Gruppenstaffelführer der Motor-SA.[42]

---

[38] Vgl. Befehl des Standartenführers der Standarte M 77 an den Sturm 1/M 77 Bayreuth vom 20. 2. 1935, BArch NS 24/8.

[39] Vgl. Korpsbefehl Nr. 2 vom 22. 9. 1934, BArch NSD 42/9; Staffelbefehl der II/M77 vom 20. 9. 1934, BArch NS 24/3.

[40] Vgl. Schreiben NSKK-Kraftwagenabteilung 54 vom 12. 1. 1935, StadtA Freiburg CV/XIII/31/8.

[41] Vgl. Anordnung der NSKK-Motorstandarte 54 an alle Dienststellen vom 1. 4. 1935, ebenda; Volz: Daten zur Geschichte der NSDAP, S. 58.

[42] Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 607, StadtA Hannover; Korpsbefehl Nr. 1 vom 17. 9. 1934, BArch NSD 42/9.

Geographische und hierarchische Gliederung

Motor-SA und NSKK waren nach ihrem Zusammenschluss in 21 Motorbrigaden zusammengefasst worden. Korpsführer Hühnlein legte großen Wert darauf, dass sich die Bereiche der Motorbrigaden mit denen der SA-Gruppen deckten.[43] Dies war nicht selbstverständlich, da sich die Gliederungen und Verbände der NSDAP hinsichtlich ihrer geographischen Einteilung sowohl dem Namen nach als auch nach der Gebietseinteilung unterschieden. Die HJ gliederte sich 1935 in 25 HJ-Gebiete, die SS in 10 Oberabschnitte, die SA in 21 SA-Gruppen und das NSKK, wie erwähnt, in 21 Motorbrigaden.[44] Die angeschlossenen Verbände wie die Deutsche Arbeitsfront folgten der NSDAP-Gliederung und waren nach Gauen aufgeteilt.

Während sich 1935 die NSKK-Motorbrigaden aus traditioneller Verbundenheit mit der SA mit den SA-Gruppen deckten, setzten sich im Laufe der Zeit andere Loyalitäten durch. Die Grenzen des Korps wurden an die Grenzen der Wehrkreise, Ersatzbezirke und Bezirke angeglichen.[45] Der große Aufwand, der für die Neugliederung der Motorbrigaden 1937 erforderlich war, zeigte den entschlossenen Willen zur intensiven Zusammenarbeit mit den Wehrkreiskommandos.[46]

Um eine straffere hierarchische Gliederung zu erreichen, wurden den Motorbrigaden im April 1935 vier Kraftfahrinspektionen (Süd, Ost, West, Nord) vorangestellt.[47] Die Inspektionen fungierten als Dienstaufsichtsorgane. Die Kraftfahrinspektion Süd (München) umfasste Anfang 1935 die Motorbrigaden Bayerische Ostmark, Franken, Hochland, Kurpfalz und Südwest; der Kraftfahrinspektion Ost (Berlin) waren die Motorbrigaden Berlin, Leipzig, Mitte, Ostmark, Sachsen und Thüringen unterstellt; die Kraftfahrinspektion West (Köln) vereinte die Motorbrigaden Hessen, Niederrhein, Niedersachsen, Westfalen, Westmark; die Kraftfahrinspektion Nord (Hamburg) hatte die Motorbrigaden Hansa, Nordmark, Nordsee und Pommern unter sich.[48]

Nachdem 1935 die Grundlagen für eine einheitliche Gliederung gelegt worden waren, baute man in den kommenden Jahren die Strukturen weiter aus. So wurden im Frühjahr 1936 aus den Kraftfahrinspektionen Motorobergruppen.[49] Die Breitengliederung war nunmehr unterteilt in vier Motorobergruppen, drei selbständige Motorgruppen (Hessen, Ostland, Schlesien), die keiner Motorobergruppe unterstanden, und 21 Motorbrigaden.[50]

---

[43] Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 608, StadtA Hannover.

[44] Vgl. Volz: Daten zur Geschichte der NSDAP, S. 63; Blankenburg u. a.: Nationalsozialistischer Wirtschaftsaufbau, S. 226.

[45] Vgl. Korpsbefehl Nr. 25 vom 15. 11. 1937, BArch NSD 42/9; Geheime Neugliederung vom 1. 11. 1937, BArch NS 24/320.

[46] Im Juni 1944 wurden die Motorgruppen und -brigaden des NSKK an die Grenzen der Parteigaue angepasst. Mit Ausnahme der NSKK-Motorgruppe Adolf Hühnlein und der Motorgruppe Niederrhein erhielten alle übrigen NSKK-Motorgruppen und -brigaden den Namen des jeweiligen Gaues. Im Juli geschah dasselbe mit den SA-Gruppenbereichen; vgl. Bekanntgabe des Leiters der Parteikanzlei vom 21. 6. 1944, NS 6/347, Bl. 76, 81.

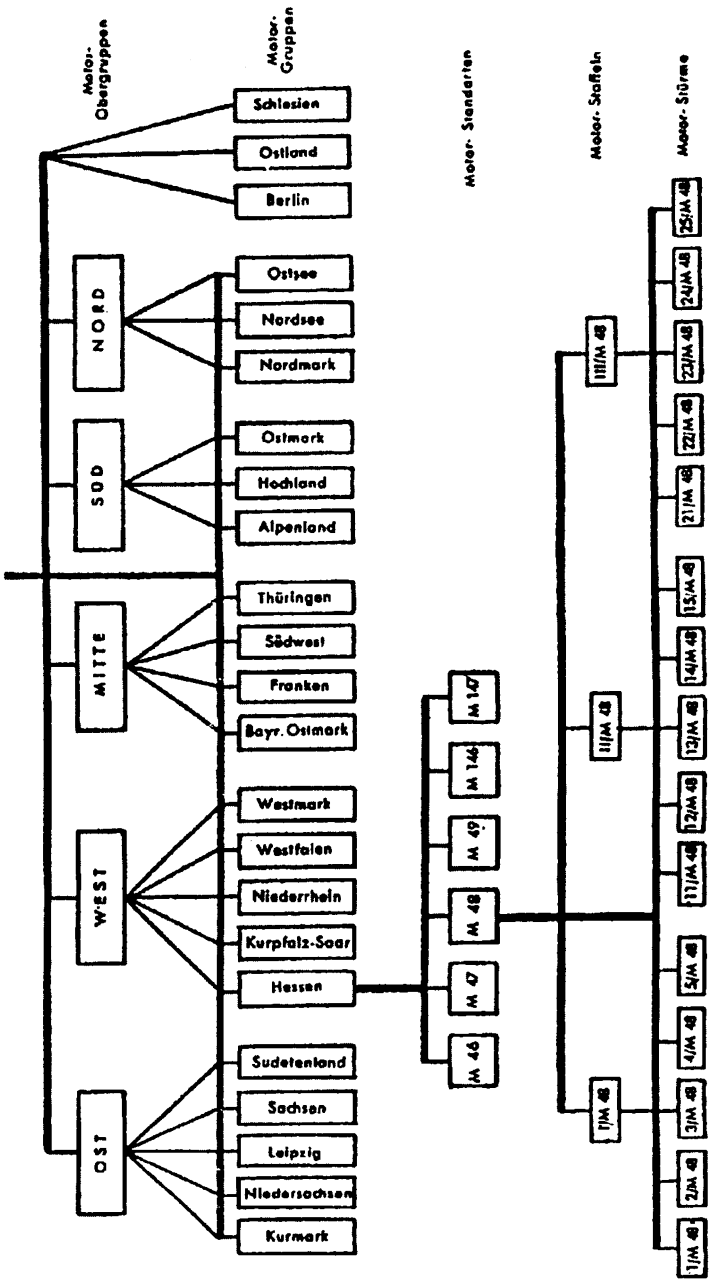
[47] Vgl. Aufstellung des Reichskassenverwalters vom 17. 4. 1936, BArch NS 24/1; Korpsbefehl Nr. 23 vom 11. 11. 1936, BArch NSD 42/9.

[48] Vgl. NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Gliederung des NSKK, 1935, S. 13.

[49] Vgl. Korpsbefehl Nr. 23 vom 11. 11. 1936, BArch NSD 42/9.

[50] Vgl. Organisationsbuch der NSDAP, Berlin 1936, S. 394, 400.

Nach zahlreichen Reorganisationsmaßnahmen in der Breitengliederung gestaltete sich die Struktur 1938 gemäß folgendem Organigramm[51]:



[51] Das Organigramm zeigt die Gliederung nach dem Stand vom 1. 12. 1938; abgedr. in: Krenzlin: Das NSKK, S. 27.

Die fünf Motorobergruppen Nord, Ost, Mitte, Süd und West gliederten sich in 20 Motorgruppen, die aus den ehemaligen Motorbrigaden hervorgingen. Selbständige Motorgruppen, die keiner Motorobergruppe unterstanden, waren die Motorgruppe Ostland mit Sitz in Königsberg, die Motorgruppe Schlesien mit Sitz in Breslau und die Motorgruppe Berlin. Jede Motorgruppe teilte sich in sieben Motorstandarten, jede Motorstandarte in fünf bis sechs Motorstaffeln und jede Staffel in sechs Motorstürme. Die Motorstürme ihrerseits gliederten sich in Trupps und Scharen.[52]

Die Zahl der Einheiten stieg in den Jahren 1933 bis 1939 erheblich an. 1936 unterstanden den Motorbrigaden insgesamt 109 Motorstandarten und 1793 Motorstürme.[53] Ein Jahr später existierten 118 Motorstandarten und 1808 Motorstürme.[54] Bis 1938 erhöhte sich die Zahl auf 1823 Stürme[55] und erfuhr bis 1941 nochmals eine gewaltige Steigerung auf 3207 Motorstürme.[56] Von dem Gründungsboom im Bereich der Motorstürme zeugte auch die Idee, das NSKK auf andere Länder auszudehnen. In Afrika und Schanghai beispielsweise existierten motorisierte Sondereinheiten, in denen deutschstämmige Kraftfahrer der Auslandsabteilung der NSDAP zusammengeschlossen waren.[57]

Seit den Anfängen des NS-Automobilkorps 1930 existierte auch eine Gruppe von nationalsozialistischen Kraftfahrern in Wien, die von Hühnlein betreut wurde.[58] Nach dem Einmarsch in Österreich erfolgte die Ausweitung der Organisationsstrukturen. Es entstand die Motorgruppe Österreich, die von NSKK-Brigadeführer Kurt von Barisani befehligt wurde. Die NSKK-Korpsführung stellte für die Einkleidung 5000 vollständige Ausrüstungen zur Verfügung.[59] Der erste öffentliche Auftritt des NSKK war die Volksabstimmung am 10. April 1938, bei der der NSKK-Wahldienst für ein „Ja" warb.[60] Die Motorgruppe Österreich wurde in die Motorgruppe Ostmark mit Sitz in Wien und die Motorgruppe Alpenland mit Sitz in Salzburg aufgeteilt. Als im Juni 1939 die Motorobergruppe Südost unter Führung von Obergruppenführer Seydel in Wien gebildet wurde, teilte man ihr die zwei österreichischen Motorgruppen zu.[61]

---

52 Vgl. ebenda.

53 Vgl. Aufstellung des Reichskassenverwalters vom 17. 4. 1936, BArch NS 24/1.

54 Vgl. NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Das NSKK, S. 3.

55 Vgl. Weisung des Korpsführers vom 28. 3. 1938, BArch NS 24/155. Siehe auch das Schema des Organisationsamtes vom 5. 1. 1939, BArch MA, RH 2/v.-988 K10.

56 Vgl. Bericht „Der Kriegseinsatz des NSKK", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70.

57 Vgl. Schreiben des Korpsführers an den NSKK-Brigadeführer Nord vom 1. 7. 1938 (Abschrift), BArch NS 24/35; Mitteilung des Organisationsamtes an den Korpsführer vom 8. 7. 1940, betr. Koloniales NSKK, BArch NS 24/212.

58 Vgl. Der NSKK- Mann vom 9. 4. 1938: „Ihr besitzt eine stolze Tradition".

59 Vgl. Der NSKK-Mann vom 26. 3. 1938.

60 Vgl. Der NSKK-Mann vom 2. 4. 1938: „Wahlhilfeaufruf an alle deutschen Kraftfahrer des Landes Österreich zum Erlaß des Gauleiters Bürckel über den Einsatz des NSKK-Wahlhilfsdienst".

61 Vgl. Verfügung des Chefstabsführers vom 1. 6. 1939, betr. Bildung der Motorobergruppe Süd-Ost und Auflösung der Motorobergruppe West, BArch NS 24/282.

Anfang des Jahres 1939 gliederten sich die fünf Motorobergruppen Nord, Ost, West, Süd und Mitte in drei bis fünf Motorgruppen. Insgesamt existierten 22 Motorgruppen und eine Motorbrigade. Die Motorgruppen Ostland, Schlesien und Berlin waren keiner Motorobergruppe, sondern dem Korpsführer direkt unterstellt. Jede Motorgruppe umfasste jeweils 5 bis 12 Motorstandarten. Insgesamt gab es, verteilt über das ganze Reich, 144 Standarten.[62]

Auch im Krieg erfolgten zahlreiche Veränderungen und eine weitere Ausweitung der Organisationsstrukturen. Mit Wirkung vom 1. Mai 1941 wurde die Motorobergruppe Ost nach Breslau verlegt und die Motorobergruppe Nordost nach Berlin.[63] Am 1. September 1941 bestanden 6 Motorobergruppen und 28 Motorgruppen.[64] Bis 1944 vergrößerte das NSKK die Zahl seiner Motorobergruppen auf 8 (Nordost, Ost, Südost, Süd, Südwest, West, Nord, Mitte) und die Zahl der Motorgruppen auf 33.[65] Es wird aus der Entwicklung der äußeren Strukturen deutlich, dass das NSKK bis zuletzt eine enorme Aufbau-Dynamik besaß.

Dienstrangordnung

Das NSKK, mit dem Anspruch, gleichberechtigt neben SA und SS zu stehen, passte sich in seiner Dienstrangordnung den zwei anderen Kampfgliederungen an. Mit Ausnahme der Führertitel: Chef des Stabes, Reichsführer SS und Korpsführer war die Bezeichnung und die Reihenfolge der Dienstgrade vom SA-, SS- und NSKK-Obergruppenführer bis hinunter zum SA-, SS- und NSKK-Anwärter ab 1935 identisch.[66] Folgende Aufstellung von 1939 listet die Dienstränge auf. Von unten nach oben in der Befehlsstruktur waren zu unterscheiden:

- NSKK-Mannschaften: NSKK-Anwärter, Sturmmann (vor November 1939 NSKK-Mann, danach galten alle Diensttuenden des NSKK als NSKK-Männer), Obersturmmann, Rottenführer
- NSKK-Unterführer: Scharführer, Oberscharführer, Truppführer, Obertruppführer, Haupttruppführer
- NSKK-Führerkorps:
  Unteres Führerkorps: Sturmführer, Obersturmführer, Hauptsturmführer.

---

[62] Zur geographischen Gliederung des NSKK siehe auch RH 2/v.-998 K9, k 10 vom 5. 1. 1939. Eingezeichnet sind die Grenzen der Motorobergruppen, Motorgruppen, -brigaden und -standarten. Im Rahmen einer Strukturreform am 10. 6. 1939 wurde die Motorobergruppe West aufgelöst, die darin enthaltenen Motorgruppen wurden selbständig. Als Motorobergruppen existierten nunmehr Nord (Hamburg), Ost (Berlin), Süd (München), Südost (Wien) und Mitte (Nürnberg). Vgl. das Schema: Breitengliederung des NSKK vom 19. 6. 1939, BArch NS 1/2002.

[63] Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 28. 4. 1941, BArch NS 24/28. Am 1. 8. 1942 umfasste die Motorobergruppe Ost unter Höfle die Motorgruppen: Oberschlesien, Niederschlesien, Sachsen-Leipzig; die Motorobergruppe Nordost die Motorgruppen Ostland, Danzig-Westpreußen und Wartheland, Sitz Danzig mit dem neuen Obergruppenführer Sauer, vgl. Gliederung 1942, BArch Research O. 254.

[64] Vgl. Bericht „Der Kriegseinsatz des NSKK", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3, Nr. 70.

[65] Vgl. Anlage zum Befehl vom 25. 4. 1944, BArch NS 24/10; Organisationsbuch der NSDAP, 1943, S. 399.

[66] Vgl. Volz: Daten zur Geschichte der NSDAP, S. 63.

Mittleres Führerkorps: Staffelführer (entsprechend Sturmbannführer NSFK, SA, SS), Oberstaffelführer (entsprechend Obersturmbannführer NSFK, SA, SS[67]) und Standartenführer.
Höheres NSKK-Führerkorps: Oberführer, Brigadeführer, Gruppenführer, Obergruppenführer und Korpsführer.[68]

Vergleichbare Dienstränge hatten den Vorteil, dass die Autoritätsstrukturen im Dienstverkehr mit den Gliederungen deutlich erkennbar waren. Die ähnlichen Hierarchien ermöglichten außerdem unter Beibehaltung des Dienstrangs einen problemlosen Wechsel von einer Gliederung zur anderen.

Sondereinheiten

Neben den allgemeinen Motorstürmen existierten Einheiten, die besondere Aufträge zu erfüllen hatten.[69] Spezielle Nachrichtenstürme wurden im Grenzschutz und bei Straßenabsperrungen eingesetzt, Pionierstürme rüsteten sich für Katastrophen-, Waldbrand- und Hochwassereinsätze.[70] Der Nachrichtenübermittlung widmete sich eine kuriose NSKK-Sondereinheit: der „Brieftauben-Trupp" im Ruhrgebiet, dessen Stolz ein fahrbarer Taubenschlag war.[71] Polizisten, die dem NSKK angehörten, hatten die Möglichkeit, sich Polizei-Motorabteilungen anzuschließen, die das NSKK-Emblem an der Uniform trugen.[72]

Neben diesen Splittergruppen unterhielt das NSKK wichtige Sondereinheiten, die Spezialaufgaben zu lösen hatten, darunter die Motor-HJ, der Verkehrserziehungsdienst und der Verkehrshilfsdienst des NSKK, die im Laufe dieser Arbeit noch ausführlich beschrieben werden. Daneben existierten zwei Formationen, die ebenfalls als Sondereinheiten bezeichnet werden können: die Kraftfahrtechnischen Arbeitsgemeinschaften an den Hochschulen und die Motorbooteinheiten des Korps.

Das NSKK versuchte, an den Universitäten um Nachwuchs zu werben. Gemäß einer Vereinbarung zwischen Hühnlein und dem Führer des Reichsstudentenbundes Derichsweiler wurden 1936 studentische Kameradschaften gebildet. Derichsweiler versprach, sich dafür einzusetzen, dass diejenigen Studenten, die „neben einer weltanschaulichen Schulung eine motortechnische oder motorsportliche Ausbildung erfahren wollen, um später in motorisierten Verbänden der Wehrmacht dienen zu können", sich in NSKK-Kameradschaften zusammenschlossen.[73]

---

[67] Vgl. Kammer u. a.: Nationalsozialismus, S. 204 f.
[68] Vgl. Verfügung vom 6. 11. 1939, BArch NS 24/28; Neugliederung des Stabes der Korpsführung vom 1. 1. 1940, BArch NS 24/151; Verfügung des Korpsführers vom 6. 11. 1939, betr. Dienstgrade, BArch NS 24/158.
[69] Zu den Sondereinheiten Motor-HJ und Verkehrserziehungsdienst vgl. die eigenständigen Kapitel: „Die Jugend strömt zum Motor" und „Das Ideal: Verkehrssicherheit auf den Straßen des ‚Dritten Reiches'".
[70] Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 5. 12. 1935, betr. Nachrichten- und Pionierstürme, BArch NS 24/162; Schreiben der Motorbrigade an die Kraftfahrinspektion Süd vom 14. 2. 1936, BArch NS 24/750.
[71] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 1. Januar 1937: „Meldetauben".
[72] Vgl. zu den Polizei-Motorabteilungen der Polizei die Hinweise in: BArch NS 24/422, 427.
[73] Vgl. Ausschnitt aus der Partei-Korrespondenz vom 29. 4. 1936, BArch NS 22/918.

Eine besondere Zielgruppe unter den Studenten war der technisch ausgebildete Nachwuchs an den Technischen Hochschulen und den Ingenieurschulen im Deutschen Reich. Dort wurden ab 1935 so genannte kraftfahrtechnische Arbeitsgemeinschaften gebildet, die dem NSKK angegliedert waren – ähnlich den akademischen Fliegergruppen, die mit dem NS-Fliegerkorps zusammenarbeiteten. Korpsführer Hühnlein beharrte darauf, dass die Studenten dem NSKK angehörten und das NSKK ihre Ausbildung übernehmen durfte.[74] Im September 1941 existierten 21 akademische Arbeitsgemeinschaften, so genannte Hochschul-Motorstürme, an deutschen und österreichischen Hochschulen.[75] Der Korpsführer setzte sich im Reichsverkehrsrat besonders für das Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren an der Technischen Hochschule Stuttgart ein.[76] Dort war eine der ersten „akademischen Kraftfahrgruppen" entstanden, die Professor Wunibald Kamm leitete. Kamm bekleidete einen NSKK-Führerrang und stand zur „besonderen Verfügung" des Korpsführers.[77] Das Institut pflegte sehr gute Beziehungen zum Korps. Auf Empfehlung des Korpsführers bewilligte der Reichsverkehrsminister dem Stuttgarter Universitätsinstitut für 1937 über 200 000 RM an Forschungsgeldern.[78]

Das NSKK erklärte sich nicht nur für den Straßenverkehr zuständig, sondern auch für die mit Kraftstoff betriebenen Wasserfahrzeuge. Am 31. Mai 1933 wurde im NSKK eine „Kraftbootabteilung" unter dem Befehl von Sturmführer Lange gegründet. Alle nationalsozialistischen Besitzer und Fahrer von motorisierten Wasserfahrzeugen wurden zum Eintritt in diese neue Abteilung aufgefordert. Parallel zu den Zielen des NSKK im Straßenverkehr lauteten die Aufgaben: Förderung des Wehrsportgedankens im Rahmen des Motorbootwesens, Erziehung

---

[74] Im Reichsverkehrsrat hatte es im März 1938 Diskussionen darüber gegeben, ob die Mitglieder verschiedenen Organisationen angehören durften, zumal die Arbeitsgemeinschaften zu den Hochschuleinrichtungen zählten; Aktennotiz Hösl vom 1. 4. 1938, BArch NS 24/340; Beschwerde Hühnleins an den Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium Brandenburg vom 28. 3. 1938 und Antwortschreiben vom 6. 4. 1938; ebenda.

[75] Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70. Die Mitglieder wurden nach der Grundausbildung in Fahrzeugpflege und im Fahren einem Sachgebiet zugeteilt: Motorsport, Forschung, Schirrmeisterei oder Verkehrswesen. Einmal im Monat erfolgte ein weltanschaulicher Dienst; vgl. Anleitung des Inspekteurs Technik vom 16. 4. 1940 zum Aufbau der Kraftfahrtechnischen Arbeitsgemeinschaften an den Technischen Hoch- und Ingenieurschulen, „H"-Motorstürme des NSKK, BArch NS 24/96. Im Krieg wurde auf die Ausbildung von Medizinstudenten besonderes Augenmerk gelegt; vgl. Der NSKK-Mann vom 3. 5. 1940: „Student und Motorisierung" und „NSKK und NSD-Studentenbund vor gemeinsamen Aufgaben".

[76] Vgl. Schreiben des Inspekteurs für technische Ausbildung und Geräte an das RVM vom 7. 11. 1938, BArch NS 24/103.

[77] Vgl. Schreiben des Reichsverkehrsministers an den Reichsminister für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung vom 31. 3. 1938, BArch NS 24/103; Liste der NSKK-Führer zur besonderen Verfügung der Korpsführung vom Inspekteur Technik an die Korpsführung vom 29. 7. 1938, BArch NS 24/85.

[78] Das Institut bat das Korps um Fürsprache zur Bewilligung weiterer 270 000 RM. Schreiben des Forschungsinstituts für Kraftfahrwesen an der TH Stuttgart vom 27. 11. 1936, BArch NS 24/144. Wunibald Kamm (1893–1966) war Leiter des Instituts für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren an der Technischen Hochschule Stuttgart und beschäftigte sich vor allem mit der Aerodynamik von Kraftfahrzeugen.

der Wasserverkehrsteilnehmer zu vorschriftsgemäßem Verhalten und Zusammenarbeit mit der Wasserschutzpolizei.[79]

Im August 1939 umfassten die Motorbooteinheiten des Korps drei Motorbootstandarten, zwei Staffeln und 31 Stürme. Darin taten 2774 Mitglieder und 54 Hitlerjungen mit 244 privaten und 32 korpseigenen Motorbooten ihren Dienst. Die größte Einheit war die Motorbootstandarte I Berlin, die im August 1939 über 109 Boote verfügte, von denen 21 im Besitz des Korps waren.[80] Anders als beim Kraftfahrwesen, das durch die Fusion zwischen Motor-SA und NSKK vereinheitlicht worden war, existierte die Marine-SA weiter. Obgleich sich das NSKK nur auf ein Segment des maritimen Verkehrs spezialisiert hatte – Boote mit Motorantrieb –, ist die Ausweitung des Einflusses von der Straße auf das Wasser als Erweiterung der Machtbasis anzusehen.

Innere Strukturen: Ämter, Selbstdarstellung und Ausbildung

Korpsführung und Ämter

Als Hitler Ende April 1933 den stellvertretenden Korpsführer und Chef des Kraftfahrwesens der SA, Obergruppenführer Hühnlein, zum Korpsführer des NSKK ernannte, begann der Ausbau der Korpsführung.[81] Die Ämter Verkehr, Presse und Sport wurden von München nach Berlin verlegt. Dies brachte den Vorteil, dass die Korpsführung intensivere Kontakte zu Ministerien und internationalen Organisationen in der deutschen Hauptstadt pflegen konnte. Die Ämter für Organisation, Personal, Recht, Sanitätswesen und Verwaltung blieben hingegen in München.

Die Aufwertung des NSKK zu einer NSDAP-Gliederung, die Vergrößerung der Mitgliederzahl und die Erweiterung des Kompetenzbereichs verlangten nach einem Ausbau der Organisationsstruktur.[82] 1938 umfasste der Stab des Korpsführers mit den Dienststellen München und Berlin folgende Arbeitsgebiete: Chefstabsführer, Chefadjutant, Inspekteur für technische Ausbildung und Geräte, Inspekteur der Motorsportschulen, Reichskassenverwalter, Organisationsamt, Personalamt[83], Sanitätsamt, Rechtsamt, Stabskommandant, Amt Kraftfahrsport, Amt Presse, Amt Verkehr und Inspekteur für Ausbildung (früher selbständige Abteilung Wehrsport).[84] Der Korpsführung direkt unterstellt waren drei Schulen:

---

[79] Vgl. Der NSKK-Mann vom 10. 9. 1938: „Blaue Jungs' vom NSKK".

[80] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom August 1939: „Motorbootsport vor neuem Aufstieg".

[81] Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 93.

[82] Die Stabsbefehle des Korpsführers zwischen 1934 und 1936 weisen darauf hin, dass der Organisationsaufbau zügig verlief. Viele Ämter wurden neu geschaffen und mit Personal ausgestattet, darüber hinaus sprach der Korpsführer zahlreiche Beförderungen aus; vgl. BArch NSD 42/10.

[83] Das Personalamt (Oberführer Klug) mit den Abteilungen: Personalien, Fürsorge, Aufnahmegenehmigung, Korpskartei, Führung der Personalakten; Krenzlin: Das NSKK, S. 31.

[84] Vgl. Korpsbefehl 9a vom 30. 6. 1938, BArch NSD 42/9; Krenzlin: Das NSKK, S. 27–44.

die Reichsführerschule, die Reichsmotorsportschule und die Technische Führerschule.[85]

Zu den wichtigsten Ressorts in der Korpsführung zählten die Ämter für Technik, Sport und Verkehr. Der Amtschef für Technik, ab 1935 Inspekteur für technische Ausbildung und Geräte, Obergruppenführer Erwin Kraus, war neben dem Korpsführer der wichtigste Entscheidungsträger im NSKK. Er war für die Technische Führerschule in München, die Erhaltung und Aufstockung des Fahrzeugparks der Motorsportschulen sowie deren technische Ausstattung zuständig. Bestellungen und Rechnungen, welche die Dienstfahrzeuge in der Breitengliederung betrafen, mussten ihm zur Prüfung vorgelegt werden. Im Kraftfahrsport übernahm der Stab des Inspekteurs für technische Ausbildung und Geräte die technische Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltungen.[86]

Ein weiteres wichtiges Amt innerhalb der Korpsführung war das Amt Kraftfahrsport. Ihm oblag der gesamte kraftfahrsportliche Einsatz des NSKK. Zu den Aufgaben zählten Etatfragen, die Durchführung von Veranstaltungen, die Zusammenstellung von Mannschaften, die Bildung einer korpseigenen Sportwagen-Mannschaft und im Rahmen der Obersten Nationalen Sportbehörde auch die Organisation des internationalen Sportverkehrs.[87]

Das Amt Verkehr bearbeitete Gesetze und Verordnungsentwürfe auf dem Gebiet des Straßenverkehrs und brachte Vorschläge und Anträge bei den zuständigen Stellen von Partei und Staat ein. Es regelte die Aufstellung des Verkehrserziehungsdienstes und des Verkehrshilfsdienstes und organisierte den Einsatz von freiwilligen Helfern des Korps für Verkehrseinsätze der Polizei.[88]

Das Rechtsamt arbeitete Stellungnahmen des Korps zu eingereichten Gesetzentwürfen aus und prüfte die Gesetzgebung hinsichtlich der gesetzlichen Rahmenbedingungen, nach denen die Anschaffung und der Betrieb von Kraftfahrzeugen geregelt wurden.[89] Die Tätigkeitsfelder des Rechtsamtes und des Amtes Verkehr zeigen deutlich, dass das NSKK gewillt war, im Politikfeld Verkehr auf ministerieller Ebene Einfluss zu gewinnen.

Besonders ausgebaut beim NS-Kraftfahrkorps war der Gesundheits- und Sanitätssektor. Dem Sanitätsamt unterstanden 3500 Sanitätsführer (Ärzte, Zahnärzte und Apotheker) und annähernd 13 000 Sanitäter in der Breitengliederung. Neben der Untersuchung aller aktiven NSKK-Mitglieder und der Führung der Gesundheitsstammbücher waren Sanitäter aufgrund des erhöhten Unfallrisikos im NSKK von besonderer Wichtigkeit. Bei den motorsportlichen Veranstaltungen wurden sowohl NSKK-Sanitäter als auch Mitarbeiter vom Deutschen Roten Kreuz eingesetzt.

---

[85] Vgl. Krenzlin: Das NSKK, S. 45.

[86] Vgl. Schreiben des Inspekteurs für technische Ausbildung und Geräte an das Amt Presse vom 14. 1. 1939, BArch NS 24/220; NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Das NSKK, S. 14, 19f.

[87] Vgl. Krenzlin: Das NSKK, S. 35. Mehr zu den Aktivitäten des Amtes Sport im Kapitel „Motorsport im ‚Dritten Reich': Organisation und Funktion".

[88] Vgl. Krenzlin: Das NSKK, S. 32.

[89] Vgl. ebenda, S. 34.

Da das NSKK eine Gliederung der NSDAP war, verfügte sie über kein eigenes Vermögen. Finanzielle Angelegenheiten wurden vom Reichsschatzmeister der NSDAP mitverwaltet. An der Spitze der Verwaltung des NSKK stand als Sachbearbeiter des Korpsführers und als Bevollmächtigter des Reichsschatzmeisters der NSDAP der Reichskassenverwalter des NSKK. Er war für die Haushaltsführung des Korps verantwortlich, teilte dem Korps Personal- und Sachmittel zu, besoldete die hauptamtlichen NSKK-Führer und Sachbearbeiter, übernahm den Einzug der Beiträge und verwaltete Grundstücke und Gebäude des NSKK.[90]

Nicht nur die Korpsführung entwickelte ein weit verzweigtes Ämtersystem. Auch die in der Hierarchie weiter unten angesiedelten Motorobergruppen, Motorgruppen und Motorstandarten hatten Referenten für die Sachgebiete Führung, Adjutantur, Technik, Verwaltung, Motor-HJ, Wehrsport, Kraftfahrsport, Verkehr, Presse und Sanitätswesen.[91] Auf der Standarten-Ebene waren die meisten Referenten ehrenamtliche Mitarbeiter.[92]

An der Ämtervielfalt lässt sich erkennen, dass das Korps bestrebt war, seine Belange selbständig und eigenverantwortlich zu regeln. Wie die SA und die SS baute das NSKK einen kleinen Parallelstaat im Staate auf. Die Vielzahl an Ämtern und Führerstellen, die bis zur Ebene der Motorstürme reichten, ist nicht nur ein Beispiel für bürokratischen Regelungswahn, sondern war ein rational einsetzbares Instrument zur Kontrolle und Mobilisierung der Mitglieder.

Zum Aufbau einer eigenständigen Gliederung gehörte nicht nur das Ämterwesen. Um die innere Einheitlichkeit und die äußere Abgrenzung von anderen Gliederungen und Verbänden der NSDAP zu demonstrieren, erließ die Korpsführung eine „Anzugsordnung des NSKK" sowie Vorschriften über „Ausrichtung und Ausbildung der Spielmanns- und Musikzüge des NSKK" und brachte eine Schrift über „Dienstfahrzeuge im NSKK" und eine eigene Dienst-, Straf- und Ehrenordnung heraus. Außerdem baute das NSKK ein eigenes Pressewesen auf.

Presse

Presseerzeugnisse einer Organisation dienen in erster Linie dazu, die Mitglieder einer Gruppe zu informieren und das Zusammengehörigkeitsgefühl zu fördern. Das Mitteilungsorgan für korpsinterne Fragen nannte sich „Der NSKK-Mann" und erschien ab 1. April 1936 als vierseitige Wochenbeilage der Zeitung „Der SA-Mann". Damit wurde die Verbundenheit zwischen den beiden Gliederungen betont.[93] Ab 1938 erschien „Der NSKK-Mann. Kampfschrift des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps. Amtliches Organ der Korpsführung des NSKK" unab-

---

[90] Vgl. ebenda; Verordnungsblatt der Korpsführung München vom 15. 8. 1935, IfZ Db 30.01.

[91] Vgl. Stärkenachweis für den Stab einer Motorstandarte und Einteilung der Sachgebiete, Anlage 1, vom 30. 1. 1937, BArch NS 24/2.

[92] Vgl. ebenda.

[93] „Spiegelt die Deutsche Kraftfahrt das Leben des Korps und seine vielgestaltigen Aufgaben als sein geschichtliches Tagebuch" wider, so sollte die Beilage „Der NSKK-Mann" die SA an dem „Erleben des Schulter an Schulter mit ihr marschierenden NSKK teilnehmen lassen"; Verfügung des Korpsführers vom 7. 11. 1936, betr. Werbeaktion für den NSKK-Mann, BArch NS 24/24.

hängig von der SA als eigenständiges Heft. Dies zeugt von dem neu erworbenen Selbstbewusstsein des NSKK und dem Wunsch, sich von der SA endgültig abzunabeln. Der Hauptschriftleiter der Zeitung war NSKK-Brigadeführer Hans-Helmuth Krenzlin, der zugleich als Leiter des Presseamtes des Korps fungierte. „Der NSKK-Mann", dessen Auflage 1938 rund 40000 Exemplare betrug[94], wurde im Zentralparteiverlag der NSDAP verlegt. Einen festen Platz in der Zeitung hatten die Sparten „Zeitspiegel zur internationalen Politik", „Technische Beratung" und die Rubrik „Aus den Reihen des Korps". Inhaltlich stark vertreten waren militärische Themen, z. B. der Fortsetzungsbericht „Zwanzig Jahre deutsche Kampfwagen".[95] Um die Zeitschrift lesernah zu gestalten, wurden die Motorstürme regelmäßig aufgefordert, Berichte für den „NSKK-Mann" zu verfassen.[96] Obgleich offiziell als „Kampfschrift" bezeichnet, achtete man auf eine leserfreundliche Mischung, um den Leser durch Kurzgeschichten und abenteuerliche Reisereportagen bei Laune zu halten.

Das Leben im Korps und die Einsätze des NSKK spiegelte auch das zweite Sprachrohr des Korps wider: die in Hannover erscheinende Monatsschrift „Deutsche Kraftfahrt".[97] Die reich bebilderte und technisch orientierte Zeitschrift des Oppermann-Verlags ging 1933 aus den Monatsblättern des NSKK hervor.[98]

Die „Deutsche Kraftfahrt" wurde 1934 Eigentum des Korps und auf Anordnung des Korpsführers 1935 der Presseabteilung des NSKK angegliedert. Sie erschien von nun an zweimal monatlich und wurde mit je 100 Exemplaren an jeden Motorsturm abgegeben. Die NSKK-Männer waren verpflichtet, die Zeitschrift an Sturmkameraden und andere Interessierte zu verkaufen.[99] Obgleich die Zeitschrift von den Mitgliedern gern gelesen wurde, klagten die Stürme über die Abnahmepflicht und die ihnen auferlegte Nebenbeschäftigung als Zeitungsverkäufer.[100] Trotz auftretender Streitigkeiten zwischen Oppermann und Hühnlein, die sowohl die inhaltliche Gestaltung des Heftes als auch die Eigentumsverhältnisse betrafen, war die „Deutsche Kraftfahrt" bis zum Kriegsende ein Sprachrohr des NSKK.[101] Im Krieg mussten infolge Papiermangels verschiedene Zeitungen mit der Deutschen Kraftfahrt zusammengelegt werden.[102]

---

[94] Vgl. Der NSKK-Mann vom 5. 3. 1938.

[95] Vgl. die militärischen Themen: Der NSKK-Mann vom 27. 11. 1937: „Die Kraftfahrkampftruppe"; Der NSKK-Mann vom 1. 1. 1938: „Zwanzig Jahre deutsche Kampfwagen" und „Voraus den Kameraden – im Kampfe ganz allein"; Der NSKK-Mann vom 5. 3. 1938: „Panzer-Kampfwagen, moderne Kriegselefanten".

[96] Vgl. Erfahrungsbericht über die Pressearbeit der fränkischen Motorstandarte M 77, später M 95; BArch NS 24/25.

[97] Vgl. Krenzlin: Das NSKK, S. 38.

[98] Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 93.

[99] Vgl. Ankündigung des Verlags Deutsche Kraftfahrt vom 18. 7. 1935, BArch NS 24/24. Die Gründe für die Angliederung der Deutschen Kraftfahrt an das NSKK sind nicht geklärt. Nach Angaben von Kraus in einem Schreiben an den Reichsrevisor Walther vom 8. 1. 1936 wurde die Zeitschrift Eigentum des Korps, weil sich Oppermann die finanziellen Belastungen nicht mehr leisten konnte; vgl. BArch NS 24/513.

[100] Vgl. Erfahrungsbericht über die Pressearbeit der fränkischen Motorstandarte M 77, später M 95; BArch NS 24/25.

[101] Die „Deutsche Kraftfahrt" befand sich zwischen Februar 1934 und Juni 1937 nicht im

Weitere Presseerzeugnisse, in denen NSKK-Belange zur Sprache kamen, waren die bis 1934 erscheinende Zeitschrift „Deutscher Sport", die auch als Organ des NS-Kraftfahr-Korps, des Wassersportverbandes und der Fliegerstaffel Berlin-Brandenburg fungierte[103], die „ONS-Mitteilungen" (1935–1939), die über den Verlauf und die Ergebnisse motorsportlicher Veranstaltungen Auskunft gaben, und der vom Oppermann-Verlag herausgegebene „Kraftfahrt-Pressedienst" (1934). Dies war ein Service des NSKK und des DDAC mit dem Ziel, die Motorisierung Deutschlands publizistisch zu fördern und der Lokalpresse in Deutschland Informationen und Presseartikel zu liefern.[104] Als dem NSKK nahe stehend können die „DDAC-Wochenschrift" (1933–1934), das Nachfolge-Blatt „Motorwelt" (1935–38) und die „Amtlichen Mitteilungen des DDAC" bezeichnet werden, die der Einheitsclub nach der Fusion der Automobilclubs im Herbst 1933 herausbrachte.

Im Zweiten Weltkrieg schickten die lokalen Motorstürme an ihre NSKK-Mitglieder im Feld „Heimatbriefe" und fassten „Soldatenbriefe" an den Sturm zu Druckschriften zusammen.[105] Ab 20. September 1939 erschien ein „Mitteilungsblatt des NSKK".

Neben den genannten Zeitungen, die unter dem Einfluss des NSKK standen, gab es eine Vielzahl weiterer Motorzeitschriften aus der Zeit der Weimarer Republik, die weiterhin erschienen, so z.B. die „Neue Kraftfahrer-Zeitung", „Motor und Sport", „Das Kraftfahrzeug", „Allgemeine Automobilzeitung", „Motor-Kritik" und „Das Motorrad".[106] Diese Zeitungen wurden vom NSKK als Konkurrenz betrachtet und zumeist abgelehnt. Die bis in die Zeit des Zweiten Weltkriegs vorhandene Vielfalt auf dem Zeitungsmarkt verhinderte ein Meinungsmonopol des NSKK im Kraftfahrwesen. Die Herausforderung für das NSKK bestand darin, die politischen und wehrhaften Aspekte der Motorisierung innerhalb der NSKK-Presseerzeugnisse stärker zum Ausdruck zu bringen als die anderen Motorzeitschriften, und zwar möglichst ohne die Leser durch politische Belehrungen zu langweilen.

Eigentum des Oppermann-Verlags; vgl. den Brief von Oppermann vom 7. 12. 1939 an den Korpsführer, Entnazifizierungsakte Oppermann, HStA Hannover. Der Korpsführer warf der „Deutschen Kraftfahrt" vor, in letzter Zeit wiederholt auf Juden bzw. Schwindler „hereingefallen" und in technischen Fragen inkompetent zu sein; vgl. Schreiben des Inspekteurs Technik an das Presseamt der Korpsführung vom 24. 1. 1939, BArch NS 24/220.

[102] 1939–42 „Deutsche Kraftfahrt" vereint mit „Motorwelt"; 1943–44 erschien das Gemeinschaftsblatt aus: „Deutsche Kraftfahrt" – „Motor und Sport" – „Allgemeine Automobilzeitung" – „Das Kraftrad" – „Motorwelt".

[103] Vgl. Bernett: Umbruch oder Kontinuität?, S. 8, Anmerkung 4.

[104] Vgl. die erste Ausgabe des Kraftfahrt-Pressedienstes. Sprachrohr der Einheitsfront der deutschen Kraftfahrer vom 1. 2. 1934.

[105] Vgl. dazu die zahlreichen Druckschriften, die sich in der Deutschen Bücherei in Leipzig befinden.

[106] Vgl. das Schreiben des Inspekteurs Technik an die Reichsmotorsportschule vom 3. 2. 1939, BArch NS 24/94; IT an die ONS vom 3. 7. 1939 NS 24/80; IT an den Reichsverband der deutschen Zeitschriften-Verleger vom 25. 9. 1936, BArch NS 24/114.

Die NSKK-Publizistik verfolgte neben dem Informationsauftrag zwei Ziele, die die inhaltliche Gestaltung des „NSKK-Mannes" und der „Deutschen Kraftfahrt" in der gesamten Zeit ihres Erscheinens prägten: das Loblied auf die technische Errungenschaft Kraftfahrzeug mit dem Loblied auf den Nationalsozialismus zu verbinden und, anknüpfend an den Abenteuergeist und den Erlebnishunger der Mitglieder, soldatische Vorbilder zu entwerfen.

Uniform

Auch die Uniform der NSKK-Mitglieder übte eine Integrationsfunktion nach innen aus. Nach der Trennung von der SA wurde dem NSKK das Recht auf eine eigene Anzugsordnung zugestanden. Hitler erließ am 12. August 1935 eine Bekleidungsordnung für das NSKK. Danach blieb das Braunhemd der Große Dienstanzug. Auch entsprach die Farbe der Achselstücke der Farbe der SA-Gruppe, in deren Bereich die NSKK-Einheit lag. Dies geschah, wie die Korpsführung betonte, aus „Traditionsgründen und um der unlösbaren Verbundenheit mit der SA sichtbaren Ausdruck zu verleihen".[107]

Die Uniformierung stellte das wesentliche Erkennungsmerkmal jeder Gliederung dar. Im Unterschied zur SA-Uniform waren sowohl die Kragenspiegel als auch die Hose, das Lederzeug und die Feldmütze bei der NSKK-Uniform schwarz.[108] Am 1. Februar 1936 trug das gesamte Korps zum erstenmal die schwarzen Kragenspiegel.[109] Das Dienstgradabzeichen war auf der linken und die Einheitsbezeichnung in weißen Metallbuchstaben und Ziffern auf der rechten Spiegelseite angebracht. Die Einheitsbezeichnung 22/M 29 stand z. B. für den Motorsturm 22 Berlin-Charlottenburg der Motorstandarte 29 Berlin. Auf Befehl Hühnleins wurden die Dolchhalter der Standard-SA-Dolche, die seit 1933 in Gebrauch waren, 1936 schwarz gefärbt.[110] Die schwarzen Uniformstücke auf dem Braunhemd hatten eine von der SA abgesetzte Signalwirkung und gaben dem NSKK-Mann den Beinamen „braunschwarze Motorkämpfer".[111]

Charakteristisch für das NSKK waren weiterhin das NSKK-Zeichen am Arm und an der Mütze und die Kraftfahrraute, die an den Uniformärmeln angebracht wurde.[112] Sondereinheiten wie Musikzüge oder der Verkehrserziehungsdienst er-

---

[107] NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Anzugsordnung des NSKK. Neben den allgemeinen Abzeichen gab es Sonderabzeichen für Musik- und Spielmannszüge, für Ehrenführer und Adjutanten und zudem Armwinkel für Personen, die dem NSKK bereits vor dem 31. 12. 1932 angehört hatten. Vgl. zur Bekleidung und den Abzeichen auch: Organisationsbuch der NSDAP, 1936, S. 403–416.

[108] Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 130.

[109] Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 25. 11. 1935, betr. Anzugsänderung; BArch NS 24/2.

[110] Vgl. Anweisung des NSKK-Organisationsamtes vom 1. 4. 1936, betr. Schwarzfärbung von gebrauchten SA-Dolchscheiden; BArch NS 24/1.

[111] Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 86. Vgl. auch das Lied „Ich bin des Dritten Reiches schwarz-brauner Stahlhusar"; Ostland-Treuefahrt (Druckschrift), S. 58.

[112] Abzeichen und Raute wurden ab 1. 6. 1939 am rechten Oberarm getragen. Die Kraftfahrraute am linken Unterarm war nur für Männer, die einen Führerschein besaßen; Verordnungsblatt der Korpsführung vom 1. 4. 1939: „NSKK-Armabzeichen und Kraftfahrraute", BArch NSD 42/1.

hielten besondere Zusatzabzeichen. Der Verkehrserziehungsdienst beispielsweise trug einen Ringkragen aus Weißblech.[113]

Die Anzugsordnung des NSKK erlaubte zwei spezielle Formen der Kopfbedeckung: zum einen das aus schwarzem Stoff gefertigte Schiffchen, das nach 1936 mit Dienstgradabzeichen versehen war, zum anderen einen schwarzen, ledernen Sturzhelm mit NSKK-Hoheitsabzeichen an der Stirnseite, der mit oder ohne Nackenschutz getragen wurde.[114]

Öffentliche Auftritte

Die schwarzen Sturzhelme mit Prallschutzstreifen erinnerten an die Kopfbedeckung der ersten Kradschützen der Reichswehr.[115] Obgleich Fachleute die Zweckmäßigkeit des Helmes anzweifelten, wurde er von den Mitgliedern mit Stolz getragen. Es ging eine militärische Ausstrahlung von ihm aus, die einen nachhaltigeren Eindruck verbreitete als die einfachen SA-Mützen.[116] Bilder von den Reichsparteitagen zeigen, dass der Vorbeizug von rund 12000 NSKK-Männern – zum Teil marschierend, zum Teil fahrend – zu den visuellen Höhepunkten der Massenkundgebung zählte.[117] Versetzt man sich in einen Zuschauer dieser Zeit, für den motorisierte Kolonnen eine positive Faszination ausübten, dann erschien der Auftritt der Männer mit den schwarzen Helmen als eine Art modernes Gladiatorentum. Stand der Beobachter derartigen Aufzügen, z. B. bei sportlichen Veranstaltungen, ablehnend gegenüber, bewertete er die Aufmachung leicht als lächerliche Maskerade. „Wie ein zusammengewürfelter Haufen von Feuerwehrhelmen aus Leder" habe sich das NSKK nach Ansicht des Rennfahrers Manfred von Brauchitsch bei den Rennen präsentiert.[118]

Für den Aufbau einer eigenen Identität bemühte sich der Korpsführer, neben der Uniform zusätzliche Erkennungsmerkmale zu etablieren. Jede Motorgruppe des NSKK verfügte über einen eigenen Musik- und Spielmannszug, dessen Spezialität die Hörnermärsche waren.[119] Korpsführer Hühnlein achtete penibel darauf, dass diese musikalische Tradition ihre Exklusivität behielt:

„So wie das Korps die traditionellen Gebräuche der anderen Gliederungen der Partei achtet, z. B. die dumpfen Trommeln der HJ, den Stechschritt der SS, die Trommelgriffe der Wachstandarte „Feldherrnhalle" usw., beanspruche ich für das Korps, daß unsere Hörnermärsche von keiner anderen Gliederung nachgeahmt werden."[120]

Korpsführer Hühnlein wusste, dass das öffentliche Auftreten zur Akzeptanz einer Gliederung beiträgt. Er mahnte anlässlich einer undisziplinierten Vorstellung

---

113 Vgl. Davis u. a.: Deutsche Uniformen im Dritten Reich 1933–1945, S. 113.
114 Vgl. ebenda.
115 Vgl. Erb: Kradschützen, S. 25.
116 Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 863f., StadtA Hannover. Warum und zu welchem Zweck die Einziehung der Sturzhelme bis 8. 6. 1938 erfolgen sollte, ist unklar. Ablieferung nach Befehl vom 25. 4. 1938, BArch NS 24/60.
117 Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 651, StadtA Hannover.
118 Brauchitsch: Ohne Kampf, S. 59.
119 Vgl. Schreiben des Chefadjutanten vom 21. 8. 1937 und Anweisung des Korpsführers vom 2. 9. 1938, BArch NS 24/17.
120 Verfügung des Korpsführers vom 1. 12. 1937, BArch NS 24/279.

bei der Heldengedenkfeier in Berlin am 12. März 1939, „nicht die Haltung" zu verspielen, die man sich durch Leistungen in der Partei verdient habe.[121] Um nicht auf die Tagesform und den Übungswillen des durchschnittlichen Motorstürmers angewiesen zu sein, hielt das NSKK so genannte Lehrstürme bereit. Sie absolvierten Propagandafahrten und wurden als Fahrkommando für NS-Führer und für andere repräsentative Anlässe wie z. B. den Reichsparteitag eingesetzt.[122] Die Lehrstürme der Motorgruppen Hochland, Franken, Ostmark und Hessen setzten sich aus rund 200 Männern zusammen, die speziell ausgewählt wurden und ein besonderes Übungsprogramm zu absolvieren hatten. Eine systematische Ausstattung dieser Vorzeigestürme mit Bekleidung und einem eigenen Fahrzeugpark erfolgte Anfang des Jahres 1938.[123]

Ausstattung und Finanzierung

Der Kraftfahrzeugpark, bestehend aus Dienstfahrzeugen der Breitengliederung und Inventar der Motorsportschulen des Korps, stellte einen erheblichen Teil des Korpsvermögens dar. Für seine Pflege und den Unterhalt wurden jährlich große Summen aufgewendet.[124] In der Breitengliederung waren 1936 rund 1000 Dienstfahrzeuge, davon 70% Motorräder, im Einsatz.[125] Die Fahrzeuge wurden entweder aus Mitteln der NSDAP und des NSKK angeschafft, von den Einheiten selbst erworben oder von Dritten gestiftet.[126] Die Ausrüstung des Korps mit Fahrzeugen entwickelte sich langsamer als die schnell ansteigende Anzahl an Motorstürmen. Die Hälfte der 2200 Motorstürme blieb somit bis 1936 ohne ein einziges Dienstfahrzeug. Die Tatsache, dass andere Formationen der NSDAP im Vergleich zum NSKK ein Vielfaches an Dienstfahrzeugen in Betrieb hatten, war eine überaus peinliche Feststellung für die „motorisierte Gliederung der NSDAP".[127] Um das Defizit auszugleichen, setzte sich das NSKK für neue Ankäufe ein. Jeder Motorsturm sollte mindestens ein Solokrad zur Verfügung haben, so dass der Sturm-

---

[121] Vgl. Schreiben des Korpsführers an die Stabsführung und die Höheren Führer vom 13. 3. 1939 (vertraulich), betr. Auftreten des NSKK bei der Helden-Gedenkfeier in Berlin am 12. 3. 1939, BArch NS 24/156.

[122] Anweisung des NSKK-Obergruppenführers Süd an den Führer der Motorbrigade Hochland vom 4. 8. 1936, BArch NS 24/428. Vgl. zu den Lehrstürmen auch die Akteneinheiten BArch NS 24/230 bis 234.

[123] Vgl. ebenda.

[124] Vgl. Schreiben des Chefstabsführers vom 26. 5. 1937, betr. Abstellung von korpseigenen Kraftfahrzeugen, BArch NS 24/2.

[125] Vgl. NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Das NSKK, S. 18. Diese Zahlen widersprechen der Erläuterung zum Beschaffungsplan an Dienstkraftfahrzeugen des NSKK vom 13. 3. 1936. Danach hatte das Korps 1936 922 Fahrzeuge im Einsatz, davon waren 544, also 59%, Pkw; BArch NS 24/147.

[126] Vgl. Erläuterung zum Beschaffungsplan an Dienstkraftfahrzeugen des NSKK vom 13. 3. 1936, BArch NS 24/147.

[127] Bis zu sechsmal so viele Dienstfahrzeuge sollen andere Gliederungen besessen haben. Es geht aus der Klage der Korpsführung nicht hervor, welche anderen Gliederungen gemeint waren und ob dies in absoluten Zahlen oder in Relation zur Mitgliederzahl gerechnet wurde; vgl. ebenda.

führer den Sturm beaufsichtigen konnte.[128] Die Dienststellen der Staffeln und Stürme wurden mit Motorrädern versorgt, die Standarten, Brigaden und Ämter der Korpsführung erhielten zudem noch Autos.[129] Für die Jahre 1936 bis 1938 wurden knapp 3,5 Millionen RM für die Beschaffung neuer Kraftfahrzeuge bereitgestellt.[130] Die Anzahl der korpseigenen Fahrzeuge erhöhte sich bis August 1938 auf 2757 Fahrzeuge. Darunter waren 1981 Solo-Kräder, 326 Beiwagenmaschinen, 231 Autos, 67 Kübelsitzwagen, 49 Lkw und 103 Feldküchen.[131] Dort, wo die Dienstfahrzeuge zum Üben verwandt wurden, hatte die Anschaffung den positiven Nebeneffekt, dass nach Erfahrung der Korpsführung auch die Dienstfreude in den Motorstürmen stieg.[132] Obwohl es viele Gründe gab, die dafür sprachen, den Fahrzeugbestand zu erhöhen, stand ein solches Ansinnen im Gegensatz zu der finanziellen Leistungsfähigkeit des Korps. Bereits im Juli 1936 teilte der Inspekteur für technische Ausbildung und Geräte mit, dass Unterhaltskosten für weitere Pkw nicht aufgebracht werden könnten.[133] Es wurde den Stürmen deshalb verboten, Fahrzeugschenkungen entgegenzunehmen oder Privatfahrzeuge gegen Erstattung der Kosten einzusetzen, da die Unterhaltskosten den sachlichen Haushalt zu stark belasteten. Ab 15. April 1937 durften nur Fahrzeuge dienstlich verwendet werden, die eine Dienstfahrzeug-Bestätigung hatten.[134]

Auch wenn 1938 rund 2800 Dienstfahrzeuge zur Verfügung standen, waren es doch zu wenige, um den rund 200000 Mitgliedern, von denen viele über kein eigenes Fahrzeug verfügten, praktische Erfahrungen zu vermitteln oder geländesportliche Aktivitäten zu bieten. Hätte das NSKK für die fahrtechnische Ausbildung nicht auf die Fahrzeuge von Mitgliedern zurückgreifen können und für den Motorsport auf die Leihgaben der Automobil- und Motorradindustrie, wäre das NS-Kraftfahrkorps seinem Namen nicht im Geringsten gerecht geworden. Ohne die Leihgaben der Deutschen Reichsbahngesellschaft hätte das NSKK 1936 außerdem keine wirksame Unterstützung der Wahlpropaganda und ohne die Fahrzeuge der Reichspost keine Transportaufgaben im Rahmen der Reichsparteitage übernehmen können.[135] Die Einnahmen des NSKK und die Zuschüsse aus

---

[128] Vgl. ebenda; Motorstandarte 95. Dienstfahrzeuge, Stand vom 25. 11. 1937, BArch NS 24/1.

[129] Schreiben der Motorbrigade Franken an die Motorstandarte 77 vom 28. 2. 1936, BArch NS 24/7.

[130] Vgl. Beschaffungsplan an Dienstkraftfahrzeugen des NSKK 1936, 1937, 1938; BArch NS 24/147.

[131] Vgl. Zusammenstellung über die Anzahl der korpseigenen Fahrzeuge vom 1. 1. 1938 und 31. 8. 1938, BArch NS 24/99. Eine andere Zusammenstellung vom 1. 1. 1938 beziffert die Zahl der korpseigenen Dienstfahrzeuge auf 3630. Die Finanzierung stammte zum überwiegenden Teil aus Mitteln der Korpsführung, zum kleinen Teil aus der Breitengliederung; Schreiben des Inspekteurs Technik an den Korpsführer vom 31. 8. 1938, betr. Auswertung der Halbjahresberichte 1. 4. 1938 – 30. 9. 1938, BArch NS 24/100.

[132] Vgl. Zusammenstellung über die Anzahl der korpseigenen Fahrzeuge vom 1. 1. 1938 und 31. 8. 1938, BArch NS 24/99.

[133] Vgl. Schreiben der Motorbrigade Franken an die Motorstandarten vom 1. 7. 1936, BArch NS 24/7.

[134] Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 8. 3. 1937, BArch NS 24/1.

[135] Vgl. Schreiben des Korpsführers an die Gauleiter der NSDAP vom 11. 3. 1936, betr. Ein-

Reichsmitteln reichten für die Aufstellung und den Unterhalt eines wirklich gut bestückten Fuhrparks nicht aus. Die Definition des NSKK als „motorisierte Kraft der Partei" blieb in Bezug auf die Ausstattung mit Dienstfahrzeugen propagandistisches Wunschdenken.

Widersprüche innerhalb der nationalsozialistischen Motorisierungspolitik wurden auch bei der Verwendung der Dienstwagen der Partei deutlich. Der Vierjahresplan sah eine sparsame Verwendung von Treibstoff und Kautschuk vor. Um die Reifen zu schonen, sollten ab September 1936 die Dienstfahrzeuge des Korps nicht schneller als 80 km/h fahren.[136] Außerdem ordnete der Reichsschatzmeister im August 1937 an: „Im Stadt- und Überlandverkehr dürfen Dienstkraftwagen zu Dienstfahrten nur benutzt werden, wenn und insoweit öffentliche Verkehrsmittel zu diesem Zweck nicht zur Verfügung stehen."[137] Durch die für die Zeitgenossen unbegreifliche Direktive, die Führer des Kraftfahrkorps sollten sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortbewegen, drohte der Vereinigungszweck des NSKK ad absurdum geführt zu werden. Was heute als Zeichen von Umweltbewusstsein gewertet würde, stellte dem Propagandisten der Motorisierung, der selbst unter Fahrzeugmangel und den Benutzungsbeschränkungen zu leiden hatte, ein Armutszeugnis aus.

Laut offizieller Darstellung schuf das NSKK „aus eigener Kraft" beträchtliche Vermögenswerte in Gestalt von Schulen, Dienststellen, Sturmheimen und Fahrzeugparks.[138] Über eigene Beiträge wäre jedoch keiner der genannten Vermögenswerte, vielleicht mit Ausnahme der Sturmheime, finanzierbar gewesen. Der Monatsbeitrag für Mitglieder mit Kraftfahrzeug betrug 1 RM, für Motorradbesitzer oder fahrzeuglose Mitglieder 50 Pfennig. Ab Oktober 1934 bezahlten Nichtparteigenossen einen Sonderbeitrag von 1 RM. Die Korpsbeiträge und Nichtparteigenossenbeiträge wurden an die Korpsführung abgeführt. Nichtparteigenossenbeiträge stellten bis 1937, als der größte Teil der Angehörigen des Korps nach Lockerung der Aufnahmesperre in die NSDAP aufgenommen wurde, einen wesentlichen Teil der Einnahmen dar.[139]

Der Reichskassenverwalter des NSKK überwies Personal- und Sachmittel an die Verwaltungsdienststellen der Motorobergruppe, der Motorgruppe und der Standarten. Die Motorgruppen bzw. -brigaden überwiesen einen festgelegten Betrag, unterteilt in sachlichen und persönlichen Haushalt, an die Motorstandarten, Staffeln und Stürme.[140] 1938 erhielt jeder Sturm von der Motorgruppe 120 RM sowie Benzinzuschüsse.[141]

---

satz des NSKK für den Wahlkampf, BArch NS 24/275; Müller: Hitlers motorisierte Stoßarmee, S. 195.

136 Vgl. Mitteilung des Korpsführers vom 7. 9. 1936, BArch NS 24/92.

137 Der Reichskassenverwalter des NSKK gab mit Schreiben vom 26. 8. 1937 die Anordnung des Reichsschatzmeisters vom 16. 8. 1937 zur Kenntnis, BArch NS 24/1.

138 Vgl. Krenzlin: Das NSKK, S. 34f.

139 Vgl. Schreiben der Kassenverwaltung vom 1. 7. 1937, betr. Nichtparteigenossenbeiträge, BArch NS 24/1.

140 Vgl. Krenzlin: Das NSKK, S. 34f. Die Standarte erhielt 3811 RM, die Staffeln je 360 RM und die Stürme 70 RM für den sachlichen und 40 für den persönlichen Haushalt; vgl. Schreiben der Motorbrigade Franken an die Verwaltungsdienststelle der Motorstandarte

Zusatzeinnahmen konnte der Sturm durch die Beiträge seiner Korpsangehörigen verbuchen. Fördernde Mitglieder zahlten mindestens 1 RM, wenn sie der Partei, einer anderen Gliederung oder einem der gleich gestellten Verbände (RAD, NSFK) angehörten. Fördermitglieder, die nicht politisch organisiert waren, bezahlten mindestens 2 RM und verpflichteten sich, den „NSKK-Mann" oder die „Deutsche Kraftfahrt" zu abonnieren. Der betreuende Motorsturm erhielt 50% der Korpsangehörigenbeiträge.[142] Zur Vereinfachung verblieben ab 1. September 1939 die Korpsbeiträge und die Angehörigenzahlungen beim Sturm.[143] Die Motorstürme überwiesen am Ende jeden Quartals Geldbeträge, die 150 RM überstiegen, auf das Konto der NSKK-Korpsführung.[144]

Tatsächlich wäre es ohne erhebliche staatliche und private Zuwendungen nicht möglich gewesen, die Arbeit des NSKK auf gesellschaftliche Bereiche auszudehnen. Das NSKK finanzierte sich über Gelder aus dem Reichsetat.[145] Dazu kamen Zuschüsse der Industrie und des Deutschen Automobilclubs (DDAC) für besondere Projekte und Einrichtungen des NSKK.[146]

Die Schulung der Breitengliederung: Der Dienst im Motorsturm

Die kleinsten Einheiten und politischen Keimzellen des NSKK waren die Motorstürme. Dort fand das gemeinschaftliche Leben des Korps statt und erhielten die Mitglieder eine Ausbildung durch den Sturmführer[147] und ehrenamtliche Referenten. In einer Verfügung des Korpsführers vom 28. April 1936 heißt es über Sinn und Zweck der Stürme: „Der Motorsturm ist die unterste, aber wichtigste Einheit der Breitengliederung. Im Motorsturm wird das weltanschauliche Leben gehegt und gepflegt, das motortechnische Können gefördert, die Begeisterung für den Motorsport geweckt."[148]

---

77 vom 5. 1. 1937, BArch NS 24/6. Die Verwaltungsdienststellen der Motorstaffeln wurden mit Wirkung vom April 1937 aufgelöst und das Vermögen verteilt; vgl. Mitteilung der Kassenverwaltung des NSKK vom 27. 4. 1937 und Schreiben des NSKK-Chefstabsführers vom 28. 5. 1937, BArch NS 24 /1.

141 Vgl. Schreiben der Motorbrigade Franken an die Verwaltung vom 9. 6. 1937 und der Motorgruppe Franken an die Motorstandarte 95 vom 17. 1. 1938, BArch NS 24/46.

142 Vgl. Korpsbefehl Nr. 20a vom 23. 3. 1938, BArch NSD 42/9.

143 Gemäß der Verfügung des Korpsführers vom 30. 9. 1939, BArch NS 24/26.

144 Vgl. Mitteilung des Reichskassenverwalters an die Verwaltungsführer vom 13. 4. 1940, BArch NS 24/28.

145 So das Verordnungsblatt der Korpsführung München vom 15. 8. 1935: „Finanzierung", IfZ Db 30.01. Dennoch bestehen Unklarheiten bezüglich der Finanzabläufe innerhalb des Korps. Fragen nach der Höhe der Reichsmittel, nach den Spendeneingängen, nach den direkten Zuweisungen an die Motorgruppen usw. müssen aufgrund fehlender Quellen offen bleiben.

146 Vgl. allgemein: Müller: Stoßarmee, S. 195. Zur Finanzierung der NSKK-Einrichtungen vgl. S. 224 und 263 f. sowie das Kapitel „Die Beziehungen zwischen Automobilindustrie und NSKK" dieser Arbeit.

147 Das Personalamt legte im August 1937 fest: Die Voraussetzungen für die Ernennung zum Sturmführer sind eine mindestens zweijährige Führung eines Motorsturms, die Parteimitgliedschaft und der Dienstgrad „Sturmführer"; Verordnungsblatt der Korpsführung vom 1. 9. 1937, IfZ Db 30.01.

148 Verfügung des Korpsführers vom 28. 4. 1936, betr. Sturmdienst, BArch NS 24/2.

Die Kopfstärke eines Sturmes sollte 100 Dienst tuende Männer nicht unterschreiten, doch gab es auch Stürme, die bis zu 150 Mann stark waren.[149] Ein- bis zweimal in der Woche trafen sich die aktiven Mitglieder zum Sturmabend, dazu kamen Übungsfahrten am Wochenende.[150] Der Sturmwart war für die reibungslose Durchführung des Dienstes verantwortlich.[151] Der Dienst im NSKK erstreckte sich auf die Übungsbereiche: Kolonnenfahren, Kartenkunde, Märsche, Turnspiele, Kleinkaliberschießen, Sport, Verkehrserziehung, technisches und ideologisches Grundwissen.[152]

Höhepunkt im Sturmleben war die Verleihung und Weihe des Sturmstanders. Damit wurde der Sturm gleichberechtigt in die Reihe der Stürme aufgenommen. Die Weihe fand zumeist an großen Gedenktagen der Bewegung statt und wurde von Propagandafahrten, motorsportlichen Veranstaltungen und Konzerten begleitet.[153] Neben den Standerweihen waren auch die Vereidigungen der NSKK-Anwärter durch den Standartenführer jeweils am 20. April und am 9. November Anlass für lokale Feiern.[154] Verantwortlich für die einheitliche Ausbildung in der Breitengliederung war ab 1937 der Inspekteur für Ausbildung. Er erstellte Richtlinien für den Dienst und regelte die Aus- und Fortbildung der Führer und des Führernachwuchses.[155]

Die Antrittsstärke der Motorstürme war nicht einheitlich und abhängig vom Gemeinschaftsleben und der Arbeitsbelastung der Mitglieder im Sturm. Die Motorbrigade Kurpfalz-Saar meldete für das 1. Halbjahr 1937 eine gute Antrittsstärke von 75% bis 90%. Besonders bei den jüngeren Mitgliedern kamen Motorsport und Verkehrserziehung sehr gut an. „Alten Parteigenossen" missfiel indes der militärische Dienst und die Unterweisungen, die sie als schablonenhaft und langweilig empfanden.[156]

Ab 1935 erhielt das NSKK wie die SA das Recht und die Pflicht, jährliche Reichswettkämpfe innerhalb des Korps durchzuführen. Ziel dieser Wettbewerbe

---

[149] Vgl. die Weisung des Korpsführers an die Kraftfahr-Inspekteure vom 4. 10. 1934, BArch NS 24/112. Die Mitgliederstärke schwankte jedoch häufig zwischen 80 und 150 Mitgliedern; vgl. Aufbau der Motorstandarte M 86 München, BArch NS 24/19; Stärkemeldungen der Motorstürme 16/M 77, 17/M 77, 19/M 77 der Staffel II/M 77 (Coburg) vom März 1934, BArch NS 24/3.

[150] Die Ausbildungsinhalte, die pro Monat vermittelt und geübt werden sollten, wurden auf vier bis sechs Wochentage und zwei Tage am Wochenende verteilt, Ausbildungsplan der M 77 vom Mai 1936, BArch NS 24/537; NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Das NSKK, S. 7; Mitteilungen für Motorsturm 12/M 31, 1939, Deutsche Bücherei Leipzig, ZA 27457. Im Krieg wurde der Dienst eingeschränkt; vgl. Mitteilungen für Motorsturm 12/M 31, 1940, ebenda.

[151] Vgl.Verfügung des Korpsführers vom 28. 4. 1936, betr. Sturmdienst, BArch NS 24/2.

[152] Vgl. NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Ausbildungsheft, BArch NS 24/52; Ausbildungsplan der M 77 vom Mai 1936, BArch NS 24/537.

[153] Vgl. Standerweihe des Eberswalder Motorsturms 1/M 207 am 16. 7. 1933 in Freienwalde, BLHA Potsdam, Rep. 61 C Nr. 370; Verfügung des Korpsführers vom 30. 6. 1938, betr. Verleihung und Weihe von Sturmstandern, BArch NS 24/331.

[154] Vgl. Aktivitäten der Motorstandarte 78 im November 1936, BArch NS 24/2.

[155] Vgl. Korpsbefehl 25 vom 15. 11. 1937, BArch NSD 42/9; Krenzlin: Das NSKK, S. 38f.

[156] Vgl. 1. Halbjahresbericht 1936 der Motorbrigade Kurpfalz-Saar an die Motorobergruppe Süd, LA Speyer, T 65 Nr. 66.

war es, die Dienstfreude und die Einsatzbereitschaft der Stürme zu ermitteln und nötigenfalls zu steigern.[157] Die Motorstürme dokumentierten über das ganze Jahr hinweg die sportlichen, technischen und dienstlichen Leistungen der Aktiven.[158] Dazu kamen besondere Leistungsprüfungen, die das weltanschauliche Wissen der Mitglieder, die körperliche Fitness und die Verkehrsregeln abfragten.[159] Motorstürme, die besonderes Engagement zeigten, erhielten die Auszeichnung „Siegerstürme". Diese Art Leistungsanreiz war ein geeignetes Mittel, um den Ausbildungsstand insgesamt zu erhöhen, doch wurde die Einführung nicht überall positiv aufgenommen. Der damalige NSKK-Gruppenführer Wagener kommentierte nach dem Krieg, dass der Reichswettkampf etwas für die „gedemütigte SA" gewesen sei, mit dessen Einführung das NSKK von der Öffentlichkeit „in die Nähe des Überflüssigkeitskomplexes der SA gerückt" wurde.[160]

Ausbildungsinhalte

Korpsführer Hühnlein beschrieb 1938 das NSKK als Zusammenschluss von Führern und Männern, die technisch und handwerklich geschult, sportlich gestählt und geistig ganz im Sinne des „Führers" ausgerichtet seien.[161] Die Ausbildungsschwerpunkte dokumentieren den Versuch, dieses Ideal zu erreichen:

Ein wichtiges Element des Dienstes war die sportliche Ertüchtigung. Der Korpsbefehl vom 24. Oktober 1934 setzte die Richtlinien für den NSKK-Dienst fest. Einmal in der Woche trafen sich die aktiven Mitglieder zum Sturmdienst, der unter der Maxime stand: „Jede Übung muß ihn [*den NSKK-Mann*] körperlich und sportlich für das Vaterland ertüchtigen."[162] Zu den sportlichen Übungen zählten Marschieren, Kolonnenfahren, Kleinkaliberschießen und der Geländewehrsport. Anfänglich wurden die Geländeübungen des NSKK als „Sportveranstaltungen" bezeichnet, da keine Berichterstattung über militärische Übungen erfolgen sollte.[163] Sport im NSKK gliederte sich in Wehrsport und Kraftfahrsport. Der Wehrsport diente der körperlichen Ertüchtigung des NSKK-Mannes. Er erfolgte nach den Richtlinien des SA-Sportabzeichens. Das NSKK führte die Ausbildung und Prüfung zum Erwerb des Abzeichens und die Wiederholungsübungen selbständig durch.[164] Das SA-Sportabzeichen war der Gradmesser für die körperliche

---

[157] Vgl. Krenzlin: Das NSKK, S. 38f.

[158] Der Bewertungsbogen für den Reichswettkampf 1936/1937 umfasste: A Innendienst: Räumlichkeiten, Innerer Dienst (Schriftwechsel, Briefbuch, Verwaltung), Pflege des Korpseigentums, Antrittsstärke und Fürsorgedienst; B Außendienst: Sturmappell und Ausbildungsstand; C Motor HJ; BArch NS 24/172.

[159] Vgl. Durchführungsbestimmungen des Korpsführers, betr. Reichswettkampf 1937/38 vom 4. 12. 1937, BArch NS 24/56; Reichswettkampf des NSKK 1935/1936, BArch NS 22/545.

[160] G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 641, StadtA Hannover.

[161] Vgl. Bamberger Tageblatt vom 30. 3. 1938: „Die Motorisierung der deutschen Nation" von Korpsführer Hühnlein.

[162] Korpsbefehl Nr. 11 vom 24. 10. 1934, BArch NSD 42/9.

[163] Vgl. Schreiben des Pressereferenten der Staffel 207 an den Staffelführer vom 30. 11. 1933, betr. Richtlinien für die Pressereferenten, BLHA Potsdam, Rep. 61 C Nr. 370.

[164] Das SA-Sportabzeichen konnte im Rahmen des allgemeinen Sturmdienstes, im Laufe von drei Monaten, erworben werden. Die Prüf- und Lehrscheine für die Ausbildung erhielten

Leistungsfähigkeit der Mitglieder. Innerhalb der Motorstandarte München 86 hatten 1939 nur 27,5% der Männer ihren Fitnesstest erfolgreich absolviert.[165]

Der Kraftfahrsport war ein wichtiges Betätigungsfeld des NSKK. Er gliederte sich in den Geländekraftfahrsport und in den Rennsport der Obersten Nationalen Sportbehörde.[166] Nach den Richtlinien des Amtes Kraftfahrsport der Korpsführung führten die Motorgruppen alljährlich zahlreiche kraftfahrsportliche Veranstaltungen durch. Sie waren in die Sparten Gelände-, Orientierungs- und Zuverlässigkeitsfahrten unterteilt.[167] Die sportlich rege Motorbrigade Kurpfalz-Saar veranstaltete zum Beispiel im 1. Halbjahr 1936 sieben Wettbewerbe.[168] Bei den Veranstaltungen wetteiferten die Fahrer des NSKK mit denen der SA, der SS, des NSFK, der Wehrmacht, des DDAC, der Reichspost, der Reichsbahn und der Industrie um den Sieg.[169]

Der intern betriebene Kraftfahrsport im NSKK sollte weder Selbstzweck sein noch dem Vergnügen dienen, sondern war als „Lehrmeister für die motorische Wehrertüchtigung des deutschen Mannes"[170] gedacht. In den Stürmen unternahmen die Mitglieder mit dem Kraftfahrzeug, zumeist mit Leichtkrafträdern, einmal in der Woche einen allgemeinen Übungsabend, an dem auch Verkehrsunterricht und Fahrzeugtechnik auf dem Programm standen. Ein Sonntagvormittag im Monat war für den Motorgeländesport reserviert. Maßgeblich für den Geländesport war die Ausbildungsvorschrift „Winke für den Geländesport" (Berlin 1933). Im Vorwort heißt es: „Der eigentliche Motorsport im NSKK ist Spezialausbildung für Kraftfahrer aller Art, wie sie der Dienst am Motor im modernen Heer erfordert." Bereits 1933 war also zu erkennen, dass das NSKK seine Mitglieder sportlich und kraftfahrtechnisch ausbilden wollte, um den Anforderungen, die der moderne Krieg an die Militärkraftfahrt stellte, zu genügen. Im Sturmalltag fehlte jedoch häufig die Zeit für sportliche Übungen und Wettbewerbe, da das Training für den Reichswettkampf und die Teilnahme an Aufmärschen der Partei viel Zeit in Anspruch nahm. Außerdem, so berichtet ein Münchner Staffelführer, halte die Mitglieder die Angst vor teuren Reparaturen vom wagemutigen Geländesport ab.[171]

Kennzeichnend für das NSKK war neben dem Kraftfahrsport auch die motortechnische und handwerkliche Ausbildung, die im Gesamtausbildungsplan eine wesentliche Rolle spielte. Wo vorhanden, fand der Unterricht über Aufbau und Funktionsweise des Motors, sparsames Fahren und Reparaturen in technischen

---

NSKK-Führer auf Lehrgängen der SA, vgl. Anordnung des Korpsführers vom 21. 3. 1937 und Vereinbarung zwischen Stabschef der SA und Korpsführer vom 15. 3. 1937, betr. SA-Sportabzeichen, BArch NS 24/52.

165 Vgl. Stärkemeldung der M 86 vom 1. 8. 1939, BArch NS 24/65.

166 Vgl. Verordnungsblatt vom 1. 2. 1937 (München): „Sport im NSKK".

167 Vgl. NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Das NSKK, S. 9f.

168 Vgl. 1. Halbjahresbericht 1936 der Motorbrigade Kurpfalz-Saar an die Motorobergruppe Süd, LA Speyer, T 65 Nr. 66.

169 Vgl. Krenzlin: Das NSKK, S. 37.

170 Ebenda.

171 Vgl. Halbjahresbericht der Motorstaffel II /M 86 an die Motorstandarte 86 vom 25. 6. 1936, BArch NS 24/16.

Lehrräumen statt.[172] Doch war 1938 bei der überwiegenden Zahl der Motorstandarten keine Lehrwerkstätte vorhanden und der Zugang zu Industrie- und Handwerksstätten beschränkt. Insgesamt standen im Reichsgebiet 398 Werkstätten plus 30 bis 40 Werkstätten der Deutschen Reichspost zur Verfügung.[173] Der Mangel an Lehrsälen wurde durch mobile Werkstätten ausgeglichen. Allen 22 Motorgruppen und -brigaden war 1936 jeweils ein Werkstattzug zugeteilt.[174] Die mobilen Werkstattzüge dienten der technischen Überwachung der Dienstfahrzeuge und der handwerklichen Schulung der Männer in den Motorstürmen und der Jungen in den Motorsportscharen der HJ.[175] Soweit es ging, vermittelten ehrenamtliche technische Referenten in den Motorstürmen unter Einsatz von Lehrtafeln und Lehrfilmen technisches und handwerkliches Können.[176] Die technische Ausbildung war an der Basis oftmals schwer durchzuführen, da der vorhandene Fahrzeugbestand klein war.[177]

Auch wenn die praktische Ausbildung im Fahren und Reparieren nicht allzu intensiv betrieben werden konnte, herrschte bei den Stürmen kein Mangel an Beschäftigung. Zu den wichtigen Unterrichtseinheiten, die auch theoretisch zu vermitteln waren, zählte die Verkehrserziehung. Jeder NSKK-Mann sollte Vorbild im Straßenverkehr sein. Um dies zu erreichen, stellte man den Motorstürmen vielfältiges Schulungsmaterial, bestehend aus Verkehrserziehungstafeln, Büchern, Verkehrsmodellen und Verkehrszeichen, zur Verfügung.[178] An so genannten Verkehrstischen konnte man Verkehrssituationen praxisnah nachstellen.[179]

Zu den konstitutiven Elementen der Ausbildung in den Motorstürmen zählte die weltanschauliche Schulung. Sie beinhaltete NS-Propaganda zu den Themen: „Geschichte der NSDAP und des NSKK", „Bolschewismus und Judentum", „NS-Bevölkerungspolitik" und „Vierjahresplan".[180] Alle vier Wochen fand ein Pflicht-Kameradschaftsabend zur Bekanntgabe wichtiger Befehle und zur Pflege der Tradition statt. An diesem Abend wurden die Mitglieder durch Abgesandte des Reichsschulungsleiters der NSDAP in nationalsozialistischer Weltanschauung unterrichtet.[181] Im Sturm 4/M 86 (München) wurden 1938 zehn Schulungsvor-

---

[172] Vgl. NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Das NSKK, S. 7 f.
[173] Vgl. Schreiben des Inspekteurs Technik an den Korpsführer vom 31. 8. 1938, betr. Auswertung der Halbjahresberichte 1. 4. 1938 – 30. 9. 1938, BArch NS 24/100.
[174] Vgl. NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Das NSKK, S. 17.
[175] Vgl. Bericht: Technik im Korps, BArch NS 24/220.
[176] Vgl. Krenzlin: Das NSKK, S. 41.
[177] Vgl. 1. Halbjahresbericht 1936 der Motorbrigade Kurpfalz-Saar an die Motorobergruppe Süd, LA Speyer, T 65 Nr. 66.
[178] Vgl. Verordnungsblatt der Korpsführung vom 1. 12. 1937, betr.: Schulungsmaterial für Verkehrserziehung, IfZ Db 30.01. Vgl dazu das Kapitel „Das Ideal: Verkehrssicherheit auf den Straßen des ‚Dritten Reiches'".
[179] Vgl. Verordnungsblatt der Korpsführung vom 15. 5. 1937, betr. Verkehrstische, IfZ Db 30.01.
[180] Vgl. NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Ausbildungsheft.
[181] Auf Anordnung der Reichsleitung übernahm der Reichsschulungsleiter der NSDAP 1935 die weltanschauliche Schulung des Korps, das heißt, eine eigenverantwortliche Betätigung des Korps war in diesem Bereich nicht mehr möglich; vgl. Ankündigung des Korpsführers vom 14. 6. 1935, BArch NS 24/274.

träge zu Themen „aktuellerer Art, wie die Judenfrage in Verbindung mit der Rassenlehre" gehalten.[182] Für das Gebiet der weltanschaulichen Schulung und Erziehung wurden bei den Motorgruppen bis hinunter zu den Motorstürmen Schulungsreferenten eingesetzt, die in Verbindung mit den Gauschulungsämtern standen.[183] Dazu traten noch die weltanschaulichen Referenten der Stürme und die NSKK-Führer, die auf den NSKK-Führungsschulen und von den Gauschulungsämtern weltanschaulich geschult wurden und die nationalsozialistische Ideologie weitergaben. Die Presseorgane des NSKK, „Der NSKK-Mann" und die „Deutsche Kraftfahrt", förderten insbesondere in ihren Leitartikeln die Verbreitung nationalsozialistischen Gedankengutes.[184]

Anzunehmen ist, dass in der Praxis das Maß an politischer und ideologischer Indoktrination sehr unterschiedlich war. Die Motorbrigade Kurpfalz-Saar betrieb 1936 die weltanschauliche Ausbildung sehr intensiv. Sie erstreckte sich auf den Besuch politischer Versammlungen der Partei, Schulungsabende innerhalb der Stürme und Trupps, Besuch von Veranstaltungen der NS-Kulturgemeinde und die Teilnahme an weltanschaulichen Lehrgängen der NSDAP. Die Männer zeigten nach Einschätzung der Brigadeführung großes Verständnis und Interesse für diese Themen.[185] Bei Dienstkontrollen der Stürme durch höher gestellte Einheiten wurde regelmäßig das „weltanschauliche Wissen" abgefragt.[186]

Jedes NSKK-Mitglied war sich bewusst, dass „Mangel an nationalsozialistischer Gesinnung" Grund für eine Dienstenthebung und Entlassung war.[187] Dies machen die folgenden Beispiele aus dem Dienstalltag deutlich: Motor-SA-Männer wurden im Februar 1934 aufgefordert, nationalsozialistische Tageszeitungen zu lesen. Wer sich weigerte, eine NS-Tageszeitung zu bestellen, obwohl er eine andere Zeitung las, war sofort auszuschließen.[188] Der Inspekteur Technik erließ das Verbot, dass Bestellungen für das Korps oder die Motorsportschulen in Betrieben getätigt wurden, in denen Juden beschäftigt waren.[189] Ein NSKK-Sturmmann wurde unehrenhaft entlassen, weil er das Geschäft eines Juden betreten und sich bei diesem für antijüdische Vorfälle entschuldigt hatte.[190] Ein Staffelbefehl for-

---

[182] Bericht des Sturms 4/M 86 an die M 86 vom März 1939, betr. Reichswettkampf, BArch NS 24/412.

[183] Vgl. Krenzlin: Das NSKK, S. 29.

[184] Vgl. Der NSKK-Mann vom 10. 12. 1938: „Deutsche Kraftfahrt ohne Juden" und vom 26. 11. 1939: „Der Weltjude schreit". Als die Zeitung „Der NSKK-Mann" in einem Artikel von 1938 gegen „jüdisch beeinflusste Unternehmen" polemisierte, protestierte der Vorsitzende des RDA Allmers. Korpsführer Hühnlein nahm die Redaktion mit dem Hinweis in Schutz, es habe nicht nur auf dem Gebiet der Presse eine „Verjudung" gegeben; Schreiben von Hühnlein an Allmers vom 1. 4. 1938, BArch NS 24/675.

[185] Vgl. 1. Halbjahresbericht 1936 der Motorbrigade Kurpfalz-Saar an die Motorobergruppe Süd, LA Speyer, T 65 Nr. 66.

[186] Dienstkontrollberichte, BArch NS 24/360.

[187] Vgl. Entscheidungen der Korpsführung Berlin, Amt für Gnadensachen, 1940, BArch NS 24/64.

[188] Vgl. Staffelbefehl der Motorstaffel II/M 77 vom 7. 2. 1934, BArch NS 24/3.

[189] Schreiben des Inspekteurs Technik an die MSS Südwest vom 24. 3. 1936, betr. Marx und Traube, BArch NS 24/490.

[190] Vgl. Staffelbefehl der Motorstaffel II/M 77 vom 26. 1. 1935, ebenda.

derte die NSKK-Mitglieder 1935 auf, Verbindungen mit Juden abzubrechen, da der Jude nicht in die deutsche „Volksgemeinschaft" gehöre.[191]

Sowohl die allgemeine weltanschauliche Schulung, die judenfeindliches Denken und Handeln begründete und lancierte, als auch die Anweisungen an die NSKK-Mitglieder, keine geschäftlichen und persönlichen Beziehungen zu Juden zu unterhalten, entsprachen in jeder Hinsicht der nationalsozialistischen Normsetzung.

3. Selbstverständnis und Ziele des NSKK

„Das Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps ist der Banner- und Willensträger des Motorisierungsgedankens im neuen Deutschland und erfüllt ihn mit dem vorausstürmenden Geist des Nationalsozialismus, [...]."[192] Diese Definition machte das NSKK als Werbeträger der Motorisierung kenntlich und schrieb ihm einen gesellschaftlichen Auftrag zu.[193] Das Selbstverständnis des NSKK basierte jedoch nicht nur auf diesem Auftrag, sondern beinhaltete mehrere Identitäten, die den Kategorien politische Kampfgliederung, Wehrsportgruppe, Schulorganisation und Transportverband zuzuordnen sind. Da das NSKK daraus Ziele entwickelte, Aufgaben ableitete und seinen Dienst gestaltete, ist es wesentlich, diese Identitäten darzustellen.

Das politische Selbstverständnis

Da der Motorisierungsgedanke nach Auffassung des NSKK mit der nationalsozialistischen Weltanschauung korrespondierte, konnte diese Aufgabe folglich nur einer nationalsozialistischen Organisation übertragen werden. Aus diesem Grund legte die Korpsführung Wert auf die Feststellung, dass das NSKK keine simple Vereinigung von Kraftfahrzeugbesitzern sei, sondern ein Zusammenschluss von Nationalsozialisten. Der Vereinigungszweck lautete demgemäß: „Das Korps ist die Organisation der nationalsozialistischen Kämpfer, die sich freudig und mit Begeisterung für die Motorisierung einsetzen."[194] Diese Selbstbeschreibung des Korps enthält im Kern eine politisch-ideologische Rechtfertigung seiner Existenz. Die NS-Weltanschauung diente gleichermaßen als Existenzbegründung und Zielsetzung. Im Korpsbefehl vom 22. September 1934 heißt es in Bezug auf die Arbeit des NSKK: „Ihr Inhalt ist die Erhaltung und Entwicklung des nationalsozialistischen Ideengutes auf ureigenstem Gebiete: Förderung des deutschen Kraftfahrwesens, des Sport- und Wehrgedankens, der Kraftverkehrs-Wirtschaft und -Technik."[195]

---

[191] Vgl. Staffelbefehl der Motorstaffel II/M 77 vom 8. 2. 1935, ebenda.

[192] Deutsche Kraftfahrt vom November 1935: „Korpsführer Hühnlein über den Reichswettkampf des NSKK".

[193] Zur Bedeutung dieser Definition und zu den daraus erwachsenden Aufgaben vgl. das Kapitel „Ideologie und Praxis der NS-Motorisierungspolitik".

[194] NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Das NSKK, S. 5.

[195] Korpsbefehl Nr. 2 vom 22. 9. 1934, BArch NSD 42/9.

Das Bekenntnis zum Nationalsozialismus bildete nicht nur den weltanschaulichen Hintergrund der Arbeit, sondern definierte jedes einzelne Mitglied des NSKK als politischen Kämpfer:

„Der NSKK-Mann ist immer und in erster Linie politischer Soldat Adolf Hitlers. Die Idee, das Weltanschauliche steht allen seinem Handeln voran und wird von ihm auf allen Aufgabengebieten des Korps als der großen Erziehungsschule der Motorisierung zur Anwendung gebracht."[196]

Aufgrund dieses Diktums war die Mitgliedschaft nicht abhängig vom Besitz eines Führerscheins oder Fahrzeugs; entscheidend für den Eintritt war die „Liebe zum Motor" und der Wille, das „Mehr an Pflichten des politischen Soldaten auf sich zu nehmen".[197]

Diese von der Korpsführung angestrebte klare politische Ausrichtung rieb sich mit dem weit verbreiteten Image des NS-Kraftfahrkorps. Hühnlein stand in der Pflicht, die Rolle des NSKK zu erklären und angesichts von kursierenden „Fehlinformationen" immer wieder öffentlich zu definieren bzw. zu dementieren:

„Wir sind keine Techniker, wir sind keine Kraftfahrer, keine Chauffeure, keine Spediteure und keine Transporteure, die mancher in uns vielleicht sieht. Wir sind die freiwillige technische Armee des Volkes. Wir sind unserer inneren Struktur und geschichtlichen Entwicklung nach die ‚Motorisierte SA'."[198]

An der Art und der Vielzahl ähnlich lautender Beteuerungen ist abzulesen, dass Adolf Hühnlein sich in seiner gesamten Dienstzeit als Korpsführer gegen Fremdzuschreibungen wehren musste. Da die Motor-SA und das NSKK im August 1934 nur aus machttaktischem Kalkül und pragmatischen Gründen fusioniert und zur selbständigen Gliederung erhoben worden waren, stand die politische Akzeptanz des NSKK von Anfang an in Frage. Dies war eine ungünstige Ausgangsposition, um sich neben SA und SS als gleichwertiger Baustein der NSDAP zu profilieren. Vergleichbar des Treueschwurs der SS, „SS-Mann, deine Ehre heißt Treue", installierte man zur Einschwörung der NSKK-Mitglieder die Formel „Treu, opferwillig, einsatzbereit!"[199]

Doch Treueschwüre allein reichten nicht aus. Es galt, insbesondere den Führern und Männern der NS-Bewegung, die die weltanschauliche „Festigung" und den politischen Gehalt des NSKK anzweifelten, den Sinn und Zweck des NSKK zu vermitteln. Der Korpsführer brandmarkte bei einem Appell der NSKK-Motorbrigade Leipzig 1937 das Misstrauen der nationalsozialistischen Kameraden:

„Noch sind sich leider hier und da Angehörige anderer Gliederungen der Partei über das Wesen und die Aufgaben des NSKK nicht richtig im klaren. Oft hört man, wenn vom Korps gesprochen wird: ‚Das sind die Männer, die Transporte ausführen, von denen man einen Wagen

---

196 Geleitwort für das Buch von Krenzlin: Das NSKK.

197 „Nationalsozialistisches Kraftfahr-Korps", in: Meyers Lexikon, Bd. 8, ^{8}1940, S. 154.

198 Krafthand vom 6. 8. 1938: „Es ist ein großer Stolz, NSKK-Mann zu sein!" Ähnliche Formulierungen auch in Der NSKK-Mann vom 18. 3. 1939: „Weltanschauung und Motor".

199 Hühnlein: NSKK als Wegbereiter der deutschen Kraftfahrt, S. 20; NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Das NSKK, S. 23.

anfordern kann, wenn man umsonst fahren will, das ist so eine Art Speditions- und Transport-Unternehmen."[200]

Bei Ansprachen bekräftigte er immer wieder: „Unser Inhalt ist Soldatentum und politisches Kämpfertum!"[201] Auch wenn Hühnlein mit Nachdruck auf die politische Funktion seiner Gliederung pochte, blieben Zweifel, denn als motorisierte Gliederung der NSDAP zählte es zu ihren Aufgaben, Transport- und Repräsentationsaufgaben für die Partei auf allen Ebenen zu übernehmen. Da das NSKK sich selbst als die Verkörperung der motorisierten Kraft der Bewegung bezeichnete, lag es nahe, dass Angehörige der Partei, der SA und der SS darin eine rein praktisch-funktionale Aufgabe erkannten.[202] Diese Reduzierung auf Transportaufgaben erregte das Missfallen der NSKK-Führer. Einerseits wurde das NSKK von der Partei zur Durchführung und entsprechenden Ausschmückung ihrer Veranstaltungen in Anspruch genommen, andererseits wurde ihm aber der politische Auftrag abgesprochen. Viele Parteigenossen setzten das NSKK zudem mit dem von ihnen vermuteten NSKK-Autoclub aus der Zeit vor 1933 gleich. In Anspielung auf den unterstellten Vereinsstatus kursierte im „Dritten Reich" hinter vorgehaltener Hand der Scherz, dass die Abkürzung N.S.K.K. für „Nur Säufer Keine Kämpfer" stehe.[203] Dieses vom Volksmund in die Welt gesetzte Wortspiel spricht für das hartnäckige Image des NSKK als Autofahrertreff, in dem das gesellige Miteinander am Biertisch mehr zählte als das politische Kämpfertum. Eine ähnlich despektierliche Auflösung der Abkürzung N.S.K.K. unternahm ein Leutnant, der die NSKK-Männer im Krieg „NS-Kurven-Kasperl" nannte.[204] Offensichtlich konnte der Korpsführer mit seiner Argumentation, die darauf baute, das NSKK als die „Motorisierte SA" und als „motorisierte[s] Kampfinstrument des Führers"[205] im politischen Leben zu etablieren, nicht restlos überzeugen.

Das paramilitärische Selbstverständnis

Das NSKK strebte innerhalb seiner Gliederung eine Verbindung aus Motorkraft und militärischen Elementen an. Es knüpfte dabei vor allem an das Image der „motorisierten Streitkraft" der Bewegung an, das die Motor-SA bereits vor 1933

---

200 Der NSKK-Mann vom 3. 7. 1937: „12000 NSKK-Männer am Völkerschlachtdenkmal".

201 Der NSKK-Mann vom 17. 9. 1938: „Unser Inhalt ist Soldatentum und politisches Kämpfertum!"

202 In einem Korpsbefehl von 1935 wurde das NSKK folgendermaßen charakterisiert: „Das NSKK verkörpert die motorisierte Kraft der Partei [...]", Korpsbefehl Nr. 12a vom 25. 7. 1935, BArch NSD 42/9; Organisationsbuch der NSDAP, 1936, S. 394 f.

203 Vgl. Schreiben des Rechtsanwaltes an die Spruchkammer München vom 27. 9. 1948, Entnazifizierungsakte Ritter von Denk, Amtsgericht München. Der 1959 erstmals publizierte und im Jahr 2002 wieder aufgelegte Roman von Rudolf Lorenzen „Alles andere als ein Held" zeichnet das NSKK als Gliederung, deren Mitglieder dem Alkohol besonders zusprachen; vgl. ebenda, S. 19, 95, 159.

204 Dieses Wortspiel wurde mit drei Tagen Arrest bestraft; vgl. Schreiben des Sturmführers eines Münchner Motorsturms an den Obergruppenführer von Städtler vom 28. 4. 1941, BArch NS 24/830; Schreiben desselben an die Motorstandarte 86 vom 31. 3. 1941, BArch NS 24/712.

205 Hühnlein: NSKK als Wegbereiter der deutschen Kraftfahrt, S. 19.

verkörperte. Militärische Bezeichnungen wie „Kampftruppe“[206] sollten dem NSKK nach dem Aufstieg zur Gliederung helfen, das unbeliebte Vereinsimage abzustreifen. Hitler ermutigte das NSKK in seinem Bemühen, auch im militärischen Bereich Schubkräfte zu entwickeln. Als 5500 Männer der westfälischen Motor-SA und des NSKK mit 3000 Fahrzeugen am 9. Juli 1933 an ihm vorbeizogen, rief er aus, was viele NSKK-Führer nur zu hoffen wagten: „Das ist die Kavallerie der Zukunft.“[207] Das NSKK verkörperte die für NS-Ideologen ideale Mischung aus modernem Soldaten- und politischem Kämpfertum. In Bezug auf die Entwicklung der Reichswehr stand der Ausspruch Hitlers für die Absichtserklärung, Pferdestärken und menschliche Kräfte durch den Einsatz motorisierter Kampf- und Transportmittel abzulösen.

Die Verbindung aus Technik und militärischer Schlagkraft beim NSKK spiegelte auch die Übernahme des Liedgutes der motorisierten Truppenteile wider. Das Panzerwagenlied, der Marsch der Kraftradschützen und das Kradschützenlied zählten zu den bevorzugten Sing- und Marschliedern des NSKK.[208] Im Kraftradschützenlied, das in Militärkreisen um 1930 aufkam, heißt es: „Wir sind die Kraftradschützen/ und fahren durch die Welt/ Wenn Staub und Steine spritzen/ das ist was uns gefällt/ Wenn wir bei Sturm und Regen/ Mit knatterndem Motor/ jagen dem Feind entgegen/ das ist Musik im Ohr.“[209] Der Kradschütze, der bei Wind und Wetter über Stock und Stein, durch Wasser und über Berge fährt, wurde den NSKK-Mitgliedern als Leitbild vor Augen gestellt. In seinem Selbstverständnis als „Mannesschule der Motorisierung“ fungierte das NSKK als Vorschule für den wetterfesten „Fahrsoldaten“.

Auch wenn das NSKK großen Wert auf seine paramilitärische Ausrichtung legte und sich als „politische Armee“[210] definierte, hatte das politische Selbstverständnis Vorrang vor dem militärischen Auftrag. In diesem Sinne machte der Korpsführer in einem Vortrag am 16. Dezember 1937 vor Offizieren aller drei Wehrmachtsteile im Reichskriegsministerium deutlich: „Man kann das NSKK z. B. nicht zu einer motorisierten militärischen Reserve machen.“[211] Der Korpsführer betonte die kulturelle Mission als Willensträger des Motorisierungsgedankens und trat auf diese Weise potenziellen Anforderungen der Wehrmacht, was die Verfügbarkeit des NSKK für militärische Zwecke anging, präventiv entgegen. Der Korpsführer begrenzte das NSKK darauf, das „Verständnis für die Notwendigkeit der Motorisierung und ihre ungeheure Wechselwirkung auf die Abwehrkraft der Nation zu wecken und zu vertiefen“.[212] Dass sich die Funktion des NSKK nicht im propagandistischen Werben erschöpfte, sondern praktisches Tun miteinschloss, zeigt ein weiteres Identitätselement des NSKK.

---

206 Der NSKK-Mann vom 12. 2. 1938: „Verkehrsfeinde sind Volksfeinde!“

207 Deutsche Kraftfahrt vom 15. 7. 1933: „Dortmund im Zeichen des Sturzhelms“.

208 Vgl. NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Singen im NSKK.

209 Zit. nach: Die Geschichte der 6. (Preußischen) Kraftfahrabteilung, S. 83.

210 Hühnlein: Vortrag, gehalten am 16. Dezember 1937, S. 18.

211 Vgl. ebenda, S. 2.

212 Krenzlin: Das NSKK, S. 15. Ähnlich auch in: NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Das NSKK: „Je höher der Stand der Motorisierung, desto stärker die Abwehrkraft der Nation“; ebenda, S. 5.

Das NSKK – „Erziehungs- und Schulungsstätte für die Motorisierung"[213]

Das NSKK gab als Zielsetzung aus, die materielle und personelle Motorisierung des deutschen Volkes zu fördern.[214] Als ersten Schritt bedeutete dies, die Motorfreudigen, die Begabten und diejenigen, die beruflich mit dem „Motor" im weitesten Sinne zu tun hatten, im NSKK zu integrieren. Auf dieses Weise sollte das NSKK als motortechnische Unterrichtsstätte ausgebaut werden.[215] Das NSKK bezeichnete sich nicht selten als „Jungbrunnen und Kraftspeicher der motorisierten Nation"[216], was darauf schließen lässt, dass es sich selbst als Keimzelle der Motorisierung und als geballte Ansammlung von Expertenwissen verstand. Aus dieser Definition leitete es nicht nur den Anspruch ab, das technische Wissen der Mitglieder zu fördern, sondern auch das Erziehungsziel, die deutsche Jugend an die Motorisierung heranzuführen.

So wie die NSDAP sich zum Erzieher des Volkes erklärte, so sahen sich Motor-SA und NSKK als Erziehungsschule des Volkes in Verkehrsangelegenheiten.[217] Dieses pädagogische Selbstverständnis beinhaltete den Auftrag, das Volk an einen wohl verstandenen Umgang mit dem kostbaren Gut „Motorisierung" heranzuführen. Das NSKK strebte die führende Position als Verkehrserzieher im neuen Staat an.

Das sportliche Selbstverständnis

Auf die Frage, warum der SA-Mann in das NSKK eintreten sollte, antwortete ein Werbeschreiben 1934: „Weil der Motorsport Allgemeingut der jungen deutschen Generation werden muß und weil das NSKK als Ersatz für die scheidenden Alten die jungen, sportbegeisterten Männer braucht – Männer, die bereit sind, als Kraftrad-Melder oder Führer von Personen und Lastkraftwagen Dienst am Vaterland zu tun."[218] Die hier sichtbare Koppelung von Sport und vormilitärischer Ausbildung prägte die Sportausübung innerhalb des NSKK. Aufgrund der militärischen Bedeutsamkeit der Motorisierung und des Werbeeffekts des Motorsports für die Motorisierung allgemein erging der Ruf des NSKK an die Gesellschaft: „Motorsport muß zum Volkssport werden!"[219] Aus seinem Selbstverständnis als sportliche Gliederung heraus erhob das NSKK einen Führungsanspruch im Kraftfahrsport, der die gesamte Organisation des nationalen und internationalen Motorsportgeschehens im „Dritten Reich" umfasste.

---

213 Der NSKK-Mann vom 18. 3. 1939: „Weltanschauung und Motor"; Vortrag von Korpsführer Hühnlein gehalten am 16. Dezember 1937, S. 3.
214 Vgl. NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Das NSKK, S. 5.
215 Vgl. Hühnlein: Die vor- und nachmilitärische Wehrertüchtigung des NSKK, S. 81.
216 NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Die Gliederung des NSKK, S. 4.
217 Vgl. Krenzlin: Das NSKK, S. 13.
218 Werbeschreiben der Motorstaffel II vom 22. 10. 1934 an die aus der HJ ausscheidenden Kameraden, BArch NS 24/3.
219 NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Das NSKK, S. 4f.

4. Die Mitglieder

Zusammensetzung und Entwicklung des Mitgliederbestandes

Der Nationalsozialismus erhob den Anspruch, alle Volksschichten weltanschaulich zu durchdringen und organisatorisch zu erfassen. Den organisatorischen Zugriff auf die Kraftfahrer, die Führerscheinbesitzer und die Motorinteressierten nahm das NSKK vor. Zusammen mit der Motor-SA fungierte das NSKK als Sammelbecken für Auto- und Motorradfahrer, die sich und ihre Fahrzeuge in den Dienst der Bewegung stellen wollten. Als sich der Status des NSKK von einer Kraftfahrerreserve der SA in eine eigenständige Gliederung der NSDAP wandelte, suchte das NS-Kraftfahrkorps seine Mitgliederzahl zu erhöhen.[220] Die Korpsführung hob im Oktober 1934 eine kurzzeitig verhängte Sperre für Neuzugänge in das Korps auf und forderte alle deutschen Führerschein- und Fahrzeugbesitzer zum Eintritt auf.[221]

Die Mitgliedschaft setzte jedoch in der Folgezeit weder den Besitz eines Fahrzeugs noch das Vorhandensein eines Führerscheins voraus. Wären dies Grundbedingungen für die Aufnahme gewesen, hätte das NSKK seine Mitgliederbasis nur eingeschränkt erweitern können. Das NSKK stand NSDAP-Mitgliedern und „deutschen Männern" offen, die „deutschstämmig", politisch zuverlässig, körperlich geeignet und motorbegeistert waren.[222] Ein Nachweis der arischen Abstammung des NSKK-Mannes und seiner Ehefrau musste spätestens dann erbracht werden, wenn eine Ernennung zum NSKK-Führer anstand.[223]

Entwicklung der Mitgliederzahl

Die Mitgliederzahl des NSKK einschließlich der Motor-SA erhöhte sich kontinuierlich. Zur Jahreswende 1932/33 leisteten laut NSKK-Angaben 30000 Aktive im Kraftfahrkorps und in den Motorstürmen Dienst. Bei der Inspektion der Berliner Motor-SA im Mai 1933 verkündete Hühnlein eine Gesamtstärke des NSKK von

---

220 Vgl. Protokoll der Führerbesprechung bei der Motorbrigade Darmstadt am 14. 6. 1935, HStA Wiesbaden, Abt. 483 Nr. 2983.

221 Vgl. Korpsbefehl Nr. 10 vom 16. 10. 1934 und Nr. 12a vom 25. 7. 1935, BArch NSD 42/9. In späteren Fassungen entfiel als Aufnahmevoraussetzung der Besitz einer Fahrerlaubnis oder eines Fahrzeugs; vgl. auch Korpsbefehl Nr. 12b vom 12. 5. 1938, Neufassung von 12a, BArch NSD 42/9.

222 Vgl. Korpsbefehl Nr. 12b vom 12. 5. 1938, Neufassung von 12a, BArch NSD 42/9.

223 Vgl. Schreiben der Motorstandarte 86 an die Staffeln und Stürme vom 23. 9. 1938, betr. Arische Abstammung, BArch NS 24/60. Der NSKK-Führer-Fragebogen umfasste Fragen nach der Mitgliedschaft in politischen Organisationen oder Geheimlogen vor dem Eintritt in das NSKK und Fragen nach der arischen Abstammung der Eltern, Großeltern und Ehefrau; vgl. Verordnungsblatt der Korpsführung vom 15. 7. 1935: „Fragebogen über arische Abstammung", IfZ Db 30.01. Wegen der Überbelastung der Standesämter wurde der Nachweis nicht für gewöhnliche NSKK-Männer und Unterführer eingefordert.

70000 Mann; im Juli 1933 waren im NSKK und in den Motorstürmen der SA und SS bereits 100000 Mitglieder geführt.[224]

Der starke Mitgliederanstieg im Sommer 1933 ist zum einen auf den allgemeinen Eintrittsboom in die Organisationen der NSDAP zurückzuführen, zum anderen auf die intensiven Werbebemühungen des NSKK. Im Rahmen einer großen Werbekampagne wurden 600000 Kraftfahrern illustrierte Werbeblätter zugesandt.[225] Daneben gelang es, auch Kraftfahrer aus den Automobilclubs zum Eintritt zu bewegen. Die Werbung dehnte sich außerdem auf Beamte mit Kraftfahrzeugen oder Führerscheinen aus. Auf Veranlassung der Motorbrigade Kurpfalz-Saar suchten 1936 die zuständigen Standartenführer sämtliche Vorstände von Behörden wie Eisenbahn, Post, Stadtverwaltung und Finanzamt auf, um die in Frage kommenden Beamten zum Beitritt in das Korps zu veranlassen.[226] Reichsbahndirektionen forderten ihre Mitarbeiter auf, in das NSKK einzutreten.[227] Mit diesen gezielten Werbemaßnahmen gerieten die bisherigen Prinzipien der politischen Auslese: Freiwilligkeit und echte politische Überzeugung, immer mehr zur Makulatur.[228]

Bis November 1937 stieg die Zahl der Mitglieder auf 300000 und überschritt im Laufe des Zweiten Weltkriegs die Halbe-Million-Mitglieder-Marke.[229]

Nach dem Einmarsch in Polen kam noch eine neue Gruppe von Mitgliedern hinzu: die so genannten „Volksdeutschen". Bereits im Dezember 1939 waren in Lodz acht Stürme mit insgesamt 800 Männern aufgestellt worden.[230] Im Oktober 1940 wurden 3055 Männer der Motorstandarte M 114 in Posen und 2113 NSKK-Anwärter in Litzmannstadt vereidigt.[231]

Der Aufbau neuer Formationen im „Warthegau" wurde durch den Zuzug der Baltendeutschen und bald darauf der Deutschen aus Wolhynien, Galizien und der Cholmer Gegend extrem beschleunigt. Der Motorgruppe Wartheland unter der Führung von Brigadeführer Paul Hopp[232] unterstanden im Februar 1941 bereits sechs Standarten mit weit über 100 Stürmen.[233] Die Mitgliedschaft in einer NS-Gliederung war für viele „Volksdeutsche" gleichbedeutend mit einem Sympathiebeweis für das Regime. Da der Erwerb der deutschen Staatsbürgerschaft bei vielen verzögert wurde, weil sie, wie es hieß, Bindungen zum Polentum hätten oder darin aufgegangen seien, sollten sie sich erst im Arbeitseinsatz an der „Heimatfront"

---

224 Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 83, 93, 97; Deutsche Kraftfahrt vom 15. 6. 1933: „Der Siegeszug des NSKK".

225 Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 15. 6. 1933: „Der Siegeszug des NSKK".

226 Vgl. 1. Halbjahresbericht 1936 der Motorbrigade Kurpfalz-Saar an die Motorobergruppe Süd, LA Speyer, T 65 Nr. 66.

227 Vgl. Schreiben des NSKK an den Reichsbahn-Rat Philipp vom 28. 12. 1934, BArch NS 24/114.

228 Vgl. Hühnlein: Vortrag, gehalten am 16. Dezember 1937, S. 20.

229 Vgl. NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Das NSKK, S. 3. Nach dem Stand vom 31. 7. 1940 betrug die Stärke des NSKK 470781 Personen; BArch-ZNS, SM.

230 Vgl. Windecker: Wir waren mit in Polen, S. 203.

231 Vgl. Der NSKK-Mann vom 12. 10. 1940: „Aus den Reihen".

232 Paul Hopp, geb. 1900, Führer der Motorgruppe Wartheland. Vgl. zu seiner Person auch S. 460 dieser Arbeit.

233 Vgl. Der NSKK-Mann vom 8. 2. 1941: „Das NSKK im Osten am Werk".

und in den Organisationen der Partei durch besonderen Fleiß und besondere Zuverlässigkeit auszeichnen. Um ihren guten Willen zu zeigen, hatten sie die Möglichkeit, sich der SA und dem NSKK anzuschließen, nicht aber der SS und nur selten dem NSFK. Auch das erklärt die Popularität des Kraftfahrkorps.[234] Die Mitglieder der neu aufgestellten NSKK-Einheiten wurden sofort nach ihrer Gründung in der nationalsozialistischen Weltanschauung unterwiesen und erhielten erste kraftfahrtechnische Instruktionen.[235]

Am 31. Juli 1941 gehörten dem NSKK genau 529181 Mitglieder an.[236] Damit war das NS-Kraftfahrkorps nach der SA die mitgliederstärkste Gliederung der NSDAP.[237]

Korpsangehörige

Interessierte konnten dem NSKK entweder als aktives oder als passives Mitglied beitreten. Deutsche „Volksgenossen", die keinen aktiven Dienst in den Motorstürmen leisten wollten oder konnten, sich dem Korps aber „innerlich verbunden" fühlten, hatten die Möglichkeit, sich als Korpsangehörige eintragen zu lassen. Falls die Korpsangehörigen nicht bereits Parteimitglieder waren, mussten auch sie, wie die aktiven Mitglieder, zumindest die politischen und „rassischen" Voraussetzungen zur Aufnahme in die Partei erfüllen. Auch Personen, die in anderen Gliederungen aktiv waren – Mitglieder der SA oder SS sowie Politische Leiter – konnten den Förderstatus als Korpsangehörige erwerben.[238]

Im Sommer 1933 entstanden innerhalb des NSKK einige wenige Frauengruppen. Die Führerin der ersten NSKK-Frauengruppe war die Sportfahrerin Maria Seliger aus Stettin, die mit einigen Clubkameradinnen aus dem Deutschen Damen-Automobilclub ausgetreten war.[239] Nachdem das NSKK zur eigenständigen Gliederung aufgestiegen war, passte das weibliche Element offenbar nicht mehr

---

[234] Vgl. die „Verordnung über die Deutsche Volksliste und die deutsche Staatsangehörigkeit in den eingegliederten Ostgebieten" vom 4. 3. 1941, abgedruckt in: Pospieszalski: Niemiecka Lista Narodowa w „Kraju Warty", S. 141 f.

[235] Vgl. Schreiben der Motorgruppe Danzig vom 15. 1. 1940 mit dem Ausbildungsplan für die beauftragten Führer im besetzten Gebiet und Schreiben des Obersturmführers Gerhard Nickel vom 16. 1. 1940, BArch NS 24/141. Das NSKK beanspruchte auch im Gau Wartheland, in alle mit der Motorisierung in Zusammenhang stehende Fragen miteinbezogen zu werden; vgl. Schreiben der NSKK-Motorgruppe Wartheland, Oberführer Hopp, an den Reichsstatthalter Gauleiter Greiser vom 23. 5. 1940, Archiwum Panstwowe Poznan, Best. Reichsstatthalter im Reichsgau Wartheland in Posen Nr. 1244.

[236] Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941, StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70.

[237] Ein regionales Beispiel: 1944 zählte die Partei im Elsass 21809 Mitglieder, die SA 12000, die SS 2500, das NSFK 1795 und das NSKK 11333 Mitglieder; vgl. Schreiben des Chefs der Zivilverwaltung im Elsaß an den Chef der Reichskanzlei Dr. Lammers: „Bericht über die Lage vom 19. 1. 1944" (Kopie), BArch SS-HO Nr. 1760.

[238] Vgl. Verordnungsblatt des NSKK, Führer der Motorbrigade Niedersachsen vom 1. 2. 1937, HStA Hannover, VVP 17 Nr. 2417.

[239] Auf die Gründung von Frauengruppen im NSKK weisen nur wenige Informationen hin; vgl. ein Bild von Maria Seliger mit Bildunterschrift in: Deutscher Sport vom 25. 8. 1933. Sie bestanden wahrscheinlich nur kurze Zeit. Weitere Informationen zum Thema Frauen im NSKK, im Automobilclub und im Motorsport auf Seite 217 ff. und 305 f. dieser Arbeit.

zu dem kämpferischen Auftrag und dem völkischen Verständnis der „braunschwarzen Motorkämpfer". Im Verordnungsblatt vom 15. Oktober 1934 wurde den Frauen jeglicher aktiver Dienst im NSKK untersagt.[240] Sie zählten zu den außerordentlichen Mitgliedern, für die die Aufnahmebedingungen „besondere Eignung zum aktiven Motorsport oder zum Fürsorge-Dienst" galten.[241] Die Zahl der weiblichen Korpsangehörigen betrug 1938 300 und soll bis 1943 auf rund 2000 gestiegen sein.[242]

Die Möglichkeit der Fördermitgliedschaft fand besonders bei leitenden Angestellten, Betriebsleitern, Ingenieuren und Technikern aus der Kraftfahrzeugbranche und dem Handwerk großes Interesse. So wurden die Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG, Kissel, Hoppe, Nibel, Schippert und von Jungenfeld ab Juli 1933 Fördermitglieder. Das Unternehmen stellte 1933 zudem die Anmeldungen von 62 aktiven und 306 passiven Mitgliedern in Aussicht.[243] Auch eine Aufstellung der Korpsangehörigen des Münchener Sturms 18/M 86 vom Februar 1939 zeigt, dass Ingenieure unter den 34 Angehörigen am stärksten vertreten waren. Die restlichen Mitglieder setzten sich aus Künstlern, Akademikern, Kaufleuten und Direktoren zusammen.[244]

Korpsangehörige waren von der aktiven Teilnahme am „Sturmdienst" mit der Begründung befreit, ihnen fehle dafür die Zeit.[245] Berufliche Verhinderung als akzeptablen Rechtfertigungsgrund dafür anzusehen, sich einer aktiven Dienstleistung zu entziehen, zeugte von einem großen Entgegenkommen des Korpsführers gegenüber den Korpsangehörigen, die derartige Pflichtübungen vermutlich aus Gründen der Bequemlichkeit und aus mangelndem Interesse ablehnten. Fast entschuldigend erklärte der Korpsführer 1936:

„Ein großer Teil der Gefolgschaftsführer, Betriebsleiter, Ingenieure, Techniker, Werkmeister oder kaufmännischen Angestellten würde sich mit Freuden gleichfalls in den aktiven Dienst des Korps einreihen, wenn nicht das gigantische Aufbauwerk der deutschen Kraftfahrzeugindustrie den vollen Einsatz der Person erforderte."[246]

Die Rückendeckung des Korpsführers war vonnöten, da die aktiven Mitglieder die Korpsangehörigen häufig als Drückeberger ansahen, die nur aus repräsentativen Gründen zum Korps gehören wollten.[247] Dass Korpsangehörige bei den

---

240 Vgl. auch Verordnungsblatt der Korpsführung vom 15. 10. 1934: „Frauen im NSKK", IfZ Db 30.01.

241 Vgl. Korpsbefehl Nr. 12 a vom 25. 7. 1935, BArch NSD 42/9.

242 Berlin hatte mit 7772 die meisten Korpsangehörigen, gefolgt von Leipzig mit 2820; Auszug aus der Stärkemeldung für Korpsangehörige vom 31. 10. 1938, BArch NS 24/161. Die Zahl von 2000 im Jahre 1943 beruht auf Aussagen aus dem Umfeld der Korpsführung; Eidesstattliche Erklärung von Hermann Rösing vom 8. 9. 1948, Entnazifizierungsakte Kraus, Amtsgericht München.

243 Vgl. Schreiben von Kissel an Weckert vom 18. 7. 1933, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.5.

244 Vgl. Aufstellung der Korpsangehörigen des Sturms 18/M 86 vom Februar 1939, BArch NS 24/14.

245 Vgl. Korpsbefehl Nr. 20 vom 7. 2. 1936, BArch NSD 42/9.

246 Ebenda.

247 Zeitmangel und körperliche Gebrechen seien nur Ausreden, so die Kritiker; vgl. Halbjahresbericht der M 153 Heidelberg vom 16. 6. 1937, LA Speyer, T 65 Nr. 66.

Dienst tuenden NSKK-Männern einen schlechten Ruf genossen, belegt auch die Tatsache, dass altbewährte NSKK-Männer es als „tiefe Kränkung" empfanden, sich aus beruflichen oder aus Altersgründen in die Reihe der Korpsangehörigen einordnen zu müssen. Um dieser „Schmach" zu entgehen, bestanden für altgediente Mitglieder zeitweise Reserve-Trupps, die den Motorstürmen angeschlossen waren.[248]

1936 betrug die Zahl der Korpsangehörigen knapp 16000.[249] Danach forcierte die Korpsführung ihre Anstrengungen, Angestellte aus der Kraftfahrzeugindustrie, Betriebsleiter, Ingenieure und Techniker an das NSKK zu binden.[250] Bis Oktober 1938 erhöhte sich die Zahl auf rund 32000.[251] Auch Firmen stand es offen, sich als Korpsangehörige eintragen zu lassen. 1938 machten 310 Unternehmen von dieser Möglichkeit Gebrauch.[252] Trotz der steigenden Zahl der Korpsangehörigen ordnete Hühnlein 1938 an, dass noch mehr Korpsangehörige geworben werden sollten, die „durch ihren Beruf oder aus Interesse am Motor an sich zu uns gehören würden"[253], oder die bisher der Bewegung fern standen.[254] Die Einflussmöglichkeit des NSKK auf Manager und Ingenieure aus der Motorenindustrie war ein überzeugendes Argument, das für die Institution der Korpsangehörigen sprach. Zudem erhöhte es das Reservoir an potenziell verfügbaren Fahrzeugen und brachte finanzielle Vorteile.[255] Die Tatsache, dass eine große Anzahl Korpsangehöriger statt der obligatorischen 2 RM Korpsangehörigen-Beitrag 3 bis 20 RM[256] pro Monat an die Korpsführung bezahlte, sprach aus Sicht der Korpsangehörigen für ihre Bereitschaft, sich vom aktiven Dienst frei zu kaufen. Der Anreiz für die Stürme, Korpsangehörige zu werben, stieg ab 1. Mai 1938, als die Beiträge der Korpsangehörigen direkt an die Motorstürme flossen.[257] Trotz der

---

248 Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 29. 1. 1937, betr. „Reserve"-Trupps, BArch NS 24/2; Verfügung des Korpsführers vom 29. 1. 1937, BArch NS 24/278.

249 Vgl. Auszug aus der Stärkemeldung für Korpsangehörige vom 31. 10. 1938, BArch NS 24/161.

250 Vgl. Korpsbefehl Nr. 20 vom 7. 2. 1936, BArch NSD 42/9.

251 Vgl. Meldung des Personalamtes vom 31. 10. 1938, BArch NS 24/162. Wenn es darum ging, die Wichtigkeit des Korps in der Öffentlichkeit herauszustellen, vergrößerte Hühnlein die Mitgliederzahlen gemäß seinem Wunschdenken: Er sprach im Dezember 1937 von 50000 Korpsangehörigen statt wahrheitsgemäß von 30000; vgl. Hühnlein: Vortrag, gehalten am 16. Dezember 1937.

252 Vgl. Meldung des Personalamtes vom 31. 10. 1938, BArch NS 24/162. Firmen wurde bereits 1933 angeboten, sich als Korpsangehörige zu einem Monatsbeitrag zwischen 5 bis 100 RM eintragen zu lassen; Deutsche Kraftfahrt vom 15. 6. 1933: „Korpsführung".

253 Korpsbefehl Nr. 20 a, vom 23. 3. 1938, BArch NSD 42/9.

254 Vgl. Aufforderung der M 95 an die Einheiten vom 26. 1. 1938, BArch NS 24/35.

255 Vgl. 1. Halbjahresbericht 1936 der Motorbrigade Kurpfalz-Saar an die Motorobergruppe Süd, LA Speyer, T 65 Nr. 66.

256 Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 14. 12. 1935, betr. Beitrag der Korpsangehörigen, BArch NS 24/162.

257 Vgl. Ankündigung des NSKK-Reichskassenverwalters zum 1. 5. 1938, BArch NS 24/14. Der Führer der Motorstandarte 95 erklärte seinen Staffeln und Stürmen mit Schreiben vom 22. 4. 1939: „Eine größere Anzahl von Korpsangehörigen im Sturm nützt nicht nur dem Sturm in finanzieller Hinsicht, sondern stärkt hauptsächlich seine Einsatzbereitschaft durch zusätzliche Fahrzeuge"; Schreiben des Führers der M 95 an die Staffeln und Stürme vom 22. 4. 1939, BArch NS 24/35.

unverkennbaren Vorteile wusste Korpsführer Hühnlein um die Negativseiten einer passiven Mitgliedschaft. Er stellte 1938 fest, dass Rechtsanwälte, Beamte und Ingenieure, die bisher außerhalb der Gliederungen standen, den Eintritt in eine Parteigliederung zur beruflichen und persönlichen Vorteilnahme einsetzten, z.B. um schneller in die Partei aufgenommen zu werden.[258] Die Organisationsform „Korpsangehörige" bestand bis 1943 und hatte kurz vor ihrer Auflösung 100000 Mitglieder.[259]

Politische Zusammensetzung

Wer dem Korps angehören wollte, sollte Parteimitglied sein oder zumindest die Voraussetzungen erfüllen, um in die Partei aufgenommen zu werden. Nichtparteigenossen hatten einen Extra-Beitrag und eine Zahlung in die Hilfskasse der NSDAP zu entrichten.[260] Um zu betonen, dass es sich beim NSKK-Mann um einen im „Ideengut des Nationalsozialismus innerlich gefestigten, harten, stets einsatzbereiten Kraftfahrer" handle, stellte der Korpsführer im November 1934 die unzutreffende Behauptung auf, das Korps umfasse zum größten Teil Parteiangehörige.[261] Tatsächlich aber betrug der Anteil der NSDAP-Mitglieder im NSKK, laut Parteistatistik 1935, genau 31,5%. Damit lag der Prozentsatz der NSDAP-Mitglieder innerhalb des NSKK unter dem der SS mit 48,9%, aber wesentlich über dem Anteil der SA mit 23,2%.[262] Offensichtlich war eine Doppelmitgliedschaft in der NSDAP und im NSKK reizvoll. Über die Gründe kann man spekulieren: Die motorisierten Parteigenossen profitierten von Serviceleistungen, die das NSKK und der neu entstandene Einheitsclub DDAC anboten, und nutzten das NSKK als neuen gesellschaftlichen Bezugspunkt. Im Gegensatz zur elitären SS – und das erklärt den niedrigeren Prozentsatz der Parteimitglieder – nahm das NSKK ungeachtet der Parteimitgliedschaft alle Aspiranten auf, die sich motorbegeistert gaben. Mit 31,5% Parteigenossen im NSKK lag die Quote wiederum höher als in der SA. Dies kann darauf zurückzuführen sein, dass Tausende von politisch Neuinteressierten nach der Aufnahmesperre der NSDAP ab 1. Mai 1933 in die SA strömten und die Quote an NSDAP-Mitgliedern nach unten drückten.[263]

---

[258] Vgl. Mitteilung des Amtes Verkehr der Korpsführung vom 25. 5. 1938 (Abschrift), BArch NS 24/161. Korpsangehörige bekamen keine Dienstbescheinigung, die sie zum Eintritt in die NSDAP empfahl. Korpsangehörige, die seit 1. 10. 1934 Mitglied waren, erhielten jedoch eine Bescheinigung über ihre Zugehörigkeit zum Korps mit einer Bestätigung, dass sie die Ziele des NSKK unterstützt hatten; vgl. Verfügung des Korpsführers vom 3. 5. 1937, betr. Aufnahme von Korpsangehörigen in die Partei, BArch NS 24/2; Schreiben der M 86 an die Korpsführung vom 29. 10. 1937, BArch NS 24/14.

[259] Der Korpsführer löste die Institution auf, da der Verwaltungsaufwand zu groß war und keine Betreuung mehr gewährleistet werden konnte. Die Korpsangehörigen wurden aufgefordert, sich aktiv zur Verfügung zu stellen; vgl. Verfügung des Korpsführers vom 5. 5. 1943, BArch NS 24/58.

[260] Vgl. Anordnung des Inspekteurs der MSS vom 16. 9. 1938, betr. Mitgliedsbeiträge, BArch NS 24/281.

[261] Vgl. DDAC-Wochenschrift vom 2. 11. 1934: „Vor neuen Aufgaben!"

[262] Vgl. Parteistatistik der NSDAP, Bd. III, München 1935, S. 72.

[263] Da die NSDAP mit Beitragsanträgen überschwemmt wurde, verhängte sie zum 1. 5. 1933

Altersstruktur

Das NSKK verfügte über einen hohen Prozentsatz an altgedienten Soldaten und Frontkämpfern.[264] Unter den 300000 Mitgliedern waren 1937 70000 Weltkriegsteilnehmer (23,3%).[265] Da das NSKK aber nicht als Altherrenriege in die Annalen der Partei eingehen wollte, sondern als Eliteeinheit aktiver Kämpfer und als „Jungbrunnen der Motorisierung", verstärkte es die Nachwuchsarbeit in der Altersgruppe unter 35. Der Großteil der aktiven Mitglieder war wunschgemäß zwischen 20 und 35 Jahre alt. Im Juni 1939 umfasste die Motorstandarte 86 München 4179 Mitglieder. In Altersklassen unterteilt waren 703 (16,8%) Mitglieder unter 20, 2365 (56,6%) zwischen 20 und 35, 700 (16,8%) zwischen 36 und 45, und 411 (9,8%) über 45 Jahre alt.[266] Auch die Geburtsdaten der Mitglieder des Motorsturms 2/M 164 Saargemünd ergeben ein ähnliches Bild: 12% gehörten der Altersklasse unter 20 Jahren an, 61,5% der Männer waren zwischen 20 und 35, 25% zwischen 36 und 45 Jahre alt, und nur 1,5% hatten bereits das 45. Lebensjahr überschritten.[267]

Bei den Korpsangehörigen des Motorsturms in Saargemünd (2/M 164) allerdings zeigte sich, wie bereits die Beschreibung der Korpsangehörigen vermuten lässt, ein anderes Bild. Von 87 untersuchten Korpsangehörigen war keiner unter 20, dagegen aber 44% über 45 Jahre alt.[268] Dass sich ältere Mitglieder häufig als Korpsangehörige eintragen ließen, war ganz im Sinne der Korpsführung, da eine Überalterung dem selbst gesteckten Ziel des NSKK, eine einsatzfähige Gliederung zu werden, entgegengestanden hätte.[269]

Berufsstruktur

Das NSKK registrierte die Berufe der Mitglieder. Das Personalamt stellte am 31. Mai 1938 folgende Berufsschichtung der 262756 Mitglieder (ohne die Motorgruppen Ostland und Alpenland) fest:

1. Arbeiter:	ca. 34%
2. Angestellte:	ca. 23%
3. Selbständige	
Handwerker:	ca. 11%
Kaufleute:	ca. 9%
Freie Berufe:	ca. 7%
4. Beamte:	ca. 6%
5. Bauern:	ca. 3%
6. Sonstige:	ca. 7%

---

einen Aufnahmestopp, der formal bis 1939 galt. Ab 1. 5. 1937 war der Beitritt für die Mitglieder der Gliederungen und Beamte jedoch wieder zulässig.

264 Vgl. Völkischer Beobachter vom 1. 7. 1939: „Wehrerziehung im NSKK".

265 Vgl. NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Das NSKK, S. 5.

266 Vgl. Stärkemeldung der M 86 vom 1. 8. 1939, BArch NS 24/65.

267 Aus den Geburtsdaten von 208 Mitgliedern des Motorsturms 2/M 164 Saargemünd, LA Speyer, T 65 Nr. 48.

268 Vgl. Aufstellung der Korpsangehörigen des Motorsturms 2/M 164 Saargemünd vom 31. 12. 1941, ebenda.

269 Vgl. Appell an die Sturmführer vom 6. 3. 1941, BArch NS 24/152.

Der Anteil der Arbeiter lag beim NSKK unter dem Reichsdurchschnitt der männlichen Gesamtbevölkerung, der 1933 mit 55,1% angegeben wurde. Dafür aber hatte das NSKK wesentlich mehr Angestellte und Selbständige in seinen Reihen, als der Reichsdurchschnitt mit 11,8% bzw. 11,9% dies erwarten ließe.[270] Auffällig ist die geringe Beteiligung von Bauern im Korps, die mit 3% weit unter der Gesamtquote von 14% im Reich lag.[271] Korpsführer Hühnlein missfiel der seiner Meinung nach zu geringe Studentenanteil. Da nur 3224 von 156000 Studenten dem NSKK angehörten, drängte der Korpsführer auf eine verstärkte Werbung.[272]

Die NSKK-Statistik über die Berufsstruktur der Mitglieder ist insgesamt wenig aussagekräftig, weil Arbeiter nicht unterteilt waren in qualifizierte Handwerker oder angelernte Fabrikarbeiter. Aus der Aufstellung ist außerdem nicht herauszulesen, in welchen Branchen die Berufsgruppen tätig waren. Ein genauerer Blick auf die Berufe der Angehörigen in einigen Motorstürmen gibt Aufschluss: Es ist nahe liegend, dass das NSKK als die motorisierte Gliederung der NSDAP sehr viele Arbeiter, Angestellte und Betriebsführer aus der Automobilindustrie und dem Kraftfahrzeughandwerk anzog bzw. zum Eintritt aufforderte. Das bestätigen Stichproben: 16,5% der Mitglieder des Motorsturms 21/M 78 (Ansbach) waren am 1. August 1936 im Kraftfahrzeuggewerbe tätig.[273]

Die Auswertung von 433 Personalien der Motorstandarte M 26 Eberswalde ergab, dass ausgebildete Fachhandwerker (nicht mitgezählt: Friseure, Bäcker oder Fleischer) wie Klempner, Monteure, Elektriker und Schlosser mit 26% in der Standarte vertreten waren. Dazu sind noch 5,6% Autoschlosser und Mechaniker, also die Automobiltechnik-Experten, hinzuzurechnen, so dass insgesamt 31,6% der Mitglieder dem Sturm dank ihrer Ausbildung handwerklich von Nutzen sein konnten.[274] Dieser hohe Anteil findet sich auch in den Motorstürmen Berlin-Charlottenburg 22/M 29 und Saargemünd in Elsaß-Lothringen 2/M 164 wieder, in denen rund 20% der Mitglieder Handwerksberufe in Metall verarbeitenden und technischen Berufen ausübten.[275]

---

[270] Vgl. die Angaben in: Jamin: Zwischen den Klassen, Tabelle IV-3–1, S. 243.

[271] Unter den männlichen Erwerbspersonen in Deutschland waren 1933 Beamte mit 6,5% vertreten und Bauern (Selbständige und Mithelfende) mit 14%; vgl. ebenda. Einschränkend muss angemerkt werden, dass es unwahrscheinlich ist, dass die Berufsstruktur des NSKK, alle in der Landwirtschaft Tätigen zu den „Bauern" rechnet, wie es der Aufstellung von Mathilde Jamin zu entnehmen ist. Bei der Berufszählung des NSKK bleibt mit 7% ein sehr hoher Restwert an sonstigen Berufen übrig, bei Jamin dagegen mit nur 0,6% ein geringer Rest.

[272] Vgl. die Verfügung des Korpsführers vom 12. 10. 1937, betr. NSDStB, Werbung unter den Hoch- und Fachschulstudierenden, BArch NS 24/279.

[273] Vgl. Verzeichnis des Motorsturms 21/M 78 (Ansbach) nach dem Stand vom 1. 8. 1936, StA Nürnberg, Rep. 503, NSKK 2.

[274] Unter den 433 ermittelten Berufen waren landwirtschaftliche Berufe so gut wie nicht vertreten. Forstarbeiter waren mit 15, so bezeichnete Arbeiter mit 33, Studenten mit 9 und Beamte mit 13 Personen vertreten. Unter den 87 sonstigen Mitgliedern gab es viele Handwerksberufe wie Bäcker, Fleischer, Schriftsetzer; vgl. Motorstandarte Eberswalde, BArch-DH ZB II 1269 A. 9.

[275] Vgl. Personalangaben des Sturms Berlin-Charlottenburg 22/M 29, BLHA Potsdam, Rep. 61 C. In der Aufstellung des Motorsturms 2/M 164 Saargemünd von 1941 sind die ursprünglichen Berufe (nicht Soldaten) verzeichnet, LA Speyer, T 65 Nr. 48.

Von den 433 untersuchten Personen der Standarte in Eberswalde gab es überdies einen Anteil von 6% Ingenieuren und 6% Berufskraftfahrern, die das Bild einer Gliederung, in der technisch-handwerkliche Berufsgruppen und Kraftfahrer stark vertreten waren, komplettieren.[276] Der Motorsturm in Saargemünd wies mit 30% eine besonders hohe Anzahl professioneller Kraftfahrer auf.[277] NSKK-Männer aus der Kraftfahrzeugbranche erhöhten das Ausbildungsniveau des NSKK und waren dessen Image als kompetenter Ansprechpartner für Motorisierungsfragen förderlich. Im Kfz-Handwerk und -Gewerbe stark vertreten, gelang es dem NSKK jedoch nur, eine geringe Zahl an Industriearbeitern anzusprechen. Das Kraftfahrkorps richtete so genannte Werkstürme in den großen Betrieben der Automobilindustrie ein, doch erreichten sie wenige hundert Personen, also nur einen geringen Teil der Werksangehörigen.[278]

Bei den 18% Kaufleuten, Händlern und kaufmännischen Angestellten der Motorstandarte Eberswalde handelte es sich um eine Berufsgruppe, die aus geschäftlichen Gründen häufig motorisierte Fortbewegungsmittel in Anspruch nahm. Berufliche Gründe und die Tatsache, dass Autos Repräsentationsobjekte waren, dürften auch Gastwirte angezogen haben, die in allen drei untersuchten Einheiten eine rege Beteiligung zeigten.

Landwirtschaftliche Berufe waren in der Berufsaufstellung von Eberswalde und Saargemünd, naturgemäß auch in Berlin, vollkommen unterrepräsentiert. Diese Beobachtung bestätigt auch die allgemeine Berufsstatistik des NSKK.[279] Das NSKK konzentrierte seine Standorte mehr in Städten, wo es sich den freien Zugang zur Industrie und zu den Autowerkstätten erhoffte. Da Landwirte zeit- und ortsgebunden sind, konnten sie an entfernteren Zusammenkünften oft nicht teilnehmen. Auch beschränkte sich der Motorisierungswille der Bauern oft auf landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge.

Dass in Eberswalde, abgesehen von 11 Ärzten unter 433 Mitgliedern, relativ wenig Freiberufler zu finden waren, mag auch an der Berufsstruktur der 40000-Einwohner-Stadt gelegen haben, denn der Anteil im Motorsturm 22/M 29 Berlin-Charlottenburg lag höher.[280] Aufgrund der Nähe zur Technischen Hochschule gehörten dem 75 Mann starken Motorsturm in Berlin-Charlottenburg außerdem 13 Studenten an. Lokale Unterschiede, die Einfluss auf die Berufsstruktur hatten, müssen also berücksichtigt werden.

Insgesamt zeigten die untersuchten Stürme eine sozial polymorphe Struktur mit einem deutlichen Übergewicht an Arbeitern und Angestellten, die aus beruflichen Gründen mit Kraftfahrzeugen zu tun hatten. Dies nahm auch der spätere Bundeskanzler Kurt Georg Kiesinger ernüchternd zur Kenntnis, der bei seinem

---

[276] Vgl. Motorstandarte Eberswalde, BArch-DH ZB II 1269 A. 9.

[277] Vgl. Motorsturm 2/M 164 Saargemünd, LA Speyer, T 65 Nr. 48.

[278] Nach internen NSKK-Schätzungen vom November 1936 hatte das BMW-Unternehmen 6000 bis 7000 Werksangehörige, von denen aber nur weniger als 500 dem NSKK angehörten; vgl. Mitteilung der Motorstandarte M 86 an die Korpsführung vom 16. 11. 1936, BArch NS 24/11. Zu den Werkstürmen vgl. auch die Seiten 144 f. und 343 f. dieser Arbeit.

[279] Vgl. Motorstandarte Eberswalde, BArch-DH ZB II 1269 A. 9.

[280] Neben Freiberuflern und akademischen Berufen gab es unter den 75 Mitgliedern 6 Kraftfahrer und 10 Personen mit kaufmännischen Berufen; BLHA Potsdam, Rep. 61 C.

Eintritt in das NSKK 1934 angenommen hatte, das NSKK würde eine mehrheitlich distinguierte Mitgliederschaft aufweisen: „Nicht Repräsentanten bürgerlicher Provenienz, sondern Lastkraftwagenfahrer, Autoschlosser und kleine Einzelhändler mit ihren Lieferwagen bevölkerten den Motor-Sturm", stellte er in seinen Erinnerungen fest.[281]

Die Berufsstruktur der passiven Mitglieder, der Korpsangehörigen, unterschied sich jedoch von der der aktiven Mitglieder. Von 167 Sturmmitgliedern des Motorsturms in Saargemünd leisteten sechs Meister und zwei Unternehmer aktiven Dienst[282], während unter den 91 Korpsangehörigen 10 Meister und 2 Unternehmer zu finden waren. Auffällig in der Berufsstruktur der Korpsangehörigen generell war die Vielzahl an Meistern, Juristen, Ingenieuren, Direktoren und Künstlern.[283] Die Korpsangehörigen, so lässt sich zusammenfassen, waren im Durchschnitt älter, hatten ein höheres Bildungsniveau und sozial höher stehende Berufe als die aktiven Mitglieder.

Zielgruppen

Fahrzeugbesitzer und Führerscheininhaber

Obgleich grundsätzlich jeder „arische" Deutsche in das NSKK aufgenommen werden konnte, richtete das NSKK seine Werbung auf bestimmte gesellschaftliche Gruppen. Gezielt wurden Kraftfahrzeugbesitzer geworben.[284] SA-Männer, die Überweisungsanträge an das NSKK stellten, wurden dann aufgenommen, wenn sie Führerschein, Fahrzeug oder besonderes Talent für den Motorsport vorweisen konnten. In kleineren Städten wurden speziell die Kraftfahrzeugbesitzer zu Werbeveranstaltungen eingeladen.[285] Da auch 1938 immer noch zu wenige Fahrzeughalter in den Reihen des Korps standen, erließ die Korpsführung einen Befehl, wonach die Halter von Kraftfahrzeugen als aktive oder wenigstens als passive Mitglieder geworben werden sollten. Im Gebiet der Motorstandarte 46 Hanau waren im November 1938 von 25000 Kraftfahrzeughaltern nur 1200 Personen Mitglieder im NSKK.[286] Dieses Beispiel zeigt, dass den Werbebemühungen nur beschränkter Erfolg beschieden war. Der Großteil der motorisierten Volksgenossen sah offenbar keinen Grund, ins NSKK einzutreten, und ein weiterer Teil der

---

281 Kiesinger: Dunkle und helle Jahre, S. 173.

282 Vgl. Motorsturm 2/M 164 Saargemünd, LA Speyer, T 65 Nr. 48.

283 Vgl. Aufstellung der Korpsangehörigen des Motorsturms 2/M 164 Saargemünd vom 31. 12. 1941, LA Speyer, ebenda. Unter den 34 Korpsangehörigen des Münchner Sturms 18/M 86 waren ein Kammersänger, ein Professor, ein Bankdirektor und vor allem Ingenieure vertreten; vgl. Verzeichnis der Korpsangehörigen im Sturm 18/M 86 vom Februar 1939, BArch NS 24/14.

284 Mitgliederwerbung innerhalb der SA und SS wurde untersagt. Allgemeine Werbeschreiben richteten sich an Führerscheininhaber; vgl. OSAF-Führungsamt an den Führer der Gruppe Bayerische Ostmark vom 15. 2. 1936 (Abschrift), in der diese Richtlinie zur Kenntnis gebracht wurde; StA Amberg, NSDAP-Kreisleitung Roding/Neuburg Nr. 8.

285 Vgl. Schreiben der Motorstandarte 46 an den Motorsturm 15/M 46 Schlüchtern vom 17. 8. 1938, HStA Wiesbaden, Abt. 483 Nr. 7287.

286 Vgl. Standartenbefehl der NSKK-Motorstandarte 46 vom 29. 11. 1938, HStA Wiesbaden, Abt. 483 Nr. 7222.

Fahrzeugbesitzer zog die Nur-Mitgliedschaft im Einheitsautomobilclub DDAC vor.

Innerhalb des Kraftfahrkorps selbst – und dies mag erstaunen – war nur eine Minderheit der Aktiven im Besitz eines Kraftfahrzeugs. Von den 85 Mitgliedern eines Pionierzugs in Coburg fuhren 1934 gerade mal drei einen Kleinwagen und einer ein Kraftrad; von den 48 Personen eines Nachrichtenzuges besaßen vier einen Kleinwagen und vier Krafträder.[287]

Weitere Beispiele liefern prozentuale Vergleichszahlen: Die Stichprobe eines Motorsturms in Saarbrücken ergab, dass auf 21 Mitglieder nur 3 Fahrzeugbesitzer – also 14% – kamen.[288] Im Sturm 11/M 95 der Motorstandarte Coburg verfügten im Juni 1938 38,7% der Mitglieder über ein Fahrzeug,[289] im Sturm 15/M 95 in Lichtenfels waren es 29% der Mitglieder,[290] und in der Motorstandarte 2/M Saar mit Sitz in Saarbrücken betrug der Anteil der Kraftfahrzeugbesitzer 21%.[291] Einen überaus hohen Prozentsatz an Kraftfahrzeugbesitzern wies die Motorstaffel II der Motorstandarte 86 (München) im Dezember 1935 auf: 22,7% der 1080 Mitglieder fuhren Motorräder und 19,2% ein Auto. Damit lag der Motorisierungsgrad mit 42,3% sehr hoch.[292] Dies war aber nicht auf den gesamten Münchner Raum übertragbar. Von den 4179 Mitgliedern, die 1938 der Motorstandarte München angehörten, brachten 1104 ein Privatfahrzeug ein, was einem Anteil von 28,8% entsprach.[293]

Sturmführer beklagten mancherorts die anhaltend hohen Steuern und Benzinkosten, die es vielen Mitgliedern unmöglich machten, ihre Motorräder in Betrieb zu nehmen. Der Scharführer des Sturms 21/M 138 meldete der Korpsführung im Januar 1939, dass seit Jahren die Hälfte der Motorräder abgemeldet sei.[294]

Geht man von einem Motorisierungsgrad der NSKK-Stürme von rund 30% aus, war dies gemessen am Verbreitungsgrad des Kraftfahrzeugs innerhalb der deutschen Gesellschaft ein hoher Wert. Legt man jedoch den Anspruch des NSKK als „motorisierte Gliederung der NSDAP" als Maßstab an, war diese Zahl absolut ungenügend.

Ein ähnliches Bild ergab sich, wenn man die Führerscheinzahlen betrachtet. Die Annahme, die überwiegende Mehrheit der selbst ernannten „Motorkämpfer" sei im Besitz eines Führerscheins gewesen, stellt sich schnell als Trugschluss heraus. In dem im Juni 1938 beim Reichswettkampf zum Siegersturm erkorenen Motor-

---

287 Vgl. Stärkenachweis des Pionierzugs der Staffel II/M 77 Coburg vom Oktober 1934, BArch NS 24/3.

288 Eine Stichprobe unter den Mitgliedern, deren Nachname mit A oder B begann, bestätigt die geringe Führerschein- und Fahrzeugzahl; vgl. Personalangaben des Sturms 2/M Saar in Saarbrücken, LA Speyer, T 65 Nr. 235.

289 Vgl. Personalangaben des Motorsturms 11/M 95 Coburg vom 1. 6. 1938, BArch NS 24/56.

290 Vgl. Siegersturm 15/M 95 Lichtenfels, Stärkemeldung vom 3. 6. 1938, ebenda.

291 Vgl. Stärkemeldung des Sturms 2/MSaar der Motorgruppe Kurpfalz-Saar vom 31. 3. 1939, LA Speyer, T 65 Nr. 157.

292 Vgl. Halbjahresbericht der Motorstaffel II/M 86 vom 25. 6. 1936, BArch NS 24/16.

293 Vgl. Stärkemeldung der M 86 vom 31. 1. 1938, BArch NS 24/65.

294 Vgl. Schreiben des Scharführers des Sturms 21/M 138 an die Korpsführung vom 26. 1. 1939, BArch NS 24/312.

sturm aus Lichtenfels hatten zwar 82% der NSKK-Männer einen Führerschein, doch war dies ein überdurchschnittlich hoher Wert. „Nur" 75% der Mitglieder der Motorstandarte 86 München waren im Januar 1938 im Besitz eines Führerscheins.[295] Über noch weniger Führerscheininhaber verfügte der Motorsturm in Saarbrücken, in dem die Quote 42% betrug.[296] Die meisten Führerscheinbesitzer – rund 60 bis 70% – hatten den Führerschein Klasse III für Motorräder.[297]

In einem vertraulichen Schreiben vom 29. März 1938 an die Führer der Motorgruppen legte der Korpsführer offen:

„So oft ich die Motorstürme besichtige, stelle ich fest, dass ein Drittel und mehr NSKK-Männer nicht im Besitze des Führerscheins sind. Ich bin mir bewußt, daß der Erwerb des Führerscheins bei vielen NSKK-Männern dadurch erschwert ist, daß diese die Kosten für Fahrschulausbildung nicht aufbringen."[298]

Diese für das NSKK hohe Quote von führerscheinlosen Mitgliedern galt es zu vermindern. Dem Ansinnen standen neben den Prüfungskosten und dem Verbot, unentgeltlichen Fahrunterricht intern durchführen zu lassen, auch das Fehlen von Dienstfahrzeugen für Fahrschulzwecke entgegen. Eine Art Imagerettung für das NSKK bedeutete deshalb die Einführung einer neuen Führerscheinklasse am 13. November 1937. Das NSKK nahm innerhalb seiner Gliederung die Prüfung für die neue Führerscheinklasse IV (Kleinkrafträder bis 250 ccm) eigenständig vor und konnte nun aktiv dazu beitragen, dass es den „führerscheinlosen" NSKK-Mann nicht mehr gab.[299] Die Motorstandarte München steigerte die Zahl seiner Führerscheinbesitzer dadurch von 75% im Jahre 1938 auf 85% im Jahre 1939.[300]

Deutlich wird, dass sich für das NSKK nicht nur etablierte Fahrzeugbesitzer, sondern auch in immer stärkerem Maße junge Männer interessierten, die sich selbst kein Fahrzeug leisten konnten. Die Schaffung einer mitgliederstarken Organisation hatte Priorität vor der Bildung einer motorisierten Eliteeinheit. Anschauliches Beispiel dafür ist der Tagesbefehl vom Oktober 1936, der den fahrzeuglosen Mitgliedern vorschlägt: „Mit gleichem Stolz soll aber auch der dem NSKK angehörende Radfahrer einen kleinen NSKK-Wimpel an seinem Fahrrad

---

[295] Von 3747 Mitgliedern waren Anfang 1938 968 ohne Führerschein; vgl. Stärkemeldung der M 86 vom 31. 1. 1938, BArch NS 24/65.

[296] Vgl. Personalangaben des Sturms 2/MSaar in Saarbrücken, LA Speyer, T 65 Nr. 235.

[297] Vgl. Kl. I: 1346, Kl. II: 564, Kl. III: 2011, Sonderklasse: 14; Stärkemeldung der M 86 vom 31. 1. 1938, BArch NS 24/65. Im Siegersturm 15/M 95 Lichtenfels hatten 68% der Führerscheinbesitzer Führerschein Kl. III; Stärkemeldung vom 3. 6. 1938, BArch NS 24/56.

[298] Schreiben des NSKK-Korpsführers an die Führer der Motorgruppen vom 29. 3. 1938 (vertraulich), BArch NS 24/155. Auch der Führer der Motorgruppe Hessen bestätigte für sein Gebiet, dass über ein Drittel der Mitglieder nicht im Besitz des Führerscheins waren; Schreiben der Motorgruppe Hessen an den Inspekteur Technik vom 6. 4. 1938, BArch NS 24/139.

[299] Vgl. Schreiben der Motorgruppe Leipzig an den Inspekteur Technik vom 14. 4. 1938, BArch NS 24/139. Die Führerscheinklasse 4 wurde in der „Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr" vom 13. 11. 1937 eingeführt, doch galt für bisher führerscheinfreie Kraftfahrzeuge eine Übergangsfrist bis 1. 10. 1938.

[300] Die Führerscheine der 4179 Mitglieder verteilten sich wie folgt: Kl. I: 1247, Kl. II: 540, Kl. III: 2070, Kl. IV: 542, Sonderklasse: 14, ohne: 613; Stärkemeldung der M 86 vom 1. 8. 1939, BArch NS 24/65.

anbringen"[301] – ein schwacher Trost für alle unmotorisierten Mitglieder des NS-Kraftfahrkorps.

Im Kraftfahrzeugwesen tätige Berufsgruppen

Das NSKK dehnte seine Werbebemühungen auf alle Berufsgruppen aus, die professionell mit dem Kraftfahrwesen zu tun hatten. Beispielsweise wurden ehemalige Angehörige motorisierter Truppenteile gezielt geworben.[302] Als Mitglieder und Führer von NSKK-Einheiten waren sie hervorragend geeignet, das soldatische und technische Niveau zu erhöhen.

Sehr nützlich waren für die Korpsführung auch die persönlichen Beziehungen zu Wissenschaftlern: Um über neueste Forschungen auf dem Gebiet des Kraftfahrwesens informiert zu sein, hielt das NSKK Kontakt zu Hochschul-Forschungseinrichtungen. Das NSKK warb Professoren für das NSKK, die ehrenhalber mit einem NSKK-Führerrang bedacht wurden: z. B. NSKK-Obertruppführer Beck, Professor an der TH Dresden[303], NSKK-Sturmführer Max Edelmann, Professor an der TH München[304], NSKK-Oberführer Ernst Storm, Professor und ab 1938 Rektor der Technischen Hochschule Berlin,[305] Mitglied im Stab der Korpsführung A. W. Schmidt, Rektor an der TH München[306] und NSKK-Sturmführer Wunibald Kamm, Leiter des Forschungsinstituts für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren der TH Stuttgart.

Die wichtigste Zielgruppe des NSKK aber waren die in der Automobil- und Zubehörindustrie und im Handwerk Tätigen. Der Korpsführer gab in seiner Verordnung vom 12. Februar 1934 die Richtung vor: So mache der Ausbau der Technik in der Breitengliederung es erforderlich, möglichst viele Ingenieure, Werkmeister und Mechaniker in das NSKK aufzunehmen. Die Führer der Einheiten sollten, wie es in der NS-Terminologie hieß, „technisch durchgebildetes Menschenmaterial" im Bereich der Einheit erfassen und prüfen, ob es sich zum Eintritt eigne.[307] Dass dieses Ziel erreicht worden ist, geht bereits aus der Berufsstruktur hervor, nicht aber, wie es erreicht worden ist. Die Methoden der Anwerbung durch das NSKK und die Handlungsspielräume der Umworbenen können im Fall des Kraftfahrzeughandwerks exemplarisch dargestellt werden:

Da handwerkliches Können als Kern der Motorisierung gesehen wurde, stellten die 150000 Berufsangehörigen des Kraftfahrzeughandwerks das wichtigste Reser-

---

[301] Verordnungsblatt der Korpsführung vom 1. 11. 1936: „Tagesbefehl an das NSKK!" vom 13. 10. 1936, IfZ Db 30.01.

[302] Die Führung der 7. Division des Reichsheeres beklagte im Schreiben an das Generalkommando VII vom 9. 12. 1935, dass die Beitrittsforderungen der Motorstandarte 87 München einem Zwang gleichkämen; BArch-MA, RH 26–7/373.

[303] Vgl. Der NSKK-Mann vom 17. 8. 1940: „Holzgas im Kraftfahrzeugbetrieb".

[304] Vgl. Liste der NSKK-Führer zur besonderen Verfügung der Korpsführung vom Inspekteur Technik an die Korpsführung vom 29. 7. 1938, BArch NS 24/85.

[305] Vgl. Der NSKK-Mann vom 8. 10. 1938: „Korpsgeist – Frontgeist".

[306] Vgl. Schreiben des Inspekteurs Technik an die Kraftfahrinspektion Süd vom 12. 11. 1935, BArch NS 24/461.

[307] Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 13. 2. 1935, BArch NS 24/73.

voir an ausgebildeten und technisch versierten Fachleuten dar.[308] Als Multiplikatoren konnten die Autoschlosser und Mechaniker ihr technisches Wissen an die Stürme weitertragen. Die von NS-Politikern propagierte „enge Verbundenheit der Fachhandwerker mit dem NSKK"[309] war auch geeignet, die Besitzer von Werkstätten dazu zu bewegen, ihre Räume für die technische Ausbildung der Motorstürme und der Motor-HJ sowie für Reparaturarbeiten zur Verfügung zu stellen. Der Korpsführer beteuerte zwar 1941 öffentlich: das NSKK sei „keine Zwangsinnung für Berufskraftfahrer, Fahrlehrer, Sachverständige, Spediteure, Angehörige des Kraftfahrzeug-Handwerks, der Kraftfahrzeug-Wirtschaft [...]"[310], doch in der Realität schreckte er bereits vor dem Krieg nicht davor zurück, immensen Druck auf diese Berufsgruppen auszuüben – zu wichtig war die Mitarbeit der Kfz-Handwerker, Fahrlehrer und Berufskraftfahrer für das Gelingen der Ausbildungsarbeit des NSKK.[311] Der Reichsinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks gab 1937 und im folgenden Jahr Namen und Adressen der Kraftfahrzeughandwerker an die Motorstandarten des NSKK weiter. Die Standartenführer wiesen die Sturmführer an, die in ihrem Bereich ansässigen Handwerker aufzusuchen „und durch Unterschreiben des Aufnahmeformulars aufzunehmen".[312] Bei Ablehnung war eine Begründung erforderlich. Durch dieses Verfahren erhielt das NSKK Kenntnis davon, wer bereits Mitglied des NSKK war, wer noch geworben werden musste und wer aus welchem Grund den Beitritt verweigerte.[313] Dieses Kontrollinstrument ermöglichte es dem NSKK, massiven Druck auf die Kraftfahrzeughandwerker auszuüben.

Die Beziehungen zwischen dem Reichsinnungsmeister des Kraftfahrzeughandwerks, Friedrich Stupp, im Range eines NSKK-Obersturmführers, und der Korpsführung gestalteten sich kooperativ, und auch die Verbindungen, die die Stäbe der Motorgruppen zu den Bezirksinnungsmeistern unterhielten, beschrieben die Verantwortlichen als „eng".[314] Auf den Innungsversammlungen des Kraftfahrzeughandwerks wurden die Meister wiederholt aufgefordert, sich dem NSKK anzuschließen. Die Werbung der Innungsmeister und der Druck der ansässigen Motorstürme für den Beitritt zum NSKK zeigten Wirkung: Im Februar 1939 gehörten nach Korpsangaben rund 80% der Handwerksmeister dem NSKK

---

308 Vgl. Institut für Konjunkturforschung: Drei Jahre Motorisierung, S. 6.

309 Machemer: Reichsautobahn und Kraftfahrzeughandwerk, S. 34f.

310 Appell an die Sturmführer vom 6. 3. 1941, BArch NS 24/152.

311 Auf Geheiß des Korpsführers sollten sämtliche Omnibusfahrer zur Aufnahme in das Korps bewegt werden. Die Stürme mussten alle Fahrer melden, die entweder Mitglied oder bisher Nicht-Mitglied des NSKK waren; Schreiben des Standartenführers der M 77 Coburg an den Sturm 21/M 77 vom 29. 9. 1937, BArch NS 24/620.

312 Vgl. Anweisung der Motorstandarte 86 an die Motorstürme 31–35/M 86 vom 5. 8. 1937, BArch NS 24/14.

313 Vgl. Anweisung der M 51 Edenkoben an sämtliche Einheiten vom 19. 11. 1938, LA Speyer, T 65 Nr. 173.

314 Vgl. Halbjahresberichte 1938 A-N vom 1. 4. 1938 – 30. 9. 1938, BArch NS 24/100; vgl. die Liste der Führer, die dem Korpsführer zu besonderen Zwecken zur Verfügung standen, BArch NS 24/85.

an. Innerhalb der Düsseldorfer Standarte bildete sich sogar ein Handwerksmeister-Sturm.[315]

Trotz dieser hohen Prozentzahl kritisierte der Korpsführer die mangelnde Einsatzbereitschaft der Handwerksmeister, die sich häufig nur als Korpsangehörige der Gliederung anschlossen und damit eine aktive Mitwirkung verweigerten.[316] Der Wunsch des Korpsführers nach einem größeren Engagement dieser Berufsgruppe lässt darauf schließen, dass viele Leiter von Kraftfahrzeugbetrieben dem NSKK in erster Linie nur formal beitraten und nur in geringem Maße bereit waren, ihre Werkstätten für die Mitglieder der Motorstürme zu öffnen.[317] Die Zahl von rund 400 Werkstätten, die das Handwerk dem NSKK im September 1938 insgesamt zu Übungszwecken zur Verfügung stellte, war zu gering, um das Ausbildungsniveau der Breitengliederung umfassend heben zu können.[318]

Als das NSKK im Januar 1939 den Auftrag erhielt, die vor- und nachmilitärische motorische Schulung der deutschen Jugend zu übernehmen, waren die Handwerksmeister für das NSKK nicht nur aus politischem Gleichschaltungsbestreben, sondern auch aus militärischen Erfordernissen heraus bedeutsam.[319]

Mögliche Beitrittsmotive

Aus den zeitgenössischen Quellen lassen sich die persönlichen Motive der Mitglieder für den Beitritt zum NSKK nicht ermitteln. Dennoch ist es möglich, aus dem Selbstverständnis der Gliederung, aus der Zusammensetzung der Mitglieder und aus der Zielgruppen-Analyse Erkenntnisse in dieser Richtung zu gewinnen. Die Aussagen ehemaliger Mitglieder nach dem Krieg, niedergelegt in Spruchkammerprotokollen, in Memoiren und in Interviews verdeutlichen darüber hinaus die unterschiedlichen Motivlagen – dies mit der Maßgabe, dass aufgrund der zeitlichen Distanz und des Rechtfertigungsbedürfnisses der Quellenwert dieser Dokumente eingeschränkt ist. Die auf diese Weise ermittelten Beitrittsgründe lassen sich grob in drei Kategorien einteilen: Politische Gründe, berufliche Gründe, Sport- und Technikbegeisterung.

---

315 Vgl. Krafthand vom 11. 2. 1939: „Meistersturm im NSKK gebildet".

316 Die Motorstandarte M 75 Niederrhein berichtete, dass sich sehr viele Handwerker nach Aufforderung durch die Innungsmeister für den Beitritt entschieden, dass die meisten jedoch entweder einen Rückzieher machten oder sich als Korpsangehörige einschrieben. Ähnliches berichtete auch die Motorgruppe Niedersachsen; vgl. Halbjahresberichte 1938 A-N vom 1. 4. 1938 – 30. 9. 1938, BArch NS 24/100.

317 Vgl. Krafthand vom 25. 2. 1939: „Reichsleiter Korpsführer Hühnlein".

318 Vgl. Mitteilung des Inspekteurs Technik an den Korpsführer vom 31. 8. 1938; Auswertung der Halbjahresberichte vom 1. 4. 1938 – 30. 9. 1938, BArch NS 24/100

319 Der Korpsführer, der den Reichsinnungsmeister um Hilfe bat, rechnete aus, dass er mehr als 100 000 handwerklich geschulte Männer aus dem Kraftfahrzeughandwerk benötigte, um den Ausbildungsauftrag der vor- und nachmilitärischen Ausbildung erfüllen zu können, Schreiben des Korpsführers an die Führer der Motorobergruppen u.a. vom 24. 2. 1939 (vertraulich), BArch NS 24/156.

Politische Gründe

Mitglieder, die vor 1933 in die Motor-SA und das NSKK eingetreten waren, sind als Förderer der nationalsozialistischen Bewegung einzustufen. Die Mitgliedschaft symbolisierte die Bereitschaft, den Aufstieg der NSDAP tatkräftig zu unterstützen. Dies galt in noch stärkerem Maße für SA- oder NSKK-Mitglieder, die auch der NSDAP angehörten. Nach der Machtübernahme hegten die Neumitglieder Sympathien für eine Gliederung, die Politik und Technik in sich vereinigte. Ungeachtet dessen, ob der Beitritt aus politischer Überzeugung erfolgte oder aus dem Bedürfnis heraus, weltanschauliche Anpassung zu demonstrieren, war er doch in jedem Fall politisch motiviert.

Als die NSDAP für neue Mitglieder geschlossen worden war, bot die Mitgliedschaft im NSKK eine gute Ausgangsbasis, um nach der Lockerung der Aufnahmesperre am 1. Mai 1937 in die Partei aufgenommen zu werden. NSKK-Mitglieder, die im aktiven Dienst inzwischen politische Meriten gesammelt hatten, traten überwiegend in die Partei ein. Durch die Aufnahme des größten Teils der NSKK-Mitglieder in die NSDAP wurde der Nichtparteigenossenbeitrag ganz gestrichen.[320] 83% der NSKK-Mitglieder der Motorstandarte M 95 Coburg gehörten im Juni 1938 der NSDAP an.[321] Der Beitritt zum NSKK konnte also in den Jahren 1933 bis 1937, wie dies auch bei der SA zu vermuten ist, als Ersatzhandlung für die unrealisierbare Parteimitgliedschaft stehen.[322] Dass für viele Mitglieder mit der Aufnahme in die Partei der Grund für eine aktive Mitgliedschaft in einer Gliederung entfiel, bestätigen auch Berichte des NSKK aus München. Der vermögende Teil des NSKK habe sich, so die Klage des Führers der Motorstandarte 86 im Juli 1937, längst wieder „in ein ruhiges Spießerleben zurückgezogen" – gehöre dem NSKK also nicht mehr aktiv an.[323]

Auch in genau entgegengesetzter Hinsicht fungierte das NSKK als eine Art „Ersatzorganisation". Durch den Eintritt in das NSKK war es möglich, einer Mitgliedschaft in der Partei oder den weitaus aggressiveren Gliederungen SA und SS auszuweichen. Der Verleger Franz Burda, der dem NSKK zwischen 1934 und 1937 angehörte, tat seine Mitgliedschaft nach dem Krieg als Belanglosigkeit ab. Den Eintritt kommentierte er sinngemäß mit den Worten: „Irgendwo musste man damals im Alter von 31 Jahren ja mitmachen."[324] „Irgendwo" legt die Vermutung

---

320 Vgl. Anweisung der Kassenverwaltung des NSKK vom 1. 7. 1937, betr. Nichtparteigenossenbeiträge, BArch NS 24/1.

321 Vgl. Schreiben der M 95 Coburg an die NSDAP-Gauleitung Bayer. Ostmark vom 20. 10. 1938, BArch NS 24/32.

322 Mit dieser Funktion als „Ausweichorganisation" erklärt Elmar Gasten die hohe Zahl an Nichtparteigenossen in der SA; vgl. ders: Aachen in der Zeit der nationalsozialistischen Herrschaft 1933–1944, S. 219; Heinz: „...die Reihen fest geschlossen", S. 90f.

323 Schreiben der M 86 an den Führer der Motorgruppe Hochland vom 28. 7. 1937, BArch NS 24/848. Besonders wohlhabende Selbständige ließen sich zu Korpsangehörigen umschreiben und zahlten bereitwillig den höheren Beitrag von 2 RM im Monat; vgl. Schreiben des Obersturmführers Heller an die Motorgruppe Hochland vom 25. 7. 1939, ebenda.

324 Vgl. Köpf: Die Burdas, S. 36.

nahe, der Beitritt sei ohne echte Überzeugung und aus einem gewissen Anpassungsdruck erfolgt.

Nach dem Prinzip „des kleineren politischen Übels" verfuhr nach eigenen Aussagen auch der Geschichtsstudent und spätere bayerische Ministerpräsident Franz Josef Strauß. Auf Anraten eines Professors trat er 1937 dem NSKK bei, um sich dem an der Universität herrschenden politischen Druck zu entziehen und sein Studium fortsetzen zu können. Strauß wählte das NSKK, weil er Motorradfahrer war und einen Münchner Sturm (23/M 86) gefunden hatte, der in der Tradition des Stahlhelms stand. In den Reihen des NSKK hätten sich, so Strauß, im Gegensatz zur SS, wo es vor eifernden Scharfmachern wimmelte, „biedere" Handelsleute, Prokuristen, Diplomingenieure, Architekten und Handwerker getummelt. In seiner Funktion als weltanschaulicher Referent, so berichtet Strauß in seinen Erinnerungen, habe er vor allem historische Vorträge gehalten. Bei Kriegsbeginn wurde er zu einer Kraftfahr-Ersatzbatterie der Artillerie einberufen.[325] Im Zusammenhang mit einer Beitrittstypologie ist die Frage nach persönlichen Verantwortlichkeiten und dem Verhältnis von politischem Anspruch und Wirklichkeit irrelevant.[326] Entscheidend ist das hier kreierte Bild des NSKK als „harmlose" Gliederung, die sich sowohl vom Dienstalltag und von ihrem Charakter als auch von der Mitgliederzusammensetzung von der NSDAP, der SA und SS unterschieden habe.

Auch im folgenden Beispiel aus dem akademischen Raum wird das „kleinere politische Übel" als Beitrittsmotiv geltend gemacht. Als der frisch diplomierte Physiker Wilhelm Walcher Ende 1933 eine Assistentenstelle im physikalischen Institut der Technischen Hochschule Charlottenburg antreten sollte, wurde ihm von Kollegen angeraten, in irgendeinen „Verein" einzutreten. Da er kein Parteimitglied war und sich auch sonst nie NS-politisch engagiert hatte, trat Walcher als Anwärter einem NSKK-Sturm bei.[327]

Als eine Art Scheinbekenntnis zum Nationalsozialismus beschreibt auch der Historiker Wolfram Fischer die Mitgliedschaft im NSKK. Aus seiner persönlichen Beobachtung heraus war das NSKK die ideale Organisation für regimedis-

---

[325] Vgl. Strauß: Die Erinnerungen, S. 36; Der Monat vom März/April 1980, H. 1, „Aus einem deutschen Briefwechsel"; Bickerich: Franz Josef Strauß, S. 26.

[326] Strauß rechtfertigte die Übernahme des weltanschaulichen Referats, das ihm den Dienstgrad eines Rottenführers einbrachte, folgendermaßen: „Um nicht in die peinliche Lage zu kommen, uns ideologische Vorträge anhören zu müssen, haben meine Freunde und ich beschlossen, den Posten des ‚weltanschaulichen Referenten' mit einem aus unserer Mitte zu besetzen"; Strauß: Die Erinnerungen, S. 36. Die Frage, ob Strauß seine Aufgaben als weltanschaulicher Referent unter Einbeziehung „rassenkundlicher" Belehrungen ernst nahm, oder ob er seine Kameraden bis Kriegsbeginn mit geschichtlichen Vorträgen unterhielt, kann hier nicht geklärt werden. Politisch links gerichtete Kritiker wie Bernt Engelmann sahen in seinem Werdegang einen Beleg für ihre These von der Kontinuität brauner Ideologien bis in die Zeit der Bundesrepublik; vgl. Engelmann: Das neue Schwarzbuch. Franz Josef Strauß, S. 21–31.

[327] In der im Entstehen begriffenen Arbeit über die Biographie des Physikers Hans Kopfermann werden Physikerkarrieren in Deutschland beschrieben; vgl. Michael Kopfermann: Vergangenheit im Blickfeld eines Physikers. Hans Kopfermann 1895–1963 (Eine Wissenschaftsstudie), bisher nur online unter: <http://www.aleph99.org/etusci/ks/t2a3.htm>.

tanzierte Bürger mit beruflichen, insbesondere akademischen Ambitionen. Es sei üblich gewesen, dass derjenige, der „in irgendeine Organisation der NSDAP eintreten mußte, aber eigentlich nicht wollte, in den NSKK eintrat. Das war ein Sportverband der Motorradfahrer".[328]

Die starke Bereitschaft innerhalb der Studentenschaft, dem NSKK pro forma beizutreten, bestätigen Dienstkontrollberichte aus den Universitätsstädten. Darin heißt es, dass die Studenten sich „wegen gewisser Vorteile an der Universität"[329] oder um zumindest „keine Unannehmlichkeiten in ihrem Studium zu erleiden"[330], im NSKK anmeldeten, später aber nur eine geringe Motivation an den Tag legten. Der Führer einer Motorstaffel aus Würzburg berichtete in seinem Schreiben an die NSKK-Motorobergruppe Süd vom 17. Februar 1937:

„Nachdem nun heute die Universitäten von den Studenten bei Semesterantritt verlangen, daß sie SA, SS oder NSKK-Dienst leisten, melden sie sich zu Semesterbeginn bei den Stürmen an und schon beim nächsten Dienst fehlen bis zu 60% und mehr mit der Entschuldigung, im Examen zu stehen oder anderer Ausreden."[331]

Zahlreiche Sturmführer beklagten ein „lässiges, opferloses und willensschwaches Verhalten" der Studenten.[332] Die mangelnde Dienstbereitschaft eines großen Teils der studentischen NSKK-Mitglieder und die geringe Zahl an Privatfahrzeugen deuten darauf hin, dass der Wille zur politischen Absicherung bei den Studenten als Motiv für den Beitritt im Vordergrund stand. Diesem Ziel mag auch die Mitgliedschaft des Althistorikers Alfred Heuß im NSKK gedient haben. Er gehörte dem Nationalsozialistischen Deutschen Studentenbund und einem Leipziger Motorsturm, ab 1. Mai 1937 auch der NSDAP an. Diese „politischen Bekenntnisgesten"[333] halfen ihm, die 1937 gegen ihn erhobenen Zweifel an seiner politischen Zuverlässigkeit abzuwehren. Positive Beurteilungen, unter anderem auch vom Führer des Motorsturms 23/M 35, dem er angehörte, ermöglichten es ihm, dass er nach seiner Habilitation mit finanzieller Unterstützung des NS-Dozentenbundes die universitäre Laufbahn fortsetzen konnte.[334]

---

328 Wolfram Fischer führt diese Einschätzung auf Beobachtungen in der Familie zurück; vgl. das Interview mit dem Historiker, abgedruckt in: Hohls (Hrsg.): Versäumte Fragen, S. 102.

329 Schreiben des Motorsturms 12/M 78 (Erlangen) an die Motorstandarte M 78 vom 22. 4. 1937, BArch NS 24/750.

330 Schreiben der Motorstaffel IV/M 155 (Würzburg) an die NSKK-Motorobergruppe Süd vom 17. 2. 1937, ebenda.

331 Ebenda.

332 Dienstkontrolle des Sturms 18/M 86 vom 31. 12. 1938, BArch NS 24/359. Klagen über wenig engagierte Studenten kamen auch aus Hessen, Tübingen und Freiburg; vgl. Schreiben der Motorgruppe Hessen an die Motorgruppe Hochland vom 14. 3. 1940, BArch NS 24/764; Schreiben der Motorbrigade Südwest an die Motorobergruppe Süd vom 3. 4. 1937, BArch NS 24/750. Als „Gegenmittel" vereinbarten NSKK und Studentenbund das Freihalten bestimmter Tage für den Dienst im NSKK, Semesterbeurteilungen und weniger Beurlaubungen für Studenten; vgl. die Absprachen zwischen Studentenbund Gau München-Oberbayern und M 86 vom 1. 8. 1936, BArch NS 24/750.

333 Rebenich: Alfred Heuß, S. 673. Wie Stefan Rebenich betont, steht es außer Frage, dass Alfred Heuß trotz seiner Mitgliedschaften in NS-Organisationen als Person und als Wissenschaftler vollkommen immun gegenüber der NS-Ideologie blieb.

334 Als im Frühjahr 1937 die Erteilung einer Dozentur an Heuß anstand, bemängelten uni-

Ähnliche Gründe führte auch der Politikwissenschaftler und Publizist Theodor Eschenburg (1904–1999) für seine Mitgliedschaft in der Motor-SS in den Jahren 1933/1934 ins Feld: Als Geschäftsführer eines Wirtschaftskartells war er daran interessiert, unter der Protektion einer politischen Organisation zu stehen, „um politischen Ärger" zu vermeiden. In die Motor-SS, die zu dieser Zeit noch vom Inspekteur der Motorstürme der SA und SS Hühnlein befehligt wurde, trat Eschenburg, nach eigenen Angaben, ein, weil er Autofahrer war, und die Motor-SS den Eindruck einer harmlosen Sportorganisation erweckte.[335]

Die Frage, ob die Mitgliedschaft im NSKK für eine bewusste politische Überzeugung oder für ein Scheinbekenntnis stand, kann nur vor dem jeweiligen biographischen Hintergrund beantwortet werden. Fest steht, der Anteil von 31,5% NSDAP-Mitgliedern im NSKK 1935 lag deutlich über dem der SA und spricht für eine politische Einsatzbereitschaft, die über eine rein passive Anpassungsleistung hinausging.[336] Zugleich aber konnten Mitglieder ihre NSKK-Zugehörigkeit dazu nutzen, in eine politisch unauffällige Nische auszuweichen. Diese Art von politischer Alibifunktion – „irgendwo und irgendwie dabeigewesen zu sein" – prägte nach 1945 das Image des NSKK als der vermeintlich unpolitischsten politischen Gliederung im „Dritten Reich".

Berufliche Gründe

Die Werbebemühungen des NSKK erstreckten sich auf alle mit dem Kraftfahrwesen in Zusammenhang stehenden Berufssparten. Nicht nur den im Kraftfahrzeughandwerk und der Motorenindustrie Beschäftigten, auch den im Handel Tätigen wurde mehrmals von der Innung des Kraftfahrzeughandels der Eintritt in das NSKK nahe gelegt.[337] Automobilverkäufer gaben nach dem Krieg vor den Spruchkammern an, aus beruflichen Gründen die Mitgliedschaft erworben zu haben.[338] Vor der Fusion zwischen NSKK und Motor-SA waren die Statusunterschiede zwischen SA und NSKK evident. Als Gründe für den Beitritt zum NSKK nannten Geschäftsführer und leitende Angestellte ihre berufliche Position und das Image des NSKK als unpolitischere Alternative zur SA.[339]

Mit geschäftlichen Erwägungen begründeten auch höchste Wirtschaftsrepräsentanten, Betriebsleiter und Direktoren ihren NSKK-Beitritt. Beim Fahrzeughersteller Hanomag in Hannover waren Betriebsleiter und Konstrukteure fast

---

versitäre und politische Gutachter seinen kritischen Geist und die fehlende nationalsozialistische Gesinnung. Gegen-Gutachten der Leipziger Kreisleitung und anderer Fürsprecher verhalfen ihm zu einer Dozentur und zu finanziellen Unterstützungsleistungen; vgl. ebenda, S. 667–669.

335 Vgl. Eschenburg: Letzten Endes meine ich doch, S. 21 ff.

336 Vgl. Parteistatistik der NSDAP, Bd. III, 1935, S. 72.

337 Vgl. Entnazifizierungsakte, HStA Hannover, Nds. 171 Hannover Nr. 28379.

338 Vgl. Entnazifizierungsakte, HStA Hannover, Nds. 171 Hannover Nr. 3023.

339 Dies gaben ein Landesgeschäftsführer einer Versicherungsgesellschaft und ein Teilhaber einer Autofirma als Begründung für den Beitritt zum NSKK in ihren Entnazifizierungsverfahren zu Protokoll; HStA Hannover, Nds. 171 Hannover Nr. 30887 und Nds. 171 Lüneburg Nr. 10107.

ausnahmslos aktive oder passive Mitglieder im NSKK.[340] Ernst Hagemeier, Betriebsleiter der Adler Werke, der NSDAP-Mitglied und NSKK-Fördermitglied war, konnte bei der Entnazifizierung glaubhaft machen, dass ein Mindestmaß an Opportunismus notwendig war, um den schlechten Ruf des als „judenfreundlich" geltenden Unternehmens in Parteikreisen zu verbessern.[341] Der Vorsitzende des Reichsverbandes der Automobilindustrie Allmers und Korpsführer Hühnlein hätten den Parteieintritt empfohlen, um die Negativeinstellung der Partei und den daraus resultierenden ungünstigen Einfluss auf den Absatz zu beseitigen.[342]

Unmittelbar nach der Machtübernahme konnten Karrieristen durch ihre Mitgliedschaft in der NSDAP und im NSKK und durch politische Anbiederung berufliche Vorteile erlangen, die ihnen mehr Macht in Verbänden, Innungen und Betrieben der Automobilwirtschaft verschaffte. Als die Mitgliederzahl des NSKK jedoch anstieg, die NSKK-Führer bei den Fahrlehrern, Sachverständigen, Handwerkern und Berufskraftfahrern für eine Mitgliedschaft „warben", und das NSKK immer mehr Einfluss im Kraftfahrwesen gewann, verlor die Zugehörigkeit zum NS-Kraftfahrkorps den Charakter eines Profilierungsinstruments. Da der Gruppendruck und die Sorge, berufliche Nachteile zu erleiden, zweifellos die Eintrittsbereitschaft erhöhten, verwandelte sich die „freiwillige" Mitgliedschaft zunehmend in eine berufliche Norm.

Sport- und Technikbegeisterung

Obgleich sich das NSKK als Vereinigung von „nationalsozialistischen Motorkämpfern" definierte, stand es doch für jeden „arischen" Deutschen offen, der sich als „nationalgesinnt" und „motorfreudig" ansah[343] – Eigenschaften, mit denen sich viele technikbegeisterte Volksgenossen identifizieren konnten. Nicht zuletzt aus diesem Grund gaben die meisten ehemaligen Mitglieder nach dem Krieg als Hauptmotive für ihren Eintritt motorsportliche und technische Interessen an.[344] So entstand das Bild einer Gliederung, in der die „Autonarren" und diejenigen, die „Benzin im Blut" hatten, zusammenkamen.[345] Trotz des Defizits an Fahrzeugen innerhalb der Stürme kam man dem Kraftfahrzeug beim NSKK näher als anderswo. Man schraubte an Motoren, beschäftigte sich anhand von Verkehrsmodellen mit kniffligen Verkehrssituationen, und ab und zu ergab sich eine Möglichkeit, das Fahrzeug eines Kameraden lenken zu dürfen. Das benzinangetriebene Fortbewegungsmittel blieb auch in den dreißiger Jahren ein Objekt der Begierde mit Exklusivitätscharakter. Die Mitgliedschaft im NSKK wäre weniger attraktiv

---

[340] Vgl. Entnazifizierungsakten: HStA Hannover, Nds. 171 Hannover Nr. 18384, 31523, 36003.

[341] Vgl. Entnazifizierungsakte Hagemeier, HStA Wiesbaden, Spruchkammer Frankfurt a. M. 520F.

[342] Vgl. Anlage zur Entnazifizierungsakte Hagemeier, Erklärung des kaufmännischen Direktors L. vom 7. 10. 1947, HStA Wiesbaden, Spruchkammer Frankfurt a. M. ebenda.

[343] Vgl. NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Das NSKK, S. 5.

[344] Vgl. Entnazifizierungsakte, HStA Hannover, Nds. 171 Hannover Nr. 30887.

[345] Vgl. Interview der Verf. mit Herrn P., geb. 1908, ehemaliger Scharführer und Architekt, am 9. 3. 1999.

erschienen, wenn der private Besitz eines Kraftfahrzeugs in dieser Zeit bereits zum Alltag der Mehrheit der deutschen Bevölkerung gehört hätte.[346]

Neben dem technischen Interesse wurde nach dem Krieg häufig der Motorsport als Beitrittsmotiv genannt.[347] An motorsportlich Aktive, auch wenn sie nur Amateure waren, erging die Aufforderung, in das NSKK einzutreten. Ihnen wurde bereits für verhältnismäßig unbedeutende sportliche Siege eine Beförderung im Dienstrang zugesprochen.[348] Wer den Motorsport als Beweggrund für den NSKK-Beitritt nannte, den dürfte die politische Ausrichtung und die kämpferische Pose des NSKK zumindest nicht gestört haben. Vermutlich beeindruckten gerade solche Elemente und Darstellungsformen viele Motorsportfans. Hegte man eine Abneigung gegen alles Soldatische, hätte eine gemäßigtere Alternative darin bestanden, motorsportliche Leidenschaften im oder über den Einheitsautomobilclub auszuleben.[349]

5. Das höhere Führerkorps

Die Korpsführer

In der Geschichte des NSKK von der Machtübernahme bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs gab es zwei Korpsführer, die an der Spitze des Kraftfahrkorps standen. Adolf Hühnlein war von 1933 bis 1942 die prägende Gestalt für die Entwicklung, den Aufbau und die Zielsetzung des NSKK. Daher kommt seiner Biographie, die in der Forschung bisher nur auf geringes Interesse stieß, Bedeutung zu.

Adolf Andreas Hühnlein wurde am 12. September 1881 in Neustädtlein (Oberfranken) geboren. Er stammte aus einer alten fränkischen Bauernfamilie. Mit 19 trat er in die Armee ein und fand Aufnahme als Fahnenjunker im 3. Bayerischen Pionierbataillon Ingolstadt. In der Folgezeit diente Hühnlein als Offizier in einer Pionier- und Telegrafentruppe. Er absolvierte eine zweijährige Ausbildung auf der Artillerieschule; danach besuchte er drei Jahre lang die Bayerische Kriegsakademie in München. Im Ersten Weltkrieg war er zuerst Adjutant der Inspektion des Bayerischen Ingenieurkorps, diente dann als Kompanieführer und Bataillonskommandant an der Front. Zuletzt fungierte er als Generalstabsoffizier im Generalkommando und im Stab des Chefs des Feldkraftfahrwesens.[350] Hühnlein war für Nachschubaufgaben verantwortlich und regelte nach dem Waffenstillstand die Übergabe von Kraftwagenparks an die Siegermächte.[351] Wie an den genannten

---

[346] So urteilt auch Edelmann: Vom Luxusgut, S. 178.

[347] Vgl. Entnazifizierungsakten: HStA Hannover, Nds. 171 Hannover Nr. 18384; Nds. 171 Hildesheim Nr. 23787 und StA Düsseldorf, NW 1002 -C- 68447.

[348] Vgl. Entnazifizierungsakte, HStA Hannover, Nds. 171 Hannover Nr. 37285.

[349] Selten nur brachten öffentliche Kläger das Gegenargument, Motorsport hätte man auch als Mitglied im Automobilclub DDAC betreiben können; vgl. Entnazifizierungs-Hauptausschuß der Stadt Hameln vom 6. 10. 1948, Entnazifizierungsakte, HStA Hannover, Nds. 171 Hannover Nr. 2331.

[350] „Adolf Hühnlein", in: Männer im Dritten Reich, S. 112.

[351] Vgl. Schirach: Die Pioniere des Dritten Reiches, S. 114.

Aufgaben erkennbar ist, sammelte Adolf Hühnlein bereits im Ersten Weltkrieg Erfahrungen im militärischen Kraftfahrwesen.

Im Anschluss an den Krieg befehligte er eine Kompanie im Freikorps Epp und beteiligte sich an der Entmachtung der Räteregierung in München und an der Niederwerfung des Spartakusaufstandes im Ruhrgebiet.[352] Der Kampf im Freikorps gegen sozialistische und kommunistische Bestrebungen bewirkte bei Hauptmann Hühnlein im Anschluss an den Krieg einen Politisierungsschub, den er später so beschrieb:

„Mein erstes Zusammentreffen mit dem Soldatenrat, jener zersetzenden Zeiterscheinung, die dem Jahre des Zusammenbruchs 1918 ihren unheilvollen Stempel aufdrückte, machte mich zum politischen Kämpfer. Nicht so sehr, daß politische Erwägungen – ich gestehe offen, mit diesen Problemen hatte ich mich als alter Offizier und Frontsoldat bis dahin kaum befaßt – hierzu den Ausschlag gaben, als vielmehr das mir im Blute liegende instinktive Angehen gegen jegliche schwächliche Haltung und Mangel an Würde und Stolz."[353]

Den Kampf gegen alles „Schwächliche" und gegen das Hassobjekt Republik hatten nach dem Krieg Kampfverbände, Freikorps und völkische Gruppen aufgenommen, darunter auch die Deutsche Arbeiterpartei, für die Adolf Hitler 1919 als Werbeobmann unterwegs war. Hitler verfügte über propagandistische Fähigkeiten, die Vertreter anderer rechter Verbände in München nicht aufweisen konnten.[354] Die persönliche Begegnung mit dem charismatischen Agitator schlug Hühnlein in Bann und prägte seine nationalsozialistische Gesinnung:

„Als ich 1919 in der Kaserne des bayerischen Leibregiments Adolf Hitler erstmals hörte und seine Gedankengänge des Sich-niemals-Beugens, Niemals-Kapitulierens, seine Weltanschauung in mich aufnahm, zog es mich zu ihm, hielt mich fest, und es entstand jene Gefolgstreue, die nur der Tod endet."[355]

Im Gegensatz zu dem in der Studie des Historikers Ulrich Herbert über Werner Best beschriebenen Funktionsträger-Typus, der sich unabhängig von der Person Hitlers nationalsozialistischen Prinzipien verschrieben hatte,[356] war Adolf Hühnlein das Musterbeispiel eines „Hitleristen" – ein Anhänger, der sich von Hitlers Führerqualitäten, seinem entschlossenen und kompromisslosen Auftreten und seinem absoluten Machtanspruch angezogen fühlte.

Hauptmann Hühnlein wurde nach Auflösung der Freikorps in das Reichsheer übernommen und führte die 1. Kompanie des Pionierbataillons 7 an.[357] Er sympathisierte nicht nur mit dem aufstrebenden Rednertalent Adolf Hitler, sondern übernahm mit ausgesuchten Stoßtrupps seiner Pionierkompanie den Schutz der

---

352 Vgl. Der NSKK-Mann vom 13. 9. 1941: „Soldat. Zum 60. Geburtstag unseres Korpsführers".

353 Ebenda.

354 Vgl. Orlow: The Organizational History and Structure of the NSDAP, S. 212.

355 Der NSKK-Mann vom 13. 9. 1941: „Soldat. Zum 60. Geburtstag unseres Korpsführers". Im Sommer 1919 wurde Hitlers Rednergabe erkannt, als er zu Offizieren und Soldaten sprach. Dies beeindruckte auch Hans Frank, der im September 1919 der Deutschen Arbeitspartei beitrat; Kershaw: Hitler 1889–1936, S. 167.

356 Ein wichtiger Anziehungspunkt war bei Best die „völkisch-organische" Weltanschauung; Herbert: Best, S. 61, 522 ff.

357 Vgl. Horkenbach (Hrsg.): Das Deutsche Reich von 1918 bis heute, Jg. 1933, S. 511.

ersten Hitlerversammlungen.[358] 1923, inzwischen zum Major im Generalstab des Bayerischen Infanterieregiments VII aufgestiegen, hatte er das Referat über die „schwarze" Ausbildung für alle Verbände in München unter sich.[359] In dieser Eigenschaft hielt er auch enge Verbindungen zum „Kampfbund", einem rechten Bündnis aus SA, Bund Oberland und Reichsflagge.[360]

Die politischen Umtriebe des bayerischen Offizierskorps blieben der Reichswehrführung in Berlin nicht verborgen. Sie missbilligte die politische Betätigung und den bayerischen Partikularismus. Als es nicht gelang, die abtrünnigen Offiziere davon zu überzeugen, ihre politischen Aktivitäten einzustellen, entließ man auffällige Agitatoren, darunter auch den Führer der Reichsflagge, Hauptmann Heiss, den Organisator der Reichskriegsflagge, Hauptmann Röhm, und schließlich auch auf indirektem Wege Major Hühnlein.[361] Hühnlein wurde am 17. September 1923 sehr wahrscheinlich aus disziplinarischen Gründen zur Artillerieschule Jüterbog abkommandiert.[362] Er widersetzte sich der angeordneten Versetzung und reichte sein Abschiedsgesuch bei der Reichswehr ein. Bis zu seiner Verabschiedung am 16. April 1924 war er vom Dienst beurlaubt. In dieser Zeit engagierte er sich für die SA-Führung in München. Er war im Oktober 1923 Chef des Truppenstabes der SA für München und Bayern und beteiligte sich aktiv am Hitlerputsch im November 1923.[363] Ihm war im Falle eines erfolgreichen Putschversuchs die Rolle als Befehlshaber der Münchner Landespolizei zugedacht worden.[364] Als er sich anschickte, zusammen mit dem amtierenden Polizeipräsidenten Pöhner die Polizeidirektion in München zu besetzen, wurde er verhaftet.[365]

Die nationalsozialistische Legendenbildung besagt, dass Hühnlein eine halbjährige Haft in Stadelheim, Neudeck und Landsberg verbüßen musste; in Landsberg an der Seite des „Führers". Tatsächlich aber war Hühnlein nicht unter den 39 Angeklagten im Prozess gegen Hitler.[366] Da auch für die Folgezeit keine Angaben

---

358 Vgl. Der NSKK-Mann vom 17. 9. 1938: „Unser Korpsführer – Reichsleiter".

359 Dies gab Hühnlein bei seiner Vernehmung zu Protokoll; vgl. Schreiben Hühnleins aus der Schutzhaft in Landsberg an den Staatsanwalt vom 30. 1. 1924, StA München, Pol. Dir. München 6712; Dornberg: Hitlers Marsch zur Feldherrnhalle, S. 23.

360 Der im September 1923 in Nürnberg gebildete Kampfbund hielt enge Verbindungen zum Münchner Reichswehrkommando; vgl. Longerich: Die braunen Bataillone, S. 38, 41f. Hühnlein war zudem Mitglied im Deutschvölkischen Offiziersbund; vgl. Rösch: Die Münchner NSDAP, S. 225, Anmerkung 103.

361 Vgl. Gordon: Hitlerputsch 1923, S. 137.

362 Tatsächlich ging die Initiative für ein Kommando außerhalb Bayerns vom bayerischen Gruppenkommando aus; BayHStA München-Kriegsarchiv, RwGrKdo 4, 743.

363 Vgl. Rösch: Die Münchner NSDAP, S. 97.

364 Vgl. Gordon: Hitlerputsch, S. 236. Hühnlein bestritt bei seiner Vernehmung, vorher in die Pläne für den 8. November eingeweiht gewesen zu sein. Er gab an, dass er in der Nacht in das Wehrkreiskommando gegangen sei, um sich dort dem neuen Reichswehrminister von Lossow und dem Führer der nationalen Armee, Ludendorff, zur Verfügung zu stellen; vgl. Bericht des 1. Staatsanwalts beim Volksgericht München 1 an die Verwaltung der Gefangenenanstalt Landsberg vom 16. 1. 1924, StA München, Pol. Dir. München 6712.

365 Vgl. Dornberg: Hitlers Marsch zur Feldherrnhalle, S. 239–242.

366 Weder im Protokoll über den Hitlerprozess noch in der Presseberichterstattung dieser Zeit oder in den Unterlagen des BayHStA München ist etwas über eine Verurteilung

über eine Anklage oder einen Prozess gegen Hühnlein vorliegen, lässt dies den Schluss zu, dass er die sechs Monate in Untersuchungshaft verbrachte. Gegen eine rechtskräftige Verurteilung spricht auch die Tatsache, dass ihm die Reichswehr 1924 einen ehrenvollen Abschied bereitete.[367]

In den Jahren 1925 bis 1930 nahm Hühnlein eine politische Auszeit und übte eine kaufmännische Tätigkeit in der Reifenindustrie aus.[368] 1930 wurde er politisch wieder aktiv: Er trat als Quartiermeister und Chef des Kraftfahrwesens in die Oberste SA-Führung ein.[369] Hühnlein gehörte zu den sporadischen Aktivisten, die in den Krisenzeiten der Republik Politik betrieben: 1919 im Freikorps, danach 1923 und dann erst wieder beim Eintritt als SA-Führer.[370] Viele der späteren SA-Führer, die zwischen 1927 und 1930 in die SA eingetreten waren, hatten wie Hühnlein eine militärische Karriere vorzuweisen. Die Anforderungen einer stärkeren Strukturierung und Vergrößerung der SA brachten es offensichtlich mit sich, dass Organisationstalent mehr gefragt war als völkischer Missionsgedanke.[371] Hühnlein, der 1930 bereits 49 Jahre alt war, brachte Lebenserfahrung und militärische Fähigkeiten mit ein und passte auch in dieser Hinsicht in das dominierende Bild der SA-Führer, die besser gebildet und älter waren als die einfachen SA-Männer.[372]

Konflikte zwischen dem Chef der OSAF Pfeffer von Salomon und Hitler führten dazu, dass Hitler sich nach einem Nachfolger umsehen musste. Die Wahl fiel auf Ernst Röhm, der 1928 als Militärberater nach Bolivien gegangen war. Hitler schrieb im Herbst 1930 wiederholt nach Südamerika, um ihn zur Rückkehr zu bewegen; dabei soll Adolf Hühnlein den Kontakt vermittelt haben.[373] Röhm und Hühnlein kannten sich aus ihrer Zeit in der Reichswehr und verstanden sich nach Aussagen von Beobachtern gut.[374] Ernst Röhm, der im Januar 1931 zum „Stabs-

---

Hühnleins erwähnt; vgl. Gruchmann u. a. (Hrsg.): Der Hitler-Prozeß 1924; Einschätzung des BayHStA München im Schreiben an die Verfasserin vom 21. 10. 1999.

367 Hühnlein schied nicht im Oktober 1923 aus der Reichswehr aus, wie in der NS-Biografieschreibung kolportiert, sondern erhielt seinen Abschied erst am 16. 4. 1924. Dieser erfolgte in Ehren und mit dem Recht, weiterhin Reichswehruniform tragen zu dürfen. Letzteres wäre durch eine rechtskräftige Verurteilung zu diesem Zeitpunkt ausgeschlossen gewesen, vgl. BayHStA München-Kriegsarchiv, RwGrKdo 4 Nr. 785. Auch Baldur von Schirach bestätigt die „Untersuchungshaft-Theorie"; Schirach: Pioniere des Dritten Reiches, S. 114.

368 Vgl. Degener (Hrsg.): Wer ist's?, 1935, S. 345; Schirach: Pioniere des Dritten Reiches, S. 114; „Adolf Hühnlein", in: Männer im Dritten Reich, S. 112. Strittig ist, ob Hühnlein bereits 1925 für die SA wieder tätig war, wie es der Artikel in der Deutschen Kraftfahrt vom Juli 1942 „Abschied von Adolf Hühnlein" nahe legt.

369 Vgl. Degener (Hrsg.): Wer ist's? 1935, S. 345.

370 Vgl. Campbell: The SA-Generals and the Rise of Nazism, S. 62 f. Campbell nannte diese Gruppe „The Defectors", die „Abtrünnigen", die der SA nicht fortwährend die Treue hielten, im rechten politischen Spektrum oft wechselten oder sich zwischenzeitlich auf berufliche Dinge konzentriert hatten.

371 Beachtliche 21 der 59 SA-Führer, die in diesem Zeitraum eintraten, waren wie Hühnlein Reichswehroffiziere; vgl. Campbell: SA-Generals, S. 57.

372 Vgl. Campbell: SA-Generals, S. 142.

373 Vgl. Dornheim: Röhms Mann fürs Ausland, S. 70.

374 Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 536, StadtA Hannover.

chef der SA" ernannt wurde, setzte die Personalpolitik seines Vorgängers fort und besetzte die Führungspositionen mit ehemaligen Freikorpsführern und einer Reihe verabschiedeter Reichswehroffiziere, darunter Bekannte aus Röhms Münchner Tagen. Nun war ein schneller politischer Aufstieg garantiert. SA-Gruppenführer Hühnlein wurde am 1. Juli 1932 zum stellvertretenden Korpsführer des NSKK ernannt; am 1. Januar 1933 stieg er zum SA-Obergruppenführer, dem zweithöchsten Dienstgrad in der SA, auf.[375] In seiner Funktion als einer der Stellvertreter Röhms trat Hühnlein Mitte Januar 1933 als Schlichter bei SA-Machtkämpfen in Nürnberg auf.[376] Unter Beibehaltung seiner Stellung als Chef des Kraftfahrwesens der SA wurde er am 30. April 1933 vom stellvertretenden Korpsführer zum Korpsführer des NSKK befördert.[377]

In seinem weiteren Werdegang ernannte Hitler ihn 1936 ehrenhalber zum Generalmajor und stattete ihn am 8. September 1938 mit dem Titel Reichsleiter der NSDAP aus. Daran war kein bestimmtes Partei- oder Staatsamt geknüpft. Es erging jedoch der Generalauftrag des „Stellvertreters des Führers", Rudolf Heß, die Partei in allgemeinen Verkehrsfragen gegenüber den Behörden zu vertreten.[378]

Seinen größten Einfluss übte Hühnlein als Führer des deutschen Kraftfahrsports und als Präsident der Obersten Nationalen Sportbehörde für die Deutsche Kraftfahrt aus. Im Zweiten Weltkrieg, genauer am 22. Februar 1940, ernannte ihn Göring zum „Beauftragten für den motorisierten Transport der Kriegswirtschaft". Adolf Hühnlein war in zahlreichen Gremien vertreten: Mitglied des Reichstags seit der 8. Wahlperiode 1933, Mitglied des Reichsverkehrsrates, der Reichsarbeitskammer, der Akademie für Deutsches Recht, des Verwaltungsrates der Deutschen Reichsbahn und des Verwaltungsrates der Gesellschaft für Reichsautobahnen. Obgleich er keine hohen Staatsämter im „Dritten Reich" innehatte, zählte Hühnlein zu den reich dekorierten und vielfach ausgezeichneten NSDAP-Führern. Er war Träger des Blutordens zur Erinnerung an den Hitlerputsch, Träger des Goldenen Parteiabzeichens der NSDAP und des Ehrenzeichens der HJ. Ihm war die Ehrenbürgerschaft der Städte Bayreuth und Bad Gandersheim[379] und die Ehrenmitgliedschaft des Französischen Automobilklubs verliehen worden. Im Zweiten Weltkrieg überreichte ihm Hitler das Kriegsverdienstkreuz I. und II. Klasse mit Schwertern. Als Dank und Anerkennung für seine treuen Dienste beschenkte er Hühnlein außerdem zu seinem 60. Geburtstag mit 250000 RM.[380] Diese großzügige Dotation war kein Einzelfall im „Dritten Reich". Auch Großadmiral Raeder und Reichspostminister Ohnesorge erhielten Geldgeschenke in

---

375 Vgl. Organisation der Obersten SA-Führung, S. 47, BArch NS 23/438.
376 Vgl. Hambrecht: Der Aufstieg der NSDAP in Mittel- und Oberfranken, S. 377.
377 Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 536, StadtA Hannover.
378 Vgl. Der NSKK-Mann vom 22. 10. 1938: „Förderung der Motorisierung".
379 Im Juni 1937 widmete ihm der Bayreuther Oberbürgermeister eine Granitplatte, auf der die Worte eingraviert waren: „Adolf Hühnlein, dem Schöpfer und Führer des NSKK, dem Sohne der bayerischen Ostmark, verleiht die Stadt Bayreuth das Ehrenbürgerrecht"; zit. nach Wotke: Die Ehrenbürger der Stadt Bayreuth, S. 109.
380 Vgl. das posthume Spruchkammerverfahren zum Zwecke der Freigabe des Nachlasses von Adolf Hühnlein, Entnazifizierungsakte Hühnlein, Amtsgericht München.

dieser Höhe.[381] Offensichtlich vertraute Hitler nicht mehr ausschließlich auf die Wirkung seiner charismatischen Herrschaft, da er versuchte, führende Persönlichkeiten im Staat mit Geldgeschenken enger an sich zu binden.[382] Hühnlein, 1941 bereits schwer erkrankt, tastete das Geld nicht mehr an. Er starb am 18. Juni 1942 an einem Krebsleiden. Ihm zu Ehren fand ein Staatsbegräbnis statt, und er erhielt posthum die wichtigste Auszeichnung des Staates: die höchste Stufe des Deutschen Ordens.[383]

Die Persönlichkeit des Korpsführers

Während seiner Amtszeit als Korpsführer kam Adolf Hühnlein mit vielen hochrangigen Repräsentanten aus Sport, Industrie, Politik und Militär in Kontakt. Der Autobauer Horch beschrieb Hühnlein als einen der „tatkräftigsten Männer", die ihm im Leben je begegnet seien.[384] Reichsverkehrsminister Freiherr von Eltz-Rübenach dankte Hühnlein auf der IAMA 1936 für den „ungeheuren Schwung, welchen er in den Sport und die motorbegeisterte Jugend gebracht" habe.[385] Anerkennung fand Hühnlein auch bei der Reichswehrführung, die dem ehemaligen aktiven Offizier der Vorkriegszeit mit Respekt begegnete.[386] Der General der Panzertruppen, Heinz Guderian, beschrieb Hühnlein in seinen Erinnerungen als geraden, aufrechten Mann, mit dem man gut zusammenarbeiten konnte. Guderian folgte bereitwillig seiner Einladung zu einer SA-Tagung im Sommer 1933.[387]

Im Umgang mit Menschen galt Hühnlein als rauh und kantig. Wer ihm gut gesonnen war, beschrieb ihn als sachlich, offen und ehrlich, und wem seine Art missfiel, als schroff und plump.[388] Hühnlein trat als Kritiker von Verschwendung und Großtuerei innerhalb des NSKK, der Partei, im Rennsport und in Industriekrei-

---

[381] Zum System der Dotationen im „Dritten Reich" allgemein, ohne auf den „Fall" Hühnlein einzugehen, vgl. Überschär u. a.: Dienen und Verdienen, S. 218 f.; Bajohr: Parvenüs und Profiteure, S. 36 f.

[382] Vor allem Architekten, Schriftsteller, NSDAP-Reichsleiter, Gauleiter und führende Offiziere der Wehrmacht erhielten Geldgeschenke. In Krisenzeiten nahm die Großzügigkeit noch zu, z. B. als sich infolge der Kapitulation Stalingrads 1943 die militärische Niederlage abzeichnete; vgl. Überschär u. a.: Dienen und Verdienen, S. 146.

[383] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Juli 1942: „Abschied von Adolf Hühnlein". Vgl. auch BArch NS 24/846.

[384] Horch: Ich baute Autos, S. 330.

[385] Vgl. von Eltz-Rübenach auf dem Begrüßungsabend des RDA am 18. 2. 1936, in: RDA (Hrsg.): „Schrittmacher der Wirtschaft", S. 31.

[386] Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 705, StadtA Hannover.

[387] Vgl. Guderian: Erinnerungen eines Soldaten, S. 24. Heinz Guderian (1888–1954), seit 1935 Chef der 1. Panzerdivision, 1938 Chef der schnellen Truppen und General der Panzertruppen. Erfolge als Panzerführer im Polen- und Frankreichfeldzug. Entlassung im Dezember 1941 wegen Differenzen mit Hitler, 1943 Ernennung zum Generalinspekteur der Panzertruppen. Sein Name ist eng verbunden mit dem Aufbau eigenständiger Panzertruppen und dem Gelingen der Blitzkriegstrategie in Polen, Frankreich und anfänglich auch in der Sowjetunion; vgl. Weiß (Hrsg.): Biographisches Lexikon, S. 168; Wistrich: Wer war wer, S. 103 f.

[388] Nicht jedem, so Wagener nach dem Krieg, sagte Hühnleins offene Art und soldatische Derbheit zu; G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 564, StadtA Hannover.

sen auf.[389] Für sich persönlich lehnte er den parvenühaften Lebensstil, den andere Parteiführer wie Hermann Göring oder Christian Weber pflegten, ab.[390] „Seine sprichwörtliche Schlichtheit verachtet blendende Fassaden", heißt es in einem Geburtstagsporträt über Hühnlein.[391] Seine Anspruchslosigkeit war ein so hervorstechendes Charakteristikum, dass auch der Rennfahrer Rudolf Caracciola dieses Merkmal in seiner Beschreibung Hühnleins nach dem Krieg nannte: „Ein polternder, gutmütiger Mann, der an sein nationalsozialistisches Ideal glaubte, der sich nicht bereichert und nie versucht hatte, aus seiner Vormachtstellung Nutzen zu ziehen."[392]

Wie an seinen Ämtern und Auszeichnungen abzulesen ist, hatte Hühnlein im Rahmen seiner Möglichkeiten viel erreicht. Was ihm fehlte, waren staatliche Befugnisse, einflussreiche Parteiämter oder Bevollmächtigungen durch Hitler. Hühnlein wurde vom Reichsverkehrsminister zwar im Dezember 1933 beauftragt, alle im Kraftfahrwesen maßgeblichen Verbände in einem „Reichsausschuss der Deutschen Kraftverkehrswirtschaft" zu einigen, doch gelang es nicht, sich an die Spitze dieses Ausschusses zu stellen, der Erzeuger, Verteiler und Verbraucher koordinieren sollte.[393] Eine Zeit lang war Hühnlein in NSKK-Kreisen auch als Nachfolger des Reichsverkehrsministers im Gespräch. Wahrscheinlich hegte Hühnlein selbst Hoffnungen, Freiherr von Eltz-Rübenach 1937 ablösen zu dürfen.[394] Doch den Karrieresprung schaffte er nicht. Abgesehen von machtpolitischen Gründen lagen die Ursachen in der Person des Korpsführers selbst: Ob-

---

[389] Hühnlein rügte die Komfortwünsche der Industrierepräsentanten hinsichtlich der Unterbringung bei Sportveranstaltungen, Deutsche Kraftfahrt vom 22. 2. 1934: „Oberstaufen – die erste Schlacht der Sportcompagnie 34". Ferner lehnte er im internen Dienstverkehr das Prahlen mit zusätzlichen Ämtern ab und forderte seine Führer zu Bescheidenheit auf; vgl. Mitteilungsblatt des NSKK vom 15. 8. 1940, betr. Schriftwechsel. Der Aufruf zur Bescheidenheit erging auch, als die Anzugsordnung in der Partei neu diskutiert wurde. Er erinnerte daran, dass dieser Aufwand mit der Situation der ärmsten Volksgenossen nicht zu vereinbaren sei; vgl. die Schriftwechsel zwischen dem 25. 5. und 5. 8. 1939, Heiber (Bearb.): Parteikanzlei Teil I, 23887, W. 117 04041 f. (713).

[390] Vgl. Eidesstattliche Erklärung des Fahrers von Hühnlein vom 20. 2. 1949, Entnazifizierungsakte Hühnlein, Amtsgericht München.

[391] Deutsche Kraftfahrt vom September 1941: „Adolf Hühnlein".

[392] Caracciola: Meine Welt, S. 194. Im Widerspruch zu Hühnleins „Saubermann-Image" stand eine Vorteilnahme für seine Tochter. Er kaufte für sie einen BMW mit Behördennachlass; Schreiben von Kraus an Hühnlein vom 21. 9. 1938, BArch NS 24/675.

[393] Schreiben des Beauftragten des Reichsausschusses der Deutschen Kraftverkehrswirtschaft Hühnlein an die führenden Verbände vom 15. 12. 1933 (Abschrift), R 43 II/748. Nach Informationen von Werlin war Hühnlein für die Führung des neu zusammengestellten Reichsausschusses im Gespräch; vgl. vertrauliche Information Jakob Werlins an Kissel vom 29. 11. 1933, Roth u. a. (Bearb.): Die Daimler-Benz AG 1916–1948. Schlüsseldokumente, Dok. Nr. 41 S. 125 f. Vermutlich kam einem derartigen Ausschuss keine Bedeutung mehr zu, da im Rahmen eines organischen Aufbaus der Wirtschaft Wirtschaftsgruppen gegründet wurden, die die einzelnen Bereiche Produktion, Handel, Handwerk in der Kraftfahrzeugwirtschaft wieder aufteilten.

[394] Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 643 ff., StadtA Hannover. Wagener vermutet, dass der Aufstieg Hühnleins durch Kritik an Hitlers Maßnahmen, die auch Goebbels gegen ihn aufbrachte, gescheitert sei. Es liegen jedoch keine Hinweise vor, die eine oppositionelle Haltung Hühnleins glaubhaft machen.

wohl er bereits im Ersten Weltkrieg praktische Erfahrungen im militärischen Kraftfahrwesen gesammelt hatte, verfügte er nicht über die fachlichen Kompetenzen, die zur Leitung des Reichsverkehrsministeriums nötig waren. Außerdem unterschied er sich von der technischen Intelligenz im „Dritten Reich" dadurch, dass er im Gegensatz zu den Bevollmächtigten Fritz Todt, Albert Speer, Gottfried Feder und dem Leiter der Organisation, Xaver Dorsch, keine Ingenieurausbildung absolviert hatte. Ging es darum, technische Sachverhalte zu erklären und mit eigenen Erfahrungen zu illustrieren, griff Hühnlein auf Vergleiche aus seinem Leben als Pionieroffizier zurück.[395]

Ein anderer Grund, warum Hühnlein keine machtpolitisch bedeutsameren Ämter übertragen wurden, lag in seinem fortgeschrittenen Alter, das ihn innerhalb der Partei nicht als dynamischen Karrieristen auswies. Ein weiteres Hindernis auf dem Weg nach oben war die Tatsache, dass seine impulsive Art und sein häufig unangemessenes Auftreten wenig repräsentabel wirkten. Sein Erscheinungsbild war besonders bei Sportveranstaltungen Zielscheibe von Spötteleien. Von geringer Körpergröße und untersetzter Statur schritt er in seiner Uniform, manchmal in einem weißen Mantel, immer aber mit Sporen an den Stiefeln, die Paraden ab. Dies rief Heiterkeit hervor und brachte ihm bei Sportlern den Spitznamen „gespornter Heini" ein.[396]

Adolf Hühnlein zählte nicht zum inneren Führungsring um Hitler. Dies geht aus den in der Sache nebensächlichen, aber machtpolitisch aufschlussreichen Machtspielen um Titel und Namen hervor. Hühnlein nannte sich nach der Fusion von Motor-SA und NSKK am 23. August 1934 für kurze Zeit „Reichsführer des NSKK". Diese Bezeichnung musste er jedoch auf Drängen des ebenso titulierten Reichsführers SS Heinrich Himmler ändern.[397] Später konnte Hühnlein allerdings nicht verhindern, dass sich der Führer des NS-Fliegerkorps, General Christiansen, ebenfalls „Korpsführer" nannte. Hühnleins Protest scheiterte am Widerstand des mächtigeren Reichsluftfahrtministers Göring.[398]

Dass Hühnlein ein Mann war, der in der zweiten Reihe stand, belegen auch die Tagebücher von Joseph Goebbels. Goebbels erwähnte ihn in seinen Aufzeichnungen der Jahre 1924 bis 1933 nur ein einziges Mal. Am 9. November 1932, dem Gedenktag des Hitlerputsches, notierte er: „Major Hühnlein spricht. Schaurig."[399] Auch in den folgenden Jahren fiel Hühnlein vor allem durch seine mangelhafte mündliche Ausdrucksfähigkeit auf. Im Mai 1937 besuchte Goebbels das Avus-Rennen, bei dem 400 000 Zuschauer dem Sieger Hermann Lang zujubelten. Goebbels schrieb in sein Tagebuch: „Hühnlein hält eine unmögliche Rede. Alle lachen.

---

395 Er setzte beispielsweise die Wechselwirkung zwischen Straßenbau und Kraftfahrt mit der wechselseitigen Bedingtheit von Panzer und Angriffswaffe in Beziehung; vgl. Hühnlein: Der Kraftfahrer als Straßenbenutzer, S. 9.

396 Vgl. auch G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 651, StadtA Hannover; Brauchitsch: Ohne Kampf, S. 59.

397 Vgl. DDAC-Wochenschrift vom 7. 9. 1934: „Tagesbefehl an Motor-SA und NSKK"; G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 605 f., StadtA Hannover.

398 Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 864, StadtA Hannover.

399 Eintrag von Goebbels am 9. 11. 1932, in: Fröhlich (Hrsg.): Die Tagebücher von Joseph Goebbels, Teil 1, Bd. 2, S. 275.

Blamabel für die Innung."[400] Hühnlein formulierte nicht nur ungeschickt, sondern auch unverständlich. Aus einer Mitteilung eines Motorsturms an die Motorstaffel geht hervor, dass die meisten Zuhörer einer Rede von Hühnlein den Inhalt nicht ansatzweise wiedergeben konnten.[401] Trotz der Kritik war Goebbels kein erklärter Gegner des Korpsführers; vielmehr freute er sich darüber, dass Hühnlein 1938 zum Reichsleiter ernannt wurde und sagte ihm bei Sorgen um das NSKK seine Unterstützung zu.[402] Zu Hühnleins „Gegnern" in Parteikreisen zählte Martin Bormann. Als eigentlicher Initiator des NS-Automobilkorps konnte er es nicht verwinden, dass die Führung des NSKK an Hühnlein übertragen worden war.[403] Außerdem lehnte Bormann alle Führer, die aus dem Umkreis von Röhm und der SA kamen, kategorisch ab.[404]

Auch wenn Hühnlein weder zur Führungsriege der NSDAP gehörte noch regelmäßig mit Hitler zusammentraf, zählte er allein aufgrund der langjährigen Kameradschaft mit Hitler und seiner Teilnahme am Hitler-Putsch zu den politisch verlässlichsten Getreuen des „Führers". Hühnlein nahm jedes Jahr am 9. November an den Gedenkfeiern zur Erinnerung an den Marsch auf die Feldherrnhalle 1923 teil und stand zusammen mit den „Alten Kämpfern" und hochrangigen Nationalsozialisten in der ersten Reihe.[405] Bei der alljährlichen Eröffnung der IAMA begleitete er Hitler bei seinem Gang durch die Automobilausstellung, informierte ihn über die Arbeit des NSKK und verkündete stolz die Spitzenleistungen und Siege, die der deutsche Motorrennsport im vergangenen Jahr erringen konnte.[406]

Adolf Hühnlein teilte die Weltanschauung des Nationalsozialismus. Er betonte die Wichtigkeit des Führerprinzips und trat für die Durchsetzung von „Rassenprinzipien" in der Verkehrsgemeinschaft und im produzierenden Gewerbe ein.[407] Jedoch tat er sich öffentlich selten als leidenschaftlicher Ideologe und antisemitischer Eiferer hervor. Sein Thema war und blieb die Motorisierung.

---

[400] Eintrag von Goebbels am 31. 5. 1937, in: Fröhlich (Hrsg.): Die Tagebücher von Joseph Goebbels, Teil 1, Bd. 3, S. 158.

[401] Vgl. Mitteilung des Motorsturms 17/M 86 an die Motorstaffel II/M 86 vom 9. 1. 1937, betr. Generalappell des Sturms anläßlich der Rede des Korpsführers, BArch NS 24/11.

[402] Vgl. Eintrag von Goebbels am 9. 9. 1938, in: Fröhlich (Hrsg.): Die Tagebücher von Joseph Goebbels, Teil 1, Bd. 6, S. 78; Eintrag von Goebbels am 1. 2. 1939 „Er [*Hühnlein*] hat Sorgen um sein NSKK. Man nimmt ihm zuviel weg. Ich werde ihn unterstützen", in: ebenda, S. 246.

[403] Hühnlein hatte im Gegensatz zu Bormann, dessen Welt der Schreibtisch war, praktische Erfahrungen in der Führung von Einheiten; vgl. Lang: Der Sekretär, S. 57, 254.

[404] In diese Richtung äußerte er sich anlässlich der Ernennung des SA-Gruppenführers Hühnlein im Oktober 1932 zu einem Stellvertreter Röhms; vgl. Schreiben von Martin Bormann an den Privatsekretär des Führers Rudolf Heß vom 5. 10. 1932, abgedruckt in: Lang: Der Sekretär, S. 450.

[405] Ein Bild vom 9. 11. 1938 zeigt Hühnlein in der ersten Reihe der Marschgruppe; abgedruckt in: Der NSKK-Mann vom 5. 11. 1938.

[406] Vgl. Motorschau vom März 1938: „Der Führer sprach zum Bau des Volkswagens".

[407] Vgl. dazu ausführlicher das Kapitel „Diskriminierungs- und Gewaltmaßnahmen gegen Juden".

Willensbekundungen wie „Wir treiben unter allen Umständen die Motorisierung vorwärts!“[408] klangen oftmals wie Phrasen. Im Gegensatz zu Fritz Todt, der es vermochte, die Motorisierung und den Bau der Autobahnen in ein kulturelles Gesamtkonzept einzupassen, gab der Korpsführer praktischen Vorschlägen wie z. B. zur Verbesserung der Verkehrssicherheit den Vorzug. Zu dieser praxisnahen Lebenseinstellung passte sehr gut, dass Hühnlein die Deutschen 1941 aufforderte, sich idealistisches Träumen sowie „Dichten und Denken“ abzugewöhnen.[409]

Trotz persönlicher Schwächen und fachlicher Defizite war es doch vor allem seinen persönlichen Stärken zu verdanken, dass aus der jungen und mitgliederschwachen Organisation eine respektable Größe im Kraftfahrwesen erwuchs. Auch ohne konkrete Beauftragungen gelang es Hühnlein, Einfluss auf Sport, Vereine und das technische Sachverständigenwesen auszuüben und Kontakte zu Wehrmacht und Industrie zu knüpfen. Aufgrund seines Vorlebens als Offizier lag ihm die Rekrutenausbildung besonders am Herzen.[410] Dieses erzieherische Anliegen, gepaart mit Organisationstalent und Durchsetzungsfähigkeit, qualifizierten ihn als Führerpersönlichkeit. Adolf Hühnlein war ein Mann der Praxis, ein perfekter Organisator, der auch in seinem politischen Wirken zeitlebens der militärische Führer blieb.

Korpsführer Erwin Kraus – Der Mann fürs Technische

Hühnlein, der bereits einige Jahre vor seinem Tod um seine lebensbedrohliche Krankheit wusste, hatte sich als Nachfolger im Amt des Korpsführers den Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen und Reichsminister für Bewaffnung und Munition, Fritz Todt, gewünscht. Todt kam jedoch im Februar 1942, wenige Monate vor Hühnleins Tod, bei einem Flugzeugabsturz ums Leben. Neuer Korpsführer wurde der bisherige NSKK-Obergruppenführer Erwin Kraus. Machtpolitisch gesehen war dies ein Nachteil, da Kraus – ein Mann ohne größeren Rückhalt in der Parteiorganisation – keinerlei politische Akzente zu setzen vermochte.[411] Auf die Entwicklung des NSKK bezogen, war die Wahl allerdings von Vorteil, weil mit Kraus ein profunder Kenner des Kraftfahrkorps an die Spitze trat.

Anders als Hühnlein galt Kraus als ausgewiesener Experte auf kraftfahrtechnischem Gebiet. Der 1894 in Karlsruhe geborene Maschinenbauingenieur kämpfte im Ersten Weltkrieg in der Infanterie und bei der Fliegertruppe. Nach dem Krieg war er Mitglied in verschiedenen Freikorps.[412] Nach Anstellungen in der Wirtschaft arbeitete er ab 1929 als freier Sachverständiger für Kraftfahrwesen und Maschinen in München und Stuttgart.

---

[408] Aus der Rede des Korpsführers beim Begrüßungsabend der Automobilindustrie am 24. 2. 1937, abgedruckt in: RDA (Hrsg.): „Kraft des Motors, Kraft des Volkes“, S. 36.

[409] Vgl. Der NSKK-Mann vom 24. 5. 1941: „Kämpfer und Schwärmer“ von Adolf Hühnlein.

[410] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Januar 1939: „Motorsportschule Niedersachsen eingeweiht“.

[411] Lang: Der Sekretär, S. 254.

[412] Kraus war Flieger im Grenzschutz Ost und beteiligte sich an Kämpfen in Oberschlesien und im Baltikum.

Seit 1923 Parteimitglied, fungierte Kraus bereits vor 1933 als technischer Berater des NSKK und der Motor-SA und hatte entscheidenden Anteil am Aufbau der beiden Organisationen.[413] 1930 bis 1933 befehligte er die Gruppenstaffel Südwest der Motor-SA in Stuttgart; in den nachfolgenden zwei Jahren arbeitete Kraus als Amtschef Technik und Kraftfahrinspekteur Süd. Seit 1935 hatte er das Amt des Inspekteurs für technische Ausbildung und Geräte des NSKK inne. Alle technischen Aspekte der Motorisierung in Bezug auf Dienstfahrzeuge, Treibstoffe, Motorsport, Motorsportschulen und Versuchsfahrten mit Ersatztreibstoffen fielen in seinen Aufgabenbereich. Aufgrund seiner fachlichen Kompetenz war er in allen technikrelevanten Fragen die rechte Hand Hühnleins. Die Industrie musste sich von ihm wiederholt Kritik gefallen lassen, verdankte ihm aber, der NSKK-Propaganda zufolge, guten Rat und manche vorteilhafte Neuerung.[414] Seit 1936 gehörte Kraus dem Reichstag an. Er war 1933 bis 1942 Mitglied der Obersten Nationalen Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt und deutscher Delegierter in internationalen Rennsportgremien. Nach seiner Ernennung zum Korpsführer des NSKK am 21. Juni 1942 erhielt er nur eine weitere Beauftragung: Hitler übertrug ihm im November 1944 die motortechnische Beratung im Volkssturm und die Zusammenstellung von motorisierten Spezialeinheiten.

Nach Ende des Krieges wurde Kraus in Garmisch-Partenkirchen interniert.[415] Die Spruchkammer Nürnberg stufte ihn 1948 in die Kategorie II „Belasteter" ein. Sie legte ihm die Zahlung von 1000 RM auf und verurteilte ihn zu einer Haftstrafe von drei Jahren und sechs Monaten, die zum Großteil durch die Internierungszeit als verbüßt galt.[416]

Die Motorobergruppenführer und Ehrenführer

Neben dem Korpsführer trugen im NSKK eine Vielzahl von Amtsleitern, Inspektoren und Einheitsführern im Dienstrang von Standarten-, Gruppen- und Motorobergruppenführern Verantwortung. Persönlichkeiten, die für den Aufbau und die Entwicklung des NSKK bedeutsam waren, werden im Folgenden in ihrem politischen und beruflichen Werdegang kurz vorgestellt:

Nachdem das NSKK Ende August 1934 seine Selbständigkeit erhalten hatte, traten Führer der Motor-SA und des NSKK aus der SA aus und in das NSKK ein. Unter den 178 von Bruce Campbell untersuchten SA-Führern, die es zwischen

---

[413] Kraus trat 1923 und zum zweiten Mal 1930 in die Partei ein; vgl. zur Person: BArch-DH ZA VI 3901 A. 31; BArch BDC Speer A-Z, Kraus Erwin: Fragebogen Military Government; Kienast (Hrsg.): Der Großdeutsche Reichstag, IV. Wahlperiode, S. 277.

[414] Vgl. Zeitungsausschnitt vom 26. 5. 1944: „Erwin Kraus wird am 26. Mai 1944 50", HStA Hannover, VVP 17 Nr. 2417.

[415] Vgl. BArch BDC Speer A-Z Kraus Erwin: Fragebogen Military Government.

[416] Gemäß der Kontrollratsdirektive Nr. 38 vom September/Oktober 1946 gab es folgende Kategorien: 1. Hauptschuldige; 2. Belastete (Aktivisten, Militaristen und Nutznießer); 3. Minderbelastete; 4. Mitläufer; 5. Entlastete; vgl. Ratz (Bearb.): Die Justiz und die Nazis, Dok. 16, S. 28ff; vgl. Spruch der Hauptkammer I Nürnberg vom 12. 11. 1948, Entnazifizierungsakte Erwin Kraus, Amtsgericht München; Nachricht in der Frankfurter Neuen Presse vom 15. 11. 1948, Presseausschnitt-Sammlung IfZ.

1925 und 1945 zum Stabschef, Obergruppenführer und Gruppenführer gebracht hatten, nahmen nur Hühnlein als SA-Obergruppenführer und Josef Seydel als hauptamtlicher SA-Gruppenführer ranghohe Posten in der SA ein, bevor sie zum NSKK wechselten. Insgesamt traten im September 1934 und später ein Obergruppenführer (Hühnlein), zwei SA-Gruppenführer (Josef Seydel und ehrenhalber der Herzog von Sachsen-Coburg), sieben Brigadeführer, elf Oberführer und 12 Standartenführer von der SA in das NSKK über.[417]

Die meisten von ihnen waren Personen, die die Geschicke der motorisierten Formationen der NSDAP bereits seit der Gründungszeit begleitet hatten: Beispielsweise Helmut Oldenbourg, geboren 1892, der dem NSKK und der NSDAP seit 1930 angehörte. Er galt als Fachmann im Motorsport, wurde Stabsleiter beim Chef des SA-Kraftfahrwesens unter Hühnlein und war für die Aufstellung neuer Motoreinheiten zuständig. Nach der NS-Machtübernahme brachte er seine Erfahrungen in die Führung der Motorbrigade Hochland ein. Im Zweiten Weltkrieg diente Oldenbourg als Offizier der Kraftfahrtruppe IV.[418]

Eine wichtige Persönlichkeit, die die Entwicklung des NSKK von Anfang an förderte, ist der NSKK-Gruppenführer und Verleger der NSKK-Schrift „Deutsche Kraftfahrt", Theodor Oppermann[419]. Der 1889 in Minden geborene Titularprofessor trat nicht nur als Förderer des NSKK in Erscheinung, sondern kann als ein publizistischer Wegbereiter der nationalsozialistischen Bewegung insgesamt bezeichnet werden. Er gab nach dem Ersten Weltkrieg die rechtsorientierte „Deutsche Presse Korrespondenz"[420] und das Monatsblatt „Volk und Welt" heraus. Die „Deutsche Presse Korrespondenz" verfügte über eine große publizistische Reichweite: Sie belieferte kleine rechtsstehende Heimatzeitungen und Lokalblätter, die sich keinen eigenen politischen Redakteur leisten konnten, zweimal wöchentlich mit Artikeln.

Oppermann gehörte seit 1931 der NSDAP und dem NSKK an und vertrat bereits 1932 die NSDAP als Abgeordneter im Reichstag.[421] Dort bestimmte ihn die NSDAP-Fraktion ab Dezember 1932 zum Sachbearbeiter für Kraftfahrangele-

---

[417] Vgl. Liste der zum NSKK im September 1934 oder später übergetretenen SA-Führer, BArch NS 23/438.

[418] Unter K = Kraftfahrwesen ist der Name Oldenbourg zu finden, Diensteinteilung im Stabe der Obersten SA-Führung (1509/32), BArch BDC Research O. 407; Spruch der Spruchkammer München I vom 26. 10. 1949, Entnazifizierungsakte Helmut Oldenbourg, Amtsgericht München.

[419] Aufgrund des identischen Nachnamens wird Theodor Oppermann in Dokumenten vor und nach 1945 bisweilen mit Ewald Oppermann verwechselt. Letzterer wurde 1896 in Königsberg geboren, war Führer der NSFK-Gruppe 1 in Ostpreußen und Oberst der Luftwaffe. Er übernahm 1941 das Amt des Generalkommissars im Generalbezirk Nikolajew im Reichskommissariat Ukraine; vgl. Stockhorst: Fünftausend Köpfe, S. 313.

[420] Die Verfasser der Artikel waren Politiker der Rechtsparteien und Wirtschaftsrepräsentanten. 1928 hatte die Korrespondenz 800 Zeitungen als Bezieher; vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen. S. 393, StadtA Hannover. Da Wagener selbst einige Zeit in der Redaktion von Oppermann arbeitete, hatte er genaue Kenntnisse.

[421] Vgl. Entnazifizierungsakte Theodor Oppermann (zum Zwecke der Vermögensfreigabe), HStA Hannover, Nds. 171 Hannover Nr. 90911.

genheiten.[422] 1933 wurde er zum SA-Brigadeführer und stellvertretenden Führer des NSKK ernannt.[423] Bei der Gründung des Einheitsautomobilclubs DDAC betraute Hühnlein Professor Oppermann mit dem Posten des stellvertretenden Präsidenten des DDAC. In der Folgezeit verschlechterten sich allerdings die Beziehungen zwischen dem Korpsführer und seinem Stellvertreter: Oppermann kritisierte die Einverleibung der „Deutschen Kraftfahrt" in die NSKK-Korpsführung, und Hühnlein beanstandete Inhalt und Stil der Zeitung, die nach seinem Dafürhalten zu wenig kämpferisch sei und einer Kombination von „Gartenlaube und ADAC" gleiche.[424] Trotz der massiven Unstimmigkeiten wurde Oppermann 1940 zum NSKK-Obergruppenführer ernannt. Er entging militärischen Verpflichtungen durch eine Anstellung als Adjutant des Herzogs von Sachsen-Coburg.[425] Kurz nach Ende des Krieges beging Oppermann in der Internierungshaft Selbstmord.[426]

Wie Röhm und Pfeffer von Salomon vor ihm, bevorzugte auch Hühnlein für die Besetzung von Führerstellen Männer mit militärischen Erfahrungen. Vorteile hatten diejenigen, die Hühnlein aus Kriegszeiten bekannt waren, wie z. B. Adolf Ritter von Denk, Rittmeister a. D. Er leitete 1934 das Führungshauptamt und wurde später Chefstabsführer des NSKK.[427] Militärische Erfahrung war besonders wichtig bei Führern, die Einheiten befehligten oder an der Spitze der Kraftfahrinspektionen standen. Die Kraftfahrinspektion West in Köln wurde 1935 von NSKK-Gruppenführer Josef Seydel geführt. Wie Hühnlein war auch er Hauptmann im Ersten Weltkrieg, danach kämpfte er im Freikorps Epp. Als stellvertretender Führer der Reichskriegsflagge nahm er am Hitler-Putsch teil. Er war seit 1931 beim Stab der Obersten-SA Führung tätig und wechselte nach dem „Röhm-Putsch" zum NSKK.[428] NSKK-Obergruppenführer Josef Seydel, der Opper-

---

[422] Diese Funktion war nicht mehr als ein Zugeständnis an das NSKK. Da Kraftfahrangelegenheiten in der Fraktion nicht besprochen wurden, blieb dieses Amt bedeutungslos; vgl. Döring: „Parlamentarischer Arm der Bewegung", S. 424.

[423] Vgl. Stockhorst: Fünftausend Köpfe, S. 313 f.

[424] Vgl. Brief von Hühnlein an Oppermann vom 2. 12. 1939 und Protokoll der Witwe von Oppermann vom 29. 1. 1949, Entnazifizierungsakte Theodor Oppermann, HStA Hannover, Nds. 171 Hannover Nr. 90911. „Die Gartenlaube. Das illustrierte Familienblatt", erschien von 1853 bis 1937. Sie war eine populäre und unterhaltsame Zeitschrift für die ganze Familie. Nach dem Krieg nannte sie sich „Die neue Gartenlaube".

[425] Vgl. Entnazifizierungsakte Theodor Oppermann, HStA Hannover, Nds. 171 Hannover Nr. 90911.

[426] Oppermann betonte in einem Brief an General Eisenhower vom 5. 4. 1945, dass die von ihm 1933 gegründete und herausgegebene Zeitschrift Deutsche Kraftfahrt jahrelang von den Nazis missbraucht worden sei und er keine Judenhetze betrieben hätte; BArch BDC Research, Theodor Oppermann.

[427] Adolf Ritter von Denk, geb. 1886. Leitende Stelle in der Süddeutschen Waggonfabrik, 1933 Eintritt in das NSKK, Führer einer Kraftwagenstaffel, 1934 in die Korpsführung versetzt, 1941 zum NSKK-Obergruppenführer ernannt; vgl. Entnazifizierungsakte Ritter von Denk Amtsgericht München; BArch BDC SA, Ritter von Denk.

[428] Josef Seydel, NSKK-Obergruppenführer, geb. 1887 in München, 1920 Landesleitung der Bayerischen Einwohnerwehren, 1923 stellvertretender Führer der Reichskriegsflagge, Teilnahme am Hitlerputsch, 1924 zu einem Jahr und drei Monaten Haft verurteilt, 1931 bis 1935 beim Stab der OSAF, Wechsel zum NSKK, seit 1932 MdR; vgl. Kienast (Hrsg):

mann als stellvertretenden Korpsführer ablöste, führte im Zweiten Weltkrieg die Motorobergruppe Südost und organisierte den motorisierten Luftkriegseinsatz der Wiener Fahrbereitschaft.[429]

Bis zum höchsten Dienstgrad des Motorobergruppenführers brachte es auch der 1884 geborene Karl Offermann, ein Zollrat aus Baden. Hühnleins gute Erinnerungen an seine eigene Zeit als Pionieroffizier förderten nach Angaben von Beobachtern den politischen Aufstieg Offermanns, der bei den Pionieren im Krieg gedient hatte.[430] Offermann engagierte sich seit 1930 als Motor-SA-Sturmführer und übernahm 1935 die Führung der Kraftfahrinspektion Ost, die dann zur Motorobergruppe Ost erhoben wurde. Zusätzlich gehörte er seit 1936 dem Reichstag an und war seit 1937 Mitglied des Volksgerichtshofs. Im Krieg führte Offermann die Motorobergruppe Nordost, schied dann aber im Juli 1942 aus der aktiven Leitungsarbeit im NSKK aus. Ab 1943 war er als Regierungsdirektor in Berlin tätig.[431]

Ein weiterer NSKK-Obergruppenführer, der sich durch seine militärischen Fähigkeiten auszeichnete, war Hermann Höfle[432]. Er wurde 1898 geboren, absolvierte die Kriegsakademie und diente von 1916 bis 1934 als aktiver Offizier der Reichswehr. Im Anschluss übernahm er hauptamtlich die Führerausbildung im NSKK. Höfle war von 1935 bis 1939 Leiter der Reichsführerschule des NSKK und ab August 1937 Inspektor für Ausbildung in der Korpsführung.[433] Im Zweiten Weltkrieg führte er zusätzlich die Motorobergruppe Ost und beaufsichtigte die NSKK-Verkehrskompanien im Korps. Hermann Höfle ist, abgesehen von den Korpsführern, der einzige NSKK-Funktionsträger, der einen über die Gliederung reichenden Bekanntheitsgrad erreichte. Dies allerdings erst, nachdem er von Himmler für die SS abgeworben wurde: Auf Bitten des RFSS Heinrich Himmler delegierte ihn Korpsführer Kraus im Juni 1943 zur SS, wo er den Rang eines SS-Gruppenführers einnahm und als Generalleutnant der Polizei fungierte.[434] Er hatte zuerst die Stelle des Höheren SS- und Polizeiführers in Braunschweig inne. Im September 1944 wurde er zum Deutschen General in der Slowakei ernannt. Höfle wurde 1947 in Bratislava zum Tode verurteilt und starb in der Haft.[435]

Der Großdeutsche Reichstag, IV. Wahlperiode, S. 389; Dornberg: Hitlers Marsch, S. 381; G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 667, StadtA Hannover.

429 Vgl. ÖStA Wien, Gauakten Nr. 274184 (Josef Seydel).

430 Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 667, StadtA Hannover.

431 Karl Offermann, Zollinspektor, 1929 Eintritt in die NSDAP; vgl. Karl Offermann BDC PK, Research O. 254; Stockhorst: Fünftausend Köpfe, S. 312.

432 NSKK-Obergruppenführer Hermann Höfle (geb. 1881) ist nicht zu verwechseln mit dem gleichnamigen SS-Hauptsturmführer und Referenten im Stabe des SS- und Polizeiführers in Lublin, geb. 1911, Leiter der Hauptabteilung Reinhard, 1944 Fachführer beim Höheren SS- und Polizeiführer Griechenland; vgl. Stockhorst: Fünftausend Köpfe, S. 201.

433 Hermann Höfle BArch BDC PK; Dienstleistungszeugnis für Höfle von Kraus vom 30. 6. 1943 bei seinem Ausscheiden aus dem NSKK, BArch Sammelliste 52, Bl. 347. Höfle erwarb erst 1937 die Parteimitgliedschaft.

434 Vgl. Der NSKK-Mann vom 26. 6. 1943: „Neue Führer der Motorobergruppen Mitte und Ost".

435 Vgl. StA Nürnberg, Nürnberger Dokumente, Rep. 502 I, NO-3056 (Bl. 158–165).

Auch Friedrich Ritter von Städtler (1885–1944), Major a.D., der bis zum Führer der Motorobergruppe Süd aufstieg, konnte sich dem Korpsführer durch seine Vita als Frontoffizier im Ersten Weltkrieg empfehlen. Neben einer Tätigkeit in der freien Wirtschaft war er bereits einige Jahre vor der NS-Machtübernahme für die SA tätig. Von Städtler wechselte nach dem „Röhm-Putsch" zum NSKK.[436]

Die Mehrzahl der Führer im Range eines NSKK-Gruppenführers und -Obergruppenführers wiesen bei allen Unterschieden doch wesentliche Gemeinsamkeiten in ihrem Lebenslauf auf. In ihrem Werdegang treten drei Merkmale gehäuft auf: Erstens verfügte der ideale Führer über militärische Erfahrungen. Von Vorteil waren zweitens ein technischer Beruf bzw. praktische Erfahrungen in der Automobilwirtschaft. Die dritte Gemeinsamkeit vieler NSKK-Funktionsträger bestand in ihrer politischen Führungserfahrung, die sie bereits in der „Kampfzeit" durch die Leitung von Motor-SA- oder NSKK-Einheiten erworben hatten.[437]

Im Idealfall vereinigte der NSKK-Funktionsträger alle drei Merkmale in seiner Person, so z.B. der Stabsführer der Obersten Nationalen Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt (ONS), NSKK-Brigadeführer Leo von Bayer-Ehrenberg, Jahrgang 1888. Er diente zwischen 1907 und 1919 als Offizier und leitete von 1919 bis 1933 als Geschäftsführer, später als Direktor, verschiedene Niederlassungen der Zündapp GmbH. Nebenbei betätigte er sich ab 1932 als Kraftfahrsportreferent der Motorgruppenstaffel Berlin. Nach der Aufnahme in die NSDAP im Mai 1933 trat von Bayer-Ehrenberg in die Dienste des Chefs des Kraftfahrwesens der SA.[438] Er war bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs der Hauptverantwortliche im Amt Motorsport der Korpsführung Berlin. Im November 1941 wurde ihm die Führung der NSKK-Motorgruppe Luftwaffe übergeben.[439]

Auch Kurt von Barisani kam dem NSKK-Führerideal sehr nahe. Der 1895 in Wien geborene Ingenieur nahm als Kriegsfreiwilliger am Ersten Weltkrieg teil. Er floh später aus Österreich in ein Hilfswerklager der SA. Nach dem „Anschluss" Österreichs im März 1938 ernannte ihn Hühnlein zum Führer der Motorgruppe Ostmark. Von 1939 bis 1942 kommandierte von Barisani die Motorgruppe Thü-

---

436 Vgl. Entnazifizierungsakte Ritter von Städtler, Amtsgericht München.

437 Die übrigen NSKK-Obergruppenführer, über die keine oder nur wenige Informationen vorliegen und zu denen sich keine merkmalrelevanten Details ermitteln ließen, seien hier aus Gründen der Vollständigkeit genannt: NSKK-Obergruppenführer Heinrich Sauer, geb. 1905, Kaufmann, 1923 Eintritt in die NSDAP, 1932 Stadtverordneter der NSDAP in Detmold, 1933 MdL in Lippe, 1938 mit der Führung der Motorobergruppe Mitte beauftragt, 1942 Führer der Motorobergruppe Nordost, Mitglied des Reichtstags und Volksgerichtshofs seit 1938; vgl. Kienast (Hrsg.): Der Großdeutsche Reichstag, IV. Wahlperiode, S. 360; Stockhorst, Fünftausend Köpfe, S. 357. Weitere NSKK-Obergruppenführer, die im Laufe ihrer Karriere eine Motorobergruppe befehligten, waren: Wilhelm Müller-Seyfferth und Franz Emminger (Alpenland), Georg Ludwig Wagener, Erich Scheibner (Ost), Harry Kwalo (Mitte und Hauptamtschef im Stab der Korpsführung), Günther Pröhl und Thomson (Nord). NSKK-Obergruppenführer, die „nur" Motorgruppen befehligten, waren: Emil Zimmermann (Hochland), Schnüll (Leipzig), Hans Klug (Niederrhein), Paul Nieder-Westermann (Westfalen-Süd), Karl Doerfler (Oberdonau); vgl. Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force: Basic Handbook. The NSKK; Informationen aus BArch BDC.

438 Vgl. zu Leo von Bayer-Ehrenberg, BArch BDC PK und SA.

439 Vgl. zu seiner Person auch S. 280 und 451 f. dieser Arbeit.

ringen, danach wurde er zum Reichsminister für Bewaffnung und Munition abgeordnet.[440]

Berufliche Erfahrungen, die der Korpsführung von Nutzen sein konnten, brachte der 1891 geborene Schiffsingenieur Otto Schade mit. Er war Mitinhaber einer Elektronikfirma und später bei Carl Zeiss Jena tätig. Seit 1931 NSDAP- und NSKK-Mitglied, wurde ihm 1935 die Führung der NSKK-Motorbrigade Leipzig überantwortet. Von 1942 bis 1943 fungierte Schade als Inspekteur der Reichsmotorsportschulen im NSKK, danach als Führer der Motorgruppe Leipzig.[441] Wie Schade brachte auch NSKK-Brigadeführer Ernst Zynen aufgrund seines beruflichen Hintergrundes eine gute Ausgangsbasis für eine Karriere beim NSKK mit. Der 1892 geborene Zynen arbeitete als Autokaufmann.[442]

Bei der „zweiten Generation" von NSKK-Führern, die am Ersten Weltkrieg nicht teilgenommen hatten, legte man ein besonders starkes Augenmerk auf die technische Ausbildung. Beispielhaft hierfür ist der 1901 geborene NSKK-Gruppenführer Prinz Richard von Hessen, der eine Ingenieurausbildung absolviert hatte. Seit 1932 Mitglied des NSKK und der NSDAP, stieg er nach der Machtübernahme rasch zum NSKK-Brigadeführer, -Gruppenführer und -Obergruppenführer auf. 1943 stellte er seine Dienste dem Personalamt der Korpsführung, ein Jahr später der Inspektion der Motorsportschulen zur Verfügung.[443]

Auch der im gleichen Jahr geborene Nikolaus Eiden war Ingenieur. Er führte die Motorgruppe Rhein-Mosel, fungierte als Verbindungsführer zum Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen und stand an der Spitze der Transportbrigade Todt. Im Zweiten Weltkrieg wurde er zum NSKK-Obergruppenführer befördert. Er befehligte die Motorobergruppe West, widmete sich aber vor allem seiner Arbeit als Inspekteur der Transporteinheiten des NSKK.[444]

Heinrich Jürgensen, der Führer der Motorobergruppe Nord, passte ebenfalls in die Kategorie „technische Experten ohne militärische Vorerfahrung". Der 1899 geborene Ingenieur gründete die Motor-SA in Schleswig-Holstein. Nach der Machtübernahme wurde er mit der Führung der Motorbrigade Nordmark beauftragt und 1935 zum Kraftfahrinspekteur Nord ernannt.[445]

Wie an vielen Führerbiographien abzulesen ist, wurden fast ausschließlich Männer in eine Führungsposition gehoben, die vor 1933 Motor-SA- oder NSKK-Einheiten befehligt hatten. August Köbele, der Chef des Verwaltungsamtes der Korpsführung München und Reichskassenverwalter des NSKK, hatte 1931 einen NSKK-Sturm in Emmendingen (Baden) zusammengestellt.[446] Adolf Jäger, der

---

[440] Kurt von Barisani, 1935 Führer der Motor-SA im Stab des Hilfswerkes Nord-West, MdR seit 1938; BDC-DH; Kienast (Hrsg.): Der Großdeutsche Reichstag, IV. Wahlperiode, S. 152.

[441] Vgl. zu Otto Schade BArch BDC, SA und RKK: 2100 Box 0402, file 06.

[442] Vgl. Stockhorst: Fünftausend Köpfe, S. 461.

[443] Vgl. zu Richard von Hessen BDC OPG; Entnazifizierungsakte, HStA Wiesbaden Spruchkammer Frankfurt.

[444] Vgl. zu Nikolaus von Eiden BArch BDC SA; Kienast (Hrsg.): Der Großdeutsche Reichstag, IV. Wahlperiode, S. 194.

[445] Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 667, StadtA Hannover.

[446] August Köbele, Leutnant der Reserve einer Flugabteilung im Ersten Weltkrieg, Kauf-

spätere Adjutant des Korpsführers, war während der „Kampfzeit" in der badischen Motor-SA und im NSKK aktiv.[447] Auch der 1935 zum Führer der Motorgruppe Schlesien ernannte Heinrich-Christian Schäfer-Hansen war bereits 1931 Mitglied der Motor-SA.[448]

Mit Stolz verwies der Korpsführer darauf, dass ein Drittel der Mannschaft und der Führer aus der „Kampfzeit" stammten. Für das höhere Führerkorps lag die Quote mit Sicherheit um einiges höher, denn der Korpsführer bevorzugte Bewerber, die sich durch ihren freiwilligen politischen Einsatz vor 1933 ausgezeichnet hatten.[449] Ein langjähriges Engagement in der Motor-SA und im NSKK wurde als Zeichen der Bewährung und Loyalität gewertet. Da das NSKK im Gegensatz zur SS kein Karrieresprungbrett war, stand das politische Erfolgsstreben in der Werteskala hinter den Führungsqualitäten und der politischen Verlässlichkeit der Führer zurück. Bei den ranghohen NSKK-Führern der ersten Generation wie Oppermann, Seydel oder Offermann, die den Weltkrieg und die Zeit davor bewusst erlebt hatten, findet sich als Antriebsmoment ihrer politischen Betätigung das Motiv, Deutschland zu der Stellung in der Welt zu führen, die ihm vor dem verlorenen Krieg zukam.[450] Diese revanchistische Haltung der „alten Kämpfer" wurde bald durch die revolutionären Utopien der jungen, politisch ehrgeizigen Nationalsozialisten überholt, die eine neue Weltordnung entwarfen.[451]

Ehrenführer und Ehrenrangführer

Hochrangige Parteifunktionäre, Ministerialbeamte und Persönlichkeiten des gesellschaftlichen Lebens, die sich um das NSKK verdient gemacht hatten bzw. von denen sich die Korpsführung Fürsprache für ihre Belange erhoffte, wurden zu

---

mann, 1933 NSDAP-Beitritt, Chef des Verwaltungsamtes der Korpsführung München, 1935 vom Reichsschatzmeister zum Reichskassenverwalter des NSKK ernannt; BArch BDC PK.

447 Adolf Jäger, geb. 1906, Bankbeamter, Eintritt in die NSDAP 1930, 1933 in den Stab des Chefs des Kraftfahrwesens versetzt, Adjutant, 1937 Mitglied des Volksgerichtshofs, MdR seit 1938, im Krieg Oberleutnant in einem Panzergrenadierregiment; BArch-DH ZA VI 3905 A. 1; BArch NS 24/773.

448 Heinrich-Christian Schäfer-Hansen, geb. 1901, 1939 Obergruppenführer, Hauptmann der Reserve in einem Panzerkorps, seit 1939 Mitglied des Volksgerichtshofs, MdR seit 1936; Kienast (Hrsg.): Der Großdeutsche Reichstag, IV. Wahlperiode, S. 362.

449 Hühnlein: Vortrag, gehalten am 16. 12. 1937, S. 20. „Freiwillige Dienstleistung" als Prinzip verlässlicher politischer Auslese hielt der Korpsführer nicht bei den Mitgliedern, wohl aber bei den Führern sehr hoch.

450 Hühnlein äußerte diese Hoffnung in Bezug auf die „Weltgeltung" des deutschen Kraftfahrsports; vgl. DDAC-Wochenschrift vom 24. 8. 1934: „Stuck deutscher Bergmeister".

451 Fast das gerade Gegenteil der Alters- und Sozialstruktur der NSKK-Führer findet sich bei den Mitarbeitern des Reichssicherheitshauptamtes, deren Biografien der Historiker Michael Wildt untersucht hat; vgl. ders.: „Die Generation des Unbedingten". Das Führungskorps des RSHA bestand vorwiegend aus Männern, die aufgrund ihrer Jugend nicht im Ersten Weltkrieg gekämpft hatten, die politisch sehr ehrgeizig waren und vor ihrer Tätigkeit beim Sicherheitsdienst einen akademischen Beruf (Ärzte, Juristen, Studienräte) ausgeübt hatten. Auch wenn ein Vergleich der Personengruppen aufgrund der Aufgabenunterschiede abwegig erscheint, ist die relative Homogenität innerhalb der Gruppen interessant.

Ehrenführern des NSKK ernannt.[452] Dazu zählten Reichsinnenminister Wilhelm Frick, Reichsschatzmeister Franz Xaver Schwarz, Reichspostminister Wilhelm Ohnesorge, Reichsstatthalter Franz Ritter von Epp, Herzog Carl Eduard von Sachsen-Coburg, der Präsident des Volksgerichtshofs Roland Freisler sowie Ernst Brandenburg, Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium.[453] Der Herzog von Sachsen-Coburg und Ritter von Epp vertraten das NSKK seit der IV. Wahlperiode 1938 auch im Reichstag.[454]

Die Ehrenführer und Ehrenrangführer befehligten keine Einheit, sondern standen dem Korpsführer häufig für besondere Zwecke zur Verfügung. Der Dienststelle in Berlin waren 38 Führer zur besonderen Verwendung zugeordnet. Dazu zählten Parteifunktionäre wie der Adjutant des „Führers", Fritz Wiedemann, und der Rundfunkexperte aus dem Reichspropagandaministerium, Eugen Hadamovsky. Aus dem behördlichen Bereich kamen Heinz-Heinrich Eras, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, und Oberregierungsrat Virgil Schoor vom Reichsinnenministerium. Das NSKK intensivierte die Kontakte zu Verbandsführern der Industrie durch die Verleihung von Ehrenführerrängen. Wilhelm Scholz, der Präsident des Reichskraftwagen-Betriebsverbandes, wurde zum NSKK-Sturmhauptführer ernannt, Paul Hufenbecher, Geschäftsführer der Wirtschaftsgruppe Fahrzeugindustrie, und Otto Neef, Geschäftsführer in der Wirtschaftsgruppe Fahrzeugindustrie des RDA, erhielten den Rang eines NSKK-Obersturmführers.[455]

Gauleiter und Politische Leiter bedachte man mit NSKK-Obergruppenführer-Rängen, so z. B. Franz Hofer, Gauleiter und Reichsstatthalter in Tirol,[456] Josef Wagner, Gauleiter von Schlesien, Karl Kaufmann, Gauleiter in Hamburg, und Josef Bürckel, Gauleiter der Saarpfalz und Reichsstatthalter in Österreich.[457] Die Zahl der Ehrenrangführer konnte nicht beliebig erhöht werden, denn gerade hochrangige NS-Funktionäre und Staatsbedienstete waren bereits in andere NS-Gliederungen eingetreten und erhielten dort Ehrenränge. Trotzdem zeigen die zahlreichen Ernennungen, dass das NSKK seine „Fühler" in alle Richtungen ausstreckte, um den Rückstand aufzuholen und das NSKK innerhalb der Partei, der Behörden und der Industrie lobbyistisch besser zu verankern.

---

[452] Der Korpsbefehl Nr. 12b vom 12. 5. 1938, BArch NSD 42/9, unterschied zwischen NSKK-Ehrenführern, die als besondere Auszeichnung von Hitler ernannt wurden, und Ehrenrangführern, die vom NSKK einen Führerrang erhielten, weil sie sich in besonderem Maße für die Ziele des NSKK eingesetzt hatten.

[453] Vgl. NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Die Gliederung des NSKK, S. 7.

[454] Vgl. Kienast (Hrsg.): Der Großdeutsche Reichstag, IV. Wahlperiode, S. 196.

[455] Liste der z.V. und z.b.V. Führer der Dienststelle Berlin, BArch NS 24/314.

[456] Hofer hat nach NSKK-Angaben lange vor dem Verbot der NSDAP in Österreich die motorisierten Einheiten im Gau Tirol-Vorarlberg geführt; BArch NS 24/733.

[457] NSKK-Rangliste, S. 459f., BArch NS 23/438.

6. Die Stellung des NSKK im Gefüge von Partei und Staat

Der Einsatz des NSKK für die Partei konzentrierte sich auf die Bereiche: Motorisierungsangelegenheiten der Partei, Propaganda und Transport. Auf besondere Weisung des „Stellvertreters des Führers" überprüfte der Inspekteur für technische Ausbildung und Geräte die von der Partei zur Personenbeförderung eingesetzten Lkw und Omnibusse.[458] Daneben liefen Anträge der NSDAP und ihrer Gliederungen, in Bezug auf Anmietung von Lkw der Reichsbahn oder Ankauf von Fahrzeugen über den Schreibtisch des Inspekteurs für technische Ausbildung und Geräte.[459] Er organisierte außerdem für die NSDAP den Bezug von verbilligten Kraft- und Schmierstoffen.[460]

Nach außen machte das NSKK vor allem durch sein öffentlichkeitswirksames Erscheinungsbild von sich reden. Das NSKK hatte jährlich für die Partei zwei Großauftritte zu absolvieren: die Internationale Automobil- und Motorradausstellung und den Reichsparteitag. 1935 trat auf dem Reichsparteitag in Nürnberg das erste Mal ein geschlossener Block aus 10500 NSKK-Männern auf. Drei Jahre später präsentierten sich dem „Führer" in Nürnberg 12300 Aktive des NSKK in Marsch- und Fahrzeugkolonnen.[461] Als personifiziertes Sinnbild des Motorisierungswillens der Partei fuhr vor der Marschsäule des NSKK eine Gruppe mit 45 Krädern an der Spitze.[462] Der Auftritt des Korps war eine visuelle Anerkennung der Selbständigkeit des Korps. Darüber hinaus steigerte das Auftreten der Männer mit dem Helm und den Motorrädern die formative Ästhetik des nationalsozialistischen Regimes. Der Vorbeizug der „motorisierte[n] Streitmacht"[463] symbolisierte die von der Partei inszenierte Modernität des Regimes.

Den zweiten wichtigen Auftritt hatte das NSKK auf der alljährlichen Eröffnungsveranstaltung der Internationalen Automobilausstellung in Berlin. Dies war

---

[458] Die Technischen Referenten übernahmen diese Aufgabe, Verfügung des Korpsführers vom 2. 11. 1936, BArch NS 24/93; Schreiben des Inspekteurs für technische Ausbildung und Geräte an das Amt Presse vom 14. 1. 1939, BArch NS 24/220; Die Technischen Referenten übernahmen diese Aufgabe; Verfügung des Korpsführers vom 2. 11. 1936, BArch NS 24/93.

[459] Anträge von Dienststellen und Organisationen der NSDAP auf Bereitstellung reichsbahneigener Fahrzeuge waren zunächst an das NSKK zu richten; vgl. Vertrag zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 1. 1. 1936 und der NSDAP-Reichsleitung, BArch NS 24/114; Schreiben der Reichsbahndirektion Kassel an den Sturmbann I/83 vom 31. 7. 1935, BArch NS 24/172. Zum Erwerb von Fahrzeugen, die aus Heeresbeständen ausgemustert wurden, bedurfte es der Erlaubnis des NSKK; vgl. die Vollmacht des Inspekteurs Technik an das NSFK, Gruppe 3, für den Erwerb ausgemusterter Heeresfahrzeuge, BArch NS 24/115.

[460] Vgl. Krenzlin: Das NSKK, S. 42; Schreiben des NSKK an die Reichsleitung der NSDAP vom 10. 6. 1938, betr. Bezug von verbilligtem Betriebsstoff, BArch NS 24/464; Schreiben des Inspekteurs Technik an das Rechtsamt vom 15. 4. 1936, BArch NS 24/483.

[461] 86000 SA-Männer, 18000 SS- und 10500 NSKK-Männer marschierten in Nürnberg auf; vgl. Volz: Daten zur Geschichte der NSDAP, S. 58; Motorschau vom September 1938: „Das NSKK auf dem Parteitag in Nürnberg".

[462] Vgl. Anordnung des Korpsführers vom 16. 5. 1936, BArch NS 24/83.

[463] Das Auto und Kraftrad vom März 1937: „Autoschau 1937 eröffnet...".

für Beobachter ein visuell beeindruckendes, weil perfekt inszeniertes Erlebnis. Nach Verlassen der Reichskanzlei schritt der Reichskanzler in Begleitung des Korpsführers die Front des NSKK-Ehrensturms ab. Danach machte sich ein motorisierter Zug, darunter auch das Diplomatische Korps und die erfolgreichen deutschen Rennfahrer, auf den Weg von der Reichskanzlei über den Kaiserdamm zur Ausstellungshalle. 1937 bildeten an der 7 km langen Anfahrtsstraße 10000 NSKK-Männer mit 2000 Fahrzeugen ein Ehrenspalier.[464] 1939 umrahmten 20000 NSKK-Männer die Strecke.[465] Bei seinem Eintreffen schritt Hitler dann die Ehrenformation des NSKK-Motorlehrsturms „Bernd Rosemeyer" ab. Als Kulisse bei der Eröffnungsfeier dienten außerdem hunderte von Fahnen- und Standerträgern des NSKK sowie die Musik- und Spielmannszüge.[466] Die zahlenmäßig erdrückende Präsenz des NSKK und sein choreographiertes Auftreten beherrschten das Bild.

Abgesehen von diesen Großveranstaltungen trat das NSKK als Gliederung der Partei bei vielen kleineren Veranstaltungen im kommunalen Rahmen auf. Ein Blick auf den Aufgabenkatalog der Motorstandarte 86 (München) aus dem Jahre 1936 zeigt, dass abgesehen von Sportereignissen vor allem Repräsentationsaufgaben für die Partei anfielen. Darunter waren Aufmärsche bei Maifeiern, bei sechs Kreistagungen der Partei, Beförderung ausländischer Diplomaten, Abstellung einer Ehrenformation und Fahrzeuge zur Einweihung des Hauses des Deutschen Rechts, Absperraufgaben bei besonderen Anlässen wie z.B. am 8./9. November zur Erinnerung an den „Marsch zur Feldherrnhalle".[467] Die Absperrung bei sportlichen und politischen Veranstaltungen durch NSKK-Männer war nicht nur eine rein organisatorische Maßnahme, sondern Teil einer Masseninszenierung für Presse und Film, in der die Allgegenwart der Partei demonstriert wurde.

Von großem Wert waren auch die Propagandafahrten des NSKK, mit denen es an seine Tradition aus der „Kampfzeit" anknüpfte. Das NSKK wollte diese Gelegenheiten nutzen, der Partei „zu beweisen, daß es nicht etwa nur eine technische Gliederung, sondern einer der lebendigsten und beweglichsten Künder des politischen Willens der NSDAP" sei.[468] Bei der „Wahlpropagandafahrt" für den „Führer" anlässlich der Abstimmung am 10. April 1938 im Gau Magdeburg-Anhalt besuchten NSKK-Einheiten die Mehrheit aller im Gau liegenden Dörfer.[469] In Coburg stellten die Motorstürme am 19. August 1934 jedem Wahlleiter der 17 städtischen Wahllokale fünf Pkw zur Verfügung:

---

464 Vgl. ebenda.

465 Vgl. Motorschau vom März 1939: „Der Führer stellt neue Aufgaben"; Der NSKK-Mann vom 18. 2. 1939: „Der Führer weist den Weg".

466 Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom März 1939: „Die größte Autoschau der Welt".

467 Vgl. die Daten besonderer Begebenheiten im Jahre 1936 im Schreiben der M 86 an die Kreisleitung der NSDAP; BArch NS 24/11. Vgl. zur Vielzahl an Sonderdiensten den Bericht des Motorsturms 2/M 77 an die Standarte vom 29. 7. 1936, BArch NS 24/8 und den Bericht der M 55 (Stuttgart) vom 24. 11. 1937, BArch NS 24/777.

468 Schreiben der Motorbrigade Franken an die Gauleitung der NSDAP vom 15. 3. 1936, betr. Wahlkampf, BArch NS 24/770.

469 Vgl. Der NSKK-Mann vom 16. 4. 1938: „Aus den Reihen des Korps".

„Als um 15.30 Uhr gemeldet wurde, daß ein Stadtbezirk eine Wahlbeteiligung von noch nicht 60% aufzuweisen hatte, wurden sofort und schlagartig sämtliche Kraftfahrzeuge in den Stadtbezirk geworfen, so daß um 17.30 die Wahlbeteiligung sich auf 96% erhöht hatte, dank der nachhaltigen Propaganda der MSA."[470]

Eine repressivere Art von Wahlmobilisierung wandte das NSKK an, wenn die einfache Propaganda keinen Erfolg hatte. Dies zeigen zwei Beispiele: Als sich ein Landwirtsehepaar aus Holzminden am 29. März 1936 weigerte, zur Abstimmung zu gehen, wurde der Mann von einem NSKK-Trupp verprügelt und unter Misshandlungen ins Wahllokal gebracht.[471] Aus Anlass derselben Abstimmung postierten sich an den Ausfallstraßen Münchens NSKK-Einheiten. Sie fungierten als Absperrdienst, dem die Aufgabe zukam, alle „säumigen" Wähler vor dem Verlassen der Stadt zu den Wahllokalen zu geleiten.[472]

Die dritte wichtige Aufgabe, die das NSKK für die Partei übernahm, waren Fahrdienste und Veranstaltungsorganisationen. Es beförderte auch nach dem Regierungsantritt der NSDAP nationalsozialistische Redner.[473] Nützlich erwies sich das NSKK für die Partei bei der Organisation von Großereignissen. Das Korps stellte bei den Parteitagen wie auch bei großen Veranstaltungen, z. B. dem Deutschen Juristentag 1936 oder dem Empfang des italienischen Regierungschefs Benito Mussolini am 25. September 1937, den Ordnungsdienst und kümmerte sich um die Beförderung der Ehrengäste.[474] Für das Auswärtige Amt standen diplomatische Fahrbereitschaften mit NSKK-Fahrern bei den Werken Daimler-Benz, Auto Union und Opel bereit.[475] NSKK-Korpsführer Hühnlein stellte dem Organisationskommittee der XI. Olympischen Spiele 1936 eine Sonderdienststelle mit dem Namen NSKK-Olympia-Kraftfahrstab zur Verfügung. Der Stab bestand aus 5000 Männern, die Hilfsdienste für die Polizei und die Gendarmerie übernahmen. Sie waren tätig im Autolotsendienst, in der technischen Beratung, der Unfallhilfe und im Straßenhilfsdienst und erfüllten Aufgaben in der Verkehrsbelehrung, der Parkplatzüberwachung und im Fahrdienst.[476]

Auch für den „Hilfszug Bayern", einer mobilen Verpflegungsstation, die bei Großkundgebungen und Massenaufmärschen der Partei die Teilnehmer versorgte, stellte das NSKK Personal zur Verfügung. Die Mannschaft unter Führung

---

[470] Meldung der Staffel an die Standarte vom 22. 8. 1934, Tätigkeitsbericht, Wahlschleppdienst am 19. 8. 1934, BArch NS 24/3.

[471] Vgl. Entnazifizierungsakte, HStA Hannover, Nds. 171 Hildesheim Nr. 49148.

[472] Bericht der NSKK-Motorobergruppe Süd an den Korpsführer vom 29. 6. 1936, betr. Einsatz beim letzten Wahlkampf, BArch NS 24/770.

[473] Vgl. Rundschreiben der M 95 vom 24. 1. 1939, BArch NS 24/6.

[474] Vgl. Schreiben der Motorbrigade Leipzig an das Polizeipräsidium vom 13. 5. 1936, StadtA Leipzig, Vk.-A. 11.118; Programm zum Empfang des italienischen Regierungschefs Benito Mussolini am 25. 9. 1937, Befehle zum Staatsempfang und Aufträge, BArch NS 24/315, 433.

[475] Vgl. Schreiben des Chefadjutanten des NSKK an die Motorgruppe Berlin vom 28. 1. 1939, BArch NS 24/140.

[476] Die Männer stammten aus der Motorbrigade Berlin, Nordmark (Kiel), Mitte und Ostmark, Völkischer Beobachter vom 20. 8. 1936: „Korpsführer Hühnlein dankt dem ‚NSKK-Olympia-Kraftfahrstab'"; Die Polizei vom 20. 8. 1936: „Der Olympia Kraftfahrstab".

von NSKK-Standartenführer Borchert umfasste 160 Stammkräfte, die bei großen Einsätzen von bis zu 1000 Hilfskräften unterstützt wurden. Der Hilfszug, der 1933 aus sechs Motorfahrzeugen bestand, erhöhte die Zahl seiner Fahrzeuge kontinuierlich, so dass 1941 über 160 Fahrzeuge zur Verfügung standen.[477] Die mobile Versorgungseinrichtung hatte ihren Einsatz bei Reichsparteitagen ab 1936, unterstützte 1938 die Versorgung der Westwallarbeiter, war im März 1939 in Prag stationiert und folgte nach Kriegsbeginn der Wehrmacht nach Warschau.[478]

Der Einsatz des NSKK für die Partei förderte im Falle der Olympischen Spiele und der IAMA sicherlich den Bekanntheitsgrad und die Reputation des Korps. Die Vielzahl an Sonderdiensten, vor allem im lokalen Bereich, konfrontierte das NSKK jedoch mit dem Problem, auf die Rolle als Taxiunternehmen und Absperrdienst der NSDAP reduziert zu werden. Vor Ort gab es oftmals Streitigkeiten zwischen den Politischen Leitern, insbesondere den Gau- und Kreisleitern und NSKK-Führern, weil die Hoheitsträger der Partei versuchten, das NSKK ausschließlich für eigene Zwecke einzusetzen.[479]

Rivalitäten und Machtproben

Aus einer vertraulichen Mitteilung geht Hühnleins anhaltendes Ringen um Akzeptanz in der Partei hervor: „Ich selbst bin unablässig bemüht, jede Gelegenheit zu benutzen, um Ansehen und Geltung des Korps als selbständige Kampfgliederung zu unterstreichen."[480] Der Korpsführer wachte über den Zusammenhalt der NSKK-Mitglieder untereinander und die Bewahrung einer spezifischen NSKK-Identität. Beispielhaft dafür ist das Protestschreiben von Hühnlein an den Reichspostminister, in dem er die Abwerbung von Postkraftfahrern aus den Reihen des NSKK zum NS-Fliegerkorps beklagte.[481] Der Korpsführer sah es außerdem als seine dringliche Aufgabe an, die anderen Parteigliederungen darauf hinzuweisen, dass die für das NSKK charakteristischen „Hörnermärsche" nur vom NSKK gespielt werden dürften. Dieser Geltungsdrang – in der Partei als „Gliederungs-

---

[477] Vgl. Der „Hilfszug Bayern" der NSDAP: Sein Entstehen, seine Entwicklung und seine Arbeit vom 10. 6. 1941 (Typoskript), BArch NS 1/212. Vgl. auch die Beförderung von 128 NSKK-Männern durch den Korpsführer, die als Besatzung des Hilfszuges eingesetzt waren; Schreiben des Korpsführers an die Motorgruppe Hochland vom 1. 11. 1939, BArch NS 24/763.

[478] Vgl. ebenda. Der Hilfszug wurde als „modernstes Unternehmen für Massenverpflegung" und als „Wunderwerk deutscher Technik" gefeiert; Bremer Zeitung vom 5. 6. 1936: „Hilfszug Bayern"; Der NSKK-Mann vom 4. 11. 1939: „Das NSKK im befreiten Gebiet". Der Hilfszug wurde Ende September 1939 von Generaloberst Blaskowitz mit der Verpflegung der Einwohnerschaft Warschaus beauftragt. Die in Warschau wohnenden 400 000 Juden blieben von der Essensausgabe ausgeschlossen; vgl. Leistungsbericht über die Arbeit der NSV, Einsatzgruppe Warschau in der Zeit vom 30. 9.–5. 11. 1939, BArch-ZNS ES: Hilfszug Bayern der NSDAP. 1940 stellte die NSDAP dem OKH den Hilfszug Bayern für die Dauer des Krieges zur Verfügung.

[479] Vgl. Eidesstattliche Versicherung des Gruppenführers D. vom 15. 6. 1947, Entnazifizierungsakte Kraus, Amtsgericht München.

[480] Vertrauliches Schreiben des Korpsführers vom 13. 3. 1939, BArch NS 24/156.

[481] Vgl. das Telegramm Hühnleins an den Reichspostminister vom 14. 1. 1938, BArch NS 24/155.

egoismus" gebrandmarkt – erreichte seinen Höhepunkt, als Hühnlein 1939 an rund 20000 Politische Leiter Briefe verschickte, um ihnen die Nichterwähnung des NSKK in einem Zeitungsbericht vor Augen zu führen.[482]

Das Gefühl der Benachteiligung in der Presseberichterstattung hielt an. Die Motorgruppe Hochland beschwerte sich noch 1942 beim Gaupresseamt München: „Es ist allmählich eine alltägliche Erscheinung, daß das NSKK in allen Artikeln überhaupt vollständig vergessen wird."[483] Das Korps wurde von den Hoheitsträgern der Partei wie auch von Mitgliedern der SA und der SS häufig nicht als gleichberechtigt angesehen und deswegen mit Spitznamen wie „reaktionärer Automobilklub, Benzinkutscher, Schnauferlklub usw."[484] belegt.

Kompetenzgerangel und Grabenkämpfe beherrschten auch die Beziehungen der Korpsführung zu anderen Gliederungen und den angeschlossenen Verbänden. Das Verhältnis zur SA blieb seit der Trennung der beiden Gliederungen angespannt. SA-Führer beneideten das NSKK um die engen Beziehungen zur Wehrmacht.[485]

Der Kampf um die Anerkennung des NSKK schlug sich auch im Geplänkel um Titel nieder. 1936 wollte SA-Führer Lutze statt „Stabschef der SA", „Stabschef des Führers" genannt werden. SS und NSKK protestierten in der Parteikanzlei erfolgreich gegen diese Titulierung, weil dadurch der Eindruck erweckt würde, dass auch SS und NSKK SA-Chef Lutze unterstellt seien.[486]

Konkurrierende Interessen verschlechterten auch die Beziehungen zwischen NSKK und der Deutschen Arbeitsfront. Die Ursache lag vor allem in der Aufstellung von so genannten „NSKK-Werkstürmen" in der Automobil- und Zubehörindustrie. Der Führer der Arbeitsfront Robert Ley versuchte, diese Zusammenschlüsse in den Werken zu verhindern, da den DAF-Werkscharen möglicherweise Mitglieder entzogen würden.[487] Die Industrievertreter und NSKK-Funktionsträger versuchten zu beschwichtigen: Werkscharen der DAF sollen nicht durch

---

[482] Vgl. die Aufzeichnung des NSKK-Chefadjutanten vom 31. 7. 1939, BArch NS 24/157; Abschrift des Schreibens von Hühnlein an den Kreisleiter Walter Hoffmann, Bad Landeck/Schlesien im Juli 1939, ebenda.

[483] Beschwerde der Motorgruppe Hochland an das Gaupresseamt vom 20. 4. 1942, BArch NS 24/74.

[484] Eidesstattliche Erklärung von Hermann Rösing vom 8. 9. 1948, Entnazifizierungsakte Kraus, Amtsgericht München.

[485] Die Führer des NSKK wurden zu sämtlichen Herrenabenden und gesellschaftlichen Veranstaltungen der Wehrmacht eingeladen, und umgekehrt waren bei NSKK-Veranstaltungen Kommandeure und das Offizierskorps vertreten; vgl. Vierteljahresbericht der Motorbrigade Bayerische Ostmark vom 19. 12. 1935, StA München, NSDAP 1308.

[486] Vgl. Briefwechsel mit der Adjutantur des Führers zwischen dem 7. und 12. 5. 1936, in Heiber (Bearb.): Akten der Partei-Kanzlei der NSDAP, Teil I, Regest. Nr. 11475.

[487] Vgl. Schreiben der DAF an Daimler-Benz vom 23. 6. 1937, BArch NS 24/124; Aktennotiz über ein Schreiben Hühnleins an Ley vom 20. 7. 1937, BArch NS 22/918. Von den 95000 Werkscharmännern 1937 gehörten 1070 dem NSKK an; Schreiben des Oberwerkscharführers an Rittweger vom 14. 5. 1937, ebenda. Der Kreisobmann der DAF-Rastatt beschwerte sich bei Daimler-Benz über einen Aufruf vom 8. 5. 1937 zur Bildung von Werkstürmen mit der Begründung, Ley erlaube die Aufstellung derartiger Stürme nicht; Schreiben des Kreisobmanns der DAF-Gauverwaltung Baden, Kreisverwaltung Rastatt vom 25. 6. 1937 an Direktor von Jungenfeld, BArch NS 24/123.

Werkstürme verdrängt werden. Es seien lediglich solche Stürme der örtlichen Standarten gemeint, die ausschließlich aus Angehörigen eines Werkes bestehen.[488] Die Bezeichnung „Werksturm" wurde 1937 auf Befehl des Korpsführers vermieden und die Einheit durch eine Nummer gekennzeichnet.[489] Für weitere Missstimmung sorgte die Forderung Leys an die Korpsführung, die geographische Gliederung des NSKK den Hoheitsgrenzen der Partei anzugleichen.[490] Diese Machtprobe konnte Hühnlein für sich entscheiden. Die Grenzen des Korps blieben mit Genehmigung der Parteikanzlei an die Wehrbezirke angepasst.

Wollte das NSKK in bereits ausgehandelte Machtsphären der Partei eindringen, waren diesem Versuch Grenzen gesetzt. Das Angebot Hühnleins im Frühjahr 1936, die Überwachung und technische Durchsicht der Kraftfahrzeuge in der Partei zu übernehmen, wurde mit der Begründung abgelehnt, dass die Gliederungen derartige Einrichtungen schon besäßen.[491] Besonders die SS, deren Motoreinheiten vom SS-Hauptamt geführt wurden, handelte autonom.[492] Die SS regelte die Ausbildung selbst, pflegte den Erfahrungsaustausch mit militärischen Stellen und hielt Kontakte zu NSKK und Industrie.[493] Eine eigene SS-Motorschule in Berne bildete hauptamtliche SS-Fahrer weiter und veranstaltete Geländesportlehrgänge. 1936 war bei jedem SS-Oberabschnitt mindestens eine Motorstandarte aufgestellt, die zwischen vier und sieben Stürme umfasste und deren Angehörige alle motorisiert sein sollten.[494]

Die junge Formation NSKK hatte es angesichts der Dominanz von Politischer Organisation, SA und SS schwer, sich politisch zu behaupten. Dies wird sowohl an der geringen Anzahl der NSKK-Führer, die als ehrenamtliche Richter zum Volksgerichtshof berufen wurden, als auch an der Benachteiligung des NSKK bei der Entsendung von Abgeordneten in den Reichstag deutlich. Das NSKK verfügte nie über mehr als 3% der Sitze. Daran änderte auch der Protest Hühnleins bei Reichsinnenminister Frick nichts.[495]

Zwischen 1933 und 1939 hatte das NSKK innerhalb der Partei, ihrer Gliederungen und Verbände ein weit verzweigtes Verbindungsnetz mit Verbindungsführern

---

[488] Vgl. von Jungenfeld an den Kreisobmann der DAF in Rastatt vom 26. 6. 1937, betr. Bildung von NSKK-Werkstürmen, BArch NS 24/123.

[489] Vgl. Kraus an den Stabsleiter beim Reichsorganisationsleiter vom 12. 7. 1937 (vertraulich), BArch NS 24/115. Vgl. zu den Werkstürmen auch S. 343 f. dieser Arbeit.

[490] Vgl. Schreiben Leys an Bormann vom 2. 7. 1938, in: Heiber (Bearb.): Akten der Parteikanzlei der NSDAP, Teil I, Regest. Nr. 23125.

[491] Vgl. Schreiben an den Korpsführer vom 18. 5. 1936, BArch BDC Adolf Hühnlein PK.

[492] SS-Oberführer Graf Bassewitz-Behr wurde 1939 mit der Leitung der neu errichteten Dienststelle „Inspekteur des Kraftfahrwesens der SS" betraut; vgl. Reichsführer SS vom 10. 3. 1939, betr. Kraftfahrwesen der SS, NS 31/96, Bl. 23.

[493] Vgl. Diensteinteilung 1934, NS 31/96, Bl. 4.

[494] Vgl. Anlage zum Befehl des Chefs des SS-Hauptamtes vom 11. 3. 1936, StA Marburg, Best. 327/2 a), Nr. 98, 101.

[495] Unter den 162 ehrenamtlichen Richtern am Volksgerichtshof, von denen die Mehrzahl der Partei, SA und SS angehörten, waren am 1. 8. 1944 12 NSKK-Führer, vgl. Koch: Volksgerichtshof, S. 526 ff. Mitglieder des Reichstags waren: 1933: zwei (nur der Korpsführer und sein Stellvertreter Theodor Oppermann), 1936: elf, 1938: 18, 1943: 20 Angehörige des NSKK; vgl. Hubert: Uniformierter Reichstag, S. 354, 368.

zu allen wichtigen NS-Organisationen (DAF, NS-Volkswohlfahrt, Winterhilfswerk usw.) aufgebaut.[496] Gleichwohl blieb das Korps auf seine anfängliche Rollenzuschreibung als Hilfsgliederung mit Transport- und Propagandaaufgaben festgelegt und wurde an politischen Entscheidungen der Partei nicht wesentlich beteiligt.

Polykratische Strukturen im Kraftverkehrswesen

Auch im Bereich der staatlichen Institutionen bemühte sich die Korpsführung, das NSKK zu verankern. Das NS-Kraftfahrkorps war jedoch eine von vielen Interessengruppen, die Einfluss auf die Verkehrsentwicklung nehmen wollten. Weitere Organisationen waren z. B. der Reichsverband der Automobilindustrie (RDA), die Deutsche Automobil-Treuhand GmbH, die Deutsche Auto-Liga, der Reichsbund der Kraftverkehrs-Technik im Reichsbund Deutsche Technik, die Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V. (im Nationalsozialistischen Bund Deutscher Technik) und die Automobil- und Flugtechnische Gesellschaft im Verein Deutscher Ingenieure.

Im Zuge der Bemühungen um einen „ständischen Aufbau der Wirtschaft" formierten sich im gewerblichen Verkehrswesen neue Gruppen. Der Handel mit Kraftfahrzeugen wurde in die Wirtschaftsgruppe Einzelhandel (Reichsgruppe Handel) eingegliedert und die Herstellung von Kraftfahrzeugen der Wirtschaftsgruppe Fahrzeugindustrie (Reichsgruppe Industrie) zugeteilt. Das Kraftfahrgewerbe bildete eine eigene Reichsverkehrsgruppe. Aus den Verkehrsträgern (Verkehrsgewerbe, öffentliche Verkehrsbetriebe, Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen) und den Verkehrsnutzern (gewerbliche Wirtschaft, Gemeinden, Reichsnährstand u. a.) wurde ein Reichsverkehrsrat gebildet, der dem Reichsverkehrsministerium beratend zur Seite stand.

An der Zielsetzung, der Gestaltung und Ausführung der Motorisierung wirkten viele Ressorts mit, die zum Teil mit Sonderbevollmächtigten ausgestattet wurden. 1933 ernannte Hitler den Ingenieur Fritz Todt, der auch Leiter des Hauptamtes Technik der NSDAP war, zum „Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen". Er war nicht nur für den Autobahnbau, sondern auch für die Straßenaufsicht zuständig.[497] Um eine Konkurrenzsituation innerhalb der Partei in Verkehrsfragen zu verhindern, erließ der „Stellvertreter des Führers" am 10. August 1938 eine Anordnung, die die Kompetenzen des NSKK festlegte. Heß beauftragte Hühnlein offiziell, die Entwicklung auf dem Gebiet der Verkehrsordnung und der Kraftfahrzeugwirtschaft zu beobachten, Anregungen zu geben und Vorschläge zu machen. Unter Verkehrsordnung war das Verhalten im Straßenverkehr, die Verkehrserziehung und die Bekämpfung von Verkehrsunfällen zu verstehen. In den Bereich der Kraftfahrzeugwirtschaft fielen: Fragen der Entwicklung der Kraftfahrzeuge, der Zulassung von Fahrzeugen und Fahrzeugführern zum Straßenver-

---

[496] Vgl. Abschrift aus der Nationalsozialistischen Partei-Korrespondenz vom 29. 4. 1936, NS 22/918.

[497] Vgl. Kopper: Modernität oder Scheinmodernität?, S. 411.

kehr, die Fahrschulen und Fahrlehrer, die Kraftfahrzeugsachverständigen, auch der Kraftfahrsport und die Ordnung des zwischenstaatlichen Straßenverkehrs.

In diesen Aufgabenfeldern war das NSKK befugt, die Partei gegenüber den Behörden zu vertreten.[498] Todt, so hieß es in der Anordnung von Heß, solle sein Augenmerk im Auftrag der Partei auf verkehrspolitische Fragen (Straßenbau, Güter- und Personenverkehr, Treibstoffversorgung) richten.

Die in den Anordnungen von Heß verwandten Begriffe „beobachten" und „Vorschläge einbringen" zeigen, dass dem NSKK eine beratende Rolle im Staat zugedacht war. NSKK-Vertreter waren Mitglieder in Ausschüssen aller Art, die den Kraftverkehr betrafen, und wirkten mit bei Beratungen über neue Gesetze und Verordnungen.[499] So wurde das NSKK, das Mitglied im Reichsverkehrsrat war, vom Reichsverkehrsministerium als Interessenvertretung des Kraftfahrers zu den Themen Reichsgaragenordnung und Haftpflichtversicherung gehört.[500] Im „Arbeitsausschuß des Beirats für das Kraftfahrwesen" im RVM, der allerdings nur kurze Zeit tagte, führte Hühnlein den Vorsitz.[501] Das NSKK war beim „Reichskommissar für die Preisbildung" an der Festsetzung von Höchstpreisen bei Instandsetzungsarbeiten an Kfz beteiligt.[502]. Außerdem arbeitete das NSKK im „Ausschuß der Reichsstelle für Typprüfung" und im Forschungsrat für das Kraftfahrwesen mit.[503]

Einen weiteren wichtigen Sonderauftrag im Bereich der Motorisierung erhielt neben Fritz Todt Oberst Adolf von Schell, der am 15. November 1938 von Göring zum „Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen" ernannt wurde. Seine Hauptaufgabe bestand darin, Verordnungen zur Typisierung und Normung von Kraftfahrzeugen zu entwerfen, um im Krieg die Herstellung der Fahrzeuge zu vereinfachen und die Ersatzteilbeschaffung zu erleichtern.[504] Aus Anlass der Einsetzung des Generalbevollmächtigten machte Hermann Göring in seiner Funktion als Beauftragter für den Vierjahresplan den Unterschied zum NSKK deutlich. Er betonte, dass der Beitrag des NSKK zum nationalen Motorisierungsprojekt in der „Zusammenfassung, Erziehung, Schulung und Vorbereitung der menschlichen Kräfte"[505] bestehe.

---

498 Vgl. Anordnung des Stellvertreters des Führers vom 10. 8. 1938, betr. Förderung der Motorisierung, BArch NS 24/90; Krenzlin: Das NSKK, S. 32.

499 Bei Gesetzesvorlagen den Kraftverkehr betreffend wurde das NSKK neben dem Justizminister und dem Innenminister zu Rate gezogen, so z. B. bei der Vereinheitlichung der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung; Schreiben des Reichsministers der Justiz an den Reichsminister und Chef der Reichskanzlei vom 24. 4. 1939 Kabinettsvorlage, GStA PK Berlin, I. HA Rep. 151, Nr. 1584.

500 Vgl. die Bitte des RVM um Stellungnahme des NSKK vom 9. 1. 1936, BArch NS 24/483.

501 Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 15. 6. 1933: „Der Siegeszug des NSKK".

502 Vgl. Mitteilung des Inspekteurs Technik vom 11. 3. 1939 an die Motorgruppen, betr. Höchstpreise für Instandsetzungsarbeiten an Kfz, BArch NS 24/156.

503 Vgl. Schreiben des RVM an den Korpsführer vom 12. 2. 1938, betr. Ausschuß für Typprüfung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen, BArch NS 24/103.

504 Typenbeschränkungen waren besonders relevant in der Lkw-Produktion. Das Problem der Typenvielfalt trat erstmals beim Einmarsch in Österreich und in das Sudetenland 1938 auf; vgl. Edelmann: Vom Luxusgut, S. 198, 200 f.

505 Motorwelt vom 9. 12. 1938: „Die Motorisierung im Vierjahresplan".

Auch anhand dieser bewusst ungenau gehaltenen Formulierung wird ersichtlich, dass das NSKK auf konkrete Anweisungen von Seiten der Partei, der Vierjahresplan-Behörde oder des Reichsverkehrsministeriums warten musste, um aktiv sein zu können. Das NSKK erhielt Sonderaufträge wie die Überprüfung aller Fahrlehrer im Reich und die Durchführung von Fahrten mit Ersatztreibstoffen.[506] Das Reichsverkehrsministerium war für das NSKK ein wichtiger Adressat, da die Zuteilung verkehrsrechtlicher Aufgaben und finanzieller Sondermittel in seinen Zuständigkeitsbereich fiel und damit auf die Machtentfaltung des NSKK Einfluss hatte.

Zusammenfassung

Die Untersuchung des Aufbaus des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps, der Dienstinhalte und des Selbstverständnisses zeigt, dass es sich beim NSKK nicht um einen Sportverein, Automobilclub oder um ein ehrenamtliches Speditionskorps gehandelt hat. Vielmehr war das NSKK eine straff organisierte und hierarchisch gegliederte NS-Formation, die mit SA und SS eine Art politisches Triumvirat in der NSDAP bildete. Seit der Unabhängigkeit von der SA im August 1934 war das NSKK infolge des Mitgliederzuwachses und der Ausdehnung auf alle Teile Deutschlands fortwährend im Aufbau begriffen. Von der SA unterschied sich das NSKK vor allem durch die Ausbildungsschwerpunkte Motorsport und technische Schulung. Gerade diese Aktivitäten förderten seine Anziehungskraft und motivierten die jüngeren Mitglieder zu großem Diensteifer.[507]

So wie Hitler auf der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung 1933 die Motorisierung nicht nur als politisches, sondern auch als militärisches, wirtschaftliches und verkehrsförderndes Instrument für das neue Deutschland erkannt hatte,[508] spiegelte das NSKK in seinem Selbstverständnis die gesamten Ausdrucksformen, Möglichkeiten und Ziele der Motorisierung im „Dritten Reich" wider. Das NSKK beschränkte sich nicht auf eine oder wenige Identitäten, sondern definierte sich als politische, sportliche und paramilitärische Schulungs- und Erziehungsstätte. Im Kern war und blieb das NSKK, wie der Korpsführer in seinen Ansprachen mit Nachdruck betonte, eine politische Gliederung, die bestrebt war, dem angekündigten Kampf um die Motorisierung Deutschlands eine nationalsozialistische Prägung zu geben.

Programmatische Aussagen darüber, welchen Anteil das NSKK an der Motorisierung Deutschlands übernehmen sollte, fehlten jedoch in den Verlautbarungen des NSKK unmittelbar nach der Machtübernahme. Um die angestrebte Führung in der deutschen Kraftfahrt zu erringen und die Verkehrsentwicklung in allen wesentlichen Punkten mitzugestalten, bedurfte es ausgedehnter Machtbefugnisse und eines fest umrissenen Aufgabenfeldes. Doch mangelte es nicht nur an klaren

---

[506] Vgl. zu dem Auftrag der Fahrlehrerüberprüfung S. 366 und zur Versuchsfahrt 1935 S. 423 dieser Arbeit.

[507] Vgl. 1. Halbjahresbericht 1936 der Motorbrigade Kurpfalz-Saar an die Motorobergruppe Süd, LA Speyer, T 65 Nr. 66.

[508] Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 87.

Bevollmächtigungen seitens des „Führers", sondern auch an einem machtpolitischen Instrumentarium, um direkten Einfluss auf Verkehr, Sport und Vereine ausüben zu können. Es blieb dem Engagement der Korpsführung vorbehalten, die Worthülse vom „Willensträger der Motorisierung" in den Jahren 1933 bis 1939 mit Inhalt zu füllen. Das Ziel stand jedoch bereits nach der NS-Machtübernahme fest: die Umformung der deutschen Gesellschaft in eine „motorisierte Volksgemeinschaft".

Die gesetzliche Oberhoheit des Reichsverkehrsministeriums, die Partei und die Vierjahresplan-Behörde setzten den Einflussmöglichkeiten des NSKK innerhalb des zivilen Verkehrswesens von Anfang an Grenzen. Führer des Korps wurden in Beiräte berufen, sie hatten Vorschlagsrechte im Reichsverkehrsrat, doch waren sie immer von Sondermandaten abhängig. Dies ließ eine freie Entfaltung des weltanschaulichen Führungsanspruchs und „Gleichschaltungsdrangs" im Kraftfahrwesen nicht zu.

Fasst man die Ergebnisse der Untersuchung der Mitglieder- und Führerstruktur im NSKK zusammen, kann festgestellt werden: Das Image des NSKK als motorisierte Gliederung der NSDAP und als Vereinigung von nationalsozialistischen Kraftfahrern stimmte weder im Hinblick auf die verfügbaren Dienstfahrzeuge noch im Hinblick auf die vorhandenen Privatfahrzeuge mit der Wirklichkeit überein. Beim NSKK sind soziale Nivellierungsprozesse geringer zu veranschlagen als bei anderen Gliederungen. Zwar spielten Herkunft, Beruf und Alter im Dienstalltag und in Bezug auf den politischen Aufstieg nicht die entscheidende Rolle, jedoch spaltete der Besitz bzw. Nichtbesitz von Fahrzeugen und Führerscheinen die Mitglieder auf. Eine aktive Teilnahme im NSKK und der Aufstieg in Führungspositionen war an den Besitz eines Fahrzeugs gebunden.[509] Dies war jedoch nur bei einem Drittel der Mitglieder vorhanden. Die Mehrheit der Mitglieder kompensierte – teils mit größerer, teils mit geringerer Leidenschaft – das Defizit an fahrerischen Möglichkeiten mit handwerklichen Übungen, Verkehrsunterricht und allgemeinem Geländesport.

An der gezielten Anwerbung von Führerschein- und Fahrzeugbesitzern handwerklich und technisch ausgerichteter Berufsgruppen sowie von Berufsangehörigen des Kraftfahrwesens lässt sich erkennen, dass Hühnlein Abstriche an der von ihm gepriesenen freiwilligen Dienstleistung machen musste. Die Vergrößerung der Mitgliederzahl und die Einflussnahme auf die Belange der Automobil- und Motorradindustrie erhielten zunehmend Priorität vor dem „politischen Kämpfertum". Durch den Status des „Korpsangehörigen" war es den in der Automobilindustrie Tätigen ihrerseits möglich, Loyalität gegenüber dem Nationalsozialismus zu demonstrieren, ohne aktive Leistungen für das NSKK erbringen zu müssen oder sich durch eine Parteimitgliedschaft enger an die NSDAP zu binden. Berufliche Gründe waren – neben der Sport- und Technikbegeisterung und dem Eintritt aus politischer Überzeugung oder Anpassung – ein wichtiges Beitrittsmotiv.

---

[509] Aus den Personalakten von Scharführern der Standarte Saar geht hervor, dass sie bis auf wenige Ausnahmen über einen Führerschein und ein eigenes Fahrzeug verfügten; vgl. Personalakten der Motorstandarte Saar, LA Speyer, T 65 Nr. 37.

Das höhere Führerkorps setzte sich aus Männern zusammen, die militärische Erfahrungen, politisches Engagement in der Motor-SA und technische Fähigkeiten aufwiesen. Der Korpsführer bevorzugte bei der Aufstellung seines Stabes Männer, die die Kompetenz des NSKK in den Bereichen paramilitärische Ausrichtung, Kraftfahrtechnik und Verkehr vergrößerten. Der unumstrittene Führer des NSKK Adolf Hühnlein drückte der erst 1934 selbständig gewordenen NS-Gliederung bis zu seinem Tode 1942 den Stempel auf und war bestrebt, das NSKK nach Haltung, Struktur, Personal und Dienstgestaltung in eine nationalsozialistische Mustergliederung zu verwandeln.

III. Ideologie und Praxis der NS-Motorisierungspolitik

1. Die staatliche Förderung der Motorisierung

Reichspropagandaminister Joseph Goebbels nannte auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung von 1938 das 20. Jahrhundert das „Jahrhundert des Motors"[1]. Seiner technikgeschichtlichen Interpretation fügte Goebbels in derselben Rede ein politisches Bekenntnis hinzu: „Der Nationalsozialismus ist die moderne politische Ausdrucksform des 20. Jahrhunderts."[2] Was lag näher, und darin bestand die Intention dieser Rede, als eine Verbindung zwischen einer „modernen politischen Ausdrucksform" und der modernen Technik anzustreben. Der „Motor" steht nach diesem Verständnis nicht einfach nur für motorisierte Fortbewegung, sondern er ist selbst gewähltes Symbol für die Modernität der NS-Bewegung. Wie und warum der „Motor" zu einem Bestandteil der nationalsozialistischen Weltanschauung und zu einem Instrument nationalsozialistischer Machtausübung wurde und inwiefern die NS-Motorisierungspolitik als „modern" oder „antimodern" bezeichnet werden kann, soll im folgenden Kapitel erörtert werden. Eingebettet in die Beschreibung der Ideologie (Verständnis von Technik und Motorisierung) und Praxis (Förderungsmaßnahmen) der Motorisierung im „Dritten Reich" gilt das besondere Augenmerk dem ideologischen Beitrag des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps in seinem Selbstverständnis als „Banner- und Willensträger" der Motorisierung.

Motorisierung – die neue Zielvorgabe in der NS-Programmatik 1933: Motive und Hintergründe

Die Nationalsozialisten traten bald nach der Machtübernahme 1933 mit dem Versprechen an die Öffentlichkeit, die Motorisierung Deutschlands mit allen Mitteln vorantreiben zu wollen. Diese Ankündigung wirft Fragen nach den Beweggründen eines solchen Vorhabens auf: Warum stellte Hitler für den „Volksgenossen" keine öffentlichen Verkehrsmittel bereit, warum setzte er also auf den Volkswagen und nicht auf die preisgünstigere und gemeinschaftsfreundlichere Variante der Fortbewegung, z. B. auf einen „Volksomnibus" oder die Eisenbahn? Warum förderte er das Automobil, das Anfang der dreißiger Jahre von Teilen der Bevölkerung für Luxus und Dekadenz stand und von vielen als Symbol einer ungesunden Großstadtmoderne angesehen wurde? Warum stellte sich Hitler so deutlich auf die Seite der technischen Rationalität, die von deutsch-nationalen und völkischen

---

1 RDA (Hrsg.): „Das Kraftfahrzeug. Verkehrsmittel des ganzen Volkes", S. 7.
2 Ebenda.

Kreisen mit ihrer Kritik gegen den industriellen Kapitalismus und die Technisierung der Gesellschaft abgelehnt wurde?

Neben diesen ideologischen Ambivalenzen gab es auch rein praktische Probleme, die von Anfang an gegen eine Volksmotorisierung sprachen. Der erhöhte Benzinbedarf für eine steigende Zahl an Kraftfahrzeugen widersprach den Autarkiezielen im „Dritten Reich", da künstlich hergestellte Ersatztreibstoffe nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung standen.[3]

Ein Blick auf die politische Ebene zeigt, dass auch die NS-Wirtschaftsprogrammatik vor 1933 nicht erkennen ließ, dass die Regierung Hitler nach der Machtübernahme so deutliche Akzente in Richtung Automobilisierung der Gesellschaft setzen würde. Adolf Hitler hatte zwar in einzelnen Wahlkampfreden am Beispiel der Automobilindustrie den Niedergang der deutschen Wirtschaft erklärt und damit gezeigt, dass er mit den Zusammenhängen von Absatzziffern, Fabrikationsmethoden und Kaufkraft in den USA und Deutschland vertraut war, doch eröffnete der Oppositionspolitiker keine politischen Lösungswege.[4]

Der sozialrevolutionäre Flügel der NSDAP um Gregor Straßer hielt den Autobahnbau ohnehin für verschwenderischen Luxus und sah deshalb keinen Grund, technische Großprojekte wie den Autobahnbau in den Arbeitsbeschaffungskatalog aufzunehmen.[5] Auch der NSDAP-Wirtschaftsexperte und Ingenieur Gottfried Feder, der die NS-Programmatik bis zur Machtübernahme mit kapitalismuskritischen Tönen versehen hatte, sah in einer Erhebung der Automobilindustrie zur Schlüsselindustrie kein Heilsversprechen.

Die NSDAP-Fraktion im bayerischen Landtag beschränkte sich 1924 bis 1933 in ihren Aussagen zur Wirtschaftspolitik auf Schuldzuweisungen an die Regierung. Die Reden der Abgeordneten behandelten an Stelle der Tagespolitik die Notwendigkeit eines politischen Systemwechsels.[6] Auch die NSDAP-Reichstagsfraktion tat sich 1930 nicht mit motorisierungsfreundlichen Äußerungen hervor. Sie stellte sich im Parlament rigoros auf die Seite der Landwirtschaft und befürwortete eine weitreichende Abnahmepflicht von landwirtschaftlich erzeugtem Spiritus im Ausgleich zu Mineralölimporten, was in der Konsequenz einen weiteren Anstieg der Benzinkosten zur Folge gehabt hätte.[7] Doch änderte die NSDAP bald ihren Kurs, denn der Reichsverband der Automobilindustrie (RDA) ver-

---

[3] Vgl. Radkau: Technik in Deutschland, S. 308 ff.

[4] Vgl. Weinberg (Hrsg.): Adolf Hitler. Reden, Schriften, Anordnungen, Bd. 2A, S. 84.

[5] Vgl. Schütz u.a: Mythos RAB, S. 34.

[6] Probst: Die NSDAP im Bayerischen Landtag 1924–1933, S. 144 f., 204 f.

[7] Treibstoffimporteure waren verpflichtet, eine gewisse Menge an heimischem Spiritus zu beziehen („Beimischungspflicht"), die bis zu 10% der eingeführten Treibstoffmenge entsprach. Diese Regelung war eine volkswirtschaftliche Hilfe für die Landwirtschaft im Umfang von jährlich rund 80 Millionen RM, die jedoch zu Lasten des Kraftverkehrs ging; vgl. Machemer u.a.: Nationale Treibstoffwirtschaft, S. 91; Zatsch: Allen Fehlzündungen zum Trotz, S. 177, 180. Der Antrag der NSDAP-Fraktion vom 18. 10. 1930, in dem die Reichsregierung ersucht wurde, die gesetzliche Beimischungspflicht von Spiritus zu Treibstoffen auf bis zu 10% auszudehnen und die in der Verordnung vom 4. 7. 1930 enthaltenen Beschränkungen aufzuheben, ging sogar noch über die Regierungsmaßnahmen zum Schutz der Landwirtschaft hinaus; vgl. Frick: Die Nationalsozialisten im Reichstag 1924–1931, S. 10; Döring: „Parlamentarischer Arm der Bewegung", S. 251.

nahm ab 1932 motorisierungsfreundlichere Signale. Der Wirtschaftsberater der NSDAP Walther Funk versprach im Juli 1932, sich den Problemen der Kraftverkehrswirtschaft anzunehmen. Gegenüber dem Vorsitzenden des RDA Robert Allmers betonte er, dass die NSDAP eine „Totallösung" anstrebe, um dem modernen Verkehrsmittel Automobil die ihm gebührende Stellung zu sichern.[8] Allerdings waren im wirtschaftspolitischen Aufbauprogramm der NSDAP von 1932 weder konkrete Hinweise auf diese „Totallösung" zu finden, noch auf die wichtige Rolle des Straßenbaus zur Arbeitsbeschaffung oder auf eine Schlüsselfunktion der Automobilindustrie.[9] Die Forderung Straßers in seiner Reichstagsrede im Mai 1932, den Ausbau des Landstraßennetzes als Teil eines Arbeitsbeschaffungsprogrammes in Angriff zu nehmen,[10] ging nicht über die angekündigten Maßnahmen hinaus, die der neue Reichskanzler von Papen in seinem Wirtschaftsprogramm vom September 1932 versprach.[11] Es wird deutlich, dass die NSDAP-Parteispitze vor der Regierungsübernahme kein eigenständiges Motorisierungsprogramm entwickelt hatte. Deshalb verdienen die Gründe für die weitreichenden verkehrspolitischen Ankündigungen des neuen Reichskanzlers im Frühjahr 1933 Beachtung.

Adolf Hitlers „Liebe zum Motor"

Ein wichtiges Motiv für dieses machtvolle Bekenntnis zur Motorisierung im Frühjahr 1933 ist in der persönlichen Motorisierungsbegeisterung Hitlers zu finden. Wiederholt brachte er seine Euphorie zum Ausdruck: „Meine Liebe gehört dem Automobil. Das Auto hat mir die schönsten Stunden meines Lebens geschenkt, das muß ich wirklich sagen: Menschen, Landschaften, Denkmäler!"[12] NS-Parteistatistiker verkündeten stolz, dass Hitler vom Zeitpunkt seiner Haftentlassung 1924 bis zur Machtübernahme 1933 rund anderthalb Millionen Kilometer im Auto zurückgelegt habe.[13] Hitlers altbewährtes Gefolge, bestehend aus Adjutanten, den Fahrern Brückner, Schaub und Schreck und dem Fotografen

---

[8] Vertrauliche Information des RDA-Vorsitzenden Allmers vom 16. 7. 1932, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.20. Den Eindruck, dass sich die NSDAP der Angelegenheiten der Automobilindustrie annehmen werde, gewann der RDA auch bei einer Besprechung mit der NSDAP-Reichsleitung am 26. 8. 1932, in der sich die NSDAP für die Herabsetzung des Benzinzolls und gegen einen Spritbeimischungszwang aussprach; Vertrauliche Information des RDA-Vorsitzenden Allmers an die Mitglieder vom 31. 8. 1932, ebenda.

[9] Vgl. Das wirtschaftspolitische Aufbauprogramm der NSDAP (Druckschrift).

[10] Vgl. Döring: „Parlamentarischer Arm der Bewegung", S. 304f.; RDA-Mitteilung vom 17. 6. 1932 an den Vorstand, betr. Stellungnahme der nationalsozialistischen Partei zur Frage Eisenbahn-Kraftwagen, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.20.

[11] Ein wesentliches Ziel des Wirtschaftsprogramms war die Arbeitsbeschaffung und die Entlastung der Wirtschaft. Zu diesem Zweck wurde die Durchführung öffentlicher Arbeiten im Bereich des Straßen- und Wasserstraßenbaus in Gesamthöhe von 135 Millionen RM angekündigt; vgl. Streitz (Hrsg.): Quellen zur deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte vom Ersten Weltkrieg bis zum Ende der Weimarer Republik, Dok. 65.

[12] Hitler auf der Wolfsschanze am 9./10. 1. 1942; zit. nach Jochmann: Monologe im Führer-Hauptquartier 1941–1944, S. 192.

[13] Motorschau vom Februar 1937: „Der Führer und die Motorisierung Deutschlands 1936".

Heinrich Hoffmann, wurde auch die „Chauffeureska“[14] des „Führers“ genannt. Mit seiner Lieblingsmarke Mercedes-Benz posierte er auf vielen Bildern vor und nach der Machtübernahme. So schien in visueller Hinsicht die Symbiose zwischen dem „Führer“ des „Dritten Reiches“ und dem aufstrebenden Unternehmen mit dem Stern perfekt.

Hitler pries das Automobil als eines der „schönsten Geschenke an die Menschheit“.[15] Die Arbeiter hätten durch Fleiß und Können technische Gedanken in „wahre Meisterwerke von Präzision und ästhetischer Schönheit“ umgewandelt, lobte Hitler.[16] Mit ähnlichen Worten, jedoch weit ekstatischer, hatte sich die künstlerische Avantgarde des italienischen Futurismus bereits zu Beginn des Jahrhunderts an der Ästhetik von Autos und Rennwagen berauscht.[17] Auch Benito Mussolini, selbst ein passionierter Flieger, teilte die Motorisierungsleidenschaft Hitlers. Zum Mythos des „Duce“ gehörte seine Aufgeschlossenheit für moderne Verkehrsmittel. Zahlreiche Postkarten zeigen ihn am Steuer eines Autos, eines Flugzeugs oder am Lenker eines Motorrads.[18]

Angetan von Hitlers persönlichem Einsatz für die Entwicklung, Verbesserung und Verbreitung des Automobils lobten Parteipresse und Vertreter der Motorenindustrie den technischen Sachverstand des „Führers“. Seine Äußerungen zu Themen der Technik und des Verkehrswesens verrieten in jedem Fall ein großes Interesse an technischen Zusammenhängen.[19]

Hitler erklärte seine „Liebe zum Automobil“ nicht nur mit seinem Respekt vor dem Wunderwerk der Technik und dem großen praktischen Nutzen. Dem Auto sei es zu verdanken, so seine philosophische Einlassung, dass dem Menschen die Unabhängigkeit wieder zurückgegeben werde, die ihm durch die Eisenbahn genommen war. Der Schienen- und Fahrplangebundenheit der Eisenbahn setzte Hitler in seinen Reden die „individuelle Freiheit“ des Autofahrens entgegen.[20] Kraftfahren steht für die Möglichkeit zur ungebundenen und individuellen Zirkulation – Vorzüge, die unabhängig von Kulturen, Zeiten und politischen Systemen in Bezug auf Kraftfahrzeuge und Flugzeuge genannt werden.[21] Doch nahm Hitler mit dem „Individualismus“ ein Wesensmerkmal des Liberalismus in Anspruch, und dies war – gemessen an Hitlers Diktion – durchaus ein ungewöhnliches Argument. Die Freisetzung von Individualität stand in klarem Widerspruch zu dem politischen Sozialisationsziel des Regimes: Schaffung einer gleich gerichteten „Volksgemeinschaft“. Durch eine gleichförmige Entwicklung, durch körperliche

---

[14] Dies berichtet der enge Freund von Hitler, Ernst Franz Hanfstaengel; vgl. Kershaw: Hitler 1889–1936, S. 613.
[15] Motorwelt vom 17. 5. 1935: „Tagung der AIACR in Berlin“.
[16] RDA (Hrsg.): „Kraftfahrt tut not!“, S. 11.
[17] Ziegenfusz: Il Futurismo, S. 35 f.
[18] Zur Selbstdarstellung des Faschismus in Italien vgl. Falasca-Zamponi: Fascist spectacle, S. 70.
[19] Hitler war technikinteressiert, jedoch nicht immer fachkundig, wie an entwicklungstechnischen Fehlentscheidungen im Krieg erkennbar war; vgl. Zitelmann: Hitler, S. 362; Faulenbach: Zur Einleitung in das Themenfeld „Technik und Arbeit“, S. 79.
[20] Vgl. RDA (Hrsg.): „Kraftfahrt tut not!“, S. 7.
[21] Vgl. Behringer u. a.: Der Traum vom Fliegen, S. 485.

Ertüchtigung und weltanschauliche Schulung sollte sich der Einzelne in einen „gleichgeschalteten", angepassten und gehorsamen „Volksgenossen" verwandeln.[22] Sich selbst zu entscheiden, wohin, wann und wie schnell man fährt, symbolisierte ein Maß an Freizügigkeit und Autonomie, das in anderen Freizeitbereichen aufgrund der Einbindung in Gemeinschaftsrituale nicht zugelassen wurde.[23] In einem nach totalitärer Herrschaftsausübung strebenden Staat, in dem auch die private Sphäre vor dem öffentlichen Zugriff nicht geschützt war, stellte der motorisierte Individualverkehr einen Freiraum dar. Das Image des Autos als Freiheitssymbol wurde im „Dritten Reich" nicht gebrochen, sondern im Gegenteil durch die staatlich geförderte Wertschätzung des Motorsports noch erhöht.

Ein weiterer Grund, warum die Nationalsozialisten die Eigenschaftswörter „individuell" und „freizügig" im automobilen Kontext mit positiven Konnotationen belegten, ist einem politischen Abgrenzungsbestreben zuzuschreiben. Der Staatssekretär im Reichspropagandaministerium Wilfried Bade bezeichnete die Personenbeförderung mit der Bahn als „kollektivistische Zwangsbeförderung".[24] Die sich darin ausdrückende Abneigung gegen den „Massenverkehr" war eine verdeckte Verbalattacke gegen den Sozialismus und Kommunismus. Antikollektivistische Anklänge hatte auch Hitlers Eröffnungsrede auf der IAMA von 1936, in der er ausführte, dass die Förderung der Motorisierung abhängig sei von der „vollen Freizügigkeit eines Volkes, sich ihrer zu bedienen, und zwar nicht nur von der gesetzlichen, sondern vor allem auch von der psychologischen Freizügigkeit".[25] Hitler fügte hinzu, es sei kein Zufall, dass es nur einen niedrigen Prozentsatz an Kraftfahrzeugen im „bolschewistischen" Russland gebe.

Da die Motorisierung des Verkehrswesens in der Sowjetunion erst ab 1928 planmäßig einsetzte, lag sie im Motorisierungsvergleich mit den USA und Europa tatsächlich weit zurück.[26] Nationalsozialisten, die für diesen Rückstand eine kulturelle Rückschrittlichkeit und das kommunistische Herrschaftssystem verantwortlich machten, versuchten, das NS-Regime im Verkehrsbereich als freiheitsliebend, freizügig und menschenfreundlich in Szene zu setzen.

Hitler begründete seine persönliche Vorliebe für die individuelle motorisierte Fortbewegung auf der Automobilausstellung 1933 auch mit der sich bietenden Kontrollmöglichkeit über mechanische Kräfte: „Nicht der Fahrplan, sondern der

---

[22] Vgl. Janka: Die braune Gesellschaft, S. 253, 370.

[23] Die KdF-Organisation war bestrebt, das private Reisen zu vergemeinschaften; ebenda, S. 379ff.

[24] Bade: Das Auto erobert die Welt, S. 311. Bereits Otto Julius Bierbaum, der als einer der ersten Literaten 1903 eine Hommage an das Auto verfasste, verglich die Eisenbahn mit einem „Gefängnis"; ders.: Eine empfindsame Reise im Automobil, S. 269.

[25] RDA (Hrsg.): „Schrittmacher der Wirtschaft", S. 12.

[26] Im Rahmen des ersten Fünfjahresplans (1928–1933) wurden drei Automobil-Großfabriken in Moskau angelegt. Probleme ergaben sich durch die mangelhafte Treibstoffverteilung und die Uneinheitlichkeit der Besitzverhältnisse. Außerdem gelang es trotz der Anstrengungen noch nicht, Gütertransporte im Lkw-Verkehr über größere Entfernungen einzurichten. Der zweite Fünfjahresplan (1933–1937) sah auf dem Gebiet des Verkehrswesens eine beträchtliche Steigerung der Automobilproduktion sowie eine Intensivierung des Verkehrs vor. Für die dritte Periode (1938–1942) plante man eine weitere Erhöhung; Haudan: Das Motorisierungspotential der Sowjetunion, S. 21ff., 60f.

Wille des Menschen bedient sich des ihm ununterbrochen gehorchenden Verkehrsinstrumentes."[27] Die Möglichkeit, ein motorgetriebenes Fahrzeug zu führen, stellte den vermeintlich nächsten Schritt zu einer souveränen Beherrschung von Raum und Zeit dar.[28] Hitler gab damit auf die umstrittene Frage nach der Steuerbarkeit technischer Systeme eine technikoptimistische Antwort, die einen Kontrapunkt zu vielen intellektuellen Bedenkenträgern der Weimarer Republik setzte. Oswald Spengler etwa hatte die Sorge über eine Verselbständigung technischer Rationalität in seinem Buch „Der Mensch und die Technik" 1931 auf den Punkt gebracht: „Der Herr der Welt wird zum Sklaven der Maschine."[29] Die Utopie von der absoluten Beherrschbarkeit der Technik und die daraus resultierenden Allmachtsphantasien waren ein nicht zu unterschätzendes Antriebsmoment nationalsozialistischer Technikbegeisterung.

Hitlers Einsatz für die Motorisierung rührte nicht nur aus persönlichen Neigungen und Vorlieben, sondern gründete sich auf ihrem großen wirtschaftlichen, militärischen und propagandistischen Potenzial, das für die Erreichung nationalsozialistischer Herrschaftsziele nützlich war. Zu den wirtschaftlichen Gründen zählten die Arbeitsbeschaffung, mögliche Deviseneinnahmen, die Belebung zahlreicher Neben-Industriezweige und die Ankurbelung des Konsums. Hitler erklärte die Förderung der Motorisierung mit dem volkswirtschaftlichen Ziel, hunderttausende Menschen in Lohn und Brot zu bringen und durch die Kaufkraftsteigerung „immer größeren Massen unseres Volkes die Gelegenheit zu bieten, dieses modernste Verkehrsmittel zu erwerben".[30] Adolf Hitler, der große Bewunderer des amerikanischen Autobauers Henry Ford, appellierte an die Automobilindustrie, ihre Produkte durch standardisierte Massenfertigung und sinkende Preise für jedermann erschwinglich zu machen. Die Ankündigung einer nationalen Motorisierung stand für ein Glücksversprechen der NS-Regierung an den motorisierungswilligen „Volksgenossen" und für die Aussicht auf einen baldigen wirtschaftlichen Aufschwung.

Auch militärische Motive gaben für Hitler den Ausschlag, die Motorisierung des Verkehrs in Angriff zu nehmen. Als wesentliche Erkenntnis aus dem Ersten Weltkrieg hatte sich bei Hitler die Überzeugung durchgesetzt, dass in dem kommenden technischen Krieg die allgemeine Motorisierung kampfbestimmend sein würde.[31] Umgerechnet auf die Bevölkerungszahl lag Deutschlands Bestand an Kraftfahrzeugen 1930 im Vergleich zum potenziellen Gegner Frankreich im Verhältnis 1:3 zurück.[32] In „Mein Kampf" führte Hitler mit Besorgnis aus: „Der allgemeinen Motorisierung der Welt, die im nächsten Krieg schon in überwältigen-

---

[27] RDA (Hrsg.): „Kraftfahrt tut not!", S. 8. Hitler strebte in der Praxis aber keineswegs die Ablösung der Eisenbahn an. Vgl. auch seine Pläne für eine transkontinentale Großraumeisenbahn; Joachimsthaler: Die Breitspurbahn Hitlers.

[28] Diesen Zusammenhang stellte das Nachwort zu der Neuausgabe der 1925 erschienenen Autobiografie von Carl Benz her; vgl. ders.: Lebensfahrt eines deutschen Erfinders, S. 153f.

[29] Spengler: Der Mensch und die Technik, S. 75.

[30] RDA (Hrsg.): „Vollgas voraus!", S. 11.

[31] Vgl. Hitler: Mein Kampf, 2. Bd. S. 748.

[32] Vgl. Ludwig: Technik und Ingenieure im Dritten Reich, S. 310.

der Weise kampfbestimmend in Erscheinung treten wird, könnte von uns fast nichts entgegengestellt werden."[33] Eine breit angelegte Motorisierung sollte Mobilitätsdefizite und Transportprobleme beseitigen. Des Weiteren setzte sich Hitler gegen den Willen einiger Fachmilitärs für den Aufbau einer eigenständigen Panzerdivision als Angriffsverband ein.[34]

Die NSDAP zwischen Technikskepsis und Technikbegeisterung

Einige hochrangige NS-Führer zeigten eine ähnliche Technikbegeisterung wie Hitler oder waren der Technik gegenüber zumindest aufgeschlossen. Bei aller Unterschiedlichkeit des persönlichen und beruflichen Werdegangs hatten viele NS-Funktionäre einen persönlichen Bezug zur Motorisierung: Obgleich der Reichsführer SS Heinrich Himmler, ein gelernter Diplomlandwirt, mystizistische und altgermanische Riten innerhalb der SS einführte, war er doch kein Gegner moderner Technik. Er fuhr als Funktionär im Reichstagswahlkampf 1924 mit seinem Motorrad niederbayerische Dörfer ab und war wie auch der Reichspressechef der NSDAP Otto Dietrich Mitglied im Deutschen Touring Club.[35] Außerdem ließ Himmler ein außerordentlich starkes Interesse am Grand-Prix-Rennsport erkennen.[36] Der SS-Obergruppenführer Erich von dem Bach-Zelewski arbeitete zwischenzeitlich als Taxifahrer.[37] SS-Obergruppenführer Philipp Bouhler, der Chef der Kanzlei des Führers, und der General der Landespolizei, Ministerialdirektor Daluege, nahmen aktiv an Motorsportveranstaltungen teil.[38] Martin Bormann, der spätere Leiter der Parteikanzlei, hatte die Gründung des NS-Automobilkorps (NSAK) initiiert. SA-Obergruppenführer Adolf Hühnlein repräsentierte als Inspekteur der SA- und SS-Motorstürme und als stellvertretender Korpsführer des NSKK vor der Machtübernahme den „Motorisierungswillen" der Partei. Der Architekt Albert Speer trat 1931 nicht nur in die NSDAP ein, sondern wurde auch Mitglied des neu gegründeten NSKK. Er erledigte für die Berliner Kreisleitung Kurierfahrten.[39] Auch Hermann Göring hatte, als erfolgreicher Jagdflieger im Ersten Weltkrieg und als Reichsminister für Luftfahrt, eine besonders enge Beziehung zur Motorisierung. Eine demonstrative Technikfreundlichkeit legte der zwischen 1933 und 1937 amtierende Reichsverkehrsminister Paul von Eltz-Rübenach[40] an

---

[33] Hitler: Mein Kampf, 2. Bd., S. 748.
[34] Vgl. Zimmermann: Die Rolle der Technik im Zweiten Weltkrieg, S. 402.
[35] Vgl. Höhne: Der Orden unter dem Totenkopf, S. 39, 43. Die genannten Namen werden in den Presseerzeugnissen des DTC aufgeführt; vgl. Der Motor-Tourist vom 15. 8. 1933 und Clubnachrichten des DTC vom 15. 3. 1933.
[36] Vgl. dazu auch S. 296 dieser Arbeit.
[37] Vgl. Weiß (Hrsg.): Biographisches Lexikon, S. 25 f.
[38] Vgl. Otte: Kraftwagensport, S. 113.
[39] Vgl. Speer: Erinnerungen, S. 35 ff.
[40] Reichspost- und Verkehrsminister Paul von Eltz-Rübenach schied Anfang 1937 aus dem Amt. Sein Nachfolger wurde der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahngesellschaft Julius Dorpmüller. Eigenständiger Postminister wurde im Februar 1937 Wilhelm Ohnesorge; vgl. Gottwaldt: „Fahren für Deutschlands Sieg!", S. 164, 182.

den Tag, der die Technik und mit ihr die Motorisierung als kulturelle Errungenschaften pries.[41]

Doch die technikoptimistische Haltung war nicht auf allen Ebenen und in allen Flügeln der NSDAP gleich stark ausgeprägt oder vertreten. Innerhalb der NSDAP-Führungsschicht beispielsweise war die Gruppe der technischen Intelligenz mit Fritz Todt, Gottfried Feder, Albert Speer und Xaver Dorsch unterrepräsentiert.[42] Außerdem gab es namhafte Persönlichkeiten in der NSDAP, bei denen zu vermuten war, dass sie Vorbehalte gegen ein so weitreichendes Motorisierungsvorhaben hegen würden. Zu den pateiinternen Kritikern ist der sozialrevolutionäre und mittelständisch orientierte Flügel um Gregor Straßer zu zählen, der aus Gegnerschaft zur Großindustrie und aus Abneigung gegen das Luxusgut Auto einer Förderung der Automobilindustrie und des Autobahnbaus ablehnend gegenüber stand. Zu nennen sind aber auch die „Blut- und Boden-Ideologen" wie z. B. Reichsbauernführer Walther Darré und Alfred Rosenberg, die Agrarutopien gegenüber aufgeschlossen waren und den Sturz der bürgerlich-kapitalistischen Herrschaft anstrebten.[43]

Doch zum einen waren Technikskeptiker wie Darré keine Fundamentalkritiker, wie seine Rede auf dem Reichsbauerntag 1937 in Goslar zeigt, in der er die Notwendigkeit der Motorisierung der Landwirtschaft unterstrich.[44] Zum anderen zählten die Skeptiker nicht zu den einflussreichsten Politikern im „Dritten Reich". Entscheidend für den technikfreundlichen Kurs der Regierung waren die Reden und Verlautbarungen von Hitler, Goebbels und Göring, die auf die Möglichkeiten der Technik setzten und einer Verbindung der völkischen Ideologie mit der modernen Technik das Wort redeten.

Kernpunkte des NS-Motorisierungsprogramms

Als erster Reichskanzler in der Geschichte der Automobilausstellungen eröffnete Adolf Hitler am 11. Februar 1933 die Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung. Er kündigte ein Bündel von Einzelmaßnahmen zur Förderung der Motorisierung an, das von der NS-Propaganda zu einem von Hitler konzipierten „Motorisierungsprogramm" stilisiert wurde. Hitler formulierte vier Ziele, die seine Regierung in Angriff nehmen wollte: 1. Herausnahme der staatlichen Interessenvertretung des Kraftwagenverkehrs aus dem Rahmen des bisherigen Verkehrs; 2. Steuerliche Entlastung; 3. Durchführung eines großzügigen Straßenbauplanes und 4. Förderung sportlicher Veranstaltungen.[45]

---

[41] Vgl. von Eltz-Rübenach auf dem Begrüßungsabend des RDA am 18. 2. 1936, in: RDA (Hrsg.): „Schrittmacher der Wirtschaft", S. 31.

[42] Vgl. Sang: Technik und Staat, S. 137.

[43] Sobald jedoch „blindwütig" und von der falschen Seite Kritik an der Technik geübt wurde, nahm auch Rosenberg sie in Schutz, indem er „ihr Hervortreten auf einen ewigen germanischen Antrieb" zurückführte; Rosenberg: Mythus des 20. Jahrhunderts, S. 142f.

[44] Ziel war es, eine jährliche Produktionsziffer von 50000 landwirtschaftlichen Zugmaschinen zu erreichen; Krafthand vom 25. 2. 1939: „Reichsinnungsmeister Pg. Stupp eröffnet die 4. Reichstagung des Kraftfahrzeughandwerks".

[45] RDA (Hrsg.): „Kraftfahrt tut not!", S. 10.

Hitler griff damit wesentliche Forderungen der Automobillobby an die Regierungen der Weimarer Republik in den Bereichen Steuern und Straßenbau auf.[46] Die Hoffnungen der Wirtschaft und der Autofahrerverbände auf staatliche Förderung des Individualverkehrs schienen sich durch die Ankündigungen Hitlers auf der IAMA und die Aufwertung des Kraftfahrsektors im Reichsverkehrsministerium zu erfüllen. Die Herausnahme der staatlichen Interessenvertretung des Kraftwagenverkehrs aus dem Rahmen des bisherigen Verkehrs wurde durch die Bestellung eines eigenen Ministerialdirektors für die Kraftfahrt, die bisher durch den Minister für Binnenschifffahrt vertreten war, verwirklicht.[47]

Auch die schwierige Situation der privaten Kraftfahrer – im Sommer 1932 waren 28% der Pkw und 43,5% der steuerpflichtigen Motorräder vorübergehend abgemeldet – schien sich zu verbessern.[48] Als Impulsgeber für Neukunden diente das neue Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 11. April 1933, das alle erstmals zum Verkehr zugelassenen Motorräder und Autos unbesteuert ließ; außerdem wurde ab 31. Mai 1933 den Besitzern von Altwagen die Möglichkeit geboten, die auf dem Fahrzeug lastende Steuer durch Entrichtung eines einmaligen Betrages abzulösen.[49] Im Ergebnis war Ende 1933 ein Drittel des gesamten Pkw-Bestandes steuerfrei.[50]

Doch die Fördermaßnahmen wurden von der Bevölkerung nicht nur positiv aufgenommen. Die hohen Unterhaltskosten blieben auch nach dem Inkrafttreten des neuen Kraftfahrzeugsteuergesetzes bestehen und erregten zusammen mit den Steuererleichterungen für Neuwagen den Unmut von Altwagenbesitzern. Der Lagebericht der Gestapo Berlin-Brandenburg vom Juli 1934 gab die Meinung der Unzufriedenen wieder: „Fast alle Dienststellen der NSDAP hätten nach wie vor nagelneue teuere Autos, die das Volk bezahlen müsse. Diese Autos führen alle steuerfrei, während der arbeitende Volksgenosse immer noch die viel zu hohen Steuern für Altwagen aufbringen müsse."[51]

Ein wesentliches Ziel der Motorisierungspolitik bestand in dem Bestreben, die Abhängigkeit Deutschlands von Mineralölzufuhren aus dem Ausland zu verringern. Der Benzinvertrag, der am 14. Dezember 1933 zwischen der IG Farben AG

---

[46] Vgl. das Grundsatzprogramm zur Motorisierung, Eingabe des RDA vom 16. 8. 1932 an den neuen Kanzler von Papen, abgedruckt in Roth: Der Weg zum guten Stern des „Dritten Reichs", S. 108f.; Vgl. auch die Forderungen der Automobilindustrie von 1928, in: Das deutsche Automobilwesen der Gegenwart (Druckschrift).

[47] Vgl. Auto. Mitteilungsblatt des Gaues 3a (Hessen) des ADAC vom 1. 5. 1933: „Kraftfahrt macht frei". Doch im Gegensatz zu Ankündigungen wurde keine einheitliche Behörde für Kraftverkehr z.B. ein „Reichskommissariat für Kraftfahrwesen" geschaffen. Der Kraftverkehr blieb dem Reichsverkehrsministerium unterstellt; vgl. Kopper: Modernität oder Scheinmodernität?, S. 406; Zeitungsausschnitt vom 9. 3. 1933: „Vorläufig kein besonderes Reichskommissariat für Kraftfahrwesen", BArch R 43 I/1074.

[48] Vgl. Edelmann: Vom Luxusgut, S. 132.

[49] Goebbels zählte die Maßnahmen in seiner Rede anlässlich der IAMA 1937 auf, vgl. RDA (Hrsg.): „Kraft des Motors, Kraft des Volkes", S. 8.

[50] Vgl. Edelmann: Vom Luxusgut, S. 160.

[51] Lagebericht der Staatspolizeistelle Potsdam für Juli 1934, in: Ribbe (Hrsg.): Die Lageberichte der Geheimen Staatspolizei, Dok. 33, S. 160f. Siehe auch den Lagebericht der Gestapo für Brandenburg für März 1934, in: ebenda, Dok. 21, S. 110.

und der Reichsregierung abgeschlossen wurde, sah den Ausbau der synthetischen Produktion von Benzin aus Braunkohle in Leuna gegen eine staatliche Preis- und Absatzgarantie vor.[52] Hätte das Motorisierungsniveau im Jahre 1937 den Stand von 1934 gehalten, wäre Deutschland in der Lage gewesen, den Bedarf an leichten Treibstoffen (Benzin, Benzol) zu etwa 90% aus eigener Produktion zu decken. Doch infolge der Zunahme des zivilen und militärischen Bedarfs an Mineralöl reichte die Produktionssteigerung nicht aus, um das Autarkieziel auch nur annähernd zu erreichen.[53] Die kostspielige Herstellungsweise von synthetischen Treibstoffen und die Entscheidung für eine weitere Erhöhung der Zollsätze für Benzin und Benzol ab dem 1. Dezember 1936 waren gegen eine Verbreiterung der Käuferschicht gerichtet, da der Unterhalt für potenzielle Neukunden unerschwinglich blieb.[54]

Reichsautobahnen – „Straßen in die große deutsche Zukunft"[55]

Ein Kernstück der Motorisierungsmaßnahmen des Regimes war der Autobahnbau. Das Gesetz vom 27. Juni 1933 über die Schaffung eines Unternehmens Reichsautobahnen knüpfte an Pläne der 1926 gegründeten HAFRABA (Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte-Frankfurt-Basel) an.[56] Die Denkschrift des Straßenbauingenieurs Fritz Todt, die Hitler zu Beginn des Jahres 1933 studierte, hatte ihn für den Autobahnbau eingenommen.

Unter ökonomischen Gesichtspunkten war das Autobahnprojekt eine Maßnahme zur Arbeitsbeschaffung. 1936 wurde ein Beschäftigungshöchststand mit 124 483 Autobahnarbeitern erreicht.[57] Insgesamt wurden rund eine Million Arbeitsplätze im Straßenbau und in der Automobilindustrie geschaffen. Als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme verlor der Straßenbau ab 1936 an Gewicht, da die forcierte Aufrüstung im Rahmen des Vierjahresplans eine stärkere Auslastung der Industrie mit sich brachte. Innerhalb der Grenzen Deutschlands von 1937 waren

---

[52] Vgl. Herbst: Das nationalsozialistische Deutschland, S. 164. Die Benzinerzeugung aus heimischen Kraftstoffen wurde ab 1936 mit der Eröffnung von Hydrierwerken bedeutsam. Die Herstellung von synthetischem Benzin basierte auf dem Bergius-Pier-Verfahren (Hochdruck-Hydrierung) und dem Fischer-Tropsch-Verfahren (Benzinsynthese); vgl. Giere: Kraftstoffe für Automobilmotoren, S. 315.

[53] Vgl. Herbst: Das nationalsozialistische Deutschland, S. 165. Zur Treibstoffpolitik zwischen 1933 und 1945 vgl. auch Krammer: Fueling the Third Reich.

[54] Aus der Sicht der Unternehmen war die Produktionsausweitung von den zugeteilten Rohstoff- und Materialkontingenten abhängig. Umso mehr, als Anfang 1937 die Eisen- und Stahlbewirtschaftung auf Betreiben der Rüstungs- und Bauindustrie für die Automobilindustrie eingeführt wurde; Edelmann: Vom Luxusgut, S. 193 f.

[55] So nannte Adolf Hitler die Autobahnen auf der IAMA 1939; vgl. Deutsche Kraftfahrt vom März 1939: „Die größte Autoschau der Welt".

[56] Weder Hitler noch Todt hatten die Autobahn „erfunden", wie es die NS-Propaganda glauben machen wollte. Der Bau der Berliner AVUS 1912, die Inbetriebnahme einer Autobahn in Italien 1924, die Eröffnung der Autobahn Köln-Bonn 1932 und der Ausbau eines ganzen „Highway"-Systems in den USA waren Vorläufer der in Deutschland geplanten Überland-Schnellstraßen; Braun: Anfänge der Massenmotorisierung, S. 125.

[57] Vgl. Gottwaldt: Julius Dorpmüller, die Reichsbahn und die Autobahn, S. 46.

14000 Kilometer Reichsautobahnen geplant, 3860 Kilometer wurden bis zur kriegsbedingten Einstellung der Bautätigkeit im Sommer 1942 fertig gestellt.

Der zum „Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen" ernannte Ingenieur Fritz Todt legte sein besonderes Augenmerk beim Bau der Straßen auf ästhetische Gesichtspunkte: „Wir werden dafür sorgen, daß die Reichsautobahnen nicht nur die schnellsten, sichersten und modernsten, sondern auch die schönsten Straßen der Welt werden."[58] „Schön" hieß bei Todt, die Autobahnen in die Landschaft einzupassen, sanfte Schwingungen und möglichst keine geraden Strecken ins Bild zu bringen und die Straßenführung so zu legen, dass dem Autofahrer die landschaftlichen Reize erschlossen werden können.[59] Die Aufgabe der Technik sah Todt darin, „sich nicht nur vom rein technischen Zweck leiten zu lassen, sondern der technischen Form einen geistigen Inhalt zu geben".[60] Ähnlich wie der Ingenieur sollte auch der Autobahnbenutzer an eine immaterielle Sinnschicht der Betonbahnen glauben. Die Straßen sollten dem „Volksgenossen" das Gefühl vermitteln, eingepasst zu werden „in die beseligende Einheit der Natur, die den Menschen empfängt, der ihr entlaufen war in die Hast und Künstlichkeit der Städte, wie einen endlich zur Mutter heimkehrenden Sohn".[61] Die vorgetragene Auffassung stilisierte das Auto Fahren zum gesteigerten Naturerlebnis.

Auch im Motorgeländesport wurde eine besondere Nähe zwischen Natur und Technik konstruiert. Dem Wunschdenken der NSKK-Organisatoren gemäß würde dadurch nicht die Natur zerstört, sondern „das Verwachsenwerden des deutschen Menschen mit dem deutschen Boden gepflegt".[62]

Die Schriftsteller und Dichter, die Oden an die Autobahn verfassten, die Autobahnmaler und die Landschaftsanwälte übertrafen sich gegenseitig an pathetischer Ehrerbietung und brachten eine große gesellschaftliche Sehnsucht nach einer Versöhnung zwischen Technik und Natur zum Ausdruck. Aufgrund der kulturellen Überhöhung der Autobahnen und ihrer öffentlichkeitswirksamen Inszenierung in den Wochenschauen, im Rundfunk, in der Malerei und in der Literatur nahmen die Autobahnen als „Straßen des Führers" in der Erinnerung der Zeitgenossen einen wichtigen Platz ein, der bis heute im kollektiven Gedächtnis der deutschen Bevölkerung verankert ist.[63]

Hitler setzte sich und dem „Dritten Reich" bereits zu Lebzeiten ein Denkmal von hohem repräsentativem Wert. Kaum eine gute Eigenschaft wurde ausgelassen, wenn es um die Beschreibung der Vorteile und Schönheiten der Reichsautobahnen ging. So sollte das Ausland in den Straßen Hitlers seinen Willen zum Frieden

---

58 Todt: Reichsautobahnen – ein Symbol, S. 54.

59 Die Autobahn und die „Reichsautobahn" vom 1. 2. 1934: „Nationalsozialismus der Tat: Schaffung eines deutschen Volkskraftwagens" von Erwin Gottschalk.

60 Todt: Reichsautobahnen – ein Symbol, S. 53.

61 Bade: Das Auto erobert die Welt, S. 325.

62 NSKK-Obertruppführer Söldner: Geländesport – Hohe Schule der Kraftfahrt, (Buchartikel o.O., [1938]), BArch NS 24/91; NSKK-Motorbrigade Sachsen: Kraftfahrsport, S. 13f.

63 Zur medialen Inszenierung vgl. besonders Schütz u.a.: Mythos RAB, S. 104–121; Schütz: „Jene blaßgrauen Bänder", S. 76–120.

erkennen.[64] Die Autobahnen wurden zum nationalen Symbol deutscher Einigkeit und Größe stilisiert. Das deutsche Monatsbuch „Volk und Welt" schrieb 1935 unter der Überschrift „Vom Saumpfad zur Autobahn":

„Fremde werden uns darum beneiden und ihrer Heimat die Kunde bringen, daß Deutschland seine Einigkeit mit steinernen Linien in das Land geschrieben hat, daß wir ein unüberwindliches Volk geworden sind, ein Volk von Straßenbauern und Überwindern der Höhen und Tiefen unseres Geschicks."[65]

Die Möglichkeit, auf Überlandstraßen Gaugrenzen zu überwinden und den Gegensatz zwischen Stadt und Land im Vorüberfahren aufzuheben, sprach das vom Nationalsozialismus geförderte „organische Denken" an.[66] Dies drückt sich auch in der Bezeichnung „Verkehrsdurchblutung des deutschen Raumes"[67] aus. Ungeachtet dieser gefühlsbetonten Einheitsrhetorik darf die Bedeutung für die Infrastruktur nicht sehr hoch eingeschätzt werden. Das geringe Verkehrsaufkommen und die Streckenführungen ließen eine nur geringe Raumerschließungswirkung erwarten.[68]

Der militärische Wert der Autobahnen wird in der historischen Forschung inzwischen ebenfalls als gering veranschlagt. Die hohen Militärbefehlshaber standen dem Autobahnbau reserviert gegenüber. Zum Transport von Truppenverbänden, von großen Mengen an Material und Betriebsstoffen favorisierten sie die Eisenbahn, nicht die aus der Luft so leicht zu identifizierenden Autobahnen.[69]

Ungeachtet des geringen militärischen Nutzens hatten die Autobahnen im militärischen Kontext einen gewissen Symbolcharakter. Im Vorfeld der von Deutschland ausgelösten politischen Krisen mit der Tschechoslowakei und Polen und der darauf folgenden Annexion dieser Staaten wurden Straßenbaupläne diskutiert. Hitler setzte seine Forderungen nach Verbindungsstraßen zu den deutschen Gebieten als außenpolitisches Druckmittel ein. Die Zusage des tschechoslowakischen Staates hinsichtlich einer exterritorialen Autobahn durch sein Gebiet im Winter 1938 änderte jedoch genauso wenig an den beschlossenen Einmarschplänen der Nationalsozialisten wie die Ablehnung Polens, im Frühjahr 1939 einer Autoverbindung durch den polnischen Korridor zuzustimmen.[70]

---

[64] Vgl. dazu: Rede des Herrn Reichsministers Rudolf Heß anläßlich des VII. internationalen Straßenkongresses in München am 3. September 1934 (Druckschrift), S. 9. Dieses Ziel wurde zumindest bei Deutschland-Besuchern erreicht, die in den Autobahnen ein gutes und völkerverbindendes Element sahen. Britische Touristen waren von der Modernität der Straßen und der ästhetischen Streckenführung zumeist angetan; vgl. Schwarz: Die Reise ins Dritte Reich, S. 217ff.

[65] Wörner: Vom Saumpfad zur Autobahn, S. 46.

[66] Vgl. die Ausführungen von Straßenbaurat Niemeyer in der Verkehrstechnischen Woche vom 5. 12. 1934: „Die Auswirkung des motorisierten Verkehrs auf Städtebau und Landesplanung", S. 711. Darin heißt es, Wirtschaftsräume sollten zu einheitlichen organischen Gebieten zusammenwachsen, damit der „unglückliche Gegensatz zwischen Stadt und Land immer mehr beseitigt werden" könne.

[67] Lengercke: Kraftfahrzeug und Staat, S. 40.

[68] Vgl. Kopper: Modernität oder Scheinmodernität?, S. 47ff.

[69] Vgl. Sang: Technik und Staat im Dritten Reich, S. 158f.

[70] Vgl. das Gespräch des deutschen Außenministers von Ribbentrop mit dem polnischen Botschafter Lipski am 21. 3. 1939; Domarus: Hitler, Bd. 2.1, S. 1107f. und die Rede Hit-

Das Volkswagen-Projekt

An die Motorisierung des Verkehrs knüpfte Hitler das Versprechen, „immer größeren Massen unseres Volkes die Gelegenheit zu bieten, dieses modernste Verkehrsmittel [*das Auto*] zu erwerben".[71] Nach dem Willen des „Führers" sollte das Auto nicht mehr das Kennzeichen einer bestimmten Schicht, sondern Verkehrsmittel des Volkes sein.[72] Hitler versprach, das Automobil, das bis dahin ein Luxusgefährt war, in ein „versöhnendes Werkzeug der Klassengegensätze" zu verwandeln.[73] Symbolisierte der Autobahnbau die geographische Einheit Deutschlands, so war das Volkswagen-Projekt der Versuch, die sozialen Konflikte zu befrieden, indem eine Überwindung der Klassenspaltung suggeriert wurde. Der in Aussicht gestellte Massenbesitz eines Fahrzeugs stellte außerdem ein Kompensationsangebot für unerfüllte demokratische Partizipationsrechte dar.

Mit seiner Ankündigung griff Hitler die bereits seit Ende der zwanziger Jahre diskutierte Idee eines für den Mittelstand erschwinglichen „Volksautos" auf.[74] Seit 1934 forderte er den „Reichsverband der Automobilindustrie" in immer schärfer werdendem Ton auf, Pläne für einen Volkswagen auszuarbeiten.[75] Diese Art von Befehlsgebung im Stil staatlicher Reglementierung lehnte der Reichskanzler an anderer Stelle jedoch ab: Als Anfang 1934 der bevorstehende Zusammenbruch einer kleineren Firma in der Automobilindustrie angekündigt wurde, ließ Hitler mitteilen, er sei der Auffassung, dass der „technische Ausscheidungsprozess weitergehen muss, weil nur im freien Spiel der Kräfte die guten Fabrikate sich durchsetzen werden".[76] In der Frage des Volkswagens wich Hitler von seinem Prinzip der marktwirtschaftlichen „Auslese" ab. Marie Luise Recker betont

---

lers zur Aufkündigung des deutsch-polnischen Nichtangriffspaktes am 28. 4. 1939, ebenda, S. 1161–1163.

[71] Hitler auf der Internationalen Automobilausstellung 1934, zit. nach: Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 116. Der Volkswagen wurde in Zusammenhang mit der Autobahn gebracht. Er war wichtig, um die Nützlichkeit der wenig frequentierten Autobahn zu beweisen; vgl. Schulz: Verkehrswege, Verkehrsmittel und Vierjahresplan, S. 46.

[72] Vgl. RDA (Hrsg.): „Das Kraftfahrzeug: Verkehrsmittel des ganzen Volkes", S. 19.

[73] Vgl. Motorwelt vom 17. 5. 1935: „Tagung der AIACR in Berlin"; RDA (Hrsg.): „Vollgas voraus!", S. 10.

[74] Die Idee „Deutsches Volksauto" entwickelten deutsche Ingenieure und Automobilindustrielle bereits Ende der zwanziger Jahre aus dem Bestreben heraus, den Absatzmarkt für Kraftfahrzeuge zu erweitern und potenzielle Käufer nicht an ausländische „Billig"-Anbieter wie Ford und Opel zu verlieren; vgl. Betz: Das Volksauto; Das Kraftfahrzeug in Wirtschaft und Heer, H. 12, 1929: „Wie soll der deutsche Volkswagen beschaffen sein?"

[75] Die Entschlossenheit, mit der der Reichskanzler den Volkswagenbau vorantrieb, war den Industrievertretern bereits im Mai 1934 bewusst. In einer Besprechung des RDA wurde warnend bemerkt, dass die „einzelnen Firmen es gar nicht wagen dürften, dem Führer zu erklären, seine Volkswagen-Pläne seien derzeit undurchführbar [...]"; Aktennotiz über die Besprechung wegen des Volkswagens im RDA am 8. 5. 1934, StA Chemnitz, Auto Union AG 866. Auf der IAMA 1937 brach die Ungeduld aus Hitler heraus: „Entweder die sogenannte freie Wirtschaft ist fähig, diese Probleme zu lösen, oder sie ist nicht fähig, als freie Wirtschaft weiterzubestehen!"; RDA (Hrsg.): „Kraft des Motors, Kraft des Volkes", S. 20.

[76] Der Preußische Minister für Wirtschaft und Arbeit vom Januar 1934, Vermerk auf eine Anfrage in der Reichskanzlei nach Wünschen hinsichtlich der Reorganisation der Automobilindustrie, GStA PK, I. Ha Rep. 120, CVIII 1 Nr. 119, Bd. 5.

die Ausnahmestellung des Volkswagenwerkes innerhalb des Sektors der Automobilindustrie:

„Es repräsentiert eine Variante von möglichen Beziehungen, nämlich eine von der politischen Spitze initiierte und durchgesetzte Unternehmensgründung, deren ursprüngliches Konzept, ein technisch modernes, preiswertes Familienauto in Massenfertigung zu produzieren, angesichts der Ausgangsbedingungen gegen jede ökonomische Vernunft war."[77]

Hitler setzte das Projekt gegen den Widerstand der Automobilindustrie durch. Die Deutsche Arbeitsfront (DAF) unter Führung von Robert Ley übernahm den Aufbau des Volkswagen-Werkes in Fallersleben, finanzierte es weitgehend aus eigenen Mitteln und propagierte den Volkswagen als „Kraft-durch-Freude-Wagen". Ferdinand Porsche entwickelte den „KdF-Wagen", der den „Volksgenossen" ab 1938 im Rahmen von Sparverträgen angeboten wurde. Über 336000 Sparer folgten dem Slogan: „Fünf Mark die Woche mußt Du sparen, willst Du im eignen Wagen fahren." Nach vier Jahren und sieben Monaten sollte das Auto abgezahlt sein. Damit rückte die Regierung Hitler den Traum vom eigenen Auto in den unmittelbaren Erwartungshorizont der Bürger. Im Zustand großer Vorfreude prophezeite der Schriftsteller Werner Siebold: „In kurzer Zeit werden unzählige ‚KdF'-Wagen von glücklichen Menschen des deutschen Volkes gesteuert werden, des Volkes, dessen Erfindungsgeist der Welt den Wagen ohne Pferd schenkte."[78]

Doch die für Aufrüstung verplanten Ressourcen und der Beginn des Krieges ließen den Traum vom eigenen Auto platzen. Das von der Deutschen Arbeitsfront aufgebaute Volkswagenwerk produzierte ab Dezember 1940 Kübelwagen für die Wehrmacht.

Das Motorrad blieb trotz aller Volkswagenpropaganda das motorisierte Fortbewegungsmittel des kleinen Mannes. Insbesondere Kleinkrafträder unter 250 ccm, die bis 1938 führerscheinfrei blieben und im Gegensatz zu mittleren und schweren Motorrädern in Anschaffung und Unterhalt auch für neue Käuferschichten erschwinglich waren.[79]

Die Haltung des Korpsführers des NSKK gegenüber dem Volkswagenprojekt war zwiespältig. Die hohe Zahl an Verkehrsunfällen rief seine Befürchtung hervor, Deutschland werde durch den Zuwachs an Kraftfahrzeugen in einem Verkehrschaos versinken. Er beteuerte: „Ich bin bestimmt ein fanatischer Mitkämpfer für den Volkswagen, aber zur Zeit fühle ich mich fast glücklich, diese Wagen nicht auch noch auf der Straße zu wissen."[80] Hühnleins Zweifel bezogen sich nicht nur auf verkehrssicherheitstechnische Bedenken. In einer nicht öffentlichen Stellungnahme gegenüber dem RDA kritisierte er, dass unter der Verbilligung die technische Qualitätsverbesserung der Autos leiden würde. Das probatere Mittel erschien Adolf Hühnlein, auf längere Sicht die Kaufkraft der Bevölkerung zu erhö-

---

[77] Recker: Beweggründe und Zwangslagen des VW-Managements, S. 59.
[78] Siebold: Wagen ohne Pferde, S. 331.
[79] Vgl. Lützen: Radfahren, Motorsport, Autobesitz, S. 369. Das billigste Auto 1935 war der Opel P4, der ab Herbst 1936 1450 RM kostete. Er war von 1936 bis 1938 der meistgekaufte Pkw; vgl. Edelmann: Vom Luxusgut, S. 171.
[80] Zit. nach: Oppermann: Unter des Sturmstandern, S. 139.

hen.[81] Das Argument der breiten Vermögensbildung teilte Hühnlein mit Volkswirtschaftlern, die als wichtigste Voraussetzung einer Massenmotorisierung die Erhöhung der individuellen Einkommensverhältnisse sahen.[82]

Der dritte Kritikpunkt, den Hühnlein in Bezug auf das Volkswagenprojekt erhob, war die geringe militärische Verwendungsfähigkeit der Fahrzeuge. Bereits im Mai 1934 brachten der NSKK-Korpsführer Hühnlein und Generaloberst von Blomberg gegenüber der Industrie zum Ausdruck, dass als Volkswagen nur ein „felddiensttauglich[es]" Fahrzeug von Interesse sein könnte.[83] Damit gaben sie der Wehrpolitik Vorrang vor der Idee einer Mobilitätssteigerung der Bevölkerung.

Es wird deutlich, dass der Korpsführer des NSKK trotz anderslautender Beteuerungen nicht zu den „fanatischen Mitkämpfern" des Volkswagens zu zählen war. Doch konnte dies nicht offen verlautbart werden. Es wäre nicht ohne politische Konsequenzen geblieben, wenn sich ausgerechnet das NSKK, der „Willensträger der Motorisierungsideen des Führers"[84], in diesem entscheidenden Punkt gegen die Pläne Hitlers gestellt hätte. Das NSKK hatte nur wenige Berührungspunkte mit dem neu entstehenden Volkswagen. Dies wird auch daran deutlich, dass die Versuchsfahrten mit 30 Probewagen nicht vom NSKK, sondern von einem SS-Sturm unternommen wurden.[85]

Der alte und neue Gegensatz: Schiene – Straße

Eine bereits seit den zwanziger Jahren andauernde Debatte über die Frage, ob der Straße oder der Schiene der Vorzug gegeben werden solle und ob beide Verkehrsträger einer besonderen staatlichen Förderung bedürften, wurde auch im „Dritten Reich" weitergeführt.[86] Das NS-Motorisierungsprogramm drängte den Eisenbahnverkehr in die Defensive. Im Verkehrsrat stellten die Anhänger der Motorisierung die Mehrheit. Der motorisierungsfreundliche Kurs schien den Konkurrenzkampf zwischen Schiene und Straße somit zugunsten der Straße entschieden zu haben. Hitler plädierte für den Aufbau einer differenzierten Infrastruktur: die Wirtschaft solle nicht mehr an die „Gegebenheiten des Massenverkehrs" gekoppelt sein, sondern der Verkehr müsse sich „in Zukunft in zweckmäßigerer, individuellerer Form der Wirtschaft anpassen".[87]

Die NS-Propaganda erklärte den „Krieg" Straße gegen Schiene für beendet und ersetzte ihn durch den Formelkompromiss: Jeder Beförderungszweig übernimmt

---

[81] Diese Überzeugung äußerte Hühnlein in einem Gespräch mit dem RDA am 12. 2. 1934; vgl. Edelmann: Vom Luxusgut, S. 179.

[82] Weder kraftverkehrspolitische Maßnahmen noch die angestrebte Vollbeschäftigung seien geeignet, das „Auto ins Volk zu tragen", so Hans Otto Wesemann: Die Verbreitungsaussichten des Automobils in Deutschland, S. 16–19.

[83] Vgl. die Aktennotiz Carl Hahns von der Auto Union zur Besprechung im RDA betreffend den Volkswagen am 8. 5. 1934, StA Chemnitz, Auto Union AG 866.

[84] Aus einem Vortrag von Hühnlein, abgedruckt in: Der gewerbliche Kraftverkehr vom 7. 6. 1937: „Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps im Dienste der Verkehrsgemeinschaft".

[85] Vgl. Edelmann: Vom Luxusgut, S. 207.

[86] Vgl. Esch: Verkehrsmonopol oder freie Verkehrswirtschaft, S. 6f.

[87] Zit. nach Motorwelt vom 17. 5. 1935: „Tagung der AIACR in Berlin".

die Aufgabe, die er im Rahmen des Gesamtverkehrs am besten zu lösen vermag.[88] Dass eine „Versöhnung" von Straße und Schiene nicht zu einer Vereinheitlichung der Verkehrspolitik führte, ist daran ablesbar, dass das Unternehmen Reichsautobahnen unter Führung von Fritz Todt ein Tochterunternehmen der Reichsbahn war, das zu dieser in Konkurrenz trat.[89] Todt hatte zur Durchsetzung seiner autobahnfreundlichen Politik 1935 den „Reichskraftwagen-Vetriebsverband"[90] initiiert, um direkten Einfluss auf den Güterverkehr mit Lkw nehmen zu können. Doch dem ab 1937 amtierenden Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller gelang es, den Verband mit seiner Tarifpolitik weiterhin an die Bahn zu binden. Reichsbahndefizite sollten unbedingt verhindert werden, weil sie den Haushalt erheblich belastet hätten. Die Reichsbahn behielt also de facto das Monopol im Güterfernverkehr.[91] 1939 wurden nur knapp 20 Millionen Tonnen mit Lastwagen befördert, das entsprach rund 3% des Transportaufkommens von Bahn und Binnenschifffahrt.[92] Damit lavierte die Verkehrspolitik zwischen 1933 und 1945 wie zuvor und auch danach zwischen den Interessen der Bahn und der Spediteure.[93]

2. Metaphorik und Ideologie der Kraftfahrt im „Dritten Reich"

Motorisierung als Entwicklungsziel einer modernen Nation

Das Auto entwickelte sich im 20. Jahrhundert zum Symbol für Geschwindigkeit, Individualität und Freiheit. Wie an Hitlers positiver Bewertung der individuellen Fortbewegung abzulesen ist, betrachtete auch der Nationalsozialismus das Automobil im Licht der Fortschrittssymbolik. Die Motorisierung wurde im „Dritten

---

[88] In anderen Ländern gebe es aufgrund der Abwanderung des Güterverkehrs auf die Straße „Krieg" zwischen der Straße und der Schiene. In Deutschland jedoch habe Hitler die Reichsbahn selbst für den Straßenverkehr interessiert; vgl. Schönleben: Die Straßen des Dritten Reiches, S. 81; Institut für Konjunkturforschung: Drei Jahre Motorisierung, S. 6.

[89] Vgl. Kopper: Modernität oder Scheinmodernität?, S. 401.

[90] Vgl. Der gewerbliche Kraftverkehr vom 21. 12. 1936: „Aufbau und Entwicklung des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes". Die Gründung des Verbandes unter Präsident Scholz ging auf das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftwagen vom 26. 7. 1935 zurück. Der Verband regelte den gewerblichen Güterfernverkehr inklusive Konzessionen und Abrechnungsverfahren. Das Ziel bestand darin, für die Auslastung des vorhandenen Laderaums zu sorgen.

[91] Um dem kraftfahrzeugfreundlichen Kurs zu entsprechen, legte auch die Reichsbahn ein Lkw-Beschaffungsprogramm auf. Die Reichsbahn war bestrebt, ihren Fahrzeugbestand auf die Gesamtzahl von 12000 Lkw zu steigern; vgl. Kopper: Modernität oder Scheinmodernität, S. 400; Aktenvermerk der Reichskanzlei vom November 1938, BArch R 43 II, 749a, Bl. 33.

[92] Vgl. Schütz u. a.: Mythos RAB, S. 139.

[93] Klaus Hildebrand weist auf die Eigenmacht des Konflikts hin, die sich der weltanschaulichen Überzeugung der NS-Machthaber entzogen habe; ders.: Die Deutsche Reichsbahn 1933–1945, S. 82. Vgl. zu dieser Frage auch die Untersuchung von Rohde: Transportmodernisierung contra Verkehrsbewirtschaftung, S. 304–308.

Reich" als „lebendige Kraftäußerung einer modernen Nation"[94] präsentiert. Hitler sprach vom Auto als dem „wunderbaren Instrument modernster Verkehrstechnik der Menschheit"[95]. Auch das NSKK setzte sich für eine Modernisierung des Verkehrs ein. Als eine Art technisches Glaubensbekenntnis sind die Ausführungen in der Zeitung „Der NSKK-Mann" vom 23. April 1938 zu lesen. Darin heißt es:

„Wir fürchten den Fortschritt nicht mehr, wir predigen ihn. Die großen Leistungen der Technik sind zu Grundbestandteilen der modernen Kultur geworden. [...] Kultur durch Technik, das ist das aufgeklärte Firmenschild des geläuterten Technizismus unseres Jahrhunderts. [...] Wir zählen die Überwindung der renitenten Fortschrittsfeindschaft zu den aktiven Erziehungsaufgaben des Korps."[96]

Die Fortschrittsbegeisterung war sowohl an der häufigen Verwendung des Attributs „modern" als auch an der Einschätzung der Entwicklungschancen moderner Technik abzulesen. Der NSDAP-Programmatiker Gottfried Feder sah zwar die Überproduktion und Arbeitslosigkeit in der Weltwirtschaftskrise als Anzeichen dafür, dass die industrielle Technikentwicklung ein prinzipielles Ende gefunden habe, Hitler schloss sich aber zu keiner Zeit dieser Endzeitstimmung an. Er glaubte vielmehr, der „Ersatz der menschlichen und animalischen Kraft durch den Motor" befände sich erst in seinem Anfangsstadium.[97] Fortschrittshoffnungen im Sinne einer technischen Höherentwicklung legte auch NSKK-Korpsführer Hühnlein an den Tag, der im Motorsport Maßnahmen ablehnte, die der „Leistungsentfaltung von Mensch und Maschine" Fesseln auferlegten.[98] Auch die neue Reichsstraßenverkehrsordnung von 1934 wurde von den NS-Machthabern mit der Aussicht eingeführt, sie werde dem „technischen Fortschritt" den Weg ebnen.[99]

Mochte sich die NS-Ideologie von moderner Kunst oder modernen Musikstilen distanzieren, in der Technik, insbesondere der Verkehrs- und der Wehrtechnik, definierte sie sich selbst als Teil der Moderne. Mehr noch – nach einer Beschreibung von Goebbels war die „NS-Revolution" an die Spitze der technischen Entwicklungen getreten:

„Sie läuft heute nicht hinter der Entwicklung der Technik her, sie schreitet auch ihr wegweisend voran und zeigt ihr Richtung und Ziel. Denn der Nationalsozialismus ist die moderne politische Ausdrucksform des 20. Jahrhunderts. [...] Bei uns ist die Politik nicht Hemmschuh und Hindernis für die technische Entwicklung, sondern ihr kraftvollster und energischster Antrieb. Daher rührt die enge Verbundenheit des Nationalsozialismus mit allen Errungenschaften der modernen Technik."[100]

---

[94] Vgl. Hühnlein: Vortrag, gehalten am 16. 12. 1937, S. 2.
[95] RDA (Hrsg.): „Wille wirkt Wunder", S. 13.
[96] Der NSKK-Mann vom 23. 4. 1938: „Fortschritt und Volksmoral".
[97] Weinberg (Hrsg.): Adolf Hitler. Reden, Schriften, Anordnungen, Bd. 2A, S. 84.
[98] Mit diesem Argument lehnte Hühnlein technische Beschränkungen bei Rennwagen ab; Motorwelt vom 17. 5. 1935: „Die Tagung des AJACR in Berlin".
[99] Vgl. die Präambel der „Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung" vom 28. 5. 1934, RGBl. I 1934, Nr. 59.
[100] RDA (Hrsg.): „Das Kraftfahrzeug: Verkehrsmittel des ganzen Volkes", S. 7.

Diese klare Positionierung war ein Schlag ins Gesicht der „Blut- und Boden-Fetischisten", die von Bauerntum und vorindustriellen Zuständen träumten, und all jener, die Technik eher als Gefahr begriffen denn als Chance. Die nationalsozialistischen Machthaber sahen in der Motorisierung nicht nur einen Schlüssel zur Modernisierung des Landes, Motorisierung wurde überdies zu einem Identifikationsprojekt der politischen Bewegung, wie es der Slogan: „Kraft und Kraftfahrt – Zeichen des Dritten Reiches"[101] sinnbildlich zum Ausdruck brachte. Der „Motor" war nach dem Willen der Motorisierungsförderer das Symbol für die Zukunftsfähigkeit, Entschlossenheit und Dynamik der neuen Regierung. „Der Partei fiel die Aufgabe zu, der gewaltige Motor im Innern Deutschlands zu sein, der Motor der seelischen Aufrichtung, der Motor der tätigen Hingabe, der Motor der steten Erweckung im Sinne des neu geschaffenen Reichs", schrieb Friedrich Stieve in seiner „Geschichte des deutschen Volkes".[102]

Die Verbundenheit der Nationalsozialisten mit der modernen Technik zeigte sich auch in der Übertragung technischer Fachausdrücke auf die politische Sprache des „Dritten Reiches".[103] Der zeitgenössische Beobachter Victor Klemperer registrierte eine Vielzahl mechanischer Begriffe, die vor allem von Goebbels in Bezug auf den Menschen und die Gesellschaft verwandt wurden. Zu den Begrifflichkeiten zählten „spuren", etwas mit Bedeutung „aufladen", Menschen die auf „Hochtouren laufenden Motoren" gleichen und das Wort „gleichschalten" – ein Schlüsselwort totalitärer Gesellschaftsgestaltung.[104] Für eine bewusste Technisierung des Sprachgebrauchs spricht auch die Tatsache, dass im Gegensatz zu anderen Bereichen „Reinhaltungsmaßnahmen" zum Schutz der deutschen Sprache in der Technik nicht konsequent durchgeführt wurden. Eine bereits 1931 vom Deutschen Verband Technisch-Wissenschaftlicher Vereine angemahnte „Verdeutschung technischer Fremdwörter" hatte im „Dritten Reich" nur wenig Aussicht auf Erfolg. „Verdichter" an die Stelle des Kompressors zu setzen, „Richtmeister" statt Monteur zu schreiben, „Tonfang" statt Mikrophon und „Zeitmaß" statt Tempo zu verwenden traf beim NSKK, das auf die Sprache der Motorisierung Einfluss nahm, auf Ablehnung.[105] Auch wenn die NS-Sprache eine Vorliebe hegte für „Kraftbegriffe", wie Kraftwagen und Kraftfahrzeug, wandte sich das NSKK doch gegen einen Übereifer bei der Verdeutschung von technischen Fremdwörtern und plädierte dafür, Begriffe wie Automobil, Differential, Zylinder und Tempo weiterhin zu benutzen.[106] Die NS-Technikprotagonisten wollten sich im

---

[101] Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 113.

[102] Stieve: Geschichte des deutschen Volkes, S. 474.

[103] Vereinzelt hatten bereits in den zwanziger Jahren technische Wörter Eingang in die Alltagssprache gefunden, wie z. B. „verankern", „ankurbeln", „Einstellung"; vgl. Klemperer: LTI, S. 162ff.

[104] Vgl. ebenda, S. 165. Klemperer kritisierte die Übertragung der Mechanik auf den Menschen, der dadurch zu einem technischen Apparat reduziert würde.

[105] Vgl. Deutscher Verband Technisch-Wissenschaftlicher Vereine: Verdeutschung technischer Fremdwörter, Ausgaben von 1931, 1933 und 1934 (Typoskripte).

[106] Vgl. Der NSKK-Mann vom 23. 7. 1938: „Zerknallgas-Treiblinge?" Das NSKK verdeutsche alle technischen Fremdwörter soweit dies möglich sei, aber nicht um den Preis einer schlechten Verdeutschung. Dies teilte Kraus in seinem Schreiben der Reichsarbeitsge-

Bereich der Motorisierung in keinem Fall dem Verdacht der Rückschrittlichkeit aussetzen.

Auch im Autodesign schwärmten die NS-Machthaber von der „moderne[n] Linie".[107] Modernität in der Formensprache verkörperte im 20. Jahrhundert die an die Aerodynamik angelehnte Stromlinienform. In Ansätzen wurde sie von den Automobilherstellern Opel, Volkswagen und Adler umgesetzt. England hingegen, so schrieb die deutsche Motorpresse, sei der „Feind der Stromlinie", weil es sich dem „modernen" Wagenbau verschließe und Karosserien baue, die aristokratisch und teuer seien.[108]

Die Begeisterung für die Technik stand für den Nationalsozialismus nicht im Widerspruch zu einer Ablehnung der Moderne in anderen Gesellschafts- und Politikfeldern. Am deutlichsten ist der Unterschied zu anderen Bereichen an der Verwendung des Begriffs „Emanzipation" abzulesen. Reichsverkehrsminister von Eltz-Rübenach prägte 1935 das Schlagwort von der „Emanzipation des Kraftwagens".[109] Während die Emanzipation der Frau im nationalsozialistischen Empfinden als „unnatürlich" abgelehnt und die rechtliche Emanzipation der Juden im „Dritten Reich" schrittweise rückgängig gemacht wurde, nahmen die nationalsozialistischen Politiker die Emanzipation des Autos freudig in ihren Zielkatalog auf.

An seine Grenzen stieß der technische Modernisierungswille dort, wo ausgewiesene Technokraten einen eigenen Herrschaftsanspruch erhoben. Die im Sommer 1933 gegründete Deutsche Technokratische Gesellschaft sprach sich für eine Führungsrolle des Technikers in der Gesellschaft aus. Die Nationalsozialisten teilten zwar den Widerstand der Planer, Techniker und Ingenieure gegen das Primat der kapitalistischen Gewinnmaximierung, doch waren auch sie nicht an einer Autonomie der Technik interessiert, sondern erwarteten eine Unterordnung unter das Primat der Politik.[110] Die Technokraten mussten sich der politischen Funktionalisierung der Technik durch die nationalsozialistischen Machthaber beugen.[111] Das Machtmonopol und die politischen Bestrebungen der NS-Bewegung blieben mit den Zielen der Technokratiebewegung unvereinbar.

Eine weitere Grenze, an die eine positive Bewertung der modernen Technik stieß, war die Gleichsetzung mit dem Marktführer auf diesem Gebiet, den USA. Hitler bewunderte die Produktivität der amerikanischen Wirtschaft, den gesellschaftlichen Wohlstand und die Erfolgsgeschichte der amerikanischen Automo-

---

meinschaft der technisch-wissenschaftlichen Arbeit vom 9. 6. 1936 mit, betr. Verdeutschungsliste, BArch NS 24/114.

[107] Hühnlein: Vortrag, gehalten am 16. 12. 1937, S. 2.

[108] Vgl. Motor, H. 1, 1939: „Aristokratie und Stromlinie!" Die Stromlinienform z. B. beim Opel Olympia von 1935 stand für Modernität; vgl. Fack: Automobil, Verkehr und Erziehung, S. 305 f.

[109] Vgl. Brandenburg: Wandlungen im Kraftverkehr, S. 14.

[110] Vgl. Sieferle: Die Konservative Revolution, S. 209.

[111] Die Mitglieder der Deutschen Technokratischen Gesellschaft hatten zahlreiche Differenzen mit den Nationalsozialisten; vgl. Hortleder: Das Gesellschaftsbild des Ingenieurs, S. 220 ff., 263.

bilproduzenten.[112] Doch das Bild von den Vereinigten Staaten trug auch ausgeprägte Negativzüge. Amerika war Sinnbild für Vermassung, Plutokratie, Feminismus, jüdisches Kapital, Demokratie und „Rassenvermischung" – nach nationalsozialistischem Dafürhalten verabscheuungswürdige Entgleisungen westlicher Zivilisation.[113] Der amerikanische Weg in die technische Moderne war nicht zu trennen von der Entwicklung von Demokratie und Liberalismus und der Idee bürgerlicher Freiheiten. Amerikanische Technik war per definitionem republikanische Technik.[114] Hitler lehnte das amerikanische Modell in Bezug auf die „materialistisch-kulturlose" Lebensform und den ausbeuterischen Kapitalismus ab. Die Nationalsozialisten wollten Deutschland ähnlich erfolgreich in die technische Moderne führen wie die USA dies vorgemacht hatte, jedoch mit dem entscheidenden Unterschied, dass die Technik nicht republikanische, sondern deutsch-völkische Prägungen besitzen sollte.

Motorisierung und Technik als deutsche Kulturgüter

Unter den Intellektuellen der Weimarer Republik herrschte die weit verbreitete Ansicht, das technische Zeitalter sei an seine Grenzen gestoßen. Diese Meinung vertrat der Geschichtsphilosoph Oswald Spengler, der Anfang der dreißiger Jahre das Unbehagen der Gesellschaft an der Technik so beschrieb:

> „Man wendet sich zu einfacheren, naturnäheren Lebensformen, man treibt Sport statt technischer Versuche, man haßt die großen Städte, man möchte aus dem Zwang seelenloser Tätigkeiten, aus der Sklaverei der Maschine, aus der klaren und kalten Atmosphäre technischer Organisation heraus."[115]

In der Technikdiskussion der Weimarer Republik[116] wurde zumeist die falsche Anwendung der Technik kritisiert, weniger die Technik an sich verworfen. Technikskeptiker, die die Naturzerstörung anprangerten, kamen in den zwanziger Jahren aus der Lebensreform- und Heimatschutzbewegung sowie aus der bürgerlichen Jugendbewegung. Ein wichtiger Vertreter einer lebensphilosophisch inspi-

---

[112] Vgl. auch Hachtmann: „Die Begründer der amerikanischen Technik sind fast lauter schwäbisch-alemannische Menschen", S. 37f.

[113] Vgl. zum Amerika-Bild der Nationalsozialisten das Einleitungskapitel von Lüdtke u.a. in dem Buch: Amerikanisierung, S. 7–33; Schäfer: Amerikanismus im Dritten Reich; Trommler: Amerikas Rolle im Technikverständnis der Diktaturen; Gassert: Amerika im Dritten Reich. Ähnlich ambivalent wie die Haltung der Nationalsozialisten zu den USA war auch ihre Einstellung zur Großstadt: Einerseits angefeindet als kosmopolitischer Schmelztiegel und Ort „seelischer Entwurzelung", war sie doch andererseits unverzichtbar als Ansiedlungspunkt moderner Industrie und innovativer Technik; vgl. dazu: Marchand: Nationalsozialismus und Großstadtfeindschaft; Fack: Automobil, Verkehr und Erziehung, S. 327f.

[114] Vgl. Schlüter: Erfindergeist und Technikkritik, S. 20.

[115] Spengler: Der Mensch und die Technik, S. 81.

[116] Pro und contra Technik erschien mannigfaltige Literatur. Vgl. dazu Jebens: Das Testament der Technik; Schumacher: Der „Fluch" der Technik; Krannhals: Der Weltsinn der Technik. Die Erkenntnis, dass Technik nicht glücklich macht, vertrat Böttcher: Das Scheinglück der Technik. Die persönliche Verantwortung des Menschen bei der Technikanwendung betonte Hartmann: Technik und Staat.

rierten Zivilisationskritik war Ludwig Klages. Seine Kritik wandte sich gegen die zunehmende Monotonie der Arbeitsvorgänge in der Fabrik und gegen eine zunehmende Mechanisierung aller Lebensbereiche.[117] Klages bezeichnete Industrie und Technik als tote Materie mit lebensvernichtenden Folgen für Natur, Kultur und Volkstum.[118]

Im Unterschied zu kulturpessimistischen Strömungen, die eine rückwärts gerichtete Fluchtbewegung à la Wandervogel einschlugen, erkannten wichtige Vertreter der so genannten „Konservativen Revolution"[119], allen voran Ernst Jünger, in der Technik Leistungskraft, Machtmittel und Lebensinstinkt.[120] Mit deutlich apokalyptischem Unterton favorisierten sie in ihren technikphilosophischen Schriften eine Haltung der aktiven Bejahung – mindestens aber des tapferen Ertragens der Technik.[121]

Der Kapitalismuskritiker Werner Sombart hingegen äußerte Vorbehalte gegen eine weitere Ausbreitung der Technik, die er auch in der NS-Zeit erhob. Er sprach sich in seinem Buch „Die Zähmung der Technik", das 1935 erschien, unter anderem gegen eine ungehemmte Motorisierung aus.[122] Sombart beklagte die Verherrlichung der Technik durch Rassentheoretiker des „Völkischen Beobachters" und plädierte, wie bereits der Titel des Buches aussagt, für eine Eindämmung der Technik durch eine stärkere Reglementierung des Staates.[123]

---

[117] Rohkrämer: Eine andere Moderne?, S. 168ff.; Sieferle: Fortschrittsfeinde?, S. 210.

[118] Vgl. zu Klages und seinem Werk „Der Geist als Widersacher der Seele" (1929–1933) Sieferle: Die Konservative Revolution, S. 214f.

[119] Als „Konservative Revolution" wird eine geistig-politische Bewegung der Weimarer Republik bezeichnet, zu der antiparlamentarische, antidemokratische, völkisch-konservative und nationalrevolutionäre Gegner der Republik zählten. Die bekanntesten Protagonisten waren Ernst Jünger, Oswald Spengler, Carl Schmitt, Hans Freyer und Werner Sombart. Kennzeichen dieser Geistesströmung sei der Versuch gewesen, so Jeffrey Herf in seinem Buch „Reactionary Modernism", die technischen Errungenschaften der Moderne zu preisen und die politischen zu verwerfen. Dass es jedoch unter den genannten Vertretern höchst unterschiedliche Haltungen bezüglich der technischen Moderne gegeben hat, zeigt Sieferle: Die Konservative Revolution.

[120] Dupeux: ‚Kulturpessimismus', S. 292f.

[121] Im Unterschied zu Jüngers aktiver Bejahung der Möglichkeiten der Technik steht bei Spengler die passive und pessimistische Haltung im Mittelpunkt; vgl. Spengler: Der Mensch und die Technik.

[122] Vgl. Sombart: Die Zähmung der Technik, S. 29. Sombart ging davon aus, dass die Technikentwicklung an ihr Ende gelangt sei und nunmehr negative Folgen hervorbringen würde. Aus diesem Grund sprach er sich für eine Dezentralisierung und „Re-Agrarisierung der Wirtschaft" aus; vgl. auch Sieferle: Die Konservative Revolution, S. 212.

[123] Sombart definierte „Zähmung der Technik" als „eine Technopolitik, die an die Stelle des Laissez-faire- und Laissez-aller-Prinzips, das heute noch – und nur noch – in dem Bereich der Technik gilt, eine bewußte Einflußnahme des Staates auf die Technik setzt und die bemüht ist, auch und gerade die Technik in den Dienst des Gemeinwohls zu stellen, d.h. also auch und gerade der Technik gegenüber den obersten Grundsatz des Nationalsozialismus ‚Gemeinnutz geht vor Eigennutz' zur Geltung zu bringen"; Sombart: Die Zähmung der Technik, S. 35. Im Gegenzug kritisierte Fritz Nonnenbruch im Völkischen Beobachter Sombart für seine Forderung, geschützte Landschaften für Automobile und Motorräder zu sperren, vgl. die Rezension von Nonnenbruch im Völkischen Beobachter vom 5. 10. 1934 über das Buch „Deutscher Sozialismus" von Werner Sombart.

Goebbels wies die bürgerliche Skepsis und Ängstlichkeit gegenüber der Technik in einer Grundsatzrede auf der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung 1939 zurück und beschwor eine Symbiose von Technik und Nationalsozialismus:

„Wir leben in einem Zeitalter, das zugleich romantisch und stählern ist, das seine Gemütstiefe nicht verloren, andererseits aber auch in den Ergebnissen der modernen Erfindung und Technik eine neue Romantik entdeckt hat. Während die bürgerliche Reaktion der Technik fremd und verständnislos, wenn nicht ablehnend, gegenüberstand, während moderne Skeptiker in ihr überhaupt die tiefste Ursache des Verfalls unserer europäischen Kultur erblicken zu müssen glauben, hat der Nationalsozialismus es verstanden, der Technik ihr seelenloses Gepräge zu nehmen und sie mit dem Rhythmus und mit dem heißen Impuls unserer Zeit zu erfüllen."[124]

Ein wichtiges Ziel der nationalsozialistischen Technikphilosophie bestand darin, Kritiker mit der als kalt und seelenlos angefeindeten Technik zu „versöhnen". Goebbels beschwor eine Synthese aus Stählernheit und neuer Romantik. Das NSKK-Presseorgan „Der NSKK-Mann" brachte die NS-Motorisierungsideologie auf die griffige Formel: „Volk, Blut und Rasse vertragen sich wohl mit Autorennen, Volkswagen, Benzin und Flugrekorden."[125]

Der völkischen Sehnsucht nach einer „gesunden" Beziehung zwischen Natur, Kultur und Technik kam man entgegen, indem man Straßen „organisch" in die Landschaft einfügte und mit einem Begriff wie „Autowandern" an die Traditionen der Natur- und Lebensreformbewegung anknüpfte.[126] Die Propaganda bezeichnete die NS-Technik als „schöpferische Arbeit an der Natur im Dienste der Kultur"[127] und versuchte die Elemente Natur, Kultur und Technik in einen harmonischen Dreiklang zu bringen. Mit diesem Versöhnungsvokabular versprach der Nationalsozialismus die Rücknahme der psychischen und kulturellen Zumutungen der modernen Industriegesellschaft. Doch konnten die Härten der Technik und des sozialen Wandels auf diese Weise nicht gemildert, sondern nur kulturell überdeckt werden.

Die Integration der Technik in das nationalsozialistische Gesellschaftsideal wurde durch die Einbettung der Motorisierung in das deutsche Kulturerbe erleichtert. Reichsverkehrsminister Freiherr von Eltz-Rübenach wandte sich speziell an Motorisierungskritiker mit völkischem Hintergrund:

---

[124] Zit. nach Deutsche Kraftfahrt vom März 1939: „Die größte Autoschau der Welt". Ähnlich formulierte von Eltz-Rübenach 1934: „Das ist die Aufgabe unserer Tage: das mechanische Zeitalter zu beseelen mit dem Geiste eines nationalen Sozialismus und dadurch der neuen Zeit ihren inneren Gehalt und ihren Wert zu geben"; HStA Stuttgart, E 130b, Bü 3120 a.

[125] Der NSKK-Mann vom 23. 4. 1938: „Fortschritt und Volksmoral".

[126] Schütz bezeichnete „Autowandern" treffend als „motorisierte Fortsetzung des ‚Wandervogels'"; Schütz u. a.: Mythos RAB, S. 124. Ausschlaggebend für die organische Streckenführung der RAB und die Einrichtung von Landschaftsanwälten waren die genannten Versöhnungsziele und der Wunsch nach Ästhetisierung. Ob man dies als Ausdruck modernen ökologischen Problembewusstseins werten kann, wie Michael Prinz dies tut, ist fraglich; vgl. ders.: Die soziale Funktion moderner Elemente, S. 315.

[127] Gungler: Technik und Politik im neuen Staat, S. 14.

„Es gibt Menschen, welche in einer Steigerung der Technisierung, der Motorisierung des Verkehrs eine Gefahr sehen für die Erhaltung seelenhafter Verbundenheit von Blut und Boden, eine Einbuße an jenen besten Volkseigenschaften, die sich in einem industrielosen, freien, lustigen Bauernstaat in vollendeter Reinheit zeigen. Ich muß solchen Gedanken nicht nur als Ingenieur, sondern als deutscher Reichsminister nachdrücklich widersprechen. Die Technik und mit ihr die Motorisierung sind Errungenschaften der Kultur."[128]

Die Verlautbarungen, die sich seit der Machtübernahme der Nationalsozialisten mit dem Themenbereich Motorisierung befassten, ließen kaum eine Gelegenheit aus, Autos als deutsche Kulturgüter und Autobahnen als „Willensausdruck unseres maschinentechnischen Kulturschaffens"[129] zu preisen. Die Motorisierung wurde von Hitler zu einem Gradmesser für die Kulturstufe eines Volkes erklärt: „Wenn man früher die Lebenshöhe eines Volkes oft nach der Kilometerzahl der Eisenbahnen zu messen suchte, wird man in der Zukunft die Kilometerzahl der für den Kraftverkehr geeigneten Straßen anzulegen haben."[130]

Die NS-Propaganda huldigte dem Kraftwagen nicht nur als genialem Produkt deutscher Arbeit, sondern betonte auch dessen deutsche Ursprünge. Dabei stand die Pionierleistung der deutschen Erfinder Gottlieb Daimler und Carl Benz im Zentrum der Würdigung.[131] Daimler wurde anlässlich seines 100. Geburtstages als Begründer der „deutschen Kraftfahrt" posthum geehrt. In seiner Geburtsstadt Schorndorf fanden im April 1934 Feierlichkeiten statt, zu der die politische Prominenz, namentlich der Reichsverkehrsminister, Korpsführer Hühnlein, Reichsstatthalter Murr und Ministerpräsident Mergenthaler anreisten.[132] Im Gedenken an Daimler erschienen zahlreiche, zum Teil antisemitisch gefärbte Festschriften und Biografien, die Daimler als Kronzeugen für die nationalsozialistische Wirtschaftsauffassung im Kampf gegen den Kapitalismus und das Judentum instrumentalisierten.[133]

Die NS-Propaganda stellte auch bald nach der Machtergreifung eine Verbindung zwischen der Förderung der Motorisierung durch die Nationalsozialisten und dem Auto-Pionier Carl Benz her. Im April 1933 wurde in Mannheim das Benz-Denkmal errichtet. Zur Enthüllung rollten die Kraftfahrer der Motor-SA auf Motorrädern in Dreierreihen in die Stadt, gefolgt von einem Korso historischer Wagen, die von Industriellen und „Herrenfahrern" gelenkt wurden.[134] An

---

[128] Reichsverkehrsminister von Eltz-Rübenach auf dem Begrüßungsabend der Automobilindustrie am 10. März 1934; RDA (Hrsg.): „Vollgas voraus!", S. 15.

[129] Krüger: Die Straßen der Welt, S. 60.

[130] RDA (Hrsg.): „Kraftfahrt tut not!", S. 10f.

[131] Ebenda, S. 8.

[132] Vgl. die Pressesammlung zu den Gottlieb-Daimler-Feierlichkeiten, HStA Stuttgart, E 130b, Bü 3120 a.

[133] In einem Schreiben des Völkischen Beobachters vom 20. 3. 1934 an den Ministerpräsidenten Mergenthaler betreffend einer von Willi Ehmer verfassten Festschrift wird aus den Tagebüchern Daimlers von 1891–95 wie folgt zitiert: „Ihr Ingenieure laßt euch nicht durch die Juden und Kapitalisten unterdrücken, wie man es bei mir versucht hat in unerhört frecher Weise [...]"; HStA Stuttgart E 130b, Bü 3120 a. Paul Siebertz verfasste eine Biografie mit starken antisemitischen Nebentönen; ders.: Gottlieb Daimler. Angriffsziel war der „böse" Jude Kilian Steiner, der 1863 die Deutsche Partei in Württemberg gegründet und für das Berliner Bankhaus Delbrück, Leo & Co gearbeitet hatte; ebenda, S. 195ff.

[134] Horch: Ich baute Autos, S. 310f.

der Aufstellung des Festzugs und der Veranstaltungsregie wird deutlich, dass die Motor-SA und das NSKK sich die erste Stelle in der Erbfolge der deutschen Auto-Pioniere sichern wollten. Das Institut für Konjunkturforschung erkannte in den Förderungsmaßnahmen der Nationalsozialisten die Erfüllung des Aufbauwerkes von Daimler und Benz: „Das aber ist der Sinn all dessen, was in den letzten drei Jahren in Deutschland geschah, und so wurde dem deutschen Volk ein halbes Jahrhundert nach Daimler und Benz das Kraftfahrzeug zum zweiten Mal geschenkt."[135]

Eine als „deutsch" definierte Technik zeichnete sich erstens durch ihre deutschen Ursprünge aus und zweitens durch ihren völkischen Gehalt. Der „Rassegedanke" war für den Nationalsozialismus nicht nur Schlüssel zum Verständnis der Weltgeschichte, sondern auch zur Interpretation der Technikgeschichte. Der Wirtschaftspublizist Fritz Nonnenbruch behauptete, dass sich in der Technik die „Rasse" als besonders initiativ erwiesen habe.[136] Der NS-Technikpropagandist Karl Arnhold verbreitete die gleiche Meinung: „Schöpferische Technik betreibt nur, wem sie im Blute liegt."[137] Die technischen Erfindungen, so Arnold weiter, seien ein Verdienst der „nordischen Rasse". Auch Fritz Todt pries in seinem Vortrag auf der 4. Reichstagung der Nordischen Gesellschaft am 21. Juni 1937 den nordischen Menschen als Erfinder und Entdecker. Nicht ein wirkliches, materielles Verkehrsbedürfnis treibe den Menschen zum Kraftwagen, sondern „der letzte Schuß alten Wikingerblutes".[138] Adolf Hitler sah die technischen Errungenschaften als Ausdruck „arisch-germanischer" Überlegenheit an. Dazu führte er in „Mein Kampf" aus: „Was wir heute an menschlicher Kultur, an Ergebnissen von Kunst, Wissenschaft und Technik vor uns sehen, ist nahezu ausschließlich schöpferisches Produkt des Ariers."[139] Diese Überzeugung war ein wichtiger Bestandteil seines „Herrenmenschendenkens" und harmonierte mit seiner Verehrung für den Autobauer Henry Ford, der bereits Anfang der zwanziger Jahre seine antisemitische Haltung offen propagiert hatte.[140]

Es ging nicht nur darum, die Motorisierung in ein deutsch-völkisches Kulturerbe einzubetten, sondern auch, dieses Kulturerbe „rasserein" zu halten. Innerhalb einer als „deutsch" titulierten Technik, die sich an „Rasseprinzipien" orientierte, war kein Platz für Techniker jüdischer Herkunft. Bereits vor der NS-Machtübernahme hatte der NS-Technikdiskurs deutliche antisemitische Züge. Peter Schwerber sprach sich in seinem 1930 veröffentlichten Buch „Nationalsozialismus und Technik" gegen eine „jüdisch-materialistische Umklammerung" der Technik aus.[141] Anknüpfend an diesen Gedankengang stellte Ministerialrat

---

[135] Institut für Konjunkturforschung: Drei Jahre Motorisierung, S. 16.
[136] Vortrag von Fritz Nonnenbruch, abgedruckt in: Vorträge beim 3. Gautag der Technik in Stuttgart 1937, S. 10.
[137] Arnhold: Die Technik ruft, S. 11.
[138] Todt: Der nordische Mensch und der Verkehr, S. 398.
[139] Hitler: Mein Kampf, Bd. 1, S. 317.
[140] Vgl. Ford: Der internationale Jude. Mehr zur nationalsozialistischen Einschätzung Henry Fords bei Hachtmann: „Die Begründer der amerikanischen Technik sind fast lauter schwäbisch-alemannische Menschen", S. 41–44.
[141] Schwerber: Nationalsozialismus und Technik, S. 38.

Konrad Nonn 1935 die Behauptung auf, die Technik habe den Juden nach dem Handel eine neue Form der Bereicherung geboten. Dies habe den Staat und die Arbeiter in eine abhängige Position gegenüber dem „jüdisch-internationalen Kapitalismus" gebracht. Im Gegensatz zu den „Zersetzungsoperationen" des Judentums nutze das „Dritte Reich" die Technik nun für das Wohl des Gesamtvolkes. Der Centralverein deutscher Staatsbürger jüdischen Glaubens wehrte sich 1935 gegen derlei Anschuldigungen. Er verwies darauf, dass deutsche Juden wie Heinrich Hertz, der 1886 die elektrischen Wellen entdeckte, Emil Berliner, der 1889 das Mikrofon erfand, und Siegfried Marcus, der 1875 den ersten Benzinmotor baute, einen großen Anteil an der Entwicklung einer gemeinnützigen Technik gehabt haben.[142] Doch die in den jüdischen Presseorganen verbreiteten Gegendarstellungen verpufften angesichts der massiven antisemitischen Propaganda. Aufgrund der immer schwieriger werdenden Arbeits- und Lebensbedingungen verließen rund 3000 jüdische Ingenieure ihre Heimat Deutschland.[143]

Um das nationalsozialistische Technikverständnis noch präziser konturieren und in den zeitgenössischen Technikdiskurs einordnen zu können, ist es hilfreich, auf den Schriftsteller und Technikbefürworter Ernst Jünger zurückzukommen. 1932 erschien sein Großessay „Der Arbeiter. Herrschaft und Gestalt". Liest man den „Arbeiter" als „Entwurf eines ästhetisch-faschistischen Modernitätskonzepts"[144], wie es der Literaturwissenschaftler Uwe-K. Ketelsen vorschlägt, bietet sich ein Vergleich mit dem Nationalsozialismus an. Ernst Jünger antwortete auf eine sich immer stärker technisierende Welt nicht mit romantischem Protest, sondern plädierte dafür, dass der Mensch sich den Risiken und den Möglichkeiten der Technik in einer Haltung des „heroischen Realismus"[145] stellen sollte. Um diese Herausforderung zu bewältigen, bedürfe es, so Jünger, eines neuen menschlichen Typus – des „Arbeiters" – der nach der Zerstörung der bürgerlichen Welt an die Stelle des „Bourgeois" tritt.[146]

Auch die nationalsozialistische Ideologie schrieb den Ingenieuren, Technikern und Industriearbeitern eine neue, bedeutendere Rolle in der Arbeitswelt des „Dritten Reiches" zu. Gemeinsam war dem „Arbeiter" und der NS-Technikideo-

---

[142] Vgl. die Reaktion auf Nonns Anschuldigungen in der Central-Vereins-Zeitung. Blätter für Deutschtum und Judentum, Ausgabe A vom 28. 2. 1935: „Schöpferische Technik". Neben Emil Berliner (1852–1929) und Siegfried Marcus (1831–1893) könnte man noch David Schwarz (1845–1897) nennen, der 1897 das erste lenkbare Luftschiff baute, Rudolf Goldschmidt, der als erster vor dem Ersten Weltkrieg drahtlos von Europa nach Amerika telegrafierte oder Hermann Aron (1845–1913), der den Drehstromzähler erfand und die Grundlagen für das Differenzialgetriebe – einen wesentlichen Bestandteil des Kraftwagens – legte; vgl. Karpe: Technik, S. 710–719.

[143] Vgl. Ludwig: Politische Lösungen für technische Innovationen 1933–1945, S. 340. Der Zeitpunkt der Entlassung war vom Einfluss nationalsozialistischer Vertrauensleute in der Firma, vom Bekanntheitsgrad des jüdischen Ingenieurs und seiner Position abhängig; vgl. Mock: Technische Intelligenz im Exil 1933–1945, S. 64. Siehe auch die Studie von Erik Eckermann über Nathan Stern, den Technischen Direktor der Teves GmbH Frankfurt, die Autoteile herstellte. Stern floh 1937 nach England; vgl. Eckermann: Nathan S. Stern.

[144] Ketelsen: Literatur und Drittes Reich, S. 259.

[145] Jünger: Der Arbeiter, S. 41.

[146] Sieferle: Die Konservative Revolution, S. 155.

logie die Bewunderung für die Errungenschaften der Technik und die Wertschätzung der Technik als kulturelle Leistung.[147]

Auch wenn die Technikbejahung und die Charakterisierung der Arbeit als „technische Machtproduktion"[148], wie sie Ernst Jünger vornahm, mit dem nationalsozialistischen Technikverständnis korrelierten, kann im Nationalsozialismus dennoch nicht die Verwirklichung der Jüngerschen Prophetie gesehen werden.

Die Unterschiede sind evident und lassen die Spezifik der NS-Technikideologie klar hervortreten. Nach Erscheinen des Buches kritisierten nationalsozialistische Rezensenten die kühle Beschreibung der Technik und die in aller Monstrosität in Aussicht gestellten „technischen Landschaften", die eine „Versöhnung" von Technik und Natur unmöglich erscheinen ließen. Ein wesentlicher Unterschied zum Nationalsozialismus bestand überdies darin, dass Jünger für die Technik eine „planetarische" Gültigkeit beanspruchte,[149] die nach seiner Überzeugung eine Überwindung jeglicher Nationalismen zur Folge haben musste. Dies deckte sich nicht mit dem übersteigerten Nationalismus in der NS-Ideologie. Eine weitere entscheidende Differenz lag in den unterschiedlichen Wegen, die zu einer technisierten Gesellschaft führen sollten. Der Aufstieg eines technophilen, neuartigen Menschengeschlechts war im Denken Jüngers abhängig von der Einstellung des Arbeiters zur Technik und nicht von Rassentheorien, die für die NS-Führung, wie gezeigt, auch im Bereich der Technik elementarer Bestandteil und Antrieb waren.[150]

Die Nationalsozialisten verwandelten das technische Schlagwort „Motorisierung" in eine politisch-kulturelle Weltanschauung. Die Einstellung zur Motorisierung erhielt eine politische Dimension. In der motorisierungsfreundlichen Sprache sind zahlreiche Ideologeme enthalten, die es rechtfertigen, von einer „NS-Motorisierungsideologie" zu sprechen. Dies meint nicht nur eine Ideologisierung der Technik im Sinne einer deutsch-völkischen Technikbegründung und „Arisierung" der Technik, sondern auch eine Technisierung der Ideologie in Form einer Technisierung der politischen Sprache und Identifikation mit dem Motor als Herrschaftssymbol des Nationalsozialismus.

---

147 „In diesem Sinne läßt sich allerdings der Ausspruch wagen, daß bereits heute inmitten der Zuschauerringe eines Lichtspieles oder eines Motorrennens eine tiefere Frömmigkeit zu beobachten ist, als man sie unter den Kanzeln und vor den Altären noch wahrzunehmen vermag"; Jünger: Der Arbeiter, S. 166.

148 Merlio: Der sogenannte ‚heroische Realismus' als Grundhaltung des Weimarer Neokonservatismus, S. 277.

149 Vgl. Jünger: Der Arbeiter, S. 205. Die Technik, so Jünger, greife traditionelle Bindungen wie das Bürgertum, das Christentum und den Nationalismus an; ebenda, S. 161.

150 Vgl. Sieferle: Die Konservative Revolution, S. 159–161.

3. Das NSKK – Der „Banner- und Willensträger der Motorisierung"

Der Beitrag des NSKK zur Motorisierungsideologie

Aufgrund der Konzentration auf praktische Aufgaben vor 1933 und dem untergeordneten Status innerhalb der SA entfaltete das NSKK keinen Einfluss auf das Motorisierungsprogramm, das Hitler bei seiner Eröffnungsrede 1933 verkündet hatte. Obgleich einige Redner auf den alljährlichen Automobilausstellungen die Arbeit des NSKK lobten und Korpsführer Hühnlein selbst im Rahmen der IAMA Vorträge hielt, erwähnte Hitler selbst das NS-Kraftfahrkorps in seinen Eröffnungsreden zwischen 1933 und 1939 mit keinem Wort. Das NSKK zählte nicht zu den originären Ideologieproduzenten im „Dritten Reich". Vielmehr übernahm es den vorgegebenen Kurs der Reichsführung und wiederholte die von Hitler und Goebbels vorgetragene Technikideologie. Die Bedeutung des NSKK bestand, technikideologisch gesehen, vorwiegend in einer Multiplikatorenfunktion.

Die Begriffe „Motorisierung" und „Technik" erscheinen in den Publikationen und Reden von NSKK-Funktionären der Vorgabe entsprechend in erster Linie als kulturelle, nicht als technische Begriffe. Deutschland sollte nach Überzeugung des Korpsführers ein Motorisierungsniveau erreichen, das der „hohen Kultur und Zivilisation unseres Volkes" gerecht werde.[151] Ähnlich dem Goebbelschen Gedankengang von der stählernen Romantik im „Dritten Reich" wies der Technikbeauftragte des NSKK Erwin Kraus diejenigen in die Schranken, die behaupteten, der modernen Zeit sei die Poesie und Romantik verloren gegangen. Zur Widerlegung deutete er auf den „lebendigen Pulsschlag" der Zeit, deren Poesie die Technik sei.[152] Diese Poesie, die das Verhältnis von Natur und Technik ästhetisierte, nahm mitunter kitschige Züge an, wie die Beschreibung einer Geländefahrt zeigt:

„Der harte, starke und für uns so berauschend schöne Klang des Sportmotors hallte wider von den fliegenden Grünmassen der Baumkronen [...]. In den Kurven, wenn die Baumreihen herumschwangen wie die Speichen eines großen Rades, sangen die Reifen ihr erregend vibrierendes Lied, dem singenden Flügelschlag großer Vögel vergleichbar [...]."[153]

Trotz Technikbewunderung war es dem NSKK wichtig, eine Grenze zwischen gesunder Technikbegeisterung und ungesunder Technikhörigkeit zu ziehen. Ein Kommentar in der Zeitung „Der NSKK-Mann" forderte:

„Wir sträuben uns bewußt dagegen, daß einmal die Technik unser Dasein beherrschen könnte. Denn wir wollen keine technische Zivilisation, wie wir sie schaudernd drüben im Land der unbegrenzten Möglichkeiten sehen, sondern eine Kultur, die aus dem Herzen kommt. In gleicher Weise kämpfen wir dagegen an, daß unsere Sprache aus nüchterner Zweckmäßigkeit heraus „technisiert" wird. Wir sind keine Roboter und Maschinenmenschen."[154]

---

[151] Vgl. Hühnlein: Die vor- und nachmilitärische Wehrertüchtigung des NSKK, S. 79.
[152] Vgl. Völkischer Beobachter vom 5. 3. 1936: „Die Technik ist die Poesie unserer Zeit".
[153] Deutsche Kraftfahrt vom Juli 1938: „Motorsportwoche!"
[154] Der NSKK-Mann vom 7. 6. 1941: „Sprache und Kultur".

Amerikanische Zivilisation wird hier als Synonym für kühle Rationalität, Kontrollverlust und Entfremdung angesehen. Deutsche Kultur, die „Kultur, die aus dem Herzen kommt", erscheint als „Kuschelfaktor", der der kalten Technik und der instrumentellen Rationalität ihren Schrecken nimmt. Der Korpsführer Adolf Hühnlein betonte die lebendige Beziehung zwischen dem „Motormann" und seinem Kraftfahrzeug: „Er [*der NSKK-Mann*] sieht in ihm kein totes Wesen, sondern lebendige Kraft und den treuen Gefährten."[155] Die lebendige Kraft des Motors hatte auch erzieherische Funktionen:

„Die Technik gibt außerdem noch die Möglichkeit, jung und lebendig zu bleiben. Trotzdem bleiben wir bei aller Begeisterung und aller Leidenschaft mit beiden Beinen auf dem Boden. Die Technik und ihre Gesetze können nicht kommandiert werden. Der Motor ist ein lebendiger Organismus, der mitlaufen muß. Gerade die Technik macht uns feinfühlig. Da wir sie nicht kommandieren, sondern führen, sind wir auf der anderen Seite erst recht in der Lage, menschliche Seelen zu leiten."[156]

Die Metaphern vom „lebendigen Organismus" des Motors, die eingebauten sozialen Tugenden und das Ziel nach einem höheren Verbreitungsgrad der motorisierten Fortbewegungsmittel entsprachen auch weitgehend den Wunschbildern der nationalsozialistischen Luftfahrtprotagonisten. Reichsluftfahrtminister Göring sah in den Deutschen ein Volk von Fliegern,[157] und sein Ministerium träumte von der Entwicklung eines „Volksflugzeugs".[158] Doch die Forderung „Luftfahrt ist not!" bedeutete nicht, dass jeder „Volksgenosse" eine Pilotenausbildung absolvieren sollte. Entscheidend war nach Meinung des 1937 wieder gegründeten NS-Fliegerkorps der ideelle Gehalt dieser Forderung: „Nach jenen schmachvollen Jahren der Wehrlosigkeit soll vielmehr die Idee des Fliegens zum geistigseelischen Gemeingut des deutschen Volkes werden, wie dies symbolisch im Wahrzeichen des NS-Fliegerkorps, dem ‚Fliegenden Menschen' zum Ausdruck kommt."[159]

Der Aufbau des Kraftfahrwesens, und mehr noch die Entwicklung der Luftfahrt, die bis 1935 den Beschränkungen des Versailler Vertrages unterlag, erschienen in diesem Zusammenhang als Therapeutikum für die gedemütigte Nation.

Werbung für ein „motorisierungsfreundliches" Klima

Analog zu dem Auftrag an das Nationalsozialistische Fliegerkorps, den „fliegerischen Gedanken im deutschen Volk wachzuhalten", wurde dem NSKK die Aufgabe zugeschrieben, den Motorisierungsgedanken in Deutschland zu wecken und zu beleben.[160] Nach dem Willen des „Führers" sollte die nationalsozialistische Motorisierungspolitik das Ziel verfolgen, „den Motor für das Volk und das Volk

---

155 NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Dienstfahrzeuge im NSKK.
156 Völkischer Beobachter vom 19. 8. 1939: „Korpsführer Hühnlein auf dem Führer-Appell der NSKK-Motorgruppe Berlin".
157 Vgl. Görings Maxime: „Ein Volk, das nicht fliegt, ist kein Volk"; zit. nach Jünger (Hrsg.): Luftfahrt ist not!
158 Vgl. Fritzsche: A Nation of Fliers, S. 194.
159 Riehme: Wir fliegen in Wind und Wolken, S. 6f.
160 Vgl. Kehrberg: Vorgeschichte des NS-Fliegerkorps, S. 4f.

für den Motor zu erobern!"[161] Während Hitler den „Motor" in Form des Volkswagens für das Volk bereitzustellen versprach, war das NSKK beauftragt, das Volk für den Motor zu gewinnen.

Entsprechend der Motorisierungs-Mission schufen die Korps-Propagandisten ein neues Erziehungsideal für Deutschland: den „Aufbau eines motorbejahenden neuen Volkes auf neuen Straßen".[162] Neben der nationalsozialistischen Presse und der staatlichen Gesetzgebung sollte das NSKK als dritte Säule an diesem Aufbau beteiligt sein. In einem Korpsbefehl von 1935 definierte der Korpsführer: „Das NSKK verkörpert die motorisierte Kraft der Partei und ist der Banner- und Willensträger des Motorisierungsgedankens der deutschen Nation."[163] Die Titulierung als „Banner- und Willensträger der Motorisierung" ist die am häufigsten wiederholte Selbst- und Fremdbeschreibung des NSKK.[164] Sie wies ihm die Rolle eines Werbeträgers der Motorisierung zu. Die Korpsführung warb vor allem für ein Umdenken innerhalb der Bevölkerung: „Die volksschädliche Einstellung gegenüber dem Kraftfahrzeug muß überwunden – die Leistungsfähigkeit der deutschen Kraftfahrzeugindustrie gesteigert – Verständnis und Begeisterung für den Motor in das Volk, besonders in die Jugend hineingetragen werden."[165]

Das NSKK nannte sich auch „Vorkämpfer" der Motorisierung[166] – eine Bezeichnung, die bisher für die Erfinder und Konstrukteure des Kraftwagens sowie für die Automobilclubs in der Frühzeit der Automobilisierung reserviert war. Verständlich wird diese Definition aus einer spezifisch nationalsozialistischen Sicht auf die Automobilgeschichte. Die Nationalsozialisten pflegten den Mythos von der Kraftverkehrsfeindschaft der Weimarer Regierungen, die das Volk mit ihrem „Autohass" infiziert und mit kraftverkehrsfeindlichen Gesetzen und Meinungsäußerungen überschwemmt habe.[167] Die NS-Propaganda verbreitete den Eindruck, das Volk, das ja eigentlich offen sei für technische Errungenschaften, sei durch die kraftfahrfeindlichen Regierungen um sein automobiles Anrecht gebracht worden.

Zu fragen ist, ob die Grundannahme einer „Verkehrsfeindlichkeit" der Weimarer Republik richtig war. Reagierten weite Teile der deutschen Bevölkerung tatsächlich ablehnend auf das Kraftfahrzeug und kann die Verkehrspolitik in dieser Zeit als Motorisierungshindernis bezeichnet werden? Ein Blick auf den Straßenverkehr der ersten 30 Jahre des 20. Jahrhunderts gibt darüber Aufschluss.
Als das Kraftfahrzeug den öffentlichen Raum zu dominieren begann, veränderte sich die Verkehrssituation zu Ungunsten derjenigen, die nicht motorisiert waren.

---

161 Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 113.
162 Ebenda, S. 89.
163 Korpsbefehl Nr. 12a vom 25. 7. 1935, BArch NSD 42/9.
164 „Wie stets, schuf sich der Führer auch in diesem Falle eine organisierte lebendige Kraft als Banner- und Willensträger der Motorisierung"; NSKK-Korpsführung (Hrsg.): NSKK, S. 4f. Vgl. auch: NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Die Gliederung des NSKK, S. 2.
165 NSKK-Korpsführung (Hrsg.): NSKK, S. 4.
166 Ebenda, S. 5.
167 Die Berliner Börsen-Zeitung weist diese Behauptung zurück. Feindschaft habe es nur zu Beginn des Automobilismus gegeben; vgl. Hermann: Kraftverkehrsfeindschaft? Nein!, S. 6.

Von einem Ort der Kommunikation wurde die Straße auf die Funktion einer Fahrbahn reduziert. Das mitunter militante Aufbegehren der benachteiligten Verkehrsteilnehmer und Anwohner in der Frühphase des Autos zu Beginn des 20. Jahrhunderts war eine Reaktion auf die negativen Begleitumstände des motorisierten Verkehrs: Lärm, Gestank und Unfälle.[168] Der Protest nahm in den zwanziger Jahren fühlbar ab, als Verhaltensregeln konfliktträchtige Situationen entschärften, die Fahrzeuge sicherer wurden und eine gewisse Gewöhnung an motorisiertes Verkehrsleben eintrat. Zudem wurde das Image des Kraftfahrzeugs durch die Popularität des Motorsports und die Werbung der Automobilclubs verbessert.[169]

Die Politik der Regierungen der Weimarer Republik gegenüber dem Kraftfahrzeug kann als zurückhaltend charakterisiert werden. Finanzpolitische Erwägungen bestimmten die Bemühungen, Schaden von der Eisenbahn abzuwenden, über Ausgleichszahlungen die deutsche Landwirtschaft zu stabilisieren und durch hohe Kraftfahrzeugsteuern und Benzinzölle Einnahmen zu erzielen.[170] Außerdem hielt der Reichsetat nur wenig Geld für den Bau und die Instandhaltung von Straßen bereit. Man kam dem Motorisierungswillen der Bevölkerung jedoch entgegen, indem man Krafträder bis 250 ccm steuerfrei beließ. In Bezug auf diese Verkehrspolitik von „Autohass" zu sprechen, wie es die Nationalsozialisten taten, war eine bewusste Übertreibung. Die Gründe für die schlechte Situation des Kraftfahrwesens waren nicht nur verkehrspolitischer, sondern auch struktureller Art. Zu viele Unternehmen bauten zu teure Wagen in zu vielen unterschiedlichen Ausführungen. Die Standardisierung der Herstellung hatte sich bei der Mehrzahl der Autobauer im Produktionsablauf noch nicht durchgesetzt. Dies wirkte einer Verbilligung des Kaufpreises entgegen.[171] Ein wichtiger Grund dafür, dass das Auto noch immer in der Kategorie Luxusgefährt verharrte, war in den Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise zu finden, die Produzenten und Kunden schwer belastete.[172]

Festzustellen bleibt jedoch, dass der grundsätzliche Innovationswiderstand gegen den motorisierten Individualverkehr Anfang der dreißiger Jahre in der Bevöl-

---

[168] Merki: Die ‚Auto-Wildlinge' und das Recht, S. 51. Vgl. zur Kritik am Automobil zu Beginn des 20. Jahrhunderts Haubner: Nervenkitzel und Freizeitvergnügen, S. 156–164. Akzeptanzschwierigkeiten hatten um 1900 vor allem die Landbevölkerung und das Bildungs- und Kleinbürgertum. Die fortschrittsoptimistischen Linksliberalen und Vertreter der Arbeiterschaft sahen die Entwicklung und Verbreitung des Automobils als Fortschritt, weil sie auf einen industriellen Aufschwung hofften; vgl. Diehl: Tyrannen der Landstraße, S. 51–57.

[169] Vgl. Diehl: Tyrannen der Landstraße, S. 52

[170] Die Treibstoffzölle für Benzin wurden 1930 von 6 auf 10 RM je Doppelzentner erhöht. Zusammen mit der Verordnung über die Abnahmepflicht von preisgebundenem Spiritus vom Juli 1930 verteuerten sich die Haltungskosten; vgl. Edelmann: Vom Luxusgut, S. 130.

[171] Dies wurde zu Beginn des Jahres 1933 von einigen Publizisten kritisiert; vgl. Bottke: Reichshilfe für die Kraftverkehrswirtschaft?; Hermann: Kraftverkehrsfeindschaft? Nein!

[172] Auch eine 1933 entstandene Dissertation findet die Gründe für den verminderten Kraftfahrzeugabsatz in Deutschland nicht im „Autohass", sondern in anderen Faktoren: Wirtschaftskrisen, Strukturen in der Autoindustrie, begrenzte Kaufkraft der Bevölkerung, Überkapazitäten des Marktes; vgl. Kurt Schneider: Die Hauptprobleme des Kraftfahrzeugabsatzes in Deutschland, S. 102, 131.

kerung bereits gebrochen war. Es bestand kein Zweifel mehr daran, dass sich die Technik des Verbrennungsmotors durchgesetzt hatte und die Motorisierung des Verkehrs unaufhaltsam voranschritt. Das Gespenst von der „Autofeindschaft" im Volk war ein Phantom, das von Hitler, Goebbels und Hühnlein bewusst eingesetzt wurde, um die NS-Motorisierungspolitik in einem glanzvolleren Licht zu präsentieren. Da der Kauf und der Massenbesitz von Kraftfahrzeugen politisch erwünscht war, warben die NS-Machthaber für ein „motorbejahendes Volk". Auch wenn ein Großteil der Bevölkerung bereits motorbejahend eingestellt war, kann mit gutem Grund angenommen werden, dass durch das Versprechen des Volkswagens, durch den Bau neuer Straßen, durch die Förderung des Motorsports und durch eine Reihe weiterer Maßnahmen die Motorbegeisterung der „Volksgenossen" einen neuen Schub erhielt. Den Autobesitz für Mittelschichtskreise in Aussicht zu stellen, erhöhte in jedem Fall die Akzeptanz der individuellen motorisierten Fortbewegung. Ein Durchbruch allerdings wäre erst mit der Realisierung der Motorisierungswünsche erzielt worden.

„Werbestrategien" des NSKK

Um Begeisterung für das Kraftfahrzeug zu wecken, setzte das NSKK vor allem propagandistische Mittel ein. Politische Aufmärsche sollten der Bevölkerung die Motorisierung näher bringen. Motor-SA und NSKK veranstalteten 1933 unzählige Versammlungen und Triumphzüge:[173] Am 7. Mai 1933 traten in Kiel 2000 Motor-SA-Männer mit 1412 Fahrzeugen an[174], am 25. Juni 1933 fand das Gruppenstaffeltreffen der motorisierten SA und des NSKK im Kölner Stadion mit 6000 Kraftfahrzeugen statt[175], am 9. Juli 1933 trafen sich 4000 motorisierte Nationalsozialisten in Dortmund[176] und am 7./8. Oktober veranstalteten 10000 Motor-SA-Männer in Schlesien einen Aufmarsch.[177] „In jenen Monaten wurde Millionen Volksgenossen infolge solcher und anderer NSKK-Veranstaltungen stärker als zuvor der Gedanke der Motorisierung Deutschlands nahe gebracht!"[178], so der Kommentar des NSKK-Chronisten Theodor Oppermann. Da die motorisierten Verbände der SA Hakenkreuzfahnen und keine Banner mit „Ja zur Motorisierung" oder ähnlichen Werbeslogans hochhielten, dürfte diese Argumentation auch den Gutgläubigsten nicht überzeugt haben. Der Zweck der Aufzüge 1933 lag darin, Siegesgefühle auszukosten, Stärke zu demonstrieren und den politischen Gegner einzuschüchtern.

Dennoch gab sich die Korpsführung davon überzeugt, dass die Werbearbeit für den Motor Früchte getragen habe, denn im März 1939 resümierte „Der NSKK-Mann":

---

[173] Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 105–110.
[174] Deutsche Kraftfahrt vom 15. 6. 1933: „Der Kieler Hitlertag".
[175] Vgl. Westdeutscher Sport-Beobachter vom 26. 6. 1933: „Großer Tag der Motor-SA und des NSKK".
[176] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 15. 7. 1933: „Dortmund im Zeichen des Sturzhelms".
[177] Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 108f.
[178] Ebenda, S. 108.

„So aber trug das Korps mit seinen Aufmärschen, mit seinen Kundgebungen, mit seinen kraftfahrsportlichen Veranstaltungen, mit der ganzen ungeheuerlichen Kleinarbeit seiner Einheiten und Männer zuerst einmal die Idee der Motorisierung ins Volk. Es weckte das Interesse, dann die Freude und schließlich den Willen zum Motor und schuf so die psychologische Voraussetzung für das, was nun durch die Maßnahmen des Staates unterstützt wurde."[179]

Auch die zweite vom NSKK eingeschlagene Werbestrategie kann nicht als Werbung im eigentlichen Sinn verstanden werden. Mit der von oben oktroyierten Motorisierungsfreundlichkeit veränderte sich der öffentliche Diskurs für und wider die Motorisierung. Wer Motorisierung auch nach dem Anbruch des „Dritten Reiches" noch kritisch betrachtete, wurde gewarnt: „Verkehrsfeinde sind Volksfeinde!", so die Artikelüberschrift im „NSKK-Mann" vom 12. Februar 1938, die deutlich aufzeigte, wo die Grenze zwischen Freund und Feind verlief.

Das NSKK selbst nahm oft und leidenschaftlich Partei für die Motorisierung. Alles, was dem Leitbild eines motorbejahenden Volkes widersprach oder nur den Anschein einer Kritik in sich barg, wurde vom NSKK publizistisch niedergerungen: Besinnliche Gedanken in einem Sonntagsblatt, dessen Verfasser auf der Autobahn in eine melancholische Stimmung fiel, verurteilte das NSKK als Verunglimpfung der „schönsten Straßen der Welt"[180]; die Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen, die die volkswirtschaftlichen Schäden einer ungehemmten Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs beklagte, wurde darüber belehrt, dass der Schutz der Kleinbahnen geringer zu bewerten sei als die große Aufgabe der Motorisierung.[181] Die Tatsache, dass immer noch Bücher im Handel waren, die im Auto keinen Kulturfortschritt erkannten, sah das NSKK als Skandal an.[182] Die Technikakzeptanz zu fördern hieß nach NSKK-Lesart, jegliche Kritik am Motorisierungsprogramm und den daraus resultierenden Folgen zu unterdrücken.

Da das NSKK nicht nur Aufgaben für die SA und die Partei übernahm, sondern sich im Sommer 1934 als nunmehr selbständige Gliederung profilieren wollte, war der „Kampf um die Motorisierung Deutschlands" ein willkommener Auftrag, um aus dem politischen Nischendasein auszubrechen. Mit der Bezeichnung „Willensträger der Motorisierung" stattete sich das NSKK mit einem Titel aus, der ihm als Legitimationsgrundlage für seinen gesamten gesellschaftlichen Zielkatalog diente. Dieser Titel war die Begründung für den Führungsanspruch im Motorsport, bei der Fusion der Automobilclubs und in der Verkehrserziehung. Ein weiterer Grund für die häufige Verwendung der Bezeichnung „Banner- und Willensträger der Motorisierung" liegt darin, dass dem NSKK wichtige Kompetenzen durch den „Führer" versagt blieben. Die wirtschaftspolitischen Forderungen, die das NSKK vor und nach der Machtübernahme erhob, wie die Förderung deutscher Arbeitsstätten, Verbilligung der Fahrzeughaltung, Durchführung eines Straßenbauplans, lagen außerhalb des Wirkungsbereichs des NSKK.[183] Das NSKK be-

[179] Der NSKK-Mann vom 11. 3. 1939: „Wofür kämpfen wir?"
[180] Vgl. Der NSKK-Mann vom 28. 1. 1939: „Autobahn bringt Sterbegedanken?"
[181] Vgl. Der NSKK-Mann vom 7. 5. 1938: „Verkehrs- und Kleinbahnwünsche".
[182] Vgl. Der NSKK-Mann vom 15. 10. 1938: „Die Autotollwut".
[183] Zu den wirtschaftspolitischen Zielen vor und knapp nach der Machtübernahme vgl. die Werbebroschüre von 1933: „Jeder deutsche Autofahrer und deutsche Motorradfahrer ge-

fasste sich folglich nicht mit der praktischen Lösung der Motorisierungsprobleme, sondern sah sein Einsatzgebiet vorrangig im ideellen und atmosphärischen Bereich. Den Motorisierungsgedanken in die Tat umzusetzen war der Industrie, den Behörden, der DAF und dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen vorbehalten.

Wie an den „Werbestrategien" erkennbar ist, ging es weniger darum, der Bevölkerung die motorisierte Fortbewegung als Spaßfaktor und Freizeitaktivität näher zu bringen. Vorrangiges Ziel des „Banner- und Willensträgers der Motorisierung" war die ideologische Ausrichtung und Gleichschaltung der Kraftfahrer und Motorisierungswilligen. Die Deutschen sollten sich unter Anleitung des NSKK zu einem motorbejahenden Volk entwickeln, das das sportliche, wirtschaftliche und militärische Potenzial des Motors zu nutzen wusste.

4. Die nationalsozialistische Motorisierungspolitik – modern, antimodern oder Ausdruck einer Modernisierungsdiktatur?

Der Soziologe Ralf Dahrendorf und der Historiker David Schoenbaum entfachten Ende der sechziger Jahre eine bis heute anhaltende Kontroverse über das Verhältnis von Nationalsozialismus und Modernisierung. Sie diagnostizierten einen sozialrevolutionären „Stoß in die Modernität", der ein ungewolltes Ergebnis nationalsozialistischer Politik gewesen sei und weder den Absichten Hitlers noch dem Inhalt der NS-Ideologie entsprochen habe.[184] Henry A. Turner vertrat in seinem 1972 erschienenen Aufsatz „Fascism and Modernization" ebenfalls die Meinung, dass die Nationalsozialisten ihre antimodernen Utopien mit den Mitteln einer hoch industrialisierten Gesellschaft umsetzen wollten. Ihr eigentliches Ziel sei jedoch die nach Osten gerichtete Lebensraum- und Siedlungspolitik gewesen. Mit Betonung auf Hitlers Weltanschauung vor 1933 charakterisierte Turner den Nationalsozialismus als „Ausdruck utopischen Anti-Modernismus"[185].

Einige Historiker, die zu Beginn der neunziger Jahre in ihren Arbeiten dieses Thema aufgegriffen haben, darunter Michael Prinz, Rainer Zitelmann und Ronald Smelser, sprachen dem Nationalsozialismus dagegen eine intentionale Modernisierungswirkung zu.[186] Seither diskutiert die historische Forschung die Frage nach den „modernen" Elementen der NS-Ideologie und prüft, ob eine „Revolution" in Richtung eines technokratisch geführten, sozialpolitisch organisierten Industriestaates zwischen 1933 und 1945 beabsichtigt war bzw. überhaupt stattge-

---

hört ins Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps (NSKK)"; Völkischer Beobachter vom 6. 4. 1933: „Drei Jahre NSKK"; Deutscher Sport vom 19. 5. 1933 „NSKK".

184 Vgl. Dahrendorf: Gesellschaft und Demokratie in Deutschland; Schoenbaum: Die braune Revolution.

185 Turner: Faschismus und Anti-Modernismus, S. 169.

186 Vgl. Smelser: Robert Ley; Zitelmann: Hitler; Zitelmann u. a. (Hrsg.): Nationalsozialismus und Modernisierung.

funden hat.[187] Von der definitorischen Unschärfe des Begriffs Modernisierung[188] und anderen Vorbehalten abgesehen, bezweifeln nicht wenige Forscher, ob es überhaupt Sinn macht, eine humanitätsfeindliche Ideologie daraufhin zu befragen, ob sie „modern" sei.[189]

An diese Fragen anknüpfend steht im Folgenden der Erfolg der Motorisierungsmaßnahmen, gemessen an der sozioökonomischen Entwicklung, auf dem Prüfstand. Daran anschließend wird der Stellenwert der Motorisierungspolitik im gesamten NS-Ideologiegebäude beurteilt und untersucht, inwiefern die Analyseraster „modern" und „antimodern" Kategorien sein können, die die nationalsozialistische Politik in diesem Bereich adäquat beschreiben.

Die Frage nach der sozioökonomischen Modernisierungsleistung

Will man die Erfolge des Motorisierungsprogramms nach industriegesellschaftlichen Wachstumskriterien beurteilen, sind die Maßnahmen der Hitler-Regierung daran zu messen, in welchem Umfang sie wirksame Prozesse in Richtung gesteigerter Wachstumsdynamik und sozialer Inklusion größerer Bevölkerungskreise bewirkten.[190] Um die zwei genannten Modernisierungsmerkmale im Zusammenhang mit der Motorisierungspolitik untersuchen zu können, ist es sinnvoll, eine umfassende Definition von Motorisierung zugrunde zu legen. Motorisierung, so der Volkswirtschaftler Rainer Willeke, bezeichnet den

„fortschreitenden Einsatz des Verbrennungsmotors als Antrieb für Verkehrsmittel. Motorisierung verstärkt die Dynamik von Differenzierung und Individualisierung, und zwar gleichermaßen in Richtung auf eine expansiv aufgefächerte Produktionsentwicklung und auf eine durch den Mobilitätsgewinn geprägte neuartige Lebens- und Konsumgestaltung."[191]

Das Tempo und der Umfang der Motorisierung lassen sich an der Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes ablesen. Jedoch ist es aufgrund einer so kurzen Periode, wie sie die sechs Jahre zwischen 1933 und 1939 darstellen, erkenntnistheoretisch problematisch, die Ursachen für Wandlungsprozesse auf ein bestimmtes politisches Programm zurückzuführen. Dies bedeutet, dass die Wirkung national-

---

[187] Vgl. zur „Modernisierungsdebatte" die Beiträge von Könke: „Modernisierungsschub" oder relative Stagnation?; Herf: Der nationalsozialistische Technikdiskurs, S. 72–93; Rabinbach: Nationalsozialismus und Moderne; Roth: Historisierung des Nationalsozialismus?, S. 31–52.

[188] Grundsätzliche Überlegungen zur Anwendbarkeit von Modernisierungstheorien in der Geschichtswissenschaft und zu deren Definierung: Wehler: Modernisierungstheorie und Geschichte, S. 59. Für die Soziologie: Lepsius: Soziologische Theoreme über die Sozialstruktur der „Moderne" und die „Modernisierung", S. 12ff; Matzerath u.a.: Modernisierungstheorie und Nationalsozialismus, S. 102; Peukert: Die Weimarer Republik, S. 11, 87ff.

[189] Vgl. Messerschmidt: Nationalsozialismus und Stalinismus. Auch Hans Mommsen warnte davor, der NS-Politik „nachträglich positive Züge an[zu]dichten"; Mommsen: Noch einmal: Nationalsozialismus und Modernisierung, S. 399.

[190] Nach der Kriterienbildung von Alber: Nationalsozialismus und Modernisierung, S. 346–387.

[191] Willeke: Motorisierung und Volkswirtschaft, S. 17.

sozialistischer Förderungsmaßnahmen von der wirtschaftlichen Erholungsphase nach der Weltwirtschaftskrise nicht eindeutig getrennt werden kann.

Der nach dem Ende der Weltwirtschaftskrise eingetretene Preissturz bei Kraftfahrzeugen verursachte schon im ersten Quartal des Jahres 1933 eine spürbare Belebung auf dem Inlandsmarkt. Die nationalsozialistischen Maßnahmen zur Steuererleichterung für Kraftfahrzeughalter und zur Verbesserung der Infrastruktur wirkten absatzfördernd. In der Forschung werden sie gemeinhin als „Initialzünder" für die anschließend beachtlichen Absatzsteigerungen angesehen.[192] Die Konjunktur auf dem Kraftfahrzeugmarkt hatte auch positive Effekte auf die Zahl der Beschäftigten in der Automobil- und Zubehörindustrie.

Hitler glaubte, seine Politik könne den Verbreitungsgrad des Autos erhöhen. In einer Besprechung mit Industriellen am 29. Mai 1933 hatte er angekündigt, den Bestand an Personenwagen in Deutschland um drei bis vier Millionen zu steigern, drei Jahre später gab er als Ziel aus, insgesamt einen Pkw-Bestand von drei bis vier Millionen erreichen zu wollen.[193] Wie aus der folgenden Tabelle über die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes zwischen 1933 und 1939 ersichtlich wird, erreichte Hitler diese Zielvorgabe nicht einmal annähernd:

Der Kraftfahrzeugbestand in Deutschland 1933–1939, jeweils am Jahresanfang:[194]

	Motorräder, inkl. Kleinkrafträder	Personenwagen	Kraftfahrzeuge (insgesamt)
1933	866017	561042	1633297
1934	894042	580987	1682985
1935	983994	674523	1887632
1936	1058656	809727	2157811
1937	1184081	945085	2474591
1938	1327189	1108433	2848466
1939	1582872	1305608	3364503

Der Zuwachs an Personenkraftwagen zwischen 1933 und 1939 von 0,5 auf 1,3 Millionen blieb um 50% hinter der Zielmarke zurück. Insgesamt gesehen war eine grundlegende Veränderung der Verkehrssituation mit einem Kraftfahrzeugbestand von rund 3,5 Millionen Fahrzeugen in Deutschland nicht zu erreichen, auch wenn damit die Basis für eine langfristige Entwicklung gelegt wurde.[195]

---

[192] Vgl. Edelmann: Vom Luxusgut, S. 161; Henning: Kraftfahrzeugindustrie und Autobahn in der Wirtschaftspolitik 1933–1936, S. 224–230; Braun: Anfänge der Massenmotorisierung, S. 114.

[193] Vgl. Ludwig: Technik und Ingenieure im Dritten Reich, S. 318; RDA (Hrsg.): „Schrittmacher der Wirtschaft", S. 15f.

[194] Quelle: Motorschau vom Februar 1940.

[195] Von „Massenmotorisierung" sprechen Experten erst seit dem beschleunigten Anstieg der zugelassenen Autos in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre. Vgl. für das Gebiet der

Nicht nur Anspruch und Wirklichkeit der Wachstumspolitik lagen weit auseinander, auch der Rückstand zu den anderen westlichen Industriestaaten verringerte sich nur wenig. Die Vorsprünge der anderen europäischen Industrienationen konnten nicht aufgeholt werden. Deutschland erreichte 1936 das automobile Niveau, auf dem sich Großbritannien zehn Jahre früher bewegt hatte.[196] In Deutschland kam 1938 ein Auto auf 51 Einwohner, in Frankreich betrug das Verhältnis 1 zu 23 und in Großbritannien 1 zu 24.[197]

Historische Studien von Karl-Heinz Ludwig und Heidrun Edelmann konstatieren eine politisch initiierte Konjunkturbelebung, die für eine Steigerung des Kraftfahrzeugbestandes verantwortlich gemacht werden kann. Doch angesichts des deutschen Nachholbedarfs und real vorhandener Wachstumsmöglichkeiten sieht die Forschung hierin nicht den durchschlagenden „Erfolg" einer Politik, die in medienwirksamer Weise die „Motorisierung des Volkes" angekündigt hatte.[198]

Die Mehrheit der Deutschen konnte die Kosten für den Führerscheinerwerb, die Anschaffung eines Autos und die dafür notwendigen Unterhalts- und Betriebskosten nicht aufbringen. Der vorhandene „Motorisierungswille" in Deutschland konzentrierte sich in den zwanziger und dreißiger Jahren auf das Motorrad.[199] Deutschland hatte den höchsten Bestand an Motorrädern und entwickelte sich zum führenden Produzenten von Motorrädern.[200]

Die Bezeichnung des Kraftwagens als „Gebrauchsartikel" blieb eine Floskel, da sich die Einkommensverhältnisse zwischen 1933 und 1939 nicht grundlegend verbesserten und das staatlich subventionierte Volkswagenprojekt nicht realisiert wurde.[201] Motorisierungshemmend wirkte sich zudem die NS-Treibstoffpolitik aus. Das Autarkiekonzept stand von Anfang an in einem latenten Widerspruch zum zivilen Motorisierungsprogramm. Nach Inkrafttreten des Vierjahresplans

---

Bundesrepublik Deutschland: 1957: 2320000; 1959: 3374000; 1961: 4856000; Ruppert: Das Auto, S. 126.

196 1932 kam auf 135 Einwohner, 1936 auf 71 Einwohner ein Automobil. Dies entsprach dem Niveau, das Großbritannien zehn Jahre zuvor hatte. 1936 kam dort ein Auto auf 26 Einwohner; Edelmann: Vom Luxusgut, S. 167.

197 Vgl. Braun: Anfänge der Massenmotorisierung, S. 115.

198 Vgl. Ludwig: Technik und Ingenieure im Dritten Reich, S. 318f.; Bavay: Die Ambivalenz der Moderne, S. 145. Auch Kopper kommt zu dem Schluss, dass die Motorisierungspolitik hinter ihren Möglichkeiten zurückblieb; Kopper: Modernität oder Scheinmodernität?, S. 409.

199 Zu Beginn der dreißiger Jahre besaß Deutschland knapp 1/3 des Weltbestandes an Motorrädern und nur 2% des Weltbestandes an Autos. Für den Unterhalt eines Autos war Anfang der dreißiger Jahre ein Bruttojahresgehalt von mindestens 8000 RM nötig. Dies entsprach dem Vierfachen eines Arbeitereinkommens und wurde nur von 2% der Bevölkerung erreicht; Gömmel: Technik und Mobilität, S. 304f.; Betz: Das Volksauto, S. 42.

200 1938 waren 1,5 Mio. Motorräder in Deutschland zugelassen, in Großbritannien (mit Nordirland) sank die Zahl 1938 auf 466000 und in Frankreich stagnierte sie bei 530000; Tatsachen und Zahlen der Kraftverkehrswirtschaft 1938, hrsg. vom Reichsverband der Automobilindustrie Berlin 1939, S. 118. 1936 produzierte Deutschland 160000 Krafträder, 1938 waren es sogar 327500. Großbritannien produzierte 1936 65000 und 1938 67000 Motorräder; Reichsverband der Automobilindustrie: Tatsachen und Zahlen der Kraftverkehrswirtschaft 1937, S. 166 und Tatsachen und Zahlen der Kraftverkehrswirtschaft 1938, S. 127.

201 Vgl. Edelmann: Vom Luxusgut, S. 237f.

1936 traten die Zielkonflikte zwischen der Erhöhung des Kraftfahrzeugbestandes zur privaten Nutzung und der Materialkontingentierung und Rohstoffzuweisung im Rahmen der Aufrüstung noch deutlicher zu Tage. Die Konstituierung eines Rohstoff- und Devisenstabes unter der Leitung von Hermann Göring stellte 1936 die Weichen für den umfassenden Aufbau einer nationalen Treibstoffindustrie. Das industriell betriebene Verfahren zur Kohlehydrierung war unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten unrentabel, aus rüstungspolitischen Gründen aber notwendig.[202] Mit Inkrafttreten des Vierjahresplans 1936 wurde die Motorisierungspolitik de facto den Rüstungszielen untergeordnet. Auch andere technische Entwicklungen, den privaten Bereich betreffend wie z.B. die Elektrifizierung der deutschen Haushalte, wurden zugunsten der Rüstungspolitik abgebrochen.[203]

Zieht man eine Gesamtbilanz der nationalsozialistischen Motorisierungspolitik, kann festgestellt werden, dass die Realität weit hinter dem propagandistischen Anspruch zurückblieb und kein weitreichender Mobilitätsgewinn erzielt wurde, der eine neuartige Konsumorientierung und Freizeitkultur hätte begründen können. Der entscheidende Modernisierungsstoß in Richtung „Massenmotorisierung" und Mobilitätssteigerung erfolgte nicht in der NS-Zeit, sondern in den sechziger Jahren der Bundesrepublik.[204]

Die Verschränkung moderner und antimoderner Elemente in der NS-Ideologie

Untersucht man einen einzelnen Teilbereich nationalsozialistischer Politik, wie hier die Motorisierungspolitik, auf seine „Modernität", ist es notwendig zu betonen, dass es sich dabei um ein Mosaiksteinchen im gesamten Ideologiegebäude und um ein Ziel unter anderen handelte. Wie im oberen Teil deutlich wurde, strebte das Regime in der Verkehrspolitik einen Modernisierungseffekt an, der zwar keinen nachhaltigen Erfolg erzielte, jedoch als ernsthafter Versuch gewertet werden muss, Deutschland in ein motorisiertes Zeitalter zu führen. Darauf weisen sowohl die in diesem Politikfeld als Qualitätsmerkmale verwendeten Attribute „modern", „fortschrittlich" und „freiheitlich" hin als auch Hitlers stadtplanerische Utopien für die Zeit nach dem „Endsieg". Darin brachte er seine Siedlungspläne mit der Motorisierung in Einklang. Er träumte im Oktober 1941 laut vom Bau einer Autobahn an die Südspitze der Krim: „an diese Verkehrsstränge reihen sich, wie an eine Perlenschnur, die deutschen Städte [...]." Den russischen Einwohnern der Städte gegenüber hätten die Deutschen keine Verpflichtungen. Hitler wies den Russen im Verkehrsleben eine Fußgängerrolle zu: „und im übrigen sollen sie nur die Verkehrszeichen kennen, damit sie uns nicht in die Wagen laufen."[205]

---

[202] Vgl. ebenda, S. 180–184.

[203] Der volltechnisierte Haushalt, in dessen Mitte der „Volkskühlschrank" thront, blieb ein Propagandaideal; vgl. Keßler: „Elektrische Helfer" für Hausfrau, Volk und Vaterland.

[204] Vgl. Ruppert: Das Auto, S. 128.

[205] Aufzeichnung vom 17. 10. 1941, in: Jochmann (Hrsg.): Adolf Hitler. Monologe im Führer-Hauptquartier 1941–1944, S. 90f. Auch dem Volkswagenprojekt blieb Hitler in Kriegszeiten gedanklich verbunden. Er begrüßte im April 1942 die kriegsbedingte Normung im Motorenbereich, da ein Einheitsmotor die Herstellung von Autos in Zukunft verbilligen könnte und sie dann auch für Fabrikarbeiter erschwinglich würden; vgl. Auf-

Das nationalsozialistische Motorisierungsprogramm war ohne Zweifel mehr als ein propagandistischer Rattenfängertrick zur Sympathiewerbung. Die meisten Historiker stimmen mittlerweile der These zu, dass Hitler ein überzeugter, kein vorgetäuschter Befürworter der modernen Technik- und Industriegesellschaft war und die NS-Ideologie allein schon aufgrund ihrer Heterogenität nicht als „atechnische Blut- und Bodenideologie" typisiert werden kann.[206] Auch der ideologische Einsatz des NSKK für die Konsistenz und Verbreitung der NS-Motorisierungsideologie – das Werben für Motorbegeisterung und die vielfältigen Anstrengungen, mittels sprachlicher Konstrukte die Technik mit der Natur zu versöhnen und in das deutsche Kulturerbe einzubetten – steht für eine radikale Absage an rückwärts gewandte Agrarutopien. Motorisierung und Industrieentwicklung im „Dritten Reich" können als Belege dafür gelten, dass sich politische Diktatur und industrielle Moderne miteinander vereinbaren lassen.[207]

Über die neue Verkehrs- und Kommunikationstechnologie wurden Kraftfahrzeuge, Panzer, Flugzeuge, Rundfunk und Film zu neuen Herrschaftsmitteln, die im Verbund mit einer politischen Ideologie große Möglichkeiten zur Machtkonsolidierung, Machterweiterung und militärischen Machtausübung in Aussicht stellten.[208] Dieses Denken lässt sich auch bei den nationalsozialistischen Luftfahrt-Propagandisten finden, die der Historiker Fritzsche in seinem Buch „A Nation of Fliers" beschreibt: „Nazis and other nationalists thought about airplanes because they thought about Germany's future prosperity in terms of mobilization of technology, authority and public loyality."[209]

Die „Antimodernität" des nationalsozialistischen Regimes bestand nicht darin, vorindustrielle Zustände anzustreben. „Antimodern" war der Nationalsozialismus in seiner „rassisch-völkischen" Technologiebegründung und in seinem allumfassenden Glauben an die Überlegenheit der „arischen Rasse". Die „Liebe zur Scholle" und die „Liebe zur Technik" hatten ihren gemeinsamen Bezugspunkt in der „arischen Volksgemeinschaft" und der rassenimperialistischen Machtentfaltung Deutschlands.

In Ideologie und Praxis der Motorisierungspolitik verband sich technologischer Fortschritt mit kultureller Regression. Dies war Ausdruck einer Weltanschauung, in der es keinen Widerspruch, sondern eine Verbindung von modernen und antimodernen Elementen gab: „His [*Hitlers*] embrace of modern technology as an expression of Aryan will was fully consonant with rejection of the Enlightenment and the social consequences of the French and industrial revoluti-

---

zeichnung vom 9. 4. 1942, in: Picker (Hrsg.): Hitlers Tischgespräche im Führerhauptquartier, S. 207.

206 Walker u. a.: Technikdiskurs und Technikideologie im Nationalsozialismus, S. 430.

207 Vgl. auch Hachtmann: „Die Begründer der amerikanischen Technik sind fast lauter schwäbisch-alemannische Menschen", S. 65.

208 Die Verbindung von Politik und Technik trat in Leni Riefenstahls Film „Triumph des Willens" deutlich hervor. Das Flugzeug JU 52 wurde als Herrschaftsinstrument eines politischen Systems inszeniert; Asendorf: Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution, S. 91.

209 Fritzsche: A Nation of Fliers, S. 215.

ons", so urteilt Jeffrey Herf in seinem Buch „Reactionary Modernism".[210] Dem Autor kommt das Verdienst zu, mit diesem Titel, der zum Schlagwort avancierte, das scheinbar Paradoxe dieser Verbindung auf den Punkt gebracht zu haben: „The paradox of reactionary modernism is that it rejected reason but embraced technology, reconciled Innerlichkeit with technical modernity."[211]

Die der Aussage zugrunde liegende Prämisse, dass die Ablehnung der Werte der französischen Revolution ein Zeichen von Antimodernität sei, blieb nicht unwidersprochen. Beispielhaft für eine grundsätzliche Kritik an dieser Einstufung steht das Plädoyer des Historikers Rainer Zitelmann zugunsten eines „wertfreien" Begriffs von Modernität, der besagt, dass moderne Visionen nicht „human orientiert und keineswegs einem demokratischen Gesellschaftsverständnis verpflichtet" sein müssen.[212] Zitelmann erfasst die Moderne vor allem mit den Kriterien technische Entwicklung, Chancengleichheit, Wohlstand und Sozialstaatlichkeit und attestiert dem Nationalsozialismus in diesen Bereichen Progressivität.[213] Durch die Beschränkung auf rein „empirische Befunde" und die eklektizistische Auswahl von Indikatoren entwirft er ein Bild von Modernität, das sich auf die Modernisierungsleistungen vor allem im industriegesellschaftlichen und sozialpolitischen Bereich stützt.[214] Ganz abgesehen von der Tatsache, dass die sozioökonomische Modernisierungsleistung, wie an der Motorisierungspolitik gezeigt wurde, oftmals bescheiden war, liegt das Problem dieses Ansatzes darin, dass er den ideologischen und insbesondere rassistischen Wesenskern, der den Modernisierungsmaßnahmen anhaftet, isoliert. Ein wichtiges Kennzeichen der NS-Motorisierungspolitik war aber gerade das Bestreben, rassistisches Denken durchzusetzen und die Technik als *deutsche* Technik ideologisch aufzuladen. Um dem spezifisch „Nationalsozialistischen" der Modernisierungsmaßnahmen im „Dritten Reich" Rechnung zu tragen, charakterisieren Forscher die nationalsozialistische Politik beispielsweise als „reaktionären Modernismus" (Jeffrey Herf), als „nationalsozialistische Moderne"[215] oder als „autochthone Modernität"[216].

Misst man der Frage nach der Modernität des NS-Regimes jedoch eine Schlüsselrolle für die historische Einordnung des „Dritten Reiches" in die deutsche Geschichte zu, würde man die Deutungsmacht dieses Analyseinstruments überbewerten. Vorbehalte sind angezeigt: Veränderungen in Richtung moderne Indus-

---

210 Herf: Reactionary Modernism, S. 195.

211 Ebenda, S. 224

212 Vgl. Zitelmann: Die totalitäre Seite der Moderne, S. 19; ders.: Selbstverständnis, S. 378.

213 Vgl. Zitelmann: Die totalitäre Seite der Moderne, S. 16f.

214 Zur Kritik an Zitelmanns Begriff der Moderne: Roth: Verklärung des Abgrunds, S. 7–11; Weißbecker: Rezension, S. 366.

215 Grode: Nationalsozialistische Moderne.

216 Graeb-Könnecker: Autochthone Modernität. Der Autor führte die Bezeichnung als Kennzeichen für die nationalsozialistische Literaturförderung ein. Er versteht darunter die „Art und Weise, wie der Nationalsozialismus die moderne Zivilisation kulturell überformen wollte, um deren vermeintlich gefährliche Begleiterscheinungen (einschließlich ihrer Träger) ‚auszumerzen' [...]"; ebenda, S. 29. In der vorgenommenen Deutung ist der Ausdruck auf den Nationalsozialismus plausibel anwendbar, doch ist eine derartige Interpretation nicht zwingend aus der Etymologie des Begriffs „autochthon" (griechisch.: aus dem Lande selbst, eingesessen) abzuleiten.

triegesellschaft unternahm auch die sozialistische Sowjetunion, wie die Parole „Sowjetmacht plus Elektrifizierung" aus ihrer Gründungsphase zeigt. Die Technik übte eine regimeübergreifende Faszination aus und wurde auch im Stalinismus als Herrschaftsmittel genutzt.[217] Das allein kann jedoch nicht als stichhaltiges Argument dafür gelten, die beiden Systeme Nationalsozialismus und Kommunismus unter dem Begriff „Modernisierungsdiktatur" zu subsumieren, wie es Rainer Zitelmann vorschlägt.[218] Auch Jürgen Kocka diskutiert in Bezug auf die DDR, den Nationalsozialimus und den Stalinismus den Begriff „moderne Dikaturen" als übergreifende Klassifizierung, um die Gemeinsamkeiten und Zusammenhänge des 20. Jahrhunderts herauszustellen. Er räumt dem Begriff allerdings geringe Aussagekraft ein, wenn es um die Charakterisierung der einzelnen Systeme geht.[219] In der Tat setzen solche Klassifizierungen Schwerpunkte, die wesentliche Charakteristika und Systemziele des Nationalsozialismus unbenannt lassen: Das Streben nach totalitärer Herrschaft, die Volksgemeinschaftsideologie, die Systemgrundlagen Antisemitismus und Antibolschewismus sowie die Mobilisierung der Technik für die Kriegsführung. Außerdem wird ausgeblendet, und dies spricht ebenfalls gegen den Begriff Modernisierungsdiktatur, dass Hitler die Lösung der sozialen Frage nicht in erster Linie vom Erfolg der industriellen Modernisierung abhängig machte, sondern an rassenimperialistische Ziele knüpfte. Hitlers Obsession vom „Lebensraum im Osten", dessen Eroberung die Grundlagen für die Erhaltung der arischen Rasse sichern sollte, war wesentlich stärker als das Bestreben, moderne wirtschaftspolitische Lösungsmodelle in Richtung Frieden und Wohlstand im eigenen Land zu verwirklichen.[220]

---

[217] Die Spezifika der sowjetischen Technikentwicklung lagen in der Ansammlung technischen Wissens zur Herrschaftsstabilisierung der politischen Klasse, Popularisierung von Technik und Einbettung der Technik in den Bezugsrahmen der Produktions- und Eigentumsverhältnisse; vgl. Städtke: Wandel im Technikbewußtsein, S. 176 f.

[218] Vgl. Zitelmann: Historiographische Vergangenheitsbewältigung und Modernisierungstheorie, S. 129.

[219] Kocka: Die DDR – eine moderne Diktatur?, S. 544 f. Dass der Begriff „modern" nicht als Schlüsselbegriff zur Gesamtdeutung der NS-Herrschaft taugt, macht auch Michael Prinz deutlich; vgl. ders.: Nachwort: Einige Bemerkungen zur neueren Debatte über Modernisierung und Nationalsozialismus, S. 349.

[220] Die Formel basierte auf der irrigen Annahme, ein Staat würde „Lebensraum" benötigen, um eine prosperierende Wirtschaft zu erhalten; vgl. Overy: War and Economy in the Third Reich, S. 34.

IV. Die „Gleichschaltung" der Automobilclubs

1. Annäherung der Club-Funktionäre an die nationalsozialistischen Machthaber

Reaktionen auf die NS-Machtübernahme

Nach der Machtübernahme zählte aus Sicht der Nationalsozialisten die „Gleichschaltung" der politischen und gesellschaftlichen Kräfte zu den dringlichsten Aufgaben. Das politische Schlagwort der „Gleichschaltung" bedeutete 1933 das Ende des politisch-gesellschaftlichen Pluralismus zugunsten der Herrschaftsabsicherung durch die NS-Bewegung und einer Monopolisierung der NS-Ideologie. Zuerst wurden die Länder (Gesetze vom 31. März und 7. April 1933) und die Gewerkschaften (2. Mai 1933) „gleichgeschaltet", also entmachtet. Danach erwirkten die neuen Machthaber die Anpassung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Organisationen an die neuen Herrschaftsprinzipien. Zu den zentralen Forderungen zählten die Zusammenfassung gleichartiger Vereinigungen, der „organische Aufbau", die Unterordnung unter parteiamtliche Institutionen und Gliederungen der NSDAP, die Besetzung von Führungsämtern mit „nationalen Persönlichkeiten" und die Einführung des Führerprinzips und des „Arierparagraphen" in die Vereinsstatuten.

Die „Gleichschaltung" der Vereinskultur in Deutschland schlug sich in einem facettenreichen Prozess nieder. Sie reichte von der Kontrolle der bürgerlichen Vereine mit dem Ziel, aus einer pluralen Öffentlichkeit eine „formierte Öffentlichkeit"[1] zu schaffen, bis zum Verbot und der Zerschlagung der konfessionellen, sozialdemokratischen, kommunistischen und jüdischen Vereine.[2] Die größte sozialdemokratische Rad- und Motorradfahrervereinigung, der „Arbeiter-Rad- und Kraftfahrer-Bund Solidarität", wurde im Zuge der Auflösung der Arbeitersportvereine am 31. Mai 1933 verboten.[3] In den folgenden Monaten veranlasste die Geheime Staatspolizei die Beschlagnahme des Vermögens.[4] Die Fahrradfabrik Frischauf, Gebäude, Sportstätten und Sportgeräte wurden enteignet, das Vermö-

---

1 Dussel u. a.: Von traditioneller Vereinskultur zu moderner Massenkultur?, S. 59.

2 Vgl. Freudenthal: Vereine in Hamburg, S. 347.

3 Mit der „Verordnung zum Schutz von Volk und Staat" des Reichspräsidenten vom 28. 2. 1933, mit der die Grundrechte außer Kraft gesetzt wurden, war die Gesetzesgrundlage für die Auflösung der Arbeitersportvereine geschaffen. Im März 1933 erfolgte das Verbot der kommunistischen Kampfgemeinschaft für Rote Sporteinheit, im Mai 1933 kam die Zentralkommission für Arbeitersport und Körperkultur durch eine Selbstauflösung der zwangsweisen Auflösung zuvor; vgl. Schulz u. a. (Bearb.): Der (Arbeiter-) Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität, S. 24. Zum Verbot von Rad- und Motorradfahrerclubs in Speyer vgl. LA Speyer, H 45 Nr. 418.

4 Vgl. dazu BArch R 58/630, Bl. 131.

gen von rund 800 000 RM eingezogen. Die Räder verteilte man an Polizeieinheiten, an die Hitlerjugend und an gleichgeschaltete bürgerliche Radvereine.[5] Mancherorts wurden die von der Polizei beschlagnahmten Motorräder von kommunistischen und sozialdemokratischen Gruppen kostenlos oder gegen eine geringe Abschlagszahlung an die Motorstürme der SA und SS übergeben.[6]

Der Weg der bürgerlichen Automobilclubs in das „Dritte Reich" endete nicht mit der gewaltsamen Zerschlagung ihrer Organisationen. Der Korpsführer des NSKK, der sich an der „unerträglich gewordene[n] Vielheit von Klubs"[7] störte und die Konkurrenzstellung zwischen den Clubs und den NS-Motorformationen kritisierte, betrieb nach der NS-Machtübernahme eine Zusammenfassung der bestehenden Automobil- und Motorradverbände unter seiner Führung. Der Vereinigung der Kraftfahrerverbände ging der Zusammenschluss der Luftfahrtorganisationen am 26. März 1933 voraus. Hermann Göring, der am 2. Februar 1933 zum „Reichskommissar für die Luftfahrt" berufen worden war, regte die Gründung eines reichseinheitlichen Luftsportverbandes an, in dem der Deutsche-Luftfahrt-Verband, der Aero-Club, das NSFK und die Rhön-Rossiten-Gesellschaft aufgingen.[8]

Im folgenden Kapitel werden sowohl die Ziele, Mittel und Ergebnisse der Expansionsbemühungen des NSKK innerhalb des automobilen Vereinswesens als auch die nationalsozialistische Politisierung der Freizeitaktivitäten dargestellt. Parallel dazu wird der Frage nach den Handlungsspielräumen und Reaktionen der verantwortlichen Verbandsvorstände nachzugehen sein. Wie weit reichte die Anpassung der Automobilclub-Funktionäre, und welchen politischen Forderungen und Zwängen von außen waren sie ausgesetzt? Ein Untersuchungsschwerpunkt liegt auf den Diskussionen und Entscheidungen des ADAC-Vorstands in der „Gleichschaltungsphase". Dies ist zum einen der führenden Rolle des ADAC im automobilen Vereinswesen geschuldet[9], zum anderen dem verfügbaren Quellenmaterial, das einen größeren Einblick in interne Vorgänge des ADAC gewährt, als dies bei den anderen Clubs möglich ist.[10]

---

[5] Vgl. Schulz u. a. (Bearb.): Der (Arbeiter-) Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität, S. 11.

[6] Vgl. Schreiben des Polizeipräsidenten in Aachen vom 12. 7. 1933, HStA Düsseldorf, Regierung Aachen Nr. 23722; Mitteilung des Regierungspräsidenten von Aachen vom 15. 6. 1934, betr. Verwertung von bei staatsfeindlichen Organisationen und Einzelpersonen beschlagnahmten und zugunsten des Preußischen Staates eingezogenen Krafträdern; HStA Düsseldorf, Regierung Aachen Nr. 23726.

[7] Zit. nach Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 100.

[8] Teichler: Internationale Sportpolitik, S. 55.

[9] Mit rund 130 000 Mitgliedern war der ADAC der bei weitem größte Automobilclub. Charakteristisch für den ADAC auf Reichsebene war die hohe Mitgliederzahl und die vergleichsweise geringe Intensität der Mitgliederinteressen. Nicht jeder Beitragszahler, der die Serviceleistungen eines Clubs in Anspruch nahm, war auch in einem Ortsverein aktiv. Die Tendenz der losen, dienstleistungsorientierten Mitgliedschaft hat sich bis heute noch verstärkt. Einen wichtigen Anreiz stellen die Serviceangebote dar, die die Clubs, insbesondere der ADAC, seit den zwanziger Jahren immer weiter ausgebaut haben. Der ADAC zählte 2003 14,5 Millionen Mitglieder.

[10] Die im Vereinsarchiv des ADAC in München verwahrten Schriftstücke waren zur Zeit der Archivrecherche noch ungeordnet und werden im Folgenden ohne Signaturangabe genannt.

Automobilclubs als Interessenvertreter der Kraftfahrer vor 1933

Der ADAC sah sich im Sommer 1932 zum ersten Mal mit Angriffen des NSKK konfrontiert. „Der ‚ADAC' im Dienste der ‚Sowjet-Derop'. Heraus aus dem ADAC – herein in das NSKK!", so titelten die „Monatsblätter des NSKK" im August 1932. In verleumderischem Ton wurde der ADAC beschuldigt, unter „jüdischem Einfluss" zu stehen und mit sowjetrussischen Treibstoff-Firmen zusammenzuarbeiten. Das Korps versuchte, durch derartige Beschuldigungen sein politisches Profil zu schärfen und Mitglieder aus den traditionellen Automobilclubs abzuwerben. Vermutlich aufgrund des aggressiven Tonfalls und der Tatsache, dass auch Adolf Hitler ADAC-Mitglied war, stieß diese Offensive parteiintern auf Widerstand. Die NSKK-Monatsblätter zogen ihren Austrittsappell in der nächsten Ausgabe zurück.[11]

Das Selbstbewusstsein, das der ADAC aus seiner Position als mitgliederstärkste Kraftfahrervereinigung gewann, erlaubte es ihm, die Motorisierungsbemühungen der Wehrverbände und anderer politischer Splittergruppen vor 1933 weitgehend zu ignorieren. Zwar war der ADAC in seiner Grundausrichtung traditionellen und nationalkonservativen Werten verpflichtet, was an der Auswahl der Ehrenmitglieder und Gedenkfahrten erkennbar ist.[12] Gleichwohl beharrte der Club in den Jahren der Weimarer Republik auf seinem Selbstverständnis als unpolitische, neutrale Interessenvertretung des deutschen Kraftfahrers. Trotz des wiederholten Bekenntnisses zur politischen Neutralität ist das suggerierte Schweben im politikfreien Raum eine Illusion oder bewusste Täuschung. Satzungen, Ansprachen und Aktivitäten haben immer auch eine ideologieproduzierende Funktion. In hohem Maße politisch zeigten sich die Clubs auch bei ihren Forderungen nach gesetzgeberischen und administrativen Erleichterungen zum Wohle des Kraftfahrers.

Es waren vor allem wirtschaftliche Themen, insbesondere die negativen Folgen der Weltwirtschaftskrise, mit denen sich die Clubs 1932 befassten. Die rund

---

[11] Vgl. Monatsblätter des NSKK vom August 1932: „Der ‚ADAC' im Dienste der ‚Sowjet-Derop'. Heraus aus dem ADAC – herein in das NSKK!". Der Widerruf wurde der nachfolgenden Ausgabe als Postkartenmitteilung, datiert am 27. 8. 1932, beigelegt.

[12] Erste Ehrenmitglieder waren Prinz Heinrich von Preußen und Prinz Ludwig Ferdinand von Bayern. Beispielhaft für die Fahrten mit nationalkonservativem Hintergrund: Jubiläumsfahrt des Gau V Westfalen Lippe des ADAC „Rund um das Hermannsdenkmal" (Ausschreibungsheft 1925); ADAC-Motorwelt vom 30. 9. 1932: „Hindenburg zum 85. Geburtstag". Diese Beispiele sind nur ein Fingerzeig auf die nationalkonservative Grundeinstellung der bürgerlichen Clubs. Eine wissenschaftliche Untersuchung, die sich mit der Entfaltung und Entwicklung der weltanschaulichen Elemente innerhalb der Automobilclubs von der Gründung in der Zeit der Wilhelminischen Monarchie bis zum Jahre 1933 befasst, steht noch aus. Auffällig ist die nach dem Ersten Weltkrieg sichtbare Mischung aus Automobilismus und Nationalismus. Ab Mitte der zwanziger Jahre sind infolge von Auslandsfahrten und Beziehungen zu ausländischen Automobilclubs aber auch Anfänge eines national übergreifenden Zusammengehörigkeitsgefühls unter Automobilisten festzustellen. Eine inzwischen vielfach angemahnte Untersuchung der Geschichte des automobilen Vereinswesens müsste diese Aspekte einbeziehen und die Wirkung der Clubs auf lokaler, regionaler und Reichsebene differenziert betrachten; vgl. Kühne: Massenmotorisierung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert.

1,3 Millionen Automobil- und Motorradfahrer empfanden die hohe Kraftfahrzeugsteuer und die steigenden Preise für Öl und Benzin als besondere Belastung.[13] Zu Beginn des Jahres 1933 forderte der ADAC gemeinsam mit dem Automobilclub von Deutschland und dem Deutschen Touring Club in zahlreichen Protestveranstaltungen eine 50%-ige Senkung der Kraftfahrzeugsteuer, den Abbau der Betriebsstoffzölle und die Verbilligung des Betriebsstoffes.[14] Im Frühjahr 1933 stand für die Automobilclubs die geplante Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes im Zentrum des Interesses. Das von der Regierung im April 1933 unter dem neuen Reichskanzler Adolf Hitler erlassene Gesetz war für die Mehrheit der Autofahrer eine Enttäuschung, denn nur Neuwagenbesitzer kamen vorerst in den Genuss erheblicher steuerlicher Entlastungen.

Reaktionen auf den politischen Umschwung

Der ADAC wie auch die anderen Clubs lehnten diese Einzelmaßnahme als nicht weitgehend genug ab, zumal sie keine Bedeutung für die Altwagenbesitzer hatte. Die Reaktion des ADAC auf das neue Kraftfahrzeugsteuergesetz markiert den Übergang von einer stark lobbyistisch geprägten partikularen Interessenpolitik zu einer Haltung, die als eine dem „Volksganzen" verpflichtete Solidarhaltung ausgegeben wurde. Kritik sei zwar erlaubt, so die Amtlichen Mitteilungen des ADAC vom 21. April 1933, aber „wir müssen mehr als bisher lernen, Bedenken untergeordneter Art zurückzustellen und uns nicht nur als Einzelmenschen, sondern als Glieder des Volksganzen zu fühlen".[15] Selbstbeschränkung in der Kritik an den Regierungsmaßnahmen hieß künftig die Devise. Man hoffte, durch eine zurückhaltende Reaktion im konstruktiven Dialog mit der Regierung verbleiben zu können.[16]

Maßgeblich für den Vertrauensvorschuss an die nationalsozialistische Regierung dürfte jedoch der Eindruck gewesen sein, den das ADAC-Präsidium am 14. März 1933 bei seinem Besuch in der Reichskanzlei gewonnen hatte. Hitler sprach dem ADAC seine Anerkennung für die bereits geleistete Arbeit aus und kündigte die staatliche Förderung des Kraftfahrsektors an.[17] Die Tatsache, dass Adolf Hitler selbst seit 1925 Mitglied des ADAC war, ließ das Präsidium auf eine Atmosphäre gegenseitiger Loyalität hoffen. Die Präsidiumsmitglieder versicherten dem Reichskanzler, dass der ADAC „sich voll und ganz hinter die Regierung"

---

[13] Allein im Sommer 1932 meldeten 100000 Kraftfahrer ihr Fahrzeug ab. Die Mitgliederzahl des ADAC sank stetig; vgl. Seherr-Thoss: 75 Jahre ADAC 1903–1978, S. 27, 116.

[14] Vgl. Der Motor-Tourist vom 15. 11. 1932: „Gegen die Erdrosselung des Kraftverkehrs"; Amtliche Mitteilungen des ADAC vom 3. 2. 1933: „Überteuerung und Übersteuerung heißen die beiden Würgeengel des deutschen Kraftverkehrs"; ADAC-Motorwelt vom 17. 2. 1933: „ADAC gegen Treibstoffkonvention".

[15] Amtliche Mitteilungen des ADAC vom 21. 4. 1933: „Das neue Kraftfahrzeug-Steuergesetz". Im Gegensatz zum ADAC protestierte der Allgemeine Motorsport Verband (AMV) in einer Resolution noch öffentlich gegen die Reform; vgl. Der Motorsportler. Verbandsorgan des AMV vom 12. 5. 1933: „AMV-Resolution an die Reichsregierung".

[16] Vgl. Rundschreiben des Generalsekretärs vom 13. 4. 1933 an die Mitglieder des Verwaltungsrates, ADAC-Vereinsarchiv.

[17] Vgl. ADAC-Motorwelt vom 12. 5. 1933: „Führer-Tagung des ADAC".

stellen werde und bereit sei, seine ganze Organisation zum Wiederaufbau der Nation einzusetzen. Sie kündigten ihre Bereitschaft an, die wehrsportlichen Verbände der nationalen Erhebung zu unterstützen und gemeinsam mit ihnen dem Vaterland zu dienen.[18]

Die Verantwortlichen des ADAC beschränkten sich nicht auf verbale Freundlichkeiten. Sie leisteten im April 1933 eine prestigeträchtige Spende, zu der sie öffentlich mitteilen ließen:

„Das Präsidium des ADAC hat zum Zeichen der inneren Verbundenheit seinem hochverehrten Mitgliede, dem Herrn Reichskanzler Adolf Hitler, mit den herzlichsten Glückwünschen zum Geburtstage für die Hitler-Geburtstagsspende den Betrag von RM 5000 übermittelt."[19]

Das Präsidium des Automobilclubs von Deutschland (AvD), bestehend aus Adolf Friedrich Herzog von Mecklenburg, Rudolf Freiherr von Brandenstein und Carl Otto Fritsch[20], stattete dem Reichskanzler zwei Tage nach dem ADAC seinen Antrittsbesuch ab. Die Repräsentanten des AvD sprachen Hitler ihren Dank für die in Angriff genommene Förderung des Kraftfahrwesens aus.[21] Der Präsident, Adolf Friedrich Herzog von Mecklenburg, bekräftigte auf der Generalversammlung des AvD am 31. März 1933 die Zustimmung des Clubs zur politischen Entwicklung in Deutschland.[22]

Die Clubs unterstützten den politischen Kurs der neuen Regierung auch mit öffentlichen Mahnungen an das Ausland. In einem „Appell an das automobilistische Weltgewissen" vom 30. März 1933 kritisierte der Präsident des AvD die ausländische Presse, die „Schauermärchen" über Deutschland verbreite. Keinem werde in Deutschland Leid zugefügt. Adolf Friedrich Herzog von Mecklenburg bat die ausländischen Clubs, „den freundschaftlichen Geist der Verständigung, der den Automobilismus erfüllt, auch im jetzigen Augenblick im Interesse einer allgemeinen Entspannung auf Ihr Land zu übertragen".[23] Auch der ADAC

---

[18] Vgl. ebenda.

[19] Amtliche Mitteilungen des ADAC vom 28. 4. 1933.

[20] Kurzbiografien: Adolf Friedrich Herzog von Mecklenburg (1873–1969), Afrikaforscher, 1912–1914 Gouverneur der deutschen Kolonie Togo, 1926 Mitglied des IOC, 1928 AvD-Präsident, 1949–1951 Präsident des Deutschen Olympischen Komitees; vgl. Deutsche Biographische Enzyklopädie, Bd. 7, S. 21. Rudolf Freiherr von Brandenstein (1871–1957), AvD-Vizepräsident; vgl. Seherr-Thoss: Automobilindustrie, S. 683; Carl Otto Fritsch, (1874–1937), Konsul, Präsident der Obersten nationalen Sportcommission (ONS), Mitglied der internationalen Sportcommission der Automobilorgansiation AIACR, stellvertretender Aufsichtsrat der AVUS, seit 1930 Vizepräsident des Automobilclubs von Deutschland; vgl. Reichshandbuch der deutschen Gesellschaft, Bd. 1, S. 495.

[21] Vgl. Allgemeine Automobilzeitung vom 25. 3. 1933: „AvD Präsidium beim Reichskanzler Hitler".

[22] Vgl. Allgemeine Automobilzeitung vom 8. 4. 1933: „AvD-Nachrichten".

[23] „Appell an das automobilistische Weltgewissen" von Herzog Adolf Friedrich von Mecklenburg, Präsident des AvD vom 30. 3. 1933, in: Verkehrswarte vom April 1933. Der Begriff „automobilistisches Weltgewissen" suggeriert die optimistische Einschätzung, dass der Verkehr verbindend und damit friedensstiftend wirken könne. Dem setzte Ernst Jünger bereits 1932 die moralische Ambivalenz der Mobilitätssteigerung entgegen: „Es ist aber unbestreitbar, daß eine Lokomotive statt eines Speisewagens eine Kompanie Soldaten oder ein Motor statt eines Luxusfahrzeuges einen Tank bewegen kann – daß also die Stei-

wandte sich Ende März, zu einem Zeitpunkt als kommunistische und sozialistische Regimegegner brutal verfolgt wurden und die Einschüchterungsmaßnahmen der SA gegen Juden in vollem Gange waren, gegen die „Haßpropaganda" des Auslands.[24]

Wie erklären sich diese eilfertigen Loyalitätsbeweise der Automobilclub-Repräsentanten? Ein wichtiger Grund ist in dem Motorisierungsprogramm zu finden, das Hitler bei seiner Eröffnungsrede auf der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung in Berlin im Februar 1933 in Aussicht gestellt hatte. Bei den Clubs wurden Hoffnungen auf einen Aufschwung der Kraftfahrt geweckt, von dem auch die Kraftfahrer profitieren würden.

Doch die Vertreter der Clubs beschränkten sich nicht darauf, die autofreundliche Gesetzgebung der Nationalsozialisten zu begrüßen. Der Vorsitzende des ADAC-Gaues Nordbayern erklärte auf der Gausitzung vom 14. April seine Zustimmung zur allgemeinen politischen Lage: Der ADAC habe „mitgekämpft für die nationale Erhebung", deshalb bedeute die „Neugestaltung das heiß ersehnte Ziel einer vierzehnjährigen Mitarbeit des ADAC".[25]

Auch Funktionäre regionaler Clubs hatten das Bedürfnis, ihre Zustimmung zum Regierungswechsel mitzuteilen. Der Bayerische Automobilclub, ein Kartellclub des AvD, begrüßte den „Sieg der nationalen Revolution [...] aus aufrichtigem und dankbarem Herzen". Der am 4. Mai 1933 neugewählte Präsident Günther Freiherr von Egloffstein kündigte Umstrukturierungen und Satzungsänderungen an. Die Neuerungen stellte er unter die Maxime: Die „Grundprinzipien eines völkischen und nationalen Geistes- und Wirtschaftslebens werden dabei meine Richtschnur sein".[26]

Die nationale Begeisterung, die in den Reden einiger Gauvorsitzenden und Präsidiumsmitglieder des ADAC nach der NS-Machtübernahme zum Ausdruck kommt, ist mit der Zustimmung zum Motorisierungsprogramm allein nicht zu erklären. Unzweifelhaft bedeuteten Hitlers Ankündigungen im Sinne der Automobilclubs ein positives Signal, jedoch unternahm die neue Regierung, abgesehen von einigen Steuererleichterungen, vorerst keine weitergehenden Maßnahmen zur Verbilligung der Fahrzeughaltung. Die Treuebekenntnisse vieler ADAC-Repräsentanten und die Bereitschaft zur Mitarbeit am „Wiederaufbau der Nation" müssen in engem Zusammenhang mit der nationalen Begeisterung gesehen werden,

---

gerung des Verkehrs nicht nur die guten, sondern auch die bösen Europäer schneller aneinanderbringt"; ders.: Der Arbeiter, S. 167.

[24] Vgl. Auto. Mitteilungsblatt des Gaues 3a (Hessen) des ADAC vom 1. 4. 1933: „Der ADAC gegen die Haßpropaganda des Auslandes." Die Delegierten des DTC nutzten die Tagung der „Alliance Internationale de Tourisme" (AIT) im Juli – zu einem Zeitpunkt, als bereits hinlänglich bekannt war, dass in Deutschland politische Gegner und jüdische Bürger Diskriminierungen ausgesetzt waren –, um die deutsche Regierung gegen ausländische Kritik in Schutz zu nehmen; vgl. Clubnachrichten des DTC vom 15. 7. 1933: „Die Hauptgeschäftsstelle teilt mit ...".

[25] ADAC-Monatsnachrichten, Gau Nordbayern vom 14. 4. 1933: „Sitzung des Gau-Gesamtvorstandes".

[26] Auszug aus der Repräsentantensitzung des Bayerischen Automobilclubs (BAC) vom 4. 5. 1933, StA Augsburg, Best. Regierung von Schwaben und Neuburg Nr. 18285.

die besonders nationalkonservative Kreise zu Beginn des „Dritten Reiches" erfasst hatte.

Demonstrationsformen politischer Zuverlässigkeit

An vier Themenkomplexen: der politischen Einstellung, der Haltung zum Wehrsport, der Zusammenarbeit mit dem NSKK und der Ausgrenzung der Juden soll im Folgenden untersucht werden, wie sich die Clubs, allen voran der ADAC, gegenüber der Ideologie und den Maßnahmen der nationalsozialistischen Machthaber verhielten.

Die Aufgabe der parteipolitischen Neutralität

Eine Möglichkeit, das Wohlwollen der neuen NS-Machthaber zu gewinnen, bestand darin, die maßgeblichen Staatsbehörden und Parteidienststellen von den nationalen Traditionslinien der Clubs zu überzeugen. Eine Episode aus der Zeit der Weimarer Republik und ihre nationale Um-Interpretation veranschaulichen die politische Standortverlagerung des ADAC.

Wie bereits im I. Kapitel dieser Untersuchung beschrieben, kam es in den Jahren 1927/1928 innerhalb des ADAC zum Streit darüber, ob der Verband die demokratisch konnotierten Reichsfarben der Weimarer Republik, Schwarz-Rot-Gold, in seine Vereinsinsignien aufnehmen sollte.[27] Obgleich der ADAC die schwarz-weiß-rote Clubfahne, die den Reichspatriotismus der Wilhelminischen Ära symbolisierte, beibehielt, wollte der ADAC seine Haltung nicht als Votum gegen die Republik verstanden wissen. Er versuchte, Vorwürfe mit dem Hinweis auf seine unpolitische Haltung zu entkräften: „Der ADAC gebe dem Reiche, was des Reiches ist, und respektiere die Reichsflagge bei jeder offiziellen Gelegenheit, aber er lehne es ab, sich als politischer Vorspann für durchsichtige Zwecke missbrauchen zu lassen."[28]

Unparteiisch und liberal wollte sich der ADAC auch in der Behandlung seiner Mitglieder präsentieren. Die 1930 vom Deutschen Auto Club – dem Club, der sich vorbehaltlos zur Republik bekannte – vorgebrachten Vorwürfe, wonach der ADAC antisemitisches Gebaren in seinen Ortsgruppen billige, versuchte der Club unter Hinweis auf seine politisch neutral gehaltenen Satzungen demonstrativ zu entkräften.[29]

Mit Beginn des „Dritten Reiches" verabschiedeten sich die Verantwortlichen des ADAC recht schnell vom Credo der politischen Neutralität. In Umkehrung zu den Erklärungen von 1928 pries der ADAC den Flaggenbeschluss nun als „Ruhmesblatt" in der Geschichte des Clubs und als Akt des politischen Wider-

---

[27] Vgl. zum Flaggenstreit auch S. 56 f. dieser Arbeit.

[28] Amtliche Mitteilungen des ADAC vom 16. 12. 1927, Gau Südbayern: „Gauabend".

[29] Vgl. ADAC, Gau I Berlin-Brandenburg (Gaublatt), Nr. 1, 1930: „Der ADAC ist nicht antisemitisch!". An dieser Stelle kann nicht untersucht werden, ob die gegen den ADAC vorgebrachten Vorwürfe berechtigt waren. An der offiziellen Zurückweisung dieser Anschuldigungen und dem Bekenntnis zur politischen Neutralität lässt sich nur das Selbstverständnis des Clubs ablesen.

standes.[30] Das Beharren des ADAC auf den Farben Schwarz-Weiß-Rot zeige, so die Druckschrift „Der ADAC. Sein Werden und Wirken", dass „seine Mitglieder in dem Volksteil verankert sind, der auch bei der nationalen Revolution in vorderster Linie stand".[31] Der ADAC-Verwaltungsrat hatte sich intern bereits am 30. April 1933 seiner seit „jeher national gesinnten Mitgliederschaft" gerühmt.[32]

Dessen ungeachtet war die nationale Pose des ADAC auch von defensivem Charakter. Vorwürfe aus der Presse, wonach der Club seinen nationalen Pflichten nur unzureichend nachkomme, suchte der amtierende ADAC-Präsident Hermann Fulle Mitte April 1933 mit einem Rückgriff auf die Vereinsgeschichte zu entkräften. Neben der Standhaftigkeit im Flaggenstreit führte er die freiwilligen Automobilkolonnen des ADAC im Ersten Weltkrieg und das Engagement einiger Motorstaffeln des ADAC beim Hitler-Putsch 1923 ins Feld. Auf wessen Veranlassung und in welchem Umfang ADAC-Motorstafetten tatsächlich bei dem Versuch Hitlers, in München die Macht an sich zu reißen, mitgewirkt haben, lässt sich schwer rekonstruieren.[33] Sicher ist, dass man sich in der Stunde der „nationalen Erhebung" dankbar an dieses Ereignis erinnerte:

„Der ADAC ist stolz darauf, diese Tatsache, die jahrelang als ein Verbrechen betrachtet und geheimgehalten werden musste, heute in aller Öffentlichkeit bekennen zu können. Er wünschte, dass alle die vielen Tausende, die heute das Wort ‚national' phrasenhaft im Munde führen, schon damals gemeinsam mit Hitler und dem ADAC den Mut gefunden hätten, für die Freiheit der Nation einzutreten."[34]

Auch der AvD trat in den Wettbewerb um den „nationalsten" Automobilclub ein. Trotz des immensen Drucks von außen habe er das „Symbol der ruhmreichen deutschen Vergangenheit, die schwarz-weiß-roten Farben mit schwarzem Adler auf goldenem Grund als Clubstandarte [...] beibehalten". Außerdem verwies der Präsident bei der Generalversammlung am 31. März 1933 auf die Pflege der deutschen Tradition und auf das Eintreten des Clubs für den Kauf deutscher Fabrikate.[35]

Viele Clubfunktionäre bemühten sich, ihre Vereinsgeschichte in eine Geschichte nationaler Bewährung umzudeuten. Das starke Herausstellen der patriotischen Motivation und der Wegbereiter-Rolle für die nationalsozialistischen Ver-

---

[30] Vgl. ADAC (Hrsg.): Der ADAC. Sein Werden und Wirken, S. 20; Auto. Mitteilungsblatt des Gaues 3a, (Hessen) des ADAC vom 1. 7. 1933: „Unsere Rheindampferfahrt".

[31] ADAC (Hrsg.): Der ADAC. Sein Werden und Wirken, S. 20.

[32] Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Verwaltungsrates am 30. 4. 1933, ADAC-Vereinsarchiv.

[33] Da sich in den Prozessakten keine Hinweise auf diese Zusammenarbeit finden, ist davon auszugehen, dass die beteiligten Motorradfahrer entweder nicht als ADAC-Angehörige in Erscheinung traten oder ihre Zahl sehr klein war. Zu den Vorgängen allgemein vgl. Deuerlein (Hrsg.): Der Hitler-Putsch.

[34] Beilage zur „Nordwestdeutschen Autowelt" ohne Datum, Datierung zwischen dem 8. und dem 13. 4. 1933: „Der ADAC zur Juden-Frage!", gezeichnet: ADAC Gau VI Hannover-Braunschweig, i. A. Rechtsanwalt und Notar Hermann Fulle. Vgl. dazu auch das Rundschreiben des ADAC vom 1. 6. 1933: „An die Mitglieder des ADAC! ADAC-NSKK"; Westfälisches Wirtschaftsarchiv Dortmund, F 57 Nr. 324.

[35] Vgl. Allgemeine Automobilzeitung vom 8. 4. 1933: „AvD Nachrichten".

bände ist auch dem nationalen Bekennertum zuzuschreiben, das die veröffentlichte Meinung im März und April 1933 bereits sehr stark prägte.

Der Motorsport als Wehrsport

Die Bandbreite dessen, was man mit dem Begriff „Motorsport" bezeichnete, reichte in den zwanziger Jahren von der Veranstaltung großer internationaler Rennen über Gebrauchswertprüfungen und die beliebten Tourenfahrten bis zur Prämierung des schönsten Kraftfahrzeugs („Schönheitskonkurrenzen").[36]

Obgleich der AvD bereits im Oktober 1932 gefordert hatte, auch den Motorsport in die Richtlinien des Reichskuratoriums für Jugendertüchtigung miteinzubeziehen, kam das Thema Wehrsport erst nach der Machtübernahme als fester Programmpunkt auf die Tagesordnung der Clubs. Einige Gaue ließen ein besonderes Engagement in diesem Bereich erkennen. Der für Sportfragen zuständige Referent im ADAC-Gau Hannover-Braunschweig beispielsweise kündigte an, den Wehrsport künftig zu forcieren. Er bekannte, derlei Veranstaltungen schon in den vergangenen Jahren in verschleierter Form durchgeführt zu haben.[37] Den Ankündigungen folgten rasch Taten. Am 27. Mai 1933 führte der Gau Hannover-Braunschweig eine Wehrsportveranstaltung mit dem Zweck der Ertüchtigung der Motorsportler im wehrsportlichen Sinne und der „Propagierung des Wehrwillens" durch. Es wurde die Aufgabe gestellt, die nach einem Bombenabwurf gasvergiftete Einwohnerschaft auf schnellstem Wege zu evakuieren.[38]

Der unterschiedliche Grad des wehrsportlichen Engagements in den Gauen war von den persönlichen Präferenzen der Gauvorsitzenden und der örtlichen Zusammenarbeit mit den nationalsozialistischen Gliederungen SA, SS und NSKK abhängig. Die starke Betonung des Wehrsports widersprach den tatsächlichen Schwerpunkten eines Verbandes, der sich als Lobby der Auto- und Motorradfahrer verstand und sich auf touristische und wirtschaftliche Belange seiner gut situierten Klientel konzentrierte. Die proklamierte Hinwendung zum Wehrsport muss in erster Linie als nationales Bekenntnis verstanden werden, da wenig dafür spricht, dass das Gros der Mitglieder daran interessiert war, innerhalb der Auto-

---

[36] Vgl. die vom ADAC 1929 herausgegebene Druckschrift „Der ADAC und seine wirtschaftliche Bedeutung"; Motorsport-Club Niedersachsen (ADAC), StadtA Hannover, HR 20 Nr. 846.

[37] Vgl. Amtliche Mitteilungen des ADAC vom 12. 5. 1933: „Gedanken über neuzeitliche wehrsportliche Kraftfahrzeug-Veranstaltungen".

[38] Vgl. Ausschreibung zur Wehrsport-Veranstaltung des ADAC im Gau 6 Hannover am 27. 5. 1933, StA Hannover, Hann. 174 Neustadt Nr. 3269. Auch der Vorsitzende des Gaus Hessen verwies auf die enge Zusammenarbeit mit der Reichswehr in den vorangegangenen Jahren. Bei den Übungs- und Prüfungsfahrten, die bisher unter dem Namen Gelände- und Querfeldeinfahrten stattfanden, habe es sich in Wirklichkeit um Motor-Wehrsportübungen gehandelt; vgl. Auto. Mitteilungsblatt des Gaues 3a (Hessen) des ADAC vom 1. 7. 1933: „Unsere Rheindampferfahrt". Im Gegensatz dazu ließ die Beschäftigung mit diesem Thema in den Vereinsmitteilungen des Gaus Berlin-Brandenburg bis zum September 1933 auf sich warten. Dann erschien eine Pressenotiz, in der den Clubmitgliedern lapidar empfohlen wurde, „sich mit dem Gedanken des Wehrsports häufiger als bisher zu beschäftigen"; ADAC, Gau I Berlin-Brandenburg (Gaublatt), Nr. 9/1933: „ADAC und Wehrsport".

mobilclubs aktiven Wehrsport zu treiben. Die große Mehrheit der ADAC-Ortsvereine widmete sich bis dahin der „Pflege der Geselligkeit" und betrieb nach Auskunft des ADAC 1933 ohnehin keinen Sport.[39]

Die Reaktion des NS-Kraftfahrkorps auf die neue Wehrsportleidenschaft der zivilen Automobilclubs ließ nicht lange auf sich warten. Obergruppenführer Hühnlein missbilligte anlässlich der Weihe der neuen „Sturmstander" in Kiel im Mai 1933 den „nationalen Wortschwall" der Vereine. Fortwährend, so der Korpsführer, verkündeten sie, dass das Streben des NSKK

„schon immer ihr Streben gewesen sei, und dass sie große nationale Erziehungsarbeit geleistet hätten. Herr von Brandenstein vom AvD verkündet sogar in einem Rundfunkvortrag, daß sein Club der Träger des Kraftwehrsportes sei, und daß die Automobilklubs demnächst gemeinsam mit uns, die wir ‚einige Vorarbeiten im Kraftfahr-Wehrsport geleistet hätten', diesen Sport nunmehr zur vollen Blüte bringen werden."[40]

Nicht ohne Eitelkeit legte Hühnlein Wert auf die Feststellung, dass einzig die Motorstürme der SA und das NSKK bisher Wegweisendes auf dem Gebiet des Wehrsports geleistet haben. Im Frühjahr 1933 entwickelten viele deutsche Sportvereine wehrsportliche Aktivitäten, doch wurde dieser neue Eifer bald durch den Monopolanspruch von SA, NSKK und HJ beendet.[41] Das Einigungspapier der Clubs am 24. Juli 1933 überließ dann auch, wie später dargestellt wird, das Feld des Wehrsports in Form des Kraftfahrgeländesports allein dem NSKK.

Die Zusammenarbeit mit dem Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps

Während ihres Besuchs beim Reichskanzler am 14. März 1933 versicherten die Präsidiumsmitglieder des ADAC, dass sie die wehrsportlichen Verbände der nationalen Erhebung unterstützen und in „engster Zusammenarbeit mit ihnen" Deutschland dienen wollten.[42] Die Zusammenarbeit mit der SA und dem NSKK fand vor allem bei der Vorbereitung und Durchführung von sportlichen Veranstaltungen statt. Hervorzuheben ist die Deutschlandfahrt „2000 km durch Deutschland", die im Wesentlichen von AvD und NSKK veranstaltet wurde, außerdem die Dreitage-Harzfahrt (ADAC) und die von allen Kraftfahrverbänden gemeinsam organisierte „Ostland-Treuefahrt" vom 27. bis 29. August 1933. Der DTC stellte seine Organisation zu den Feierlichkeiten am Tag der deutschen Arbeit am 1. Mai 1933 zur Verfügung, veranstaltete eine Schlageter-Gedächtnisfeier mit dem NSKK und gab seinem neuen Segelflugzeug den Namen „Hauptmann Göring". Zur Namensgebung hatte die Ortsgruppe München des DTC zusam-

---

[39] Vgl. Rundschreiben des Verwaltungsdirektors an die Herren des Verwaltungsrates und an die Gaue des ADAC vom 12. 5. 1933, ADAC-Vereinsarchiv.

[40] Der SA-Mann vom 20. 5. 1933: „Motor-SA!". Hühnlein erkannte einzig die Zuverlässigkeitsfahrten des ADAC als Vorläufer des Wehrsports an; vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 15. Juni: „NSKK und Klubs". Vgl. auch den Bericht über die 1. ADAC-Gebrauchs- und Wirtschaftlichkeitsfahrt 1928, BArch-MA, RH 1/14, Bl. 236–244. Das Reichswehrministerium unterstützte die Ausrichtung dieser Geländeprüfung durch den ADAC.

[41] Vgl. Becker: Zwischen (Selbst-) Gleichschaltung, S. 27f.

[42] Vgl. ADAC-Motorwelt vom 12. 5. 1933: „Führer-Tagung des ADAC".

men mit den SA-Motorstürmen eine Fahrt nach Oberammergau angesetzt.[43] Um politisch auf der Höhe der Zeit zu sein, wählten die Delegierten des DTC auf der Generalversammlung im März 1933 als außerordentliches Mitglied für „politische Angelegenheiten" den Regierungsrat im Ministerium für Volksaufklärung und Propaganda, Wilfried Bade.[44]

Beim ADAC herrschte anfangs der optimistische Glaube vor, das NSKK auch für eigene Zwecke einspannen zu können: In einem Rundschreiben vom 5. April 1933 an die Mitglieder des Verwaltungsrates und an die Gau-Geschäftsstellen des ADAC bezeichnete der Verwaltungsdirektor es als zweckmäßig, bei jeder „passenden Gelegenheit sich in erster Linie der Mitarbeit des NSKK zu bedienen".[45] Ende April 1933 bot der ADAC dem NSKK sogar eine Möglichkeit zur internen Mitarbeit in Clubangelegenheiten an: „Das Präsidium des ADAC wird es daher begrüßen, wenn im Interesse der Gleichschaltung ein maßgebender Vertreter des NSKK dem Gesamt-Präsidium des ADAC beigeordnet wird. Das gleiche gilt für die Vorstände der 28 deutschen Gaue."[46]

Diese Einladung eröffnete dem NSKK die Möglichkeit, stärker gegen den Gesamtclub und die Gauvorstände zu polemisieren, sie unter Druck zu setzen und Mitglieder abzuwerben. Mancherorts kündigten NSKK-Führer, die von der Ungewissheit über die Zukunft des ADAC profitieren wollten, die baldige Auflösung der Ortsvereine an. In mehreren Fällen traten einzelne Ortsgruppen des ADAC geschlossen zum NSKK über oder bildeten sich zu NSKK-Stürmen um.[47] Der ADAC verlor bis zum 1. August 1933 nach internen Schätzungen 16 000 der rund 131 000 Mitglieder an das NS-Kraftfahrkorps und die Motor-SA.[48]

Das Verhältnis des Korps gegenüber den Clubs charakterisierte Korpsführer Hühnlein am 14. Mai 1933 in Döberitz folgendermaßen: „Wir stehen den Automobilklubs nicht feindlich gegenüber, wenn wir auch kein eigenes Interesse daran haben, sie zu stützen und weiter zu erhalten."[49] In derselben Rede forderte er für das NSKK und die Motor-SA die Führung im Bereich des Sports und des Verkehrs. Diese Demonstration der Stärke auf Seiten der nationalsozialistisch organisierten Kraftfahrer zeigt, dass die Clubs im Mai trotz ihrer wiederholt erklärten Bereitschaft zur Mitarbeit in die Defensive geraten waren. In der NS-Presse wurden die deutschen Kraftfahrer aufgefordert, dem Eintritt in das NSKK, in die Motor-SA oder -SS den Vorzug vor den Clubs, den so genannten „Schwachen und

---

[43] Vgl. Der Motor-Tourist vom 15. 5. 1933: „Der Feiertag der nationalen Arbeit" und vom 15. 6. 1933: „Das neue Hochleistungs-Segelflugzeug des DTC ‚Hauptmann Göring'".

[44] Clubnachrichten des DTC vom 15. 3. 1933: „47. Generalversammlung".

[45] Rundschreiben vom 5. 4. 1933 an die Herren des Verwaltungsrates und an die Gau-Geschäftsstellen des ADAC, ADAC-Vereinsarchiv.

[46] Rundschreiben der ADAC-Verwaltungsabteilung vom 24. 4. 1933 an die Herren des Verwaltungsrates und an die Gau-Geschäftsstellen des ADAC, ADAC-Vereinsarchiv.

[47] Vgl. Rundschreiben der Verwaltungsabteilung des ADAC an die Herren des Verwaltungsrates vom 28. 6. 1933, ADAC-Vereinsarchiv; Jubiläumschronik des Automobil-Clubs München 1928–1953, S. 37.

[48] Vgl. Stenogramm der Sitzung des Verwaltungsrates des ADAC am 12. 8. 1933, ADAC-Vereinsarchiv. Der Mitgliederstand am 1. 8. 1933 wird darin mit knapp 115 000 angegeben.

[49] Motor. Unabhängige Monatsschrift für den Kraftfahrer vom Juni 1933: „Stellung des NSKK zu den Automobilklubs".

Halben", zu geben.[50] Die Botschaft, die aus dem Titel einer Werbebroschüre des NSKK nach der Machtübernahme hervorging, war eindeutig: „Jeder deutsche Autofahrer und deutsche Motorradfahrer gehört ins Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps (NSKK)."[51]

Das Verbandspräsidium des ADAC suchte die begründete Unruhe innerhalb des Verbandes zu zerstreuen. In den Amtlichen Mitteilungen vom 26. Mai 1933 stellte es klar, dass niemand in Deutschland daran denke, den ADAC aufzulösen, die Mitgliedschaft zu verbieten oder den ADAC in seiner internationalen Tätigkeit zu beeinflussen. Die Führung des ADAC habe einem Zusammenschluss mit anderen Clubs im „nationalen Interesse" zugestimmt, um „deutsche Eigenbrötlerei und innere Zerrissenheit zu beseitigen".[52] Die Reichsleitung der NSDAP bestätigte dem ADAC im Juni 1933, dass die Führung des NSKK keinesfalls an eine Schädigung der bestehenden Automobilclubs denke.[53] Der dramatische Mitgliederschwund in den Clubs sprach jedoch eine andere Sprache.

Der ADAC beschwor in seinen Rundschreiben an die Mitglieder ein friedliches Nebeneinander von Club, dem Hort der Bürgerlichkeit, und NSKK, der wehrpolitisch notwendigen Parteigliederung. Die Spannung sollte durch die Propagierung einer Doppelmitgliedschaft im ADAC und NSKK abgebaut werden.[54]

Die Ausgrenzung jüdischer Mitglieder

Ein beachtlicher Teil der rund 500000 jüdischen Deutschen war in sozial angesehenen Berufen wie dem des Arztes oder Rechtsanwaltes tätig, viele arbeiteten als Selbständige in kaufmännischen und künstlerischen Berufen. Ihr sozialer Status brachte einen gewissen Wohlstand mit sich, der einigen den Erwerb eines Fahrzeugs ermöglichte. Ein nicht geringer Teil der jüdischen Automobilbesitzer dürfte auch einem Automobilclub angehört haben.

Das Sport- und Vereinswesen bot für die in Deutschland lebenden Juden bis zum Jahre 1933 eine Möglichkeit der gesellschaftlichen Integration. Im April 1933 hatten die zahlreichen bürgerlichen Vereine durchaus noch Spielraum im Umgang mit ihren jüdischen Mitgliedern. Die „Entfernung" jüdischer Sportler und Vereinsmitglieder wurde zu diesem Zeitpunkt von keiner Dienststelle des Staates öffentlich gefordert.[55]

---

[50] Der SA-Mann vom 6. 5. 1933: „An die Deutschen Kraftfahrer!"

[51] NSKK-Korpsführung (Hrsg.): „Jeder deutsche Kraftfahrer und deutsche Motorradfahrer gehört ins Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps (NSKK)".

[52] Amtliche Mitteilungen des ADAC vom 26. 5. 1933: „Gerüchte".

[53] Vgl. Rundschreiben der Verwaltungsabteilung des ADAC an die Herren des Verwaltungsrates vom 28. 6. 1933, ADAC-Vereinsarchiv.

[54] Vgl. Rundschreiben des ADAC vom 25. 6. 1933: „An die Mitglieder des ADAC!", Westfälisches Wirtschaftsarchiv Dortmund, F 57 Nr. 324.

[55] Vgl. Bernett: Der jüdische Sport im nationalsozialistischen Deutschland 1933–1938, S. 17f. Der Dokumentensammlung von Joseph Walk zufolge hat der Reichssportkommissar von Tschammer und Osten am 25. 4. 1933 die Vereinszugehörigkeit von Juden verboten. Zweifel an dieser Aussage sind angebracht, da von Tschammer und Osten erst am 28. 4. 1933 von Göring in dieses Amt berufen wurde. Von Tschammer und Osten äußerte sich im Folgenden widersprüchlich. In seiner ersten Rundfunkrede am 8. 5. 1933 kündigte er den Ausschluss jüdischer Mitglieder aus den Sportvereinen an und am 11. Juni rief er in

Bereits auf der Präsidial-Sitzung am 2. April 1933, einen Tag nach dem landesweiten Boykott jüdischer Geschäfte, fassten die Präsidiumsmitglieder des ADAC den Beschluss, die Gauvorsitzenden telefonisch davon zu „unterrichten", dass Juden, die Vorstandsämter im Gau oder Gesamtclub bekleideten, diese niederlegen müssten. Auch sollten Beratungsverträge mit jüdischen Sachverständigen und Syndizi zum nächstmöglichen Termin gekündigt werden.[56] Diese Anweisungen wurden rasch umgesetzt. Auf der Sitzung des Gesamtvorstandes des ADAC-Gaues Nordbayern am 14. April 1933 hob der Gauvorstand mit Stolz hervor, dass in der Geschichte des Gaues Juden niemals höhere Funktionen, z.B. die Ortsgruppenleitung, übertragen worden seien. Mit einem jüdischen Rechtsanwalt, der zu diesem Zeitpunkt für die juristische Beratung der Clubmitglieder zuständig war, habe man bereits den Gausyndikus-Vertrag gelöst.[57]

Die Frage der Mitgliedschaft von jüdischen Automobilisten wollte das ADAC-Präsidium von der weiteren politischen Entwicklung abhängig machen. Doch der öffentliche Druck wuchs, Juden auch als gewöhnliche Mitglieder auszuschließen. Die Niedersächsische Tageszeitung in Hannover kritisierte in ihrer Ausgabe vom 8. April 1933 die abwartende Position des ADAC, der sich nicht entschließen könne, seine „Mitgliederlisten auf Rassenreinheit zu überprüfen". Allein im Gau Hannover-Braunschweig gebe es laut Gerüchten unter den 6000 Mitgliedern 300 Juden. Der nicht namentlich genannte Verfasser des Artikels „Winterschlaf im ADAC" forderte den Präsidenten persönlich auf, seiner „nationalen Pflicht" zu entsprechen und die jüdischen Mitglieder auszuschließen. In seiner öffentlichen Erwiderung auf die Angriffe setzte ADAC-Präsident Fulle auf defensive Beschwichtigung. Die Zahl von 300 Juden sei „viel zu hoch gegriffen" und unter den 340 Vorstandsmitgliedern im Gesamtclub und in den Gauen seien nur zwei Juden gewesen. Diese seien inzwischen ausgeschieden.[58]

Auf der Sitzung des Verwaltungsrates, bestehend aus dem Präsidium, den Gauvertretern und den Mitgliedern der Hauptausschüsse für Sport, Technik und Touristik, am 30. April 1933 konnte Präsident Fulle seinen Antrag, die jüdischen Mitglieder „noch" nicht auszuschließen, nicht durchsetzen. Eine antijüdische Fraktion, angeführt von den Gauvorsitzenden Hans Woltersdorf (Gau Oberschlesien), Willy Rogalski (Gau Ostpreußen) und dem Sportleiter Bruno Streckenbach (Gau Hamburg-Lübeck), gewann die Meinungsführung.[59] Die Ziele dieser Gruppe er-

---

einer Ansprache aufgrund außenpolitischer Rücksichten zur Zurückhaltung in der Judenfrage auf; vgl. Walk (Hrsg.): Das Sonderrecht für die Juden im NS-Staat, I Dok. 80, S. 81; Bernett: Umbruch oder Kontinuität?, S. 9; Peiffer: „Auf zur Gefolgschaft und zur Tat!", S. 540. Es war keinesfalls so, dass ein zentraler Befehl von oben zu einem sofortigen Ausschluss der Juden aus dem deutschen Vereinswesen führte. Vgl. zur Biografie von Hans von Tschammer und Osten: Kluge: Hitlers Statthalter im Sport; Steinhöfer: Hans von Tschammer und Osten.

[56] Vgl. Auszug aus dem Protokoll der Präsidial-Sitzung am 2. 4. 1933, ADAC-Vereinsarchiv.

[57] Vgl. ADAC-Monatsnachrichten Gau Nordbayern vom 14. 4. 1933: „Sitzung des Gau-Gesamtvorstandes".

[58] Vgl. Beilage zur „Nordwestdeutschen Autowelt" ohne Datum, wahrscheinliche Datierung zwischen dem 8. und dem 13. 4. 1933: „Der ADAC zur Juden-Frage!", gezeichnet: ADAC Gau VI Hannover-Braunschweig, i. A. Rechtsanwalt und Notar Hermann Fulle.

[59] Vgl. Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Verwaltungsrates am 30. 4. 1933 in Berlin,

klären sich aus der politischen Einstellung der Protagonisten. Professor Woltersdorf war ein langjähriges NSKK- und Parteimitglied und Streckenbach, der von außerhalb des Verwaltungsrates Einfluss zu nehmen suchte, fungierte seit 1931 als Führer eines SS-Motorsturmes. Gegen den Dringlichkeitsantrag, dessen Einbringung von zehn der 28 Gaue unterstützt wurde, erhob sich in der Sitzung laut Protokollauszug keinerlei Widerspruch. Der Verwaltungsrat beschloss daraufhin ein Bekenntnis zum „arischen Prinzip".[60] Die Einführung des „Arierparagraphen" fand zu einem sehr frühen Zeitpunkt statt, sie war aber kein Sonderfall in der deutschen Vereinslandschaft im Frühjahr 1933. Dies zeigen die Beispiele zahlreicher Sportverbände, allen voran der Turnerschaft[61], wie auch des Deutschen Apothekervereins oder des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI), die im Frühjahr 1933 ebenfalls den „Arierparagraphen" einführten, ohne dass die politische Führung dies fordern musste.

Was waren die Motive, die die Delegierten dazu bewogen, ohne Weisung von oben, freiwillig und in einem demokratischen Abstimmungsverfahren, für diese gravierende Satzungsänderung zu stimmen?

Das Präsidium hatte vermehrt Zuschriften erhalten, die zu einem „rigorosen Vorgehen in der Judenfrage" aufforderten.[62] Unzweifelhaft hat auch das „Gesetz zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums" vom 7. April 1933, das jüdische Beamte – zunächst mit Ausnahme der Teilnehmer am Ersten Weltkrieg – aus dem Staatsdienst verbannte, auf die Stimmung der ADAC-Verantwortlichen eingewirkt.

In den Presseveröffentlichungen begründete man den Ausschluss mit der Berücksichtigung der „besonderen Aufgaben des ADAC".[63] Dies legt den Schluss nahe, dass die Hoffnungen des ADAC auf die Führungsrolle im automobilen Vereinswesen eine wichtige Motivation für die Ausgrenzung der jüdischen Mitglieder waren. In der Verwaltungsratssitzung vom 12. August besprachen die Delegierten erneut den vorangegangenen Beschluss zur Einführung des „Arierparagraphen". Die vorgetragenen Meinungen schwankten zwischen antisemitischer Überzeugung und opportunistischem Verbandsinteresse. Der antijüdische Wortführer

---

ADAC-Vereinsarchiv. Bruno Streckenbach, 1925–1929 Geschäftsführer des ADAC Norddeutschland, später Leiter einer großen Hamburger Autoverleihfirma. 1930 Eintritt in die NSDAP, 1931 Übertritt zur SS und Führer eines SS-Motorsturms, Oktober 1933 Gestapo-Chef in Hamburg. Seit 1939 arbeitete er als Chef des Personalamtes im Reichssicherheitshauptamt. Während des Zweiten Weltkrieges leitete Streckenbach Vernichtungsaktionen in den besetzten Ostgebieten; vgl. BDC RS; Krause: Hamburg wird braun, S. 154; Hans Woltersdorf: Direktor der Oberschlesischen Hauptstelle für das Grubenrettungswesen (Oberschlesien), Professor an der Technischen Hochschule Breslau. Er erfand verschiedene Rettungsgeräte und Einrichtungen zur Prüfung von Gasgeräten und Sprengstoffen, vgl. Reichshandbuch der deutschen Gesellschaft, Bd. 2, S. 2072. Zu Willy Rogalski liegen keine biografischen Daten vor.

[60] Um die genaueren Durchführungsbestimmungen, ihre Umsetzung und die Reaktion der Ortsvereine kennen zu lernen, wären regionalgeschichtliche Forschungen notwendig.

[61] Vgl. Peiffer: „Auf zur Gefolgschaft und zur Tat!", S. 538ff.

[62] Rundschreiben des Verwaltungsdirektors des ADAC vom 13. 4. 1933, ADAC-Vereinsarchiv.

[63] Vgl. ADAC-Motorwelt vom 12. 5. 1933: „Führer-Tagung des ADAC".

Woltersdorf bekräftigte seine Auffassung, dass der Ausschluss der Juden erforderlich gewesen sei, denn, so der Hochschulprofessor:

„wenn wir die Juden als Mitglieder zugelassen hätten, wenn auch nicht in Funktionärsrollen, so hätten Sie dann auch noch was erleben können, sie [*die Juden*] hätten gestochert, und Sie hätten den größten Unfrieden bekommen. Die Judenfrage ist für uns erledigt und das ist etwas Positives, was wir [*in den kommenden Einheitsclub*] einbringen können."[64]

Die Briefe aus Mitgliederkreisen, die das Präsidium nach diesem Beschluss erreichten, bekundeten nach Aussage des Clubpräsidenten sowohl Zustimmung als auch Ablehnung. Auch jüdische Mitglieder wandten sich mit Anfragen an die ADAC-Führung.[65] Der ADAC, der in den Jahren der Weimarer Republik die völkerversöhnende Rolle des Automobilismus betont und das Interesse an fremden Kulturen bekundet hatte, der freundschaftliche Beziehungen zu ausländischen Vereinen pflegte[66], machte im April 1933 deutlich, dass die vielbeschworenen Prinzipien der Freundschaft unter Automobilisten für jüdische Kraftfahrer nicht mehr galten.

Nachdem der „Arierparagraph" eingeführt war, hatten die ADAC-Verantwortlichen keine Skrupel, die „Judenfrage" auch zur Propagierung der Führungsposition des ADAC einzusetzen. In seiner Druckschrift vom August 1933 wies der ADAC in denunziatorischer Absicht darauf hin, dass der Automobilclub von Deutschland unter den größeren Clubs „prozentual wohl die meisten Juden" habe, die zum Teil auch in seinem Repräsentantenausschuss vertreten seien.[67]

Untätig blieben auch der AvD und der DTC nicht. In einem Rundschreiben des AvD vom 11. April 1933 an seine Körperschaftsmitglieder wurden neue Richtlinien zur Neuaufnahme von Mitgliedern erlassen. In Zukunft sollte im Aufnahmegesuch die Religionszugehörigkeit angegeben werden, „um die Aufnahme Mitglieder jüdischen Glaubens oder Unternehmen jüdischen Charakters zu verhindern".[68] Ferner forderte die Vertreterausschusssitzung Ende April die Enthebung jüdischer Mitglieder von ihren Ämtern im Club.[69] Im Sommer 1933 wurden in einigen Korporativclubs des AvD auch jüdische Mitglieder ausgeschlossen, doch beruhte dies nicht auf einer zentral beschlossenen Satzungsänderung des AvD.[70]

---

[64] Stenogramm der Sitzung des Verwaltungsrates des ADAC am 12. 8. 1933, ADAC-Vereinsarchiv.

[65] Vgl. ebenda.

[66] Zu den freundschaftlichen Kontakten ins Ausland vgl. ADAC-Motorwelt vom 4. 1. 1929: „ADAC-Aufstieg"; 75 Jahre ADAC im Rheinland, Köln 1979, S. 36f.

[67] ADAC (Hrsg.): Der ADAC. Sein Werden und Wirken, S. 25.

[68] Diese Informationen stammen aus dem Protokoll der Vorstandssitzung des Deutschen Damen-Automobil-Clubs vom 22. 5. 1933, in dem die Inhalte des AvD-Rundschreibens vom 11. 4. 1933 und des Protokolls der Vertreterausschusssitzung vom 28. 4. wiedergegeben werden, LA Berlin B Rep. 42 Acc 2147, Nr. 27490.

[69] Vgl. ebenda.

[70] Vgl. die Diskussion darüber im ADAC; Stenogramm der Sitzung des Verwaltungsrates des ADAC am 12. 8. 1933, ADAC-Vereinsarchiv. Da sich in den AvD-Blättern und in der DTC-Schrift „Der Motor-Tourist" kein veröffentlichter Beschluss findet und die Quellenlage in Bezug auf den AvD und den DTC im Ganzen unbefriedigend ist, muss auf Hinweise aus ADAC-Schriftstücken zurückgegriffen werden.

Der Deutsche Touring Club verweigerte Neuaufnahmen von jüdischen Antragstellern, sah aber von einem Ausschluss der eingetragenen Juden ab.[71]

2. Auf dem Weg zur „Einheitsfront der Kraftfahrer"

Der „Pakt von Baden-Baden": das „automobile Ermächtigungsgesetz"

Der seit dem 28. April 1933 amtierende Reichssportkommissar Hans von Tschammer und Osten arbeitete im Mai 1933 ein Konzept über die Zukunft der Sportverbände aus.[72] Der Deutsche Reichsausschuss für Leibesübungen sollte gemäß den Richtlinien vom 24. Mai 1933 aus 16 Fachverbänden bestehen: darunter ein „Deutscher Kraftfahrtverband", der die bestehenden Automobil- und Motorradclubs in sich vereinigen sollte. Die Zuständigkeit für die Zusammenfassung der Kräfte im Motorsport wurde dem Korpsführer des NSKK und Chef des Kraftfahrwesens der SA, Adolf Hühnlein, übertragen.[73] Der ADAC sah die Anweisungen des Reichssportkommissars für das Gebiet der Leibesübungen als nicht auf den ADAC übertragbar an, da nur 1/10 der Mitgliederaktivitäten sportlicher Art waren.[74] Doch der Korpsführer des NSKK, der weitreichendere Neuordnungspläne im Sinn hatte, ließ die Clubs bei einer Zusammenkunft am 8. Juni 1933 wissen:

„Die Vollmacht, die ich vom Reichssportkommissar von Tschammer und Osten besitze, bezieht sich auf den Sport allein, ich fasse meine Aufgabe aber nicht so begrenzt auf. [...] Ich bin der Meinung, daß die lebendige Kraft, die das Nationalsozialistische Kraftfahrer-Korps mit den Motorstürmen der SA und SS heute darstellt, mir das unbestrittene Recht gibt, die künftige Entwicklung der Kraftfahrerorganisationen maßgeblich zu beeinflussen."[75]

Deutlich wird, dass die Machtausübung nicht auf einer Beauftragung durch Hitler oder einer staatlichen Stelle beruhte – auch war der Posten eines „Reichsbeauftragten für das Kraftfahrwesen" beim Reichsverkehrsministerium seit März 1933 an den Herzog von Sachsen-Coburg vergeben[76] –, SA-Obergruppenführer Hühn-

---

[71] Vgl. ADAC (Hrsg.): Der ADAC. Sein Werden und Wirken, S. 23.

[72] Hans von Tschammer und Osten war vom 1.–25. 4. 1933 als Sonderkommissar der SA zur Einrichtung einer Hilfspolizei im Preußischen Innenministerium tätig. Am 28. 4. 1933 wurde er zum „Reichssportkommissar" ernannt und erhielt den Auftrag, die deutschen Leibesübungen zu ordnen und zu betreuen; vgl. Teichler: Internationale Sportpolitik, S. 53, Anmerkung 3 und S. 73–77.

[73] Vgl. Bernett: Umbruch oder Kontinuität?, S. 12; Deutsche Kraftfahrt vom 15. 6. 1933: „Der Siegeszug des NSKK".

[74] Vgl. Schreiben der Verwaltungsabteilung des ADAC vom 30. 5. 1933 an die Herren des Verwaltungsrates und an die Gau-Geschäftsstellen des ADAC, ADAC-Vereinsarchiv.

[75] Motorschau vom 15. 6. 1933: „Neugestaltung der Deutschen Motorfahrt". Vgl. dazu auch Frankfurter Automobil Club, Clubnachrichten vom Juni 1933: „Nationalsozialistisches Kraftfahrkorps – Automobilclubs". Auch der NSKK-Chronist Oppermann bestätigte im Nachhinein, dass die „Einigung der Clubs" keiner Anweisung von oben bedurfte: „Seine Vollmacht stand auf keinem Papier geschrieben"; Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 93.

[76] Vgl. Motorschau vom 15. 4. 1933: „Reichsbeauftragter für das Kraftfahrwesen". Im Einvernehmen mit dem Reichskanzler übertrug der Reichsverkehrsminister dem Herzog die-

lein setzte vielmehr auf die Wirkung seines selbstbewusst vorgetragenen Führungsanspruchs und auf die Machtdemonstrationen seiner Motorstürme. Er schlug den Clubs die Bildung einer Arbeitsgemeinschaft vor, bestehend aus Bevollmächtigten des ADAC, AvD, DTC, NDA und der Motorradvereinigung, die die Möglichkeiten einer Zusammenfassung der Clubs prüfen sollte.[77]

Gegen eine theoretisch denkbare Auflösung der Clubs zugunsten des NSKK sprach die Unentbehrlichkeit der Vereine für die Erfüllung ziviler Aufgaben im Bereich des Kraftverkehrs. Zudem wusste es das Regime wohl zu schätzen, dass es von den Beziehungen des ADAC und AvD und ihrer Vertretung in den internationalen Tourismus- und Motorsport-Gremien profitieren konnte. Gern bediente man sich auch der organisatorischen Erfahrungen der Clubs für die propagandistische Inszenierung der prestigeträchtigen Automobil- und Motorradrennen im „Dritten Reich". Somit bestand das politische Ziel nicht in der Zerschlagung der Clubs, sondern in der Zusammenfassung der Verbände und ihrer Unterstellung unter das Reichssportamt oder eine Gliederung der NSDAP, in diesem Fall das NSKK.

Bereits vor 1933 gab es zwischen dem ADAC und dem AvD Gespräche über einen Zusammenschluss, bei denen wirtschaftliche Erwägungen im Vordergrund standen. Anlässlich der Eröffnung des Ausschusses für Kraftverkehrswesen im Reichsverkehrsministerium Ende März wurde den Clubs eröffnet, dass die Bildung eines Einheitsclubs nunmehr unumgänglich sei. Der Verwaltungsrat des ADAC ermächtigte das Präsidium am 30. April 1933, Verhandlungen über einen Zusammenschluss mit dem AvD und dem DTC zu führen. Da die Clubs sich über die Modalitäten nicht einig werden konnten, scheiterten die Verhandlungen. Der DTC plädierte für einen Dachverband, in dem die Clubs selbständig bleiben würden, was den Vorstellungen des ADAC, AvD und des DMV widersprach, die für einen festeren Zusammenschluss votierten. Auch war unklar, was bei einer Fusion mit dem verschuldeten Deutschen Motorradfahrerverband (DMV) geschehen sollte.[78] Ein erfolgreicher Abschluss der Verhandlungen aus eigener Entschlusskraft hätte die Clubs in eine wesentlich stärkere Position gegenüber dem NS-Kraftfahrkorps gebracht. Nach den gescheiterten Verhandlungen der Automobilclubs, an denen das NSKK nicht beteiligt war, übte der Korpsführer Druck auf die Einigungsbereitschaft der Clubs aus. Auf sein Drängen hin unterzeichneten die Vertreter der vier größten Automobilclubs ADAC, AvD, DTC und NDA am 24. Juli 1933 in Baden-Baden ein Abkommen mit dem NSKK. Vergleichbar der politischen Selbstentmachtung des Reichstages kann es als „automobiles Ermäch-

---

ses Ehrenamt. Der Antrag des NDA, den Herzog zum „Reichskommissar für Kraftfahrwesen" zu bestellen, scheiterte, weil das Kraftfahrwesen dem Reichsverkehrsministerium unterstellt blieb und Kompetenzstreitigkeiten vermieden werden sollten; vgl. Antrag des NDA an den Reichskanzler vom 10. 1. 1933, BArch R 43 II/748; Zeitungsausschnitt vom 9. 3. 1933: „Vorläufig kein besonderes Reichskommissariat für Kraftfahrwesen", BArch R 43 I/1074.

[77] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 15. Juni: „NSKK und Klubs".

[78] Vgl. Stenogramm der Sitzung des Verwaltungsrates des ADAC am 12. 8. 1933, ADAC-Vereinsarchiv.

tigungsgesetz" bezeichnet werden. Die Einigung beruhte auf folgenden Grundsätzen:

- Das NSKK hat die Führungsrolle im Kraftfahrwesen inne.
- Es wird ein Einheitsclub gebildet.
- NSKK und Club bleiben getrennt.
- Es wird eine Sportbehörde errichtet. Das NSKK betreibt mit Unterstützung des Clubs den Wehrsport, der Club organisiert mithilfe des NSKK die übrigen Motorsportarten.[79]
- Die Clubs reichen dem Korpsführer bis Ende September Vorschläge zur Bildung eines Einheitsclubs ein, damit der Zusammenschluss am 1. Oktober verwirklicht werden kann.[80]

Mit dem sogenannten „Pakt von Baden-Baden" war die Führung im Kraftfahrwesen an das NSKK übertragen worden.

Nach diesen weitreichenden Richtungsentscheidungen stand der ADAC-Präsident Hermann Fulle als Mitunterzeichner bei der Tagung des Verwaltungsrates am 12. August 1933 in Berlin unter Rechtfertigungsdruck. Hühnlein hatte, nach den Worten Fulles, trotz des Fehlens einer klaren Befehlsgewalt oder Vollmacht keinen Zweifel an seiner Entschlossenheit gelassen, die Vereine zu fusionieren.[81] Fulle erklärte, eine Verweigerung der Unterschrift hätte es dem NSKK ermöglicht, noch stärker gegen den ADAC zu polemisieren. Der ADAC-Präsident äußerte sich gegenüber den Mitgliedern des Verwaltungsrates zuversichtlich, dass der ADAC für seine Bereitschaft zur Mitarbeit und für seine Leistungsstärke belohnt werde, indem man ihm beim Neuaufbau des Einheitsclubs eine besondere Stellung einräumen würde.

Dennoch herrschte eine ambivalente Stimmung bei den Verwaltungsratsmitgliedern. Einerseits erwarteten sie, dass bei der „Bildung des Einheitsclubs der ADAC seinen Leistungen, seiner Bedeutung und seiner Größe entsprechend Berücksichtigung" finde. Diese Zuversicht drückte sich auch in dem Wunsch aus: „Glück auf dem neuen Allgemeinen Deutschen Automobilclub – dem Hort der vereinigten Deutschen Kraftfahrt!" Andererseits waren die Verantwortlichen angesichts der anhaltenden Repressionen seitens der nationalsozialistischen Gliederungen beunruhigt. Mit einem später nicht mehr auflebenden Widerstandsgeist forderten sie das NSKK in einer Resolution auf, die „Gleichschaltungen" im Sinne von Übertrittsforderungen einzustellen.[82]

In der Sitzung am 12. August 1933 wurde auch über die Aufnahme des Führerprinzips in die Statuten diskutiert. Die Mitglieder des Verwaltungsrates des ADAC ließen keine grundsätzlichen Vorbehalte erkennen, entschieden sich jedoch gegen die Einführung. Die Gründe lagen in der zu kurzen Zeitspanne bis zur Gründung eines Einheitsclubs und in der Befürchtung, dieser, eigentlich nur noch

---

[79] Vgl. Auszug aus dem Protokoll der Verwaltungsratssitzung vom 12. 8. 1933, ADAC-Vereinsarchiv.

[80] Vgl. Motorschau vom 15. 8. 1933: „Zusammenschluß der Automobilklubs".

[81] Vgl. Stenogramm der Sitzung des Verwaltungsrates des ADAC am 12. 8. 1933, ADAC-Vereinsarchiv.

[82] Vgl. 75 Jahre ADAC im Rheinland, S. 39f.

formale Beschluss könnte als Anbiederung an NS-Stellen interpretiert werden. Man versuchte jedoch den Führergedanken in der Sache zu verwirklichen, indem man den Präsidenten „entsprechend dem Führerprinzip" ermächtigte, weitere Verhandlungen zu führen.[83]

Gründung des Einheitsclubs „DDAC"

Am 27. September 1933 wurde durch ein Übereinkommen zwischen ADAC und NSKK der Einheitsclub gegründet. Der ADAC ging in dem neuen Gesamtclub mit dem Namen „Der Deutsche Automobil-Club" (DDAC) auf. Der Wert des ADAC-Vermögens betrug zu diesem Zeitpunkt rund 1,25 Millionen RM.[84] Der Einheitsclub übernahm sämtliche organisatorischen Einrichtungen des ADAC. Dazu zählte neben der ADAC-Zentrale in der Königinstraße 11a in München auch das hauptamtliche Personal. Korpsführer Hühnlein ernannte den bisherigen Präsidenten des ADAC, Hermann Fulle, zum DDAC-Präsidenten. In das Präsidium wurden ferner der Vizepräsident des ADAC, der Augsburger Architekt Richard Filser, der langjährige Sportpräsident des ADAC Ewald Kroth[85] und der stellvertretende Korpsführer des NSKK Theodor Oppermann berufen. Zum neuen Generalsekretär des DDAC ernannte der Korpsführer Fritz Junghans[86], der seit 1925 in der Hauptverwaltung des ADAC tätig war. Er wurde mit dem Neuaufbau des Clubs beauftragt. Wie an der Ämterbesetzung zu erkennen ist, sind die organisatorischen und personellen Kontinuitäten zwischen dem alten ADAC und dem neuen DDAC offenkundig. Der ADAC nahm die erhoffte Vorrangstellung vor den kleineren Clubs ein, und die Veränderungen schienen mehr terminologischer Art zu sein. Die Amtlichen Mitteilungen des ADAC wurden in Amtliche Mitteilungen des DDAC umbenannt, und die Verbandszeitschrift des ADAC „ADAC-Motorwelt" erschien bei fortgesetzter Nummernzählung ab dem 13. Oktober 1933 als „DDAC-Motorwelt". Das Übereinkommen setzte fest, dass die Mitglieder des ADAC, mit Ausnahme der „nicht-arischen", in den DDAC übernommen werden.

---

[83] Vgl. Stenogramm der Sitzung des Verwaltungsrates des ADAC am 12. 8. 1933, ADAC-Vereinsarchiv.

[84] Auf diese Höhe wurde nach dem Krieg das ADAC-Vermögen vor 1933 beziffert; vgl. Antrag des ADAC an die Berliner Kommission für Ansprüche auf Vermögenswerte vom 21. 3. 1955, LA Berlin B Rep. 79, Acc 645.

[85] Ewald Kroth (1880–1952), Fabrikant, 1926–1936 Sportpräsident des ADAC bzw. DDAC, 1949 Ehren-Sportpräsident; vgl. Seherr-Thoss: Automobilindustrie, S. 248, 362f., 594.

[86] Fritz Junghans, Dr. rer. pol. (1901–1962), im Ersten Weltkrieg Bayerisches Pionierbataillon 7, danach im Freikorps Epp, bei Kämpfen in München, Hamburg und Ruhrgebiet eingesetzt, Hochschulstudium an der TH in München u. a., während des Studiums von 1919–1923 im Hochschulring deutscher Art, dann Vertriebsleiter im Völkischen Ring-Verlag in München. Er trat 1925 in die Dienste der Hauptverwaltung des ADAC und leitete dessen Sportabteilung bis zum Übergang in den DDAC, Mitglied der NSDAP, Spezialgebiete: Organisation kraftfahrsportlicher Großveranstaltungen, 1938 bis zum Ende des Krieges Präsident des DDAC, von 1951 bis 1962 Generalsekretär und Verwaltungsdirektor des ADAC; vgl. Fritz Junghans, in: Das deutsche Führerlexikon 1934/35; Seherr-Thoss: 75 Jahre ADAC, S. 236.

Um langwierigen Verhandlungen mit den einzelnen Clubs und möglichen Zugeständnissen auszuweichen, sandte Hühnlein den Präsidenten des AvD, NDA und DTC in aller Einfachheit einen Durchschlag des Übereinkommens und kommentierte das Procedere wie folgt:

„Die gewählte Lösung, die absichtlich zeitraubende Auseinandersetzungen um abwegige Einzelinteressen ausschaltet, entspricht dem einzig zu verantwortenden Prinzip, auf der Grundlage des weitaus größten Automobilklubs in Gemeinschaft mit dem NSKK die einigungsbereiten Kräfte durch organischen Aufbau dem Zusammenschluß zuzuführen. Ich würde es begrüßen, wenn Sie in gleichem Sinne Ihre Mitglieder dieser für das Einigungswerk maßgebenden Organisation zuleiten würden."[87]

Statt eines „organischen Aufbaus" innerhalb des Einheitsclubs zog der Korpsführer ein Anschlussverfahren vor, bei dem sich die übrigen Clubs zugunsten des DDAC selbst auflösten und ihre Mitglieder und ihr Vermögen an den Einheitsclub überführten. Die Clubs hatten vom Zeitpunkt des Übereinkommens zwischen dem ADAC und der Korpsführung des NSKK an nur noch die Wahl, sich selbst aufzulösen oder sich der Einigungsaktion zu verweigern. Da neben dem Einheitsclub keine weiteren Automobilclubs vorgesehen waren, hätte eine Weigerung früher oder später zu einer Zwangsauflösung geführt. Die Clubs zogen jedoch im Oktober 1933 eine Selbstauflösung, die sie zur Demonstration ihrer nationalen Opferbereitschaft nutzen konnten, der Verweigerungshaltung vor.

Die Selbstauflösung der übrigen Automobilclubs zugunsten des DDAC

Durch eine Vereinbarung zwischen dem NSKK und dem AvD am 7. Oktober 1933 wurden die Reichsorganisation des AvD und das Kartellverhältnis zu den Kartellclubs aufgelöst.[88] Der Präsident des AvD, Adolf Friedrich Herzog von Mecklenburg, forderte die rund 2000 ordentlichen Mitglieder des AvD und die 14 000 außerordentlichen Mitglieder in 55 Körperschaftsclubs auf, dem DDAC beizutreten.[89] Der stellvertretende Präsident des AvD Max Ilgner[90] wurde zugleich Vizepräsident des DDAC.[91] Der AvD gliederte sich dem DDAC ein, blieb

---

[87] Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 6. 10. 1933: „Der Deutsche Automobilclub (DDAC) gegründet".

[88] Vgl. Motorschau vom 15. 10. 1933: „Der Deutsche Automobil-Club"; Schreiben des AvD an alle Mitglieder vom 9. 10. 1933, Anlage: Übereinkommen zwischen NSKK und AvD, Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Abt. 130-400101226/9.

[89] Die Zahlen sind dem AvD-Jahresbericht 1932 zum Jahreswechel 1932/1933 entnommen; StA Bückeburg, K 6, Nr. 1401; Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 17. 11. 1933: „Die geschlossene Front der deutschen Kraftfahrer".

[90] Direktor Max Ilgner, Dr. rer. pol., Dipl. Kaufmann, geb. 1899, studierte Chemie, Jura und Nationalökonomie, nach dem Ersten Weltkrieg im Freikorps Bentiventi und im Freikorps Düsseldorf, anschließend im Regiment Reinhard, Frühjahr 1920 Abschied aus der Armee, 1924 Prokurist der Firma Leopold Cassella & Co, die mit der IG Farbenindustrie fusioniert wurde, Aufsichtsratsmitglied und Leiter der Zentral-Finanzverwaltung IG, Aufsichtsratsmitglied in zahlreichen Industrie- und Handelsausschüssen, ab 1930 stellvertretender AvD Präsident, schied im Dezember 1933 als DDAC-Vizepräsident aus; vgl. Max Ilgner, in: Das deutsche Führerlexikon 1934/1935.

[91] Vgl. Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 13. 10. 1933: „Hin zur Einheitsfront im deutschen Kraftfahrwesen!".

aber aufgrund einer Sondervereinbarung mit dem NSKK vorerst als „Stammclub Berlin" bestehen, da er der einzige deutsche Vertreter in der „Association Internationale des Automobil-Clubs Réconnus" (AIACR) war. Korpsführer Hühnlein, als Führer des deutschen Kraftfahrsports, wollte nicht riskieren, dass dem DDAC oder der Obersten Nationalen Sportbehörde der Sitz in der wichtigsten internationalen Automobilsportbehörde verweigert würde.

Das Präsidium des Rumpf-AvD war einem neu zu bildenden Kuratorium verantwortlich, dessen Vorsitz Hühnlein einnahm. Als deutlich wurde, dass die AIACR die Vertretung Deutschlands durch die von Hühnlein geführte Oberste Nationale Sportbehörde (ONS) akzeptierte und der Kuratoriumsvorsitzende Hühnlein das Kuratorium und den AvD für überflüssig erklärte, beschloss die Hauptversammlung des AvD am 29. Oktober 1934 die Umwandlung des Clubs in eine gesellschaftliche Vereinigung mit dem Namen „Deutscher Ausland-Club" (DAC).[92] Übrig blieben hochrangige Persönlichkeiten, die nicht mehr durch ihre gemeinsame Leidenschaft für den Automobilismus verbunden waren, sondern sich ausschließlich über ihren sozialen Stand und ihre internationalen Beziehungen konstituierten. Dies bot sich im Hinblick auf die exklusive Mitgliederschaft des AvD, der bereits vor 1933 seine Mitglieder nach ihrer sozialen Stellung und dem Einkommen ausgewählt hatte, an. Zu den Kuratoriumsmitgliedern des Deutschen Ausland-Clubs zählten neben dem Präsidenten, Korpsführer Hühnlein, hochrangige Verteter aus Wirtschaft, Militär und Partei. Als geschäftsführender Vizepräsident amtierte Admiral a. D. Gladitsch. Auch Diplomaten und Gesandte anderer Länder konnten die Mitgliedschaft erwerben. Anfang des Jahres 1937 gehörten dem DAC rund 3000 Mitglieder an. Die Jahresbeiträge von 120 RM waren den Vermögensverhältnissen der Mitglieder angemessen.[93] Ziel der Vereinigung war es, bereits bestehende Beziehungen zu nutzen, um unter Honoratiorenkreisen für Deutschland zu werben und die wirtschaftlichen Kontakte zwischen Industriellen zu fördern. Ausländische Persönlichkeiten, die sich „als Gäste des Reiches und des deutschen Volkes wohlfühlen sollten", wurden vom Club betreut.[94]

---

[92] Vgl. 75 Jahre AvD 1899–1974, Frankfurt a. M. 1974, S. 22; vgl. die „Kurze Zusammenfassung der Verhältnisse im AvD seit der einheitlichen Führung des Automobilismus durch den Chef des Kraftfahrwesens" mit Schreiben an die Reichskanzlei vom 16. 5. 1934, BArch R 43 II/748, Bl. 24, 241 ff.; Ausführungen des geschäftsführenden Vizepräsidenten Admiral a. D. Gladitsch auf dem Presse-Empfang des DAC am 29. 11. 1934, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel, 9. 55. Nach dem Krieg bezeichneten AvD-Funktionäre den AvD als Club, der „im Jahre 1934 seines aktiven Widerstandes wegen vom Nationalsozialismus gewaltsam" aufgelöst worden war; vgl. Schreiben des Organisations-Ausschußes zur Wiedergründung des AvD vom 8. 11. 1948, Institut für Stadtgeschichte Frankfurt, MagA Az 7330/6.

[93] Vgl. DAC-Clubnachrichten vom 13. 8. 1937: „Generalversammlung", Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Abt. 130-400101226/10.

[94] Vgl. Deutscher Ausland-Club (Werbeschrift). Den gesellschaftlichen Mittelpunkt bildete das Haus des Deutschen Ausland-Clubs am Leipziger Platz in Berlin, in dem Bridge-Nachmittage, Tanzabende, Empfänge und Konzerte stattfanden. Der Deutsch-Europäische Kulturbund, die deutsche Gruppe der Fédération des Unions Intellectuelles, wurde dem DAC als Kulturabteilung angegliedert. Die Zeitschrift „Europäische Revue" erhielten alle DAC-Mitglieder.

Das Fahrtenbüro des DAC organisierte für die Touristen auch Veranstaltungen, die das offensichtliche Ziel hatten, Bewunderung für die Vorzeigeprojekte des „Dritten Reiches" zu wecken. Dazu zählten Fahrten zu den neuen Strecken der Reichsautobahnen, zu Ausstellungen und offiziellen Kundgebungen, Besuche in Jugend-Ferienlagern und in Industriebetrieben.[95] Der Führer des NSKK übte als Vorsitzender des Kuratoriums ausschließlich eine Kontrollfunktion aus. Unwahrscheinlich ist, dass der hölzern und wenig distinguiert wirkende Adolf Hühnlein diese Plattform für persönliche Sympathiewerbung nutzen konnte.

Der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein (MMV) kündigte Anfang Oktober 1933 seine Auflösung und die Überführung der Mitglieder in den DDAC und das NSKK an.[96] Das Ende der ältesten Interessenvertretung des Motorwesens (1897 gegründet) wurde zwar von den älteren Mitgliedern, so der Generalsekretär Robert Kaufmann, als schmerzlich empfunden, gleichwohl wollte man dem Wunsch der nationalen Regierung Folge leisten.[97]

Auch das Präsidium des Deutschen Motorradfahrer-Verbandes (DMV) beschloss die Liquidation des Verbandes und ordnete gleichzeitig an, dass die Landesgruppen des Verbandes Schritte einleiteten, ihre Clubs und Mitglieder den entsprechenden Gauen des DDAC zuzuführen.[98] Auch die zweite Motorradfahrer-Vereinigung, der Allgemeine Motorradfahrer Verband (AMV), löste sich selbst auf und stiftete den Ertrag aus der Liquidation dem Wehrsport-Fonds des NSKK.[99]

Der Deutsche Touring Club scheint dem Zusammenschluss zögerlicher begegnet zu sein als die anderen Clubs, denn der vom DTC eingesetzte politische Bevollmächtigte kritisierte Anfang Oktober, der DTC verschließe sich der gemeinsamen Einigungsaktion.[100] Der Druck auf das Präsidium wuchs, als Landesgrup-

---

[95] Ebenda. Einen gesellschaftlichen Glanzpunkt in Berlin setzte der DAC mit seinem alljährlichen Ball im Hotel Esplanade – ein Stelldichein der gesamten industriellen Prominenz; vgl. Brunn: Ein Mann macht Auto-Geschichte, S. 203.

[96] Vgl. Automobil-Rundschau vom 2. 10. 1933: „An unsere Mitglieder!"

[97] Vgl. Automobil-Rundschau vom 20. 12. 1933: „Bericht über die Generalversammlung vom 5. Dezember 1933". Die Mitgliederversammlung beschloss, den Club bis zum 31. 3. 1934 aufzulösen.

[98] Vgl. Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 20. 10. 1933: „Der Deutsche Automobil-Club marschiert!" Nach Gründung des Einheitsclubs war ein Entgegenkommen des Korpsführers gegenüber den kleinen Clubs nicht notwendig. Zur Auflösung des DMV vgl. auch LA Berlin, B Rep. 042, Acc 2147 Nr. 26616.

[99] Vgl. Der Motorsportler vom 14. 1. 1934: „Mitteilungen des Präsidiums". Der AMV war 1931 als Abspaltung vom DMV gegründet worden.

[100] Vgl. Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 13. 10. 1933: „Hin zur Einheitsfront im deutschen Kraftfahrwesen!" Der politische Bevollmächtigte wurde in diesem Artikel nicht namentlich genannt, doch ist davon auszugehen, dass es sich um den Referenten im Ministerium für Volksaufklärung und Propaganda Wilfried Bade gehandelt hat, den der DTC auf der Generalversammlung im März 1933 als außerordentliches Mitglied für „politische Angelegenheiten" wählte; vgl. Clubnachrichten des DTC vom 15. 3. 1933: „47. Generalversammlung". Die Zurückhaltung des DTC in der Gleichschaltungsphase wird auch durch die Tatsache erklärt, dass der Touringclub eine touristische Interessenvertretung mit verschiedenen Abteilungen war, die sich nicht in einen reinen Automobilclub überführen lassen wollte.

pen des DTC eigenständige Übertrittsverhandlungen führten.[101] Der Präsident des DTC Schröder unterstellte sich daraufhin am 17. Oktober dem NSKK und kündigte den Abbau seiner Organisation bis zum Sommer 1934 an.[102]

Der einzige Club, der sich im Oktober 1933 aus voller Überzeugung dem Einheitsclub anschloss und eine wirkliche Interessenkongruenz zwischen seinem Club und den nationalsozialistischen Vorstellungen glaubhaft machen konnte, war der Nationale Deutsche Automobilclub. Mit dem NSKK verband den NDA nicht nur die Forderung nach einer „Nationalisierung des Motorwesens", sondern auch die antisemitische Einstellung und der hierarchische und undemokratische Organisationsaufbau.[103] Der wichtigste Vertreter der nationalen Kraftfahrt, der Gründer und Organisator des NDA und des „Ringes der nationalen Kraftfahrt", Carl Eduard Herzog von Sachsen-Coburg, hatte sich seit Ende 1931 für ein Zusammengehen von Stahlhelm und NSDAP eingesetzt. Für seine Unterstützung belohnte ihn Hitler nach der Machtübernahme mit dem neu geschaffenen Posten eines „Reichsbeauftragten für das Kraftfahrwesen".[104]

Die Automobil- und Motorradclubs, die den ehemaligen Automobilclubs ADAC, DTC oder AvD korporativ angehört hatten, beschlossen auf ihren Mitgliederversammlungen ebenfalls ihre Auflösung und forderten mehrheitlich ihre Mitglieder dazu auf, sich dem DDAC anzuschließen. Das Präsidium des Schleswig Holsteinischen Automobilclubs (SHAC) votierte im November 1933 für die Auflösung und die Überführung der Mitglieder in den DDAC. Dieser Beschluss wurde von der Mitgliederversammlung am 2. Dezember 1933 bestätigt. Den ersten Jahresbeitrag für die überführten Mitglieder bezahlte der SHAC aus dem Clubvermögen, der Rest des Vermögens wurde dem automobilistischen Wehrsport überlassen.[105] Generell hatte die direkte Überführung der Clubmitglieder in den neu geschaffenen DDAC den Vorteil für die Mitglieder, dass die Aufnahmegebühr entfiel.[106]

Es stand den ehemaligen Korporativclubs frei, sich unter Verzicht auf automobilistische und sportliche Ziele in gesellschaftliche Vereinigungen umzuwandeln. Von dieser Möglichkeit machte z. B. der Württembergische Automobil-Club (WAC) Gebrauch, der im November 1933 in seiner außerordentlichen Mitgliederversammlung einerseits die Eingliederung der Sektion Stuttgart in den DDAC und andererseits die Gründung einer „Gesellschaftlichen Vereinigung des früheren WAC" beschloss.[107] Gleichermaßen zweigleisig verfuhr auch der Bayerische Automobilclub (Mitglied im AvD), der eine gesellschaftliche Vereinigung und eine

---

[101] Vgl. Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 20. 10. 1933: „Der Deutsche Automobil-Club marschiert!"

[102] Vgl. Clubnachrichten des DTC vom 25. 12. 1933: „Einigung im Kraftfahrwesen".

[103] Zur Entstehung und Entwicklung des NDA sowie zur Biographie des Herzogs von Sachsen-Coburg vgl. S. 63 ff. dieser Arbeit.

[104] Vgl. Motorschau vom 15. 4. 1933: „Reichsbeauftragter für das Kraftfahrwesen".

[105] Vgl. 75 Jahre S.H.A.C., S. 39.

[106] Vgl. Württembergischer-Automobil-Club (WAC) an die Mitglieder vom 14. 10. 1933, StadtA Ulm B 542/33 Nr. 2.

[107] Vgl. ebenda.

DDAC-Ortsgruppe innerhalb Münchens bildete.[108] An der Gründung der Traditionsgemeinschaften ist der starke Wunsch erkennbar, die jahrzehntelang erprobten Geselligkeitsformen weiterzuführen und die Geschlossenheit der Gruppe zu wahren.

Wie dargestellt, kündigten alle Clubs, die von Hühnlein zum Zusammenschluss aufgefordert worden waren, im Oktober 1933 ihre Auflösung an und legten ihren Mitgliedern den Eintritt in den DDAC nahe. Eine geschlossene Überführung der Mitglieder war aufgrund unterschiedlicher Beitragssätze und anderer bürokratischer Hindernisse nicht möglich. Bemerkenswert ist die Tatsache, dass die Auflösung in einer formal korrekten, dem Vereinsrecht entsprechenden Form ablief, den Clubs die Zeit und die Freiheit gelassen wurde, den Weg durch alle vorgeschriebenen Instanzen wie Präsidium, Verwaltungsrat und Mitgliederversammlung zu durchlaufen. Dies geschah auch in den Korporativclubs des AvD und ADAC bis hinunter zu den Ortsvereinen. Vereinzelt weiter existierenden kommunalen Clubs und automobilen Splittergruppen wurde erst in den kommenden Jahren eine Auflösung dringend angeraten, da für Vereinigungen außerhalb des DDAC und der Wirtschaftsgruppen kein Platz mehr sein sollte.[109]

Mit der Übernahme des ADAC und der Selbstauflösung der Clubs war der Weg frei für die offizielle Gründungsfeier des neuen Einheitsclubs am 30. November 1933. Hühnlein ging in seiner Ansprache auf die unterschiedliche Aufgabenverteilung von Korps und Einheitsclub ein. Er präsentierte das NSKK als Elitetruppe, in der die Mitgliederzahl durch die „scharfe Schulung" und die notwendigen körperlichen Voraussetzungen beschränkt sei.[110] Dem Club verbleibe, so Hühnlein, die Sammlung aller anderen deutschen Kraftfahrer, die aus beruflichen oder „sonstigen Hindernissen" den Dienst im Korps nicht ausüben könnten.[111] Der Führer des NSKK erteilte dem alten „Konsumvereinsdenken" eine Absage und wies dem Club stattdessen die Aufgabe zu, die finanziellen Mittel für den Kraftfahrsport „in großem Stile" einzusetzen.[112] Vergünstigungen für Clubmitglieder des DDAC wie die Vermittlung von verbilligtem Benzin oder verbilligten

---

[108] Vgl. das Schreiben des BAC vom 9. 12. 1933 an die Mitglieder, StA Bückeburg, K 6 (Hofmarschallamt), Nr. 1401.

[109] Der Niederlausitzer Automobil-Club (AvD) wurde 1934 von der Gestapo aufgelöst, BLHA Potsdam, Rep. 5 E Cottbus, Nr. 788. Dem „Verband der Automobilbesitzer Deutschlands" legte der stellvertretende Korpsführer Oppermann nahe, sich selbst aufzulösen, da er sonst die Auflösung aufgrund des Gesetzes zur Vorbereitung des organischen Aufbaus der deutschen Wirtschaft vom 27. 2. 1934 verfügen werde; vgl. Schreiben Oppermanns an den Verband der Automobilbesitzer Deutschlands vom 24. 9. 1935, StA München, Pol. Dir. München 5896. Der DDAC übte auch noch im Folgejahr Druck auf die Automobilwirtschaftsverbände aus, ihre Organisationen aufzulösen; BArch R 8061/1, 2, 3.

[110] Vgl. Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 1. 12. 1933: „Richtfest und Flaggenweihe im DDAC".

[111] Vgl. DDAC-Wochenschrift vom 2. 11. 1934: „Vor neuen Aufgaben!". Vgl. auch die Unterscheidung bei Krenzlin: Das NSKK, S. 14.

[112] Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 1. 12. 1933: „Richtfest und Flaggenweihe im DDAC".

Kraftfahrzeugversicherungen untersagte Hühnlein.[113] Die Serviceleistungen für Mitglieder (juristische und technische Beratung, Rechtsschutz, Ausarbeitung von Gutachten, Ausstellung von Grenzübertrittsscheinen und Ausgabe von Straßenkarten) blieben weiter bestehen. Die Gaue des DDAC wurden angewiesen, ab 1934 gemeinsam mit dem NSKK Pflichtveranstaltungen (Winterfahrt, Orientierungsfahrt, Zuverlässigkeitsfahrt, Berg- oder Geländeprüfung) durchzuführen.

Einfluss und Interessen des NSKK

Bei der Gründungsfeier und Flaggenhissung des DDAC am 30. November 1933 hielt der SA-Obergruppenführer Hühnlein eine programmatisch gehaltene Ansprache, die deutlich machte, dass er fortan bestrebt war, die Existenzbedingungen und Aufgaben des Clubs zu diktieren. Zuerst widersprach er Vorwürfen, wonach das NSKK die Fusion gewaltsam herbeigeführt habe:

„Das NSKK hatte kein zwingendes Interesse, das Schicksal der verschiedenen Clubs und Verbände in die Hand zu nehmen, es konnte ruhig die weitere Entwicklung abwarten. Es bot dann später freiwillig die Hand zur Zusammenarbeit, als es sah, daß die schwindenden Kräfte der Clubs und Verbände den gegenseitigen Konkurrenzkampf verschärften und Interessen der Allgemeinheit schädigten [...]."[114]

Hühnlein spielte das Engagement des NSKK bei der „Gleichschaltung" der Verbände bis zur Passivität herunter, stilisierte sich aber gleichzeitig als Retter in der Not. Der augenfällige Vorteil bestand für das NSKK darin, bei der Bildung des DDAC auf die fertige Organisationsstruktur des ADAC zurückgreifen zu können und nicht auf langwierige Bemühungen zur Abwerbung von Mitgliedern aus konkurrierenden Clubs angewiesen zu sein. Die Aussage Hühnleins verzerrt außerdem die Tatsache, dass der Korpsführer den Zeitpunkt für den Zusammenschluss der Clubs selbst bestimmt hatte und in der im Dezember 1933 erlassenen Satzung des DDAC ein Unterstellungsverhältnis festschreiben ließ, das allein im Interesse des NSKK lag. Der entscheidende Satz lautete: „Der Korpsführer des NSKK als der berufene Führer der deutschen Kraftfahrt ist [...] auch für wichtige Entscheidungen des DDAC die maßgebliche Persönlichkeit."[115]

Weitere nationalsozialistische Elemente konnten widerspruchslos in den neuen DDAC-Satzungen, die vom NSKK-Korpsführer und vom DDAC-Präsidenten gemeinsam erlassen wurden, platziert werden:

- Der „Arierparagraph": Die Mitgliedschaft im DDAC konnten nur „deutschstämmige, unbescholtene Personen arischer Abstammung" erwerben sowie Personen, die nicht mit „Nichtariern" verheiratet waren. Davon ausgenommen waren bis 1936 „Nichtarier", die bereits am 1. August 1914 Mitglied eines Automobilclubs waren oder im Ersten Weltkrieg als Frontsoldaten gekämpft hatten.[116]

---

[113] Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 101.

[114] Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 1. 12. 1933: „Richtfest und Flaggenweihe im DDAC".

[115] DDAC-Wochenschrift vom 2. 2. 1934: „Satzungen des DDAC", § 9,2.

[116] Vgl. Schreiben des AvD an alle Mitglieder des AvD, die dem DDAC noch nicht beigetre-

- Das Führerprinzip: Der Korpsführer des NSKK als übergeordnete Entscheidungsinstanz übertrug die Leitung des DDAC an den Präsidenten und ernannte die DDAC-Gauführer. Die Gauvorstände wurden abgeschafft.
- Der Gemeinschaftsgedanke: Die DDAC-Ortsgruppen sollten „Pflegestätten allseitiger Kameradschaft im nationalsozialistischen Gemeinschaftsgeist" sein. Dem widersprach laut Satzung eine „auffällige gesellige Betätigung" und die Auswahl der Mitglieder nach finanzieller Leistungsfähigkeit oder Gesellschaftsschicht.[117]

Um die enge Anbindung des Clubs an nationalsozialistische Prinzipien auch äußerlich zur Schau zu stellen, arbeitete man das Hakenkreuz in die Clubembleme ein.[118] Hauptamtliche Funktionsträger des DDAC trugen eine Uniform. Charakteristisch war die Dienstmütze, an deren Vorderseite das Emblem des DDAC mit Reichsadler und Hakenkreuz angebracht war.[119]

Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps mit seinem politischen Selbstverständnis hatte keinerlei Interesse an der Übernahme von kraftfahrtechnischen und touristischen Aufgabenfeldern. Es war dem NSKK nicht unrecht, dass ein Einheitsclub die Organisation und Verwaltung dieser Tätigkeitsgebiete zum Wohle der Allgemeinheit der Kraftfahrer weiterhin durchführte. Das NSKK profitierte von der engen Verbindung zwischen Korps und Club, ohne dass DDAC-Mitglieder ähnliche Vorteile durch das NSKK hatten. Zu den gleichen Preisen wie DDAC-Mitglieder erhielten NSKK-Mitglieder Grenzpassierscheine, die es dem Fahrer ermöglichten, Auslandsreisen zu unternehmen, ohne den auf seinem Fahrzeug ruhenden Einfuhrzoll hinterlegen zu müssen. Ab 1934 war der Verkauf von Triptyks an die Mitgliedschaft im DDAC oder NSKK gebunden. An „Nichtarier", die zu beiden Organisationen keinen Zugang hatten, wurden nur unter erschwerten Bedingungen – gegen volle Bezahlung und Bürgschaftsleistung – Triptyks ausgehändigt.[120] NSKK-Mitglieder wurden in allen Versicherungsangelegenheiten beraten, konnten an sportlichen Veranstaltungen des DDAC teilnehmen und durch geringe Zuzahlungen den gesamten Leistungskatalog des DDAC in Anspruch nehmen.[121]

Mit der Gründung des Einheitsclubs hatte der ADAC nicht nur seine einstmals demokratischen Organisationsstrukturen verloren, sondern auch seine organisa-

---

ten sind, vom 31. 1. 1934, Anlage: Bedingungen für die Anmeldung zur Aufnahme beim DDAC, Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Abt. 130–400101226/10; DDAC-Wochenschrift vom 2. 2. 1934: „Satzungen des DDAC", § 3,1. Die Satzung von 1936 lässt nach der Definition der Nürnberger Gesetze nur noch „Reichsbürger" als Mitglieder zu; Motorwelt vom Juni 1936: „Die neuen Satzungen des DDAC", § 3,1.

[117] Vgl. DDAC-Wochenschrift vom 2. 2. 1934: „Satzungen des DDAC", § 13,1. Der zuletzt genannte Passus wandte sich insbesondere gegen die exklusive Mitgliederauswahl des AvD.

[118] Vgl. das Emblem des DDAC auf S. 281 dieser Arbeit.

[119] Vgl. Angolia u. a.: NSKK, NSFK, S. 274 f.

[120] Vgl. Allgemeine Automobilzeitung vom 13. 1. 1934: „Wo gibt es jetzt Triptyks?" Zu den organisatorischen Veränderungen für jüdische Automobilisten vgl. auch S. 404 dieser Arbeit.

[121] Vgl. Verordnungsblatt der Korpsführung vom 15. 11. 1934, betr. Doppel-Mitgliedschaft zum NSKK und DDAC vom 22. 10. 1934, IfZ Db 30.01.

torische und weltanschauliche Unabhängigkeit. Der Erfolg der Funktionäre, den ADAC als zivilen Club in den Einheitsclub hinüber gerettet zu haben, war angesichts der vollständigen Unterwerfung unter die nationalsozialistische Konkurrenzorganisation machtpolitisch gesehen kaum mehr als ein Pyrrhussieg.

Exkurs: Frauen am Steuer: Die Deutschen Damen-Automobilclubs

Die Bildung eines Einheitsclubs bedeutete das Ende der großen Pluralität, in der sich das automobile Vereinswesen der Weimarer Republik präsentiert hatte. Dies schloss auch die in den zwanziger Jahren entstandenen Damen-Automobilclubs ein.

In dieser Dekade hatte die Werbeindustrie die modisch gekleidete Dame als Werbeträgerin für ihre Zwecke entdeckt. Die Frau akzentuierte die warenästhetische Eleganz der Fahrzeuge und verkörperte den Genuss des Fahrens – eines Fahrens, das zumeist dem männlichen Käufer des Autos vorbehalten war. Die mondäne Frau als Werbeobjekt und die Frau mit eigenem Chauffeur prägten ein passives Bild von der weiblichen Annäherung an den Motor. Doch in immer größerer Zahl traten Frauen als aktive Teilnehmerinnen im motorisierten Straßenverkehr auf. Frauen aus gehobenen Kreisen entdeckten das Auto als Freizeit- und Repräsentationsgefährt für den eigenen Gebrauch.[122] Am Automobilsport interessierte Frauen gründeten 1926 den „Deutschen-Damen-Automobil-Club" im AvD.[123] Vier Jahre später hatte der Club über 200 ordentliche Mitglieder.[124] Ein Blick auf einige Namen in der Mitgliederliste verrät die äußerst exklusive Mitgliederschaft: Baronin von Kardorff, Baronin von Kommerstädt, Else de lá Roi, Anne Marie Clemence von Balluseck und die Hoteliersgattin Hedda Adlon. Nicht nur unter dem Dach des AvD, sondern auch beim ADAC, beim Deutschen Touring Club, beim republikfreundlichen Deutschen Reichs-Auto-Club und sogar beim Nationalen Deutschen Autoclub waren Kraftfahrerinnen in Damen-Automobilclubs organisiert.[125]

Das Kennzeichnende der Auto-Pionierinnen und ihrer Fahrzeuge wurde von Beobachtern so beschrieben: „Diese Wagen sind eine Art von Amazonen, und ihre Herrinnen haben sehr, sehr rote Lippen, eine ganz schiefe Baskenmütze, einen irrsinnig bunten Schal und viel braunen Puder im Gesicht."[126] Es waren vor

---

[122] Vgl. auch Sachs: Liebe zum Automobil, S. 51–55.

[123] Vgl. das Protokoll der Gründungsversammlung am 18. 5. 1926 und Satzungen, LA Berlin B Rep.42 Acc 2147, Nr. 27490. Die Zielgruppe beschränkte sich auf ein extrem schmales gesellschaftliches Segment, da die Kosten nur für besonders betuchte Personen erschwinglich waren: 100 RM Einrittsgeld, 10 RM Monatsbeitrag plus 50 Mark Ortsgruppenbeitrag im Jahr.

[124] Vgl. Deutscher Damen-Automobil-Club e.V. (AvD): Mitglieder-Verzeichnis. Nach dem Stande vom 30. 6. 1930.

[125] Zum DTC vgl. Der Motor-Tourist vom 25. 10. 1929: „Kirchweihfahrt des Damen-Automobil-Clubs München"; zum DRAC vgl. Clubnachrichten des DRAC vom 10. 2. 1932: „Mitgliederversammlung der Damenabteilung". Der Nationale Deutsche Damen-Automobilclub stand unter dem Vorsitz von Prinzessin Olga von der Lippe; vgl. Motorschau. Nationale Deutsche Motorfahrt Zeitung vom 15. 12. 1932: „Erlaß des Präsidenten".

[126] Lengerke: Frauen als Kulisse, S. 93.

allem Filmschauspielerinnen wie Lilian Harvey, weibliche Globetrotterinnen wie die Industriellentochter Clärenore Stinnes[127] und die Frauen des Damen-Automobilclubs, die dem Modetrend der zwanziger Jahre das Autofahren hinzufügten. Die bekannte Fliegerin Elly Beinhorn – „eine Art Idealbesetzung für die Traumrolle der sogenannten Neuen Frau"[128] – war das wohl prominenteste Mitglied des Damen-Automobilclubs im AvD.

Die Mitglieder des Clubs waren in ihrer Mehrzahl die Ehefrauen prominenter Honoratioren aus Politik und Wirtschaft[129], nicht Geschäftsfrauen, die sich die Anschaffung und den Unterhalt der Fahrzeuge selbst erarbeitet hatten. Sie pflegten in ihrem Auftreten sportliche Eleganz, trafen sich zu gemeinsamen Essen, Bridgeabenden und automobilen Schönheitskonkurrenzen. Sie organisierten Ausflüge und sportliche Veranstaltungen.[130] Auch wenn das Auto vor allem dazu diente, den genussvollen Lebensstil wohlhabender Frauen zu kultivieren, der sich deutlich von der weiblichen Durchschnittsbiographie dieser Zeit abhob, und die Damen-Automobilclubs keinerlei politische Forderungen in Richtung Gleichstellung der Frauen stellten, kann das Eindringen in die männlich dominierte Technik und die Propagierung des Kraftfahrzeugs in Frauenkreisen dennoch als emanzipatorischer Akt gewertet werden.[131] Die so genannten „Selbstfahrerinnen" zeigten, dass die Bedienung, manchmal auch die Reparatur eines Wagens, nicht männlichem Geschick und Wissen vorbehalten sein musste. Mit der neu eroberten individuellen Mobilität und dem öffentlich demonstrierten Selbstbewusstsein waren sie Teil eines alternativen Weiblichkeitskonzeptes, das bei Frauen aus der Oberschicht durchaus Anziehungskraft entfalten konnte.[132]

---

[127] Trotz ihrer Seltenheit gab es in den zwanziger Jahren ein breites Spektrum Auto fahrender Frauen. Sie gingen diesem Hobby aus gesellschaftlichen, sportlichen, beruflichen oder touristischen Beweggründen nach. Karolina Dorothea Fell beschreibt und bewertet in ihrem Buch: Kalkuliertes Abenteuer, die Autoreiseberichte von Margret Boveri, Annemarie Nathusius und Clärenore Stinnes.

[128] Dinghaus u. a.: Die Dame am Steuer, S. 118. Nach ihrem Afrika-Flug 1931 wurde Elly Beinhorn, die sich später mit dem Rennfahrer Bernd Rosemeyer vermählte, weltbekannt. Vgl. allgemein zur Entwicklung von Frauen-Leitbildern in den zwanziger Jahren den problemorientierten Aufsatz von Jaschke: Zur politischen Orientierung von Frauen und Frauenverbänden in der Weimarer Republik.

[129] Den Vorsitz des Clubs in München (DTC) beispielsweise hatten eine Rechtsanwaltsgattin und zwei Fabrikanten-Ehefrauen inne; vgl. Der Motor-Tourist vom 1. 8. 1930: „Generalversammlung des Deutschen Damen-Automobil-Clubs München".

[130] Die „Zuverlässigkeitsfahrt nach Oberhof" im Juni 1928 war die erste von der Obersten Nationalen Sportkommission genehmigte Sportveranstaltung. 1930 fand die erste Auslandsreise nach Holland statt; vgl. Deutscher Damen-Club von 1926 e. V., S. 4.

[131] Vgl. hierzu: Dinghaus u. a.: Die Dame am Steuer, S. 121 ff.

[132] Dies wurde auch von Journalisten positiv aufgenommen. R. Thebis schrieb in dem Artikel „Die Dame fährt Auto", erschienen im Motor-Tourist vom 1. 4. 1931: „Die Dame fährt Auto – das ist heute etwas ganz Selbstverständliches geworden. Genauso, wie früher die Dame Fahrrad fuhr, steuert sie heute ihren Wagen." Der Autor verspricht den Frauen: „Ein wunschloses Freuen wird über Sie kommen, wenn Sie so dahinrasen über endlos erscheinende Landstraßen und wenn der Wind Ihren entzückenden Bubikopf zerwühlt." Der väterliche Ton, den Beobachter anschlugen, und die starke Betonung von Äußerlichkeiten war auch das Ergebnis der eigenen Selbstdarstellung von Kraftfahrerinnen. Rat-

Nach der nationalsozialistischen Machtübernahme war auch der Deutsche Damen-Automobil-Club im AvD herausgefordert, sich mit der veränderten politischen Situation und ihren Konsequenzen auseinander zu setzen. In der für Mai 1933 anberaumten Vorstandssitzung stand das Thema „Gleichschaltung" auf der Tagesordnung.[133] Die Frauen der „besseren Gesellschaft", die ihr Lebensstil und die Liebe zum Automobil zusammengeführt hatte, waren sich in der Bewertung der politischen Situation höchst uneins. Einige Mitglieder hatten bereits vor der Sitzung, der nationalsozialistischen Aufbruchsstimmung folgend, ihren Austritt erklärt, weil sie dieselbe Begeisterung bei ihren Clubkameradinnen vermissten. Die langjährige Präsidentin Katharina von Kardorff verkündete, dass sich der Club den Richtlinien des AvD anpassen werde. Jüdinnen sei in Zukunft die Neuaufnahme in den Club verwehrt und Automobilistinnen jüdischer Herkunft, die bereits Mitglied waren, dürften kein Amt mehr bekleiden. Da die zwei jüdischen Vorstandsmitglieder Elsbeth Zöllner und Lotte B. Jacoby ihre Ämter bereits „von sich aus" niedergelegt hätten, sehe der Vorstand die „Gleichschaltung" als vollzogen an.[134] Frau von Kardorff, die als Mitglied der Deutschen Volkspartei dem ersten Reichstag der Weimarer Republik angehört hatte, forderte dazu auf, „die augenblicklich politischen Zeiten sich ausklingen zu lassen." An dieser Äußerung und dem Antrag der Präsidentin, Jüdinnen wenigstens als Gastmitglieder im Club verkehren zu lassen, ist das Unbehagen eines Teils des Vorstands zu erkennen, diskriminierende Maßnahmen gegenüber jüdischen Automobilistinnen zu verhängen. Dies trifft besonders auf die Vorsitzende Katharina von Kardorff zu, die Zeit ihres Lebens intensive Kontakte zu jüdischen Organisationen gepflegt hatte.[135]

Dass die Gastmitgliedschaft von Jüdinnen dazu dienen sollte, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Clubs zu erhalten – moralisch zweifellos ein fragwürdiges Motiv –, lässt darauf schließen, dass jüdische Kraftfahrerinnen unter den Mitgliedern und Beitrittswilligen stark vertreten waren. Doch konnte sich der Antrag auf Gastmitgliedschaft nicht durchsetzen, da die Mehrheit des Vorstands die Meinung vertrat, dass „christliche Mitglieder" sich dadurch von einer Mitgliedschaft abhalten ließen.[136]

---

schläge von Frauen zur Schönheitspflege der Automobilistin wechselten in den Automobilclub-Zeitschriften mit Modetipps und der Wahl des schönsten Autohundes.

[133] Protokoll der Vorstandssitzung vom 22. 5. 1933, LA Berlin B Rep. 42 Acc 2147, Nr. 27490.

[134] Ebenda.

[135] Die Publizistin, Politikerin und Salonnière Katharina von Kardorff-Oheimb (1880–1962) war eine in vielerlei Hinsicht ungewöhnliche Frau. Sie gehörte als DVP-Abgeordnete dem ersten deutschen Reichstag (1920–1924) an und legte ein vielfältiges gesellschaftliches Engagement an den Tag. Sie setzte sich besonders für die Belange von Frauen ein und unterhielt enge Beziehungen zu jüdischen und zionistischen Vereinigungen. Im „Dritten Reich" wurde sie mit einem Schreibverbot belegt. „Unkonventionell" verlief auch ihr Privatleben. Sie war viermal verheiratet und hatte sechs Kinder. Nach dem Zweiten Weltkrieg trat sie in die neue Liberaldemokratische Partei ein; vgl. Katharina von Kardorff-Oheimb: Politik und Lebensbeichte; Kulturamt Tiergarten: Frauengeschichte(n) aus Tiergarten, S. 90 f.

[136] Protokoll der Vorstandssitzung vom 22. 5. 1933, LA Berlin B Rep. 42 Acc 2147, Nr. 27490.

Im Vergleich zu 1933 ist ab dem Jahr 1934 ein deutlicher Wandel in der Protokollsprache festzustellen. Die Präsidentin forderte die Mitgliederversammlung im Oktober 1934 auf, Kameradschaft zu halten und sich gegenseitig zu helfen „in der Erledigung ihrer Pflichten als deutsche Frauen".[137] Noch deutlicher wurde die Rollenzuschreibung im Dezember 1934, als Frau von Kardorff den Willen der Regierung befürwortete, dass Frauen „wieder ihrem wahren Beruf als Gattin und Mutter zugeführt" werden sollten.[138] Auf der einen Seite passte dieser patriarchal geprägte Weiblichkeitsentwurf so gar nicht zum Image der Neuen Frau. Auf der anderen Seite wäre es ein Irrtum anzunehmen, Auto fahrende Frauen hätten mit dem in dieser Zeit dominierenden traditionell-konservativen Rollenverständnis gebrochen.[139] Berücksichtigt man jedoch Katharina von Kardorffs politisches Vorleben und ihre persönliche Einstellung, ist eher zu vermuten, dass sie sich den NS-Sprachregelungen anpasste, um jegliches Aufsehen zu vermeiden.

Mit der Gründung des Einheitsclubs war auch das Ende des Deutschen Damen-Automobilclubs gekommen, der jedoch als „Traditionsklub des ehemaligen DDAC", ab 1936 als „Deutscher Damen-Club 1926", auf gesellschaftlicher Ebene weiterbestehen durfte. 80% der ehemaligen Mitglieder hatten sich dem neuen Einheitsclub DDAC angeschlossen. In Bezug auf die übrigen 20% der Mitglieder wurde dem Club durch den Präsidenten des DDAC, Freiherr von Egloffstein, die Möglichkeit eingeräumt, auch Nichtarierinnen als Mitglieder zu führen.[140] Durch diese Quote war der Verbleib zumindest eines Teils der jüdischen Stammmitglieder im Club gesichert. Obwohl sich das Präsidium in zahlreichen Gesprächen mit Behörden und Politikern dafür eingesetzt hatte, weiter automobilsportlich aktiv sein zu dürfen, wurde ihm dies mit Hinweis auf die Monopolstellung von NSKK und DDAC verweigert.[141] Kraftfahrerinnen, die Mitglied im DDAC waren, hatten die Möglichkeit, in „Ortsgruppen der Kraftfahrerinnen im DDAC" aktiv zu werden.[142]

---

[137] Vgl. das Protokoll der Mitgliedsversammlung am 1. 10. 1934 in Hamburg, LA Berlin B Rep. 42 Acc 2147, Nr. 27490.

[138] Vgl. den Bericht über die Außerordentliche Generalversammlung vom 4. 12. 1933, ebenda.

[139] Die eigene Durchbrechung von Geschlechterschranken verbunden mit dem Festhalten an einem konservativen Weiblichkeitskonzept ist besonders bei den Pilotinnen der dreißiger Jahre auffällig; vgl. Fell: Kalkuliertes Abenteuer, S. 203–246. Frauen, die im „Dritten Reich" in typisch männlichen Berufen erfolgreich waren, versicherten eilfertig, ihr Tun habe keinerlei emanzipatorische Bedeutung. Die neben Hanna Reitsch wichtigste Militärfliegerin Melitta von Stauffenberg betonte im Dezember 1943: „Da glaube ich doch im Namen der deutschen Fliegerinnen sagen zu dürfen, daß sich in uns die Rangordnung der Werte allen Frauentums hierdurch in keiner Weise verschoben hat und daß die Fliegerei für uns nie eine Sache der Sensation oder gar Emanzipation gewesen sei: Wir Fliegerinnen sind keine Suffragetten"; zit. nach Fuchs: „Wir Fliegerinnen sind keine Suffragetten", S. 51.

[140] Vgl. den Bericht über die Außerordentliche Generalversammlung vom 4. 12. 1933, LA Berlin B Rep. 42 Acc 2147, Nr. 27490.

[141] Vgl. 50 Jahre Deutscher Damen-Automobil-Club im Automobilclub von Deutschland, S. 12.

[142] Vgl. Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 22. 12. 1933: „Sportschlußfeier im Münchener Damen Automobil-Club"; DDAC-Ortsgruppe München, Nr. 5 vom September

Anders als es das nationalsozialistische Frauenbild vermuten ließe, verschwand die Frau im „Dritten Reich" weder aus der Werbung, noch wurden kraftfahrende Frauen öffentlich als „Emanzen" angefeindet. Repräsentanten der Partei und des NSKK hielten sich in der Bewertung zurück.[143] Da das Auto trotz Volkswagenpropaganda ein Luxusobjekt blieb, verzichtete die Werbung nicht darauf, die mondäne Dame als Sinnbild für distinguierten Geschmack weiterhin zur Schau zu stellen.[144]

3. Der DDAC zwischen Machtverlust und Traditionsbewahrung

Die Auswirkungen der „Gleichschaltung"

Die Organisationsstruktur des neu geschaffenen DDAC orientierte sich an der Gaugliederung des ADAC. Die früheren Gaugrenzen des ADAC wurden jedoch mit wenigen Ausnahmen den Gruppenstaffeln der Motor-SA, später den Motorbrigaden des NSKK, geographisch angepasst.[145] Durch die Neueinteilung verringerte sich die Zahl der Gaue von ehemals 29 auf 21.

Die Einführung des Führerprinzips im DDAC bedeutete das Ende der demokratischen Vorstandswahlen in den Gauen und den Ortsvereinen. Der Korpsführer ernannte auf Vorschlag des DDAC-Präsidenten die Gauführer, die stellvertretenden Gauführer und die Gaugeschäftsführer. Die Gauführer bestimmten ihrerseits die Ortsgruppenführer. Anlässlich der Einweihungen der DDAC-Gaue und der Ernennungen der neuen Gauführungen Anfang Dezember 1933 fanden in allen Gauen „feierliche Flaggenhissungen" der neuen DDAC-Fahne unter Betei-

---

1934: „An alle Ortsgruppenmitglieder!"; Die Ortsgruppen der Kraftfahrerinnen im DDAC unternahmen 1939 noch Bade-, Bridge-, und Pilzsuchfahrten mit dem Automobil. Ihre Aktivitäten wurden aufmerksam von der Geheimen Staatspolizei beobachtet; vgl. Bericht der Gestapo, Staatspolizeileitstelle Leipzig vom 22. 6. 1939 und Fahrtenübersicht der Ortsgruppe der Kraftfahrerinnen im DDAC, Leipzig und Umgebung, StA Leipzig PPV 3386.

143 Das NSKK-Organ „Der NSKK-Mann" nahm selten Stellung zum Verhältnis Frauen und Motorisierung. Eine Ausnahme stellte der Artikel „Die Dame am Volant?" vom 12. 3. 1938 dar, in dem der Verfasser Frauen ein „gesundes Verhältnis" zum Kraftfahrzeug bescheinigte und sich gegen das in der Presse verbreitete snobistische Bild von der „Dame am Volant" aussprach.

144 Vgl. BMW-Blätter. Hausmitteilungen der BMW. Das Titelbild des Februar-Heftes von 1936 zeigt eine mondän gekleidete Frau vor einer BMW-Limousine. Bis in die Zeit des Zweiten Weltkrieges erschien auch das Lifestylemagazin „Auto. Zeitschrift für den Selbstfahrenden Kraftwagenbesitzer. Mitteilungsblatt für die Frau am Steuer".

145 In Bayern existierten die zwei ADAC-Gaue Nordbayern und Südbayern. Nach der Umstrukturierung wurden daraus drei DDAC-Gaue Hochland, Franken und Bayerische Ostmark; vgl. DDAC-Monatsnachrichten, Gau 12, Franken vom 15. 11. 1933: „Neueinteilung des DDAC-Gebietes" und Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 15. 12. 1933: „Gau Hochland".

ligung der örtlichen Motor-SA und NSKK-Einheiten und zahlreicher Ehrengäste statt.[146]

Bei der Berufung der DDAC-Gauführer berücksichtigte der Korpsführer, wie bei der Bestellung der Präsidiumsmitglieder des DDAC, zumeist namhafte Persönlichkeiten aus der Tradition des ADAC und anderer Clubs. Hühnlein ernannte beispielsweise die bisherigen ADAC-Gauvorsitzenden Alfred Strunk aus Frankfurt/Oder, Walter Lotzing aus Breslau und Franz Harz aus Kiel zu Gauführern. Der zwischen 1928 und 1933 als ADAC-Geschäftsführer im Rheinland tätige Wilhelm Illig fungierte in den Jahren 1935 bis 1944 als DDAC-Geschäftsführer für den Gau Hannover-Braunschweig.[147]

In einigen Fällen wurden Funktionäre aufgelöster Clubs, wie der Präsident des Deutschen Motorradfahrer-Verbandes Julius Frucht und der ehemalige Vizepräsident des DTC Wilhelm Blaich, zu Gauführern bestellt. Hin und wieder kamen bei der Postenvergabe auch NSKK-Führer zum Zuge. Im Gau Mitte bestimmte der Korpsführer einen Motorstandartenführer zum neuen Gaugeschäftsführer, im Gau Niederrhein einen SA-Motorsportreferenten zum stellvertretenden Gauführer.[148]

Doch nur selten wurden unbeliebte Parteikarrieristen an die Spitze der Gaue gehoben. Wo es möglich war, berücksichtigte der Korpsführer bei Neuernennungen zum Gauführer populäre Persönlichkeiten wie Jakob Odendahl[149], Vorsitzender des Automobilclubs München (Gau Hochland), und J. P. Hauser, den langjährigen Vorsitzenden des Automobilclubs Freiburg (Gau Baden). Ein gewisses Wohlwollen gegenüber dem neuen Staat scheint für die Ernennung ausreichend gewesen zu sein.

Mit der „Gleichschaltung" und der Einführung hierarchischer Strukturen im Einheitsclub ging auch eine Zentralisierung einher, die sich für die Gaue negativ auswirkte. Einen schmerzhaften Einschnitt stellte zunächst das Verbot dar, Gaublätter herauszugeben. Bedeutender war aber der Verlust der finanziellen Unabhängigkeit. Nach erfolgter „Gleichschaltung" mussten sämtliche Gaue ihr Vermögen an den Hauptclub abführen. Im Falle des Gaues Südbayern waren dies 24 000 RM. Die Gaue wurden, nach den Worten des ehemaligen Gaugeschäftsführers Lehner, zu „reinen Verwaltungsabteilungen der Hauptverwaltung degradiert".[150] Den Gesamtetat legte die Finanzverwaltung des DDAC entsprechend

---

[146] Vgl. die Einladung des Freiburger Automobil-Clubs vom 12. 12. 1933, StadtA Freiburg C4/IX/13/2; Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 8. 12. 1933 und 15. 12. 1933. Der viele Automobilclub-Versammlungen abschließende Wunsch: „Töff-Heil" oder „Auto-Heil" wich zumeist den nationalsozialistischen Grußformeln: „Heil Hitler" und „Sieg Heil"; vgl. Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 3. 3. 1933: Gau 17 und vom 10. 10. 1933: Gau 1a; AvD-Akte, LA Berlin B Rep. 042 Acc 2147, Nr. 26192.

[147] Vgl. StA Hannover, Nds. 171 Hannover Nr. 30349. Zur Organisation des DDAC innerhalb der Gaue vgl. DDAC-Clubbuch 1936, S. 54 ff.

[148] Vgl. Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 22. 12. 1933: Gau 18, Mitte und Gau 4, Niederrhein.

[149] Vgl. 75 Jahre ADAC Südbayern 1905–1980, S. 21.

[150] Vgl. Allgemeiner Deutscher Automobil-Club, Gau Südbayern e.V., 30 Jahre Gaugeschäftsstelle (Masch. Manuskript), S. 18, ADAC-Vereinsarchiv.

der Mitgliederzahl eines jeden Gaues fest. Die Bildung von finanziellen Reserven in den Gauen war somit nicht mehr möglich.

Auf der untersten Ebene der Ortsvereine wurde den zahlreichen Auto- und Motorradclubs vom Gauführer die Auflösung nahe gelegt. Die ehemaligen Mitglieder der Ortsclubs sollten den neu gegründeten DDAC-Ortsgruppen beitreten. In München entstanden zwei DDAC-Ortsgruppen, die durch ihren Zusatz „früher ACM" oder „früher BAC" nach außen weiterhin identifizierbar blieben.[151] Drei Fälle von ehemaligen ADAC-Clubs sind dokumentiert, die sich der „Einheitsfront der Kraftfahrer" verweigerten, indem sie sich einem Beitritt zum DDAC widersetzten.[152] Von diesen Ausnahmen abgesehen führten viele der früheren ADAC-Ortsclubs ihr Vereinsleben fort, veranstalteten Zusammenkünfte in ihren alten Clubräumen, waren sportlich aktiv und überlebten die „Gleichschaltungsphase" ohne größere Einschnitte.

Die Vereinigung Nürnberg-Fürther Motorradfahrer (Mitglied im ADAC) gliederte sich als DDAC-Ortsgruppe im April 1934 in den Einheitsclub ein. Trotz sportlicher Einschränkungen führten die Mitglieder ein reges Clubleben. Dafür sprechen die 68 Veranstaltungen im Jahre 1937. Das NSKK erfüllte den sportlich gesinnten Motorradfahrern in Nürnberg mit der Veranstaltung des Motorrad-Rundstrecken-Rennens „Rund um Nürnberg" in den Jahren 1938 und 1939 einen lange gehegten Wunsch.[153]

Wo die DDAC-Ortsgruppen aus ADAC-Ortsgruppen hervorgingen, blieben der Zusammenhalt und die Geselligkeit unter den Mitgliedern auch nach 1933 bestehen. Der Gau Westfalen Ost (DDAC-Gau Westfalen-Lippe) beschreibt das Clubleben in den Zeiten der Bedrängnis durch das NSKK sogar als besonders intensive Zeit.[154]

Der DDAC bestand auch nach 1935 als eigene Organisation weiter und behielt den Status als Verein des bürgerlichen Rechts. Anders als der Deutsche Luftsportverband, der im April 1937 in das wieder eigenständige Nationalsozialistische Fliegerkorps (NSFK) integriert wurde, ging der DDAC nicht im NSKK auf. Er agierte in seinen touristischen und technischen Aufgabenfeldern weitgehend selbständig und setzte die Arbeit der ehemaligen Clubs im Bereich des Straßenhilfsdienstes, des touristischen Serviceangebotes und der juristischen Beratung fort. Die technische Abteilung des Clubs wurde 1935 stark ausgebaut. Die Ingenieure des Technischen Überwachungsdienstes erhielten den Auftrag, das Kraftfahrzeug jedes Mitglieds zweimal im Jahr auf die Betriebssicherheit zu prüfen. Eine neu geschaffene Verkehrsabteilung war beauftragt, den dringend benötigten Ausbau ei-

---

151 Vgl. DDAC-Ortsgruppe München, Rundschreiben Nr. 1 vom Februar 1934: „Überleitung des ACM in den DDAC".

152 Vgl. Protokoll der Tagung der DDAC-Gauführer am 20. 2. 1935, ADAC-Vereinsarchiv. Es geht aus dem Protokoll nicht hervor, um welche Clubs es sich gehandelt hat.

153 Vgl. die Chronik: 1919–1959. Vierzig Jahre Motorsport in Franken. Von der Vereinigung Nürnberg-Fürther Motorradfahrer zum 1. Nürnberger Automobilclub 1919, S. 74ff., StadtA Nürnberg, C 7/V VP Nr. 2786. Vgl. auch das weiterhin rührige Vereinsleben der DDAC-Ortsgruppe Freiburg mit Fuchsjagden, Städtereisen, Orientierungsfahrten; StadtA Freiburg, C4 IX/13/4.

154 Vgl. 75 Jahre ADAC Westfalen-Ost 1904–1979, S. 9.

ner modernen Verkehrsbeschilderung voranzutreiben und die Verkehrserziehung zu fördern.[155]

Das NSKK konnte jederzeit auf den DDAC zurückgreifen. Neben der gemeinsamen Durchführung von sportlichen Veranstaltungen stellten DDAC-Mitglieder Fahrzeuge für Kriegsopfer- und Mütterfahrten zur Verfügung und halfen bei der Personenbeförderung im Rahmen von sportlichen und politischen Veranstaltungen mit.[156] Auf lokaler Ebene arbeiteten der Club und das Korps bei der Ausarbeitung von Straßenverkehrskonzepten zusammen, sie konkurrierten jedoch hinter den Kulissen um die Vertretung in den Landesplanungsgemeinschaften.[157]

Der engen Verbindung zwischen den beiden Organisationen wurde auch symbolisch Ausdruck verliehen. Dem DDAC-Präsidenten Günther Freiherr von Egloffstein (1934–1938) und seinem Nachfolger Fritz Junghans wurde vom Korpsführer „ehrenhalber" der Dienstrang eines NSKK-Oberführers bzw. NSKK-Standartenführers verliehen.

Nicht nur symbolisch, sondern sehr konkret gestalteten sich die Beziehungen, wenn es um die finanziellen Vorteile für das NSKK ging. Der DDAC war laut Satzung dazu verpflichtet, 20% seiner Mitgliedsbeiträge an das NSKK abzuführen.[158] Auf Wunsch des DDAC-Präsidenten von Egloffstein flossen diese „Wehrbeiträge" einem gesonderten Zweck zu. Die Beiträge des Jahres 1937 in Höhe von 141 000 RM wurden für die Anschaffung von Kleinkrafträdern für die Motor-HJ verwandt. Der DDAC kam im darauf folgenden Jahr für die Gesamtfinanzierung der Motorsportschule in Bayreuth auf. Der gestiftete Betrag belief sich auf 362 000 RM.[159] Nach der Annexion Österreichs stellte der DDAC weitere finanzielle Mittel für die Errichtung einer Motorsportschule in der „Ostmark" zur Verfügung.[160] Vereinzelt finanzierten auch DDAC-Gaue Projekte der lokalen Motorgruppen. Im April 1934 hatte der Gau Westmark des DDAC die Renovierung der Motor-SA-Schule Nürburgring im Bereich der SA-Gruppe Westmark in Höhe von 10 000 RM bezahlt.[161]

Das NSKK beutete nicht nur die finanzielle Leistungsfähigkeit des DDAC aus, sondern bereicherte sich auch an ausländischen Automobilclubs. Nach dem Einmarsch in Österreich wurde NSKK-Staffelführer Gandolf Doelter mit der kommissarischen Leitung aller österreichischen Kraftfahrverbände betraut.[162] Nachdem Hühnlein am 19. März 1938 den österreichischen Clubs ihre Daseinsberechtigung abgesprochen hatte, bekundeten die österrreichischen Clubs, allen voran die beiden größten Automobilclubs, der ÖTC (Österreichischer Touring Club) und der ÖAC (Österreichischer Automobil Club), die zusammen rund 48 000

---

155 Vgl. Recke: Der Deutsche Automobil-Club (DDAC).
156 Vgl. Der NSKK-Mann vom 10. 12. 1938: „Gemeinsame Front gegen Aktenstaub".
157 Vgl. Grandke: Kommunale Verkehrspolitik in Münster 1918 bis 1939, S. 57.
158 Vgl. DDAC-Wochenschrift vom 2. 2. 1934: „Satzungen des DDAC", § 11,4.
159 Vgl. Schreiben Hühnleins an den Präsidenten des DDAC Egloffstein vom 18. 5. 1938, BArch NS 24/311.
160 Vgl. Der NSKK-Mann vom 10. 12. 1938: „Gemeinsame Front gegen Aktenstaub".
161 Vgl. Schreiben der Kraftfahrinspektion Süd an Hühnlein vom 14. 4. 1934, StA München, NSDAP 1306.
162 Vgl. Bescheinigung vom 21. 3. 1938, ÖStA Wien, Stiko-Wien, Nr. 244/14 Allgemein.

Mitglieder umfassten, wenige Tage später ihre Bereitschaft zur „freiwilligen" Eingliederung. Darüber hinaus riefen sie in einem „Wahlhilfeaufruf die deutschen Kraftfahrer Österreichs" dazu auf, das NSKK am 10. April 1938, dem Tag der Volksabstimmung über den „Anschluss" Österreichs an das Deutsche Reich, zu unterstützen.[163] Die österreichischen Automobil- und Motorradfahrerverbände wurden entweder aufgelöst oder dem DDAC eingegeliedert; die Mitglieder hatten die Wahl, sich dem DDAC oder dem NSKK anzuschließen. Der DDAC bildete sieben neue Gaue in der „Ostmark".[164] Das Vermögen der Clubs wurde dem Korpsführer des NSKK überlassen. Teile davon flossen an den DDAC, den Verkehrsdienst und die NSKK-Motorgruppen.[165]

Ein weiteres Beispiel für die widerrechtliche Aneignung von Clubvermögen ist die Liquidation des Elsässischen Automobil-Clubs. Das gesamte Vermögen und die Immobilien im Wert von 230000 RM wurden beim Einmarsch in Frankreich konfisziert und der NSDAP für Zwecke des NSKK überlassen.[166]

Auch wenn sich der DDAC vom NSKK bereitwillig in Beschlag nehmen ließ, finden sich viele Hinweise darauf, dass sich die Beziehungen zwischen den beiden Organisationen auch problematisch gestalteten. Die Machtansprüche des NSKK auf den DDAC führten bereits im Dezember 1933 zum Rücktritt des neu ernannten DDAC-Präsidenten Hermann Fulle.[167] Ein seltenes Dokument, das die Probleme und strittigen Fragen zwischen DDAC und NSKK offen ansprach, ist das Exposé des Gauführers des Gaues Hochland, Direktor Odendahl, vom Oktober 1934.[168] Odendahl konstatierte eine gewisse „Vereinsmüdigkeit". Gründe hierfür sah er im Übertritt der jüngeren und aktiven Mitglieder zum NSKK und in den hohen Beitragszahlungen. Odendahl beklagte in seinem Bericht die ungenaue Kompetenzverteilung zwischen DDAC und NSKK und die anhaltende Konkurrenz unter den kraftfahrsportlichen Formationen. Es herrsche bei vielen Mitgliedern außerdem Unverständnis über die breit angelegte Förderung des Motorsports und die nur geringen wirtschaftlichen Vorteile, die eine Mitgliedschaft mit

---

[163] Vgl. Der NSKK-Mann vom 19. 3. 1938: „Deutsche Kraftfahrer des Landes Österreich!"; Der NSKK-Mann vom 2. 4. 1938: „Wahlhilfeaufruf an alle deutschen Kraftfahrer des Landes Österreich zum Erlaß des Gauleiters Bürckel über den Einsatz des NSKK-Wahlhilfsdienst".

[164] Vgl. Müller (Bearb.): ÖAMTC 1896–1996, S. 9f.

[165] Nachricht des Korpsführers an den Chefstabsführer u. a. vom 15. 7. 1938, BArch NS 24/705; Schreiben des Beauftragten des Korpsführers für die Automobilclubs und Motorradfahrer-Verbände im Lande Österreich vom 30. 4. 1938 an die Stillhaltekommission für Organisationen und Verbände, ÖStA Wien, Stiko-Wien, Nr. 244/14 A 14. Gemäß der Vermögensaufstellung der wichtigsten Clubs, die im Bestand Stiko-Wien, Nr. 244/14 aufgelistet sind, ergibt sich ein Betrag von rund 650000 RM.

[166] Vgl. Mitteilung des Stillhaltekommissars für das Organisationswesen im Elsaß, Motorgruppe Südwest vom 6. 2. 1941, Vermögensübersicht; BArch NS 1/2437.

[167] Damit begründete Fulle nach dem Krieg seinen Rücktritt; vgl. Protokoll Fulle vom 17. 2. 1949, Entnazifizierungsakte Oppermann, HStA Hannover. Vgl. auch die Darstellung von Bretz: 50 Jahre ADAC, S. 107.

[168] Vgl. das Exposé von Odendahl an den DDAC-Präsidenten Egloffstein vom 5. 10. 1934: „Über den Aufbau der Organisation des DDAC im allgemeinen und die Werbearbeit innerhalb des Gaues Hochland im besonderen"; BArch NS 24/250.

sich bringe. Um die Mitgliedschaft im DDAC attraktiver zu gestalten, plädierte Odendahl für die Stärkung des wirtschaftlichen Serviceangebotes.

Die eigentliche Ursache der Spannungen zwischen DDAC-Mitgliedern und Angehörigen des NSKK ist im Gegensatz von zivilem Clubgedanken und „politischem Kämpfertum" zu finden. Odendahl, der 1934 in seinem Exposé noch konstruktive Kritik übte, trat 1936 nach einer Brüskierung durch NSKK-Führer als Gauführer zurück. NSKK-Mitglieder kritisierten die Arroganz und politische „Lauheit" der DDAC-Funktionäre. Ein Scharführer der Motorbrigade Südwest übte bei der internationalen Sechstagefahrt der Motorräder 1935 scharfe Kritik an der Einstellung der „Herren" vom DDAC: „Der DDAC präsentierte sich uns als der alte ADAC mit gleichen Personen und wenig veränderter Gesinnung".[169] Anstoß erregte besonders die von Sportpräsident Kroth abgehaltene „unnationalsozialistische Siegerehrung", die den Hitlergruß, das Horst-Wessel-Lied und Sieg-Heil-Rufe vermissen ließ. Nur das Korps, so die Schlussfolgerung, sei eben „würdig", Siegerehrungen vorzunehmen.[170]

Beschneidung der Freiräume und Kompetenzen des Clubs

Da das NSKK zur Durchsetzung eigener Interessen seinen Führungsanspruch, wie er in den DDAC-Satzungen gebilligt worden war, geltend machte, waren den Aktionsräumen des Clubs enge Grenzen gesetzt. Alle Aktivitäten, die über den Aufgabenkatalog, bestehend aus touristischer, juristischer und technischer Beratungstätigkeit für den Kraftfahrzeugbesitzer hinausreichten, unterlagen der Zustimmungspflicht der Korpsführung. So wies Adolf Hühnlein den DDAC 1935 an, Fragen oder Vorschläge zur Gesetzgebung nur über das NSKK an die Behörden heranzutragen. Ab 1936 wurden dem DDAC immer mehr Aufgabengebiete genommen. Das Korps beanspruchte seit diesem Jahr den Bereich der Verkehrserziehung für sich, es lehnte die Mitarbeit der DDAC-Gaue in den Landesplanungsgemeinschaften der Länder und Kommunen ab und setzte in den Bereichen der Motorobergruppen und Motorgruppen Verbindungsführer zur Verkehrspolizei und Straßenbaubehörden ein.[171]

Die fortschreitende Entmachtung des DDAC lässt sich am Beispiel Sport besonders gut dokumentieren. Von 1933 bis 1936 arbeiteten der Club und das NSKK bei der Durchführung von Motorsportveranstaltungen eng zusammen. Dies änderte sich 1937. In einer Verfügung des Korpsführers vom 7. Dezember 1936 ordnete Hühnlein an, dass der gesamte Sport, einschließlich internationaler Großveranstaltungen, nunmehr dem Korps zur Durchführung übertragen

---

169 Vgl. den Bericht eines Scharführers über die Sechstagefahrt 1935 gerichtet an den Führer der Motorbrigade Südwest vom 17. 9. 1935, BArch NS 24/251, 556.

170 Vgl. ebenda.

171 Vgl. die Schreiben des Korspführers an den Leiter der Reichsstelle für Raumordnung, Reichsminister Kerrl, vom 7. 10. 1936 und vom 19. 11. 1936, BArch R 113/699; Verfügung des Korpsführers vom 12. 5. 1936, betr. Bestellung von Verbindungsführern zu ...", BArch NS 24/2. Zum Engagement des NSKK im Bereich Verkehrserziehung vgl. das Kapitel: „Das Ideal: Verkehrssicherheit auf den Straßen des „Dritten Reiches".

werde.[172] Die Sportabteilung des DDAC in Berlin und die Gausportleiter stellten daraufhin ihre Tätigkeit ein.[173] Nur den Ortsgruppen war die Durchführung von Tourenfahrten oder kleineren Bahnrennen noch erlaubt.[174] Das „Amt Sport" der Korpsführung forcierte Ende des Jahres 1936 auch die Ausbildung junger NSKK-Männer als Zeitnehmer für Rennen, um DDAC-Mitglieder aus angestammten Positionen zu verdrängen.[175] Mit der Herausnahme des Sportbetriebes aus dem Arbeitsgebiet des DDAC 1937 war dem Clubwesen nicht seine bedeutsamste, aber eine traditionsreiche und sehr populäre Aufgabe genommen. Nachdem das NSKK drei Jahre lang von der Erfahrung des DDAC in der Organisation von Veranstaltungen profitiert hatte, war die NS-Parteigliederung ab 1937 fest entschlossen, die Veranstaltungen in Eigenregie durchzuführen. In der Realität stand dem NSKK noch immer nicht genügend Fachpersonal zur Verfügung, so dass es bei der Veranstaltungsorganisation weiterhin auf DDAC-Funktionäre zurückgriff, deren Mithilfe aber offiziell verschwieg.[176]

Der fortschreitenden Beschneidung der Freiräume des Clubs und den willkürlichen Entscheidungen des Korpsführers konnte der DDAC-Präsident wenig entgegensetzen, da die Unterstellung unter das NSKK die Möglichkeit zur Kritik ausschloss.

Die Entwicklung der Mitgliederzahlen

Nach einem schleppenden Start stieg die Mitgliederzahl des DDAC Ende 1934 auf 100000 Mitglieder.[177] Gemessen an dem Ziel, möglichst alle Kraftfahrer im NSKK und im DDAC zu sammeln, stellte dies eine herbe Enttäuschung für die Architekten des DDAC, insbesondere den Korpsführer, dar; noch mehr, wenn man bedenkt, dass der ADAC vor der Gründung des Einheitsclubs 115000 Mitglieder umfasst hatte und auch bei den anderen Automobil- und Motorradvereinigungen tausende von Mitgliedern eingeschrieben waren. Die Gründe für die anfängliche Beitrittsmüdigkeit sind in den zahlreichen Übertritten von Clubmitgliedern zum NSKK, dem bis Oktober 1934 geltenden Verbot, zugleich Mitglied im Korps und im DDAC zu werden[178], sowie in der augenscheinlichen Weigerung von ehemaligen Mitgliedern der alten Clubs, sich dem DDAC anzuschließen, zu finden. Außerdem gelang es nicht, die vielen unorganisierten Kraftfahrer, die der Korpsführer und der DDAC-Präsident als Zielgruppe anvisiert hatten, zum Erwerb der Mitgliedschaft zu bewegen.

---

[172] Vgl. die Verfügung des Korpsführers vom 7. 12. 1936, BArch NS 24/296.

[173] Vgl. die Anweisungen des Präsidenten des DDAC an die Gaue betreffend Kraftfahrsport 1937 (Auszug), FU Berlin, Bibliothek des Otto-Suhr-Instituts, DDAC-NSKK Loseblatt Ausgabe, SA 2486.

[174] Vgl. 50 Jahre ADAC, Gau Südbayern, S. 43.

[175] Vgl. die Verfügung des Korpsführers (Amt Sport) vom 9. 12. 1936, BArch NS 24/277.

[176] Vgl. Allgemeiner Deutscher Automobil-Club, Gau Südbayern e.V., 30 Jahre Gaugeschäftsstelle (Typoskript), S. 22; ADAC-Vereinsarchiv.

[177] Vgl. Seherr-Thoss: 75 Jahre ADAC, 1903–1978, S. 222; Jubiläumschronik des Automobil-Club München 1928–1953, S. 38.

[178] Vgl. das Verordnungsblatt der Korpsführung vom 15. 11. 1934, betr. Doppel-Mitgliedschaft zum NSKK und DDAC vom 22. 10. 1934, IfZ Db 30.01.

Dass der DDAC bis 1939 die Zahl seiner Mitglieder dennoch verdoppeln konnte, war auch den Anwerbungsmethoden geschuldet, die nicht immer nur auf Freiwilligkeit setzten. Dies zeigt die Aufforderung des Reichsministers des Innern vom Juni 1936 an alle Verwaltungsbeamten, in der es heißt, die Inhaber eines Kraftfahrzeugs sollten dem NSKK und DDAC beitreten.[179] Auch für alle Beschäftigten des Kraftfahrzeugwesens wurde es als selbstverständlich angesehen, „mindestens" dem DDAC, „besser" noch dem NSKK anzugehören.[180] Die DDAC-Mitgliedschaft signalisierte folglich ein Mindestmaß an Anpassungsbereitschaft. Aus der Perspektive des NSKK gesehen, konnte die „Nur-DDAC-Mitgliedschaft" folglich als Verweigerung gegenüber den politischen Zielen des Korps interpretiert werden.

Obwohl das Korps vorrangig an der Erhöhung seiner Mitgliedszahlen interessiert war, hatte es nicht die Ausschaltung des DDAC zum Ziel, noch wollte das NSKK alle Clubmitglieder einverleiben. Der Führer der Motorstandarte 95 (Coburg) wies seine Einheiten 1939 an, von einer Werbung der Angehörigen des DDAC abzusehen, da der Club ohnehin dem Korpsführer unterstehe. Auch sollten die älteren Kraftfahrer nicht um jeden Preis in das NSKK „gezerrt" werden.[181]

Der DDAC konnte die Zahl seiner Mitglieder stetig erhöhen, doch nahm sich die Zahl von 200 000 Clubangehörigen im Jahre 1939 gegen die 500 000 Mitglieder des NS-Kraftfahrkorps vergleichsweise bescheiden aus. Die politisch stärkeren Waffen des Korpsführers hatten den Aufstieg des NSKK zur beherrschenden Kraftfahrerorganisation im „Dritten Reich" möglich gemacht.

Im Zweiten Weltkrieg spielten derlei Konkurrenzen keine Rolle mehr. Die Verordnung des Reichsverkehrsministers über die Weiterbenutzung von Kraftfahrzeugen vom 6. September 1939 legte fest, dass Kraftfahrzeuge, die nicht zu kriegswichtigen Zwecken verwendet wurden, der Stilllegungspflicht unterlagen.[182] Die Mitgliederzahl des Clubs sank drastisch ab. Doch sollte wenigstens das formale Fortbestehen bis zum Ende des Krieges gesichert werden. Nach dem Zusammenbruch des „Dritten Reiches" wurde der DDAC aufgrund der engen Verbindung zum NSKK von den alliierten Besatzungsbehörden aufgelöst.[183]

---

[179] Vgl. den Ausschnitt aus dem Ministerialblatt des RuPrMdI, Jg. 1936, Nr. 26 vom 10. 6. 1936, S. 760.

[180] Vgl. das Schreiben des RTÜV Direktors Mayer an Kraus vom 13. 5. 1938, BArch NS 24/111.

[181] Vgl. Schreiben der Motorstandarte 95 vom 22. 4. 1939, BArch NS 24/35.

[182] Für diejenigen Mitglieder des DDAC, die ihr Fahrzeug beruflich nutzten, war die Beratung, technische Prüfung und die Hilfe bei Transporten ins Ausland jedoch weiterhin garantiert. Davon abgesehen reduzierte sich die Arbeit des DDAC auf die Betreuung abgestellter und stillgelegter Fahrzeuge und die Berichterstattung aller im Krieg wichtigen Fragen rund um das Auto, „Was leistet der DDAC im Krieg für seine Mitglieder?" (Flugblatt), BArch NS 24/120.

[183] Der DDAC wurde gemäß Kontrollratsgesetz Nr. 2 vom 10. 10. 1945, Art. 1 Anhang Ziffer 56 als eine von einer NS-Gliederung abhängige Organisation liquidationslos aufgelöst. Dies geht aus einem Antrag des ADAC auf Vermögensansprüche hervor. In Bayern wurde das Vermögen des ehemaligen DDAC aufgrund der Kontrollratsdirektive 50 und des MRG 59 an den ADAC-München zurückgegeben; vgl. Antrag des ADAC an die

Zusammenfassende Bewertung

Bezieht man die in der NS-Forschung diskutierte Frage nach der modernisierenden Wirkung nationalsozialistischer Maßnahmen auf die Entwicklung der Automobilclubs im „Dritten Reich", lassen sich nur geringe Effekte feststellen. Da der Besitz eines Kraftfahrzeugs und die Bereitschaft, einen nicht unerheblichen Mitgliedsbeitrag zu zahlen, normalerweise Voraussetzungen für die Mitgliedschaft waren, blieben die Klassenschranken und Milieubindungen bestehen; zumal sich gerade junge, sportlich aktive Kraftfahrer von den Aktivitäten innerhalb des NSKK stärker angesprochen fühlten und abwanderten.

Versteht man unter „modernisieren" im weitesten Sinne eine Anpassung an die jeweiligen Zeitumstände, könnte man mit diesem Begriff immerhin die Imageveränderung des Kraftfahrzeugs kennzeichnen. Die Nationalsozialisten wurden nicht müde zu verkünden, dass das Auto kein Luxusgefährt, sondern ein Gebrauchsartikel sei, und propagierten folglich anstelle des Herrenfahrers, der im Verein seinem exklusiven Freizeitvergnügen nachgeht, neue Leitbilder: den ölverschmierten, wetterfesten Geländefahrer, den wagemutigen Rennfahrer und den uniformierten Parteifunktionär, der in Angelegenheiten des „Führers" unterwegs war.

Betrachtet man jedoch die Geschichte der Automobilclubs von der „Gleichschaltung" bis zum Ende des Krieges in ihrer Gesamtheit, kann diesem Zeitabschnitt kein Modernisierungsschub, sondern eine in vielerlei Hinsicht sichtbare Rückwärtsentwicklung attestiert werden. Das lebendige Vereinswesen der Weimarer Republik wurde in einen Einheitsclub gezwungen, der in seinen Aufgaben als Sportveranstalter und Interessenvertreter der Kraftfahrer beschnitten und mit nationalsozialistischen Prinzipien durchsetzt wurde. Deutlich wird, dass der DDAC nicht in eine Juniorpartnerschaft mit dem NSKK eintrat, wie Club-Repräsentanten bei seiner Gründung hofften, sondern zu einem Befehlsempfänger mit Geldgebergarantie degradiert wurde.

Berliner Kommission für Ansprüche auf Vermögenswerte vom 21. 3. 1955, LA Berlin B Rep. 79, Acc 645.

V. „Die Jugend strömt zum Motor“: Motor-HJ und NSKK-Motorsportschulen

1. Die Motor-HJ

Den Neuerungen auf dem Gebiet der Technik begegnete die deutsche Jugend der dreißiger Jahre aufgeschlossener und unbedarfter als ihre Eltern und Großeltern. Die Jugendlichen machten erste intensive Erfahrungen mit den modernen technischen Errungenschaften: Radio, Kino und motorisierte Fortbewegung. Ernst Jünger nahm 1932 die Technikbegeisterung als Charakteristikum der neuen Generation wahr. Er schrieb: „Der Besitz einer Maschine, eines Motorrades, einer Kamera, eines Segelflugzeuges erfüllt die Träume einer heranwachsenden Generation.“[1]

Die Partei und die ihr angegliederte Hitlerjugend waren bestrebt, die von der Technik auf die Jugend ausstrahlende Anziehungskraft aufzunehmen, um sie in organisierte Bahnen zu lenken und für die Ziele des NS-Regimes dienstbar zu machen. In enger Verbindung mit der SA, dem NS-Fliegerkorps und dem NSKK stellte die Reichsjugendführung innerhalb der HJ technische Sonderformationen auf. Dazu zählten die Motor-, Marine-, Flieger- und Nachrichten-HJ.[2] Während die Jungen in der Nachrichten-Einheit das Morsen und in der Marine-HJ das Segeln und Knoten übten, lernten die Jungen in der Flieger-HJ neben theoretischen Grundlagen auch den Bau von Flugzeugmodellen und funktionstüchtigen Segelflugzeugen. Die Krönung der Ausbildung war, je nach Einheit, der Führerscheinerwerb für Segelboote, Segelflugzeuge oder Kraftfahrzeuge.[3]

Die größte Sondereinheit der HJ war die Motor-HJ. Sie zählte Anfang 1939 120000 Mitglieder in ihren Reihen. Die Flieger-HJ umfasste im gleichen Jahr rund 90000 und die Marine-HJ 50000 Jungen.[4] Die Gründung der Motor-HJ ging auf eine Vereinbarung zwischen Korpsführer Hühnlein und Reichsjugendführer Baldur von Schirach vom 12. November 1934 zurück, gemäß der die motorsportliche Ausbildung der HJ von da an ausschließlich vom NSKK durchgeführt wurde. Das NSKK verpflichtete sich, seinen gesamten Nachwuchs aus der Hitlerjugend zu rekrutieren.[5]

---

[1] Jünger: Der Arbeiter, S. 263f. „Der Jugend unserer Zeit liegt die Leidenschaft für den Motor im Blute“, formulierte Büttner (Bearb.): Der Deutsche Kraftfahrt Kalender 1940, „Jugend am Motor“, Bl. 20.

[2] Daneben existierten die Reiter-HJ, die bis 1939 auch als Sonderformation galt, die Spielscharen der HJ und der HJ-Streifendienst, aus dem im Krieg Luftschutz- und Feuerwehr-Einheiten gebildet wurden; vgl. Reichsjugendführung: Die Organisation der HJ, S. 37f. Brandenburg: Die Geschichte der HJ, S. 172; Buddrus: Totale Erziehung, S. 187ff.

[3] Vgl. Reichsjugendführung: Die Organisation der HJ, S. 39, 42.

[4] Der NSKK-Mann vom 1. 4. 1939: „Jugend in Waffen“.

[5] Vgl. die Vereinbarung zwischen dem Korpsführer und dem Reichsjugendführer vom 12. 11. 1934, abgedruckt in: Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 128f. Vgl. zu den

Im nachfolgenden Jahr wurden Richtlinien erlassen, die den 16- bis 18-jährigen motortechnisch interessierten Hitlerjungen die Möglichkeit eröffneten, in so genannte „Motorsportscharen" einzutreten, die vom NSKK betreut wurden.[6]

Als Führer der Motorsportscharen fungierten HJ-Führer, die die weltanschauliche und allgemeine körperliche Schulung übernahmen. Die Motorsportscharen innerhalb eines HJ-Bannes waren dem HJ-Bannführer unterstellt, der auch für die Überweisungen und Aufnahmeanträge in die Motor-HJ zuständig war.[7] Die örtlichen NSKK-Motorstürme stellten Ausbilder, Fahrzeuge und Lehrräume zur Verfügung und waren für die kraftfahrtechnische Unterweisung der Jungen verantwortlich.[8]

Das NSKK war in seinem Kompetenzbereich auf die fachtechnische Ausbildung der 16- bis 18-Jährigen beschränkt. Ab 1938 kam für das NSKK die Betreuung der 14- bis 16-jährigen motorsportinteressierten Jungen hinzu. Diese wurden in so genannte „Motorjungstämme" eingegliedert.[9]

Der starke Zulauf zur Motor-HJ

Wie an der folgenden Mitgliederstatistik zu ersehen ist, erfolgte ein rasanter Anstieg der Mitgliedszahlen ab dem Jahr 1935:[10]

Jahr	Mitglieder	Führerscheine
1933	3000	400
1934	10000	1200
1935	18000	7000
1936	40000	8000
1937	60000	10000
1938	100000	20000
1939	120000	21000
1940	150000	30000
1941	170000	Ohne Angabe

Durchführungsbestimmungen die Rundschreiben der Reichsjugendführung vom 27. 11. 1934, Nr. 84 und vom 3. 12. 1934, Nr. 88; BArch NS 28/87.

[6] Die Vereinbarung wurde im Oktober 1935 erweitert, indem der Reichsjugendführer dem Korpsführer die planmäßige Vorschulung und Ertüchtigung der Motorsportscharen insgesamt übertrug; vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 129.

[7] Vgl. Völkischer Beobachter vom 8. 10. 1935: „Die Motorsportscharen der HJ"; Dienstanweisung für die Motor-HJ im Gebiet Hochland (19), BArch NS 24/23.

[8] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 15. 12. 1934: „Die motorsportliche Ausbildung der Hitlerjugend auf den Schulen des NSKK".

[9] Vgl. Aufstellung von Jungvolkscharen in der Motor-HJ am 20. 4. 1938, BArch NS 24/23.

[10] Die Angaben in den Quellen und in der Literatur sind uneinheitlich. Ein Grund liegt in den variierenden Erhebungszeitpunkten: „Die Motor-Hitler-Jugend", 2. Sonderheft der „Statistik der Jugend", hrsg. vom Organisationsamt der Reichsjugendführung im Einvernehmen mit dem Hauptreferent Motorsport im Amt für körperliche Ertüchtigung (streng vertraulich), Stand: 15. 3. 1937, BArch NS 24/212; Der NSKK-Mann vom 7. 1. 1939: „Aus den Reihen des Korps"; Der NSKK-Mann vom 1. 4. 1939: „Jugend in Waffen"; Büttner (Bearb.): Deutscher Kraftfahrt-Kalender 1941, „HJ am Motor"; Bericht „Der Kriegseinsatz des NSKK", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70; Kaufmann: Das kommende Deutschland, S. 107; Buddrus: Totale Erziehung, S. 189.

Große Steigerungen lassen sich im ersten Halbjahr 1936 sowohl bei der Anzahl der Motorsportscharen als auch bei den Mitgliedern feststellen.[11] Insgesamt gestaltete sich die Gründung der Motorsportscharen regional sehr unterschiedlich. In der Region Lippe begann die Motor-HJ erst 1937 mit ihrer Arbeit und forcierte danach den weiteren Ausbau.[12] Bis 1942 sollte die Motor-HJ, nach der Zielvorstellung der Korpsführung, eine Viertelmillion Mitglieder umfassen.

Auch wenn der Zugang zu den Motorsportscharen allen deutschen Jungen ab 16 Jahren offenstand, weist die Berufsstruktur der Mitglieder besondere Schwerpunkte auf. Ein großer Teil der Mitglieder waren Lehrlinge aus handwerklichen und technischen Berufen.[13] Von den 60000 Mitgliedern gehörten 1936 rund 18% dem Kraftfahrzeughandwerk an, weitere 22% hatten einen technischen Beruf.[14] Bis Ende 1939 verstärkte sich der technische und handwerkliche Trend in der Berufsstruktur. 27,5% der Mitglieder arbeiteten in diesem Jahr in allgemein technischen und handwerklichen Berufen und 22% speziell im Kraftfahrzeughandwerk. Dass in der Landwirtschaft Tätige mit 17,5% der Gesamtmitgliedszahl vertreten waren, deutet darauf hin, dass die Motor-HJ inzwischen auch unter der Landbevölkerung Fuß fassen konnte.[15]

Die Anziehungskraft der Motor-HJ: Ein Hauch von Freiheit und Abenteuer

Wie die Mitgliedszahlen zeigen, stand die Motor-HJ bei den 16- bis 18-jährigen Jungen im „Dritten Reich" hoch im Kurs. Dafür waren Anziehungskräfte verantwortlich, die über den Einflussbereich der Motor-HJ als Organisation hinausgingen: Motorsport und motorisierte Fortbewegung symbolisierten den Hauch von Freiheit und Abenteuer der dreißiger Jahre. Allein der Traum vieler Jugendlicher, Rennfahrer zu werden, den Helden der Rennbahn Stuck, Caracciola und von Brauchitsch nachzueifern, verlieh der Motor-HJ eine enorme Werbekraft.[16] Das Kraftfahrzeug sprach überdies das technische Interesse und die Bastelleidenschaft vieler Jugendlicher an. Die vom NSKK zur Schulung der Motor-HJ eingesetzten Filme „Motor-HJ im Sattel" und „Übung macht den Meister" illustrierten die

---

[11] Nach den Zahlen, die der Halbjahresbericht der NSKK-Motorbrigade Franken vom 1. 1. 1936 bis 30. 6. 1936 angibt, stieg die Mitgliederzahl von 26 Motorsportscharen mit 688 Jungen im Januar auf 49 Scharen mit 1500 Jungen im Juni 1936, StA München, NSDAP 1308.

[12] Im gleichen Jahr nahmen die Standorte in Detmold, Lemgo, Lage, Bad Salzuflen und Schötmar ihre Arbeit auf; vgl. Pahmeyer u.a.: Die Hitlerjugend in Lippe (1933–1939), S. 167, 194 Anmerkung 164.

[13] Hühnlein sprach am 23. 11. 1939 über den Rundfunk zu den Motor-HJ-Jungen; Der NSKK-Mann vom 25. 11. 1939: „Das ‚Junge Deutschland am Motor'".

[14] Unter den sonstigen „Berufsbranchen" waren außerdem kaufmännische Berufe mit 15% und Schüler mit 27% stark vertreten; „Die Motor-Hitler-Jugend", 2. Sonderheft der „Statistik der Jugend", hrsg. vom Organisationsamt der Reichsjugendführung im Einvernehmen mit dem Hauptreferent Motorsport im Amt für körperliche Ertüchtigung (streng vertraulich), Stand: 15. 3. 1937, BArch NS 24/212.

[15] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Januar 1940: „Korpsführer Hühnlein eröffnete die Kriegsausbildung der Motor-HJ".

[16] Vgl. den Stimmungsbericht über die Hitlerjugend in Schlesien im Dezember 1938; Deutschland-Berichte der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands, 1938, S. 1393.

vom Motor ausgehende Faszination.[17] Das positive Image, mit dem die Motorisierung in der Propaganda des „Dritten Reiches" belegt wurde, tat ein Übriges.

Obwohl die Mitgliedschaft in der Motor-HJ zeitintensiver als in der allgemeinen HJ war, gab es gute Gründe für die Entscheidung zum Beitritt. In der Motor-HJ konnten die Jungen den obligatorischen HJ-Dienst mit der von ihnen gewählten Freizeitgestaltung verbinden. Individuelle motorisierte Fortbewegung und das Tüfteln und Schrauben an den Kraftfahrzeugen kamen dem jugendlichen Drang nach Selbständigkeit und der Lust, sich selbst auszuprobieren, entgegen. Dementsprechend groß war nach internen Berichten das Interesse und die Motivation vieler Motor-HJ-Jungen.[18] Auch der Monatsbeitrag von 70 Pfennig, den die Mitglieder der Motorsportscharen bezahlen mussten, scheint nicht abschreckend gewirkt zu haben.[19] Obgleich es manchem Jungen schwer fiel, den Beitrag aufzubringen, teilte man doch beim NSKK allgemein die Einschätzung, dass ein Junge, der „Lust und Liebe an der Motor-HJ" finde, diesen Obolus leisten könne.[20]

Die stärkste Motivation für den Eintritt in die Motor-HJ war sicher der Wunsch nach einer Fahrausbildung.[21] Für die meisten deutschen Jungen dieser Zeit stellten motorisierte Fortbewegung und der Besitz eines Führerscheins die Erfüllung eines großen Traumes dar, den sie sich aus eigenen Mitteln nicht hätten leisten können. Die Zahl der Führerscheine im Besitz von Motor-HJ-Mitgliedern stieg stetig an. Nach den in der Tabelle oben verzeichneten Zahlen erwarben Motor-HJ-Jungen zwischen 1933 und 1939 rund 68000 Führerscheine. Eine beachtliche Zahl, wenn man bedenkt, dass zur Fahrprüfung in Ausnahmefällen Jugendliche im 17. Lebensjahr, in der Regel aber nur Jungen im 18. Lebensjahr zugelassen waren.[22]

---

[17] Vgl. Der NSKK-Mann vom 29. 3. 1941: „Aus Jungen werden Männer".

[18] Vgl. den Bericht des Inspekteurs Technik an den Korpsführer vom 31. 8. 1938; Auswertung der Halbjahresberichte, BArch NS 24/100.

[19] Vgl. Dienstanweisung für die Motor-HJ im Gebiet Hochland (19), BArch NS 24/23. Aus der Anweisung geht nichts über den Verwendungszweck des Beitrags hervor. Wahrscheinlich diente er zur Deckung der Betriebsmittel.

[20] Schreiben des Scharführers der NSKK-Motorbrigade Kurpfalz-Saar und Motor-HJ-Sachbearbeiters vom 27. 1. 1938 an den Sachbearbeiter für die Motor-HJ im Bann Heidelberg, LA Speyer, T 65 Nr. 69.

[21] Vgl. den Bericht des Inspekteurs Technik an den Korpsführer vom 31. 8. 1938, Auswertung der Halbjahresberichte, BArch NS 24/100.

[22] In einem Rundschreiben der Reichsjugendführung vom 20. 11. 1934 wurde die Notwendigkeit angesprochen, auf NSKK-Schulen auch HJ-Jungen zu schicken, die noch nicht 18 waren. Die Motorsportsachbearbeiter holten bei den jeweiligen Verwaltungsbehörden Sondergenehmigungen zur Erteilung des Führerscheins ein; vgl. Rundschreiben der Reichsjugendführung vom 27. 11. 1934, BArch NS 28/87. An 17-Jährige wurde der Führerschein dann zumeist erst mit Erreichen des 18. Lebensjahres ausgehändigt; vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 15. 12. 1934: „Die motorsportliche Ausbildung der Hitlerjugend auf den Schulen des NSKK". Da sich die Gesuche der Motorsportschulen an die Ortspolizeibehörden über Erteilung von Führerscheinen an Lehrgangsteilnehmer, die noch nicht 18 waren, jedoch stark mehrten, verfügte der Korpsführer am 23. 2. 1935, dass den Führerschein nur erwerben könne, wer im vollendeten 18. Lebensjahr stehe; Verfügung des Korpsführers vom 23. 2. 1935, StA München, NSDAP 1310. Rechtlich waren der Ausgabe von Führerscheinen an unter 18-Jährige Grenzen gesetzt. In Fällen wirtschaftlicher Not-

Der Hauptteil der Führerscheine wurde von 18-Jährigen auf den Motorsportschulen des NSKK erworben, wobei nicht extra klassifiziert wurde, um welche Führerscheinklassen es sich handelte. Die Kosten des Schulaufenthalts und die Prüfungsgebühren trug die Korpsführung. Als im Oktober 1938 ein neuer Führerschein für Kleinkrafträder (Klasse 4) neu eingeführt wurde, der ab 16 erworben werden konnte, stieg die Zahl der Führerscheininhaber in der Motor-HJ rapide an. Das NSKK prüfte das notwendige theoretische Wissen der Jungen und händigte ihnen auch die Führerscheine aus.[23] 1938 erhielten 60 000 Jungen, im darauf folgenden Jahr nochmals 21 000 Jungen den Führerschein Klasse 4.[24]

Die in Aussicht gestellte Erfüllung der jugendlichen Motorisierungswünsche entwickelte sich zu einer sehr wirkungsvollen Werbung für die Motor-HJ. Auch der Korpsführer konnte nicht umhin, den Zusammenhang zwischen technischer Faszination und Motor-HJ-Mitgliedschaft anzuerkennen. In seiner Rede vor HJ-Führern im Mai 1939 räumte er ein: „Der Motor ist das lebendigste Symbol der Technik. Daher ist es kein Wunder, daß sowohl das NSKK als auch das NSFK in ihm ein Kraftfeld besitzen, das die Jugend an sich heranzieht."[25] Ohne Zweifel lässt sich die Beitrittswilligkeit der Jugendlichen zur Motor-HJ im „Dritten Reich" auf die genannten nicht-politischen Anreize zurückführen.

Die gezielte Werbung der Lehrlinge aus dem Kraftfahrzeuggewerbe

Die Motor-HJ rekrutierte ihre Mitglieder nicht nur aus Freiwilligen, die – fasziniert von der Technik – der politischen Gliederung beitreten wollten, sondern sie richtete ihre Werbung an bestimmte Zielgruppen. Dass ein großer Teil der jugendlichen Mitglieder technischen und handwerklichen Berufszweigen angehörte, ist nicht in erster Linie auf den großen Eifer der Auszubildenden in diesem Bereich zurückzuführen. Das NSKK setzte sich mit Vehemenz dafür ein, dass Lehrlinge aus Kreisen der Automobilindustrie und des Handwerks der Motor-HJ beitraten.[26] Am einfachsten und wirkungsvollsten konnte dieses Ziel erreicht werden, wenn – wie im Falle der 250 Lehrlinge im entstehenden Volkswagenwerk 1938 – vollständige Lehrlingsbelegschaften für die Motor-HJ verpflichtet wurden.[27] Die Innung des Kraftfahrzeughandwerks hatte auf Wunsch des Korpsführers 1938 in die Lehrverträge eine Klausel einsetzen lassen, wonach sämtliche Lehrlinge auto-

---

wendigkeit oder motorsportlicher Begabung erteilten die Regierungsbezirke Ausnahmegenehmigungen für die Ausgabe von Führerscheinen; vgl. Regierung von Oberbayern an die Bezirkspolizeibehörden vom 11. 9. 1937, StA Augsburg, Bezirksamt Krumbach Nr. 730.

[23] Es gibt widersprüchliche Angaben über die Zahl und Art der erworbenen Führerscheine in der Motor-HJ. Während der Aufsatz „Die Jugend strömt zum Motor", in: Der NSKK-Mann vom 3. 2. 1940 unter den 21 000 Führerscheinen 1939 die Mehrzahl der Klasse 4 zuordnet, zählt das Buch: Lapper u. a. (Hrsg.): Jungen – eure Welt! von 1940, S. 17, ausschließlich die Führerscheine der Klassen 1, 2, 3.

[24] Lapper u. a. (Hrsg.): Jungen – eure Welt!, S. 17.

[25] Der NSKK-Mann vom 1. 6. 1939: „Vorwärts, deutsche Jugend!"

[26] Vgl. Der NSKK-Mann vom 25. 11. 1939: „Das ‚Junge Deutschland am Motor'".

[27] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Oktober 1938: „Korpsführer Hühnlein besuchte das Volkswagenwerk".

matisch der Motor-HJ angehörten.[28] Da diese Art von Pflichtmitgliedschaft juristisch jedoch nicht rechtmäßig war,[29] übten NSKK-Führer auf die Verbandsfunktionäre des Kraftfahrzeughandwerks und die Unternehmer persönlichen Druck aus, damit diese ihre Auszubildenden in Motor-HJ-Gefolgschaften organisierten.[30] Wie an der starken Repräsentanz der Jugendlichen aus dem Handwerk und der Automobil- und Motorenindustrie ablesbar ist, war das Zusammenwirken von Werbemaßnahmen, wiederholten Aufforderungen an die Verantwortlichen und dem unter den Lehrlingen wirkenden Gruppendruck im Sinne der Korpsführung erfolgreich. Von den 30000 Auszubildenden im Kraftfahrzeughandwerk gehörten 1939 rund 88% der Motor-HJ als Mitglieder an.[31] Zum Teil konkurrierten die Sonderformationen um eine möglichst große Zahl an technisch und handwerklich vorgebildeten Lehrlingen in ihren Reihen. Alle Lehrlinge der Luftfahrtindustrie sollten laut Vorgabe des Reichsluftfahrtministeriums im Krieg Mitglieder der Flieger-HJ sein. Da jedoch die Firma BMW auch Kraftfahrzeuge herstellte, einigte man sich 1941 darauf, dass ca. 20–25% der Auszubildenden der Motor-HJ beitreten können.[32]

Die Einführung von Sollstärken

Mit der Erfassung der 10-Jährigen im Deutschen Jungvolk und dem „Gesetz über die Hitler Jugend" vom 1. Dezember 1936, das die gesamte deutsche Jugend in der Hitlerjugend zusammenfasste, wurden die ersten Schritte zum jahrgangsweisen Aufbau der Hitlerjugend unternommen. Die Festschreibung des Mitgliedszwangs in der HJ mittels zweier Durchführungsverordnungen zum Gesetz über die Hit-

---

[28] Vgl. Der NSKK-Mann vom 9. 4. 1938: „Kurz und bündig gesagt".

[29] Die Entschließung des Reichswirtschaftsministers über die Zugehörigkeit der Kraftfahrzeuglehrlinge zur Motor-HJ vom 29. 11. 1939 verbat, eine Verpflichtung in die Lehrverträge aufzunehmen, da als logische Rechtsfolge die Erfüllung dieser Verpflichtung gegebenenfalls durch Klage durchgesetzt werden könnte. Allein deshalb sei klar, dass eine vertragliche Verpflichtung nicht das geeignete Mittel sein könne, einen Jugendlichen zum Dienst in einer politischen Organisation zu veranlassen; Mitteilung der Handwerkskammer München an die Innung des Kraftfahrzeughandwerks vom 8. 12. 1939 (Abschrift), BArch NS 24/141.

[30] Dies wird anhand von Korrespondenzen deutlich: Der Hitler-Jugend-Bann 330 beklagte im Schreiben an die Motorstandarte M 77 vom 4. 2. 1938, dass von den Kraftfahrzeugmeistern auf die Lehrlinge Druck ausgeübt würde, in die Motor-HJ einzutreten, BArch NS 24/50. Bei einer Aussprache Hühnleins mit dem Reichsinnungsmeister Stupp bekräftigte der Korpsführer seine Meinung, dass die Lehrlinge in die Motor-HJ gehörten und keine Gesellenprüfung ablegen dürften, wenn sie nicht den Nachweis ihrer Mitgliedschaft führten; Schreiben des Korpsführers an die Führer der Motorobergruppen, betr. Verhältnis des Korps zum Kraftfahrzeughandwerk vom 24. 2. 1939, BArch NS 24/156.

[31] 22% der rund 120000 Mitglieder gehörten 1939 dem Kraftfahrzeughandwerk an. Das bedeutet, dass bei einer Gesamtzahl von 30000 Lehrlingen in dieser Branche 88% der Motor-HJ angehörten. Die Zahlen basieren auf den Angaben der Deutschen Kraftfahrt vom Januar 1940: „Korpsführer Hühnlein eröffnete die Kriegsausbildung der Motor-HJ" und der Zeitung Krafthand vom 25. 2. 1939: „Reichsinnungsmeister Pg. Stupp eröffnet die 4. Reichstagung des Kraftfahrzeughandwerks".

[32] Mitteilung des Bevollmächtigten des Reichsluftfahrtministeriums für das Luftfahrtindustriepersonal Moojer an den Korpsführer vom 16. 1. 1941 (Abschrift), BArch NS 24/830.

lerjugend 1939 perfektionierte das Erfassungssystem.[33] Die Registrierung und Eingliederung der Jugendlichen vom Deutschen Jungvolk in die HJ verbesserte die Planungssicherheit, die auch notwendig war, um eine geregelte Überweisung der Jungen in die technischen Sonderformationen zu ermöglichen.

Um zu einer Vergrößerung des Mitgliederbestandes der Motor-HJ zu kommen, vereinbarten die Korpsführung und die Reichsjugendführung so genannte Mindestsollstärken in den 25 HJ-Gebieten. Ziel war eine schrittweise Erhöhung der Mitgliedsstärke der Motor-HJ. Am 1. Oktober 1936 wurde beschlossen, die Zahl der Mitglieder bis zum 1. April 1937 auf 50000 zu erhöhen.[34] Die Motorbrigade Kurpfalz-Saar meldete, dass sie Ende 1936 mit 1360 Motor-HJ-Jungen das für sie vorgegebene Kontingent von 1500 fast erreicht habe.[35] Bis 1942, so das 1939 anvisierte Ziel der Korpsführung, sollte die Motor-HJ insgesamt eine Stärke von 250000 Mitgliedern aufweisen.[36]

Dieses Planziel wurde im Rahmen steigender militärischer Anforderungen weiter erhöht. Nachdem das Korps durch die Verfügung des „Führers" vom 26. Januar 1939 mit der vor- und nachmilitärischen „motorischen Wehrertüchtigung" beauftragt wurde,[37] plädierte Hühnlein für eine Aufstockung des Kontingents auf 500000 Mitglieder im Jahre 1942. Die Erfüllung dieser Vorgabe setzte voraus, dass in jedem Jahr rund 20% des gesamten Nachwuchses der HJ in der Motor-HJ erfasst wurden. Nur so sei sichergestellt, dass die jährlich 100000 Lehrgangsteilnehmer der Motorsportschulen, die für motorisierte Truppenteile gemustert werden sollten, der Motor-HJ entstammen.[38] Von Schirach stimmte der Aufstockung des Zielkontingents auf 500000 Jungen grundsätzlich zu, jedoch mit der Einschränkung, dass das Korps seine technischen Möglichkeiten im Bereich der Krafträder verbessern müsste.[39]

---

[33] Vgl. Klönne: Jugend im Dritten Reich, S. 28f., 41.

[34] Vgl. den Bericht: Künftige Verteilung der Motor-HJ vom 14. 12. 1936, BArch NS 24/212; Das Organisationsamt teilte dem Korpsführer mit Schreiben vom 3. 4. 1936 die von der Reichsjugendführung geplante Aufstockung der Motor-HJ auf 50000 mit; BArch NS 24/481. Für die nachgeordnete Ebene der HJ-Banne bedeutete dies, dass sie 1936 jeweils drei Motorsportscharen mit jeweils 50 HJ-Jungen aufstellen mussten.

[35] 2. Halbjahresbericht der Motorbrigade Kurpfalz-Saar vom 4. 1. 1937 an die Motor-Obergruppe Süd, LA Speyer, T 65 Nr. 66. Für den Bereich der Motorbrigade Franken ergab sich 1936 eine Sollstärke von 2250 HJ-Jungen; Schreiben der Motorbrigade Franken an die Kraftfahrinspektion Süd vom 28. 2. 1936, StA München, NSDAP 1310.

[36] Schreiben des Korpsführers an den Reichsjugendführer vom 26. 1. 1939 (Abschrift), BArch NS 24/210. Die zum Thema Hitlerjugend erschienene Literatur richtet ihr Augenmerk mit Ausnahme von Pahmeyer u. a.: Hitlerjugend, S. 195 und Buddrus: Totale Erziehung, S. 189, die auf die militärischen Anforderungen hinweisen, stark auf die Attraktivität der technischen Sonderformationen und geht auf die Kontingentierungspraxis nicht ein.

[37] Verordnungsblatt der Korpsführung München vom 1. 5. 1939: „Verfügung des Führers über das NSKK als Träger der vor- und nachmilitärischen Wehrerziehung vom 27. Januar 1939", IfZ Db 30.01.

[38] Vgl. das Schreiben des Korpsführers an den Reichsjugendführer vom 26. 1. 1939 (Abschrift), BArch NS 24/210.

[39] Vgl. das Schreiben von Baldur von Schirach an Korpsführer Hühnlein vom 28. 8. 1939 (Geheim), ebenda.

Die Erhöhung des Plansolls erhöhte den Druck auf die HJ-Bannführer, die Kontingente zu erfüllen. Die Kontingentierungspraxis nahm im Verlauf des Zweiten Weltkrieges bizarre Formen an. Beispielsweise wurden im HJ-Gebiet Schwaben im Jahre 1941 aus dem Deutschen Jungvolk annähernd zu gleichen Teilen rund 550 Jungen an die Sonderformationen überstellt.[40] Eine extreme Folge war, dass überhaupt keine Kern-HJ im Ort mehr vorhanden war, weil sämtliche Jungen in Sonderformationen Dienst taten, wie das Beispiel Donauwörth im Jahre 1941 zeigt: Der HJ-Bannführer musste dort, um den Forderungen nachzukommen, Jugendliche zwangsweise zu bestimmten Sonderformationen einteilen.[41]

Deutlich wird, dass mit der Einführung von Sollstärken bereits 1936 ein Grad an Planmäßigkeit erreicht wurde, der den Zulauf zur Motor-HJ nicht in erster Linie von der Anziehungskraft der Spezialeinheit auf die Jugendlichen abhängig machte. Unter den Bedingungen einer forcierten Aufrüstung, die auch einen Anstieg der vormilitärischen Ausbildung zur Folge hatte, galt es nicht, dem kraftfahrtechnischen Interesse motorsportbegeisterter Heranwachsender gerecht zu werden, sondern von oben vorgegebene Planzahlen einzuhalten.

Die Interessen des NSKK und der Reichsjugendführung

Hinter der Gründung und Erweiterung der Motor-HJ standen vielseitige Interessen, die das große Engagement des NSKK und der Korpsführung in der Jugendarbeit erklären. Der Einsatz der Korpsführung war von der Sorge um die Nachwuchssicherung des NSKK motiviert. Nach der von der Korpsführung propagierten Politkarriere sollte jeder Motor-Hitlerjunge nach Vollendung des 18. Lebensjahres in das NSKK überwechseln. Die allseitige Beliebtheit der Motor-HJ zählte auch zu den Gründen, warum viele Hitlerjungen neben der SS das NSKK als diejenige Gliederung angaben, in die sie einmal überwiesen werden wollten.[42] Die 1934 eingegangene Verpflichtung, die festschrieb, dass das NSKK seinen Nachwuchs aus der HJ übernehmen sollte, wirkte sich am 9. November 1935 das erste Mal praktisch aus, als eine stattliche Zahl an HJ-Jungen in das NSKK eintrat. 1937 wurden 6083 Jungen aus der Motor-HJ und 9328 Jungen aus der Kern-HJ überwiesen. Ein Jahr später übernahm das NSKK 17000 und im Jahre 1939 sogar 20000 neue Mitglieder aus der Motor-HJ.[43] Durch diese Zuführung konnte das

---

[40] Dies geht aus den Überweisungszahlen vom Deutschen Jungvolk an HJ-Sondereinheiten hervor: 1941: 550 an die Motor-HJ, 550 an die Flieger-, 500 an die Nachrichten- und 550 an die Streifendienst-HJ. Nur 150 Jungen wurden der Marine-HJ zugeteilt, die im Gebiet Schwaben aufgrund mangelnder Übungsmöglichkeiten wenig vertreten war. Die befohlenen Kontingente im Gebiet Schwaben stiegen 1942 an: 650 an die Motor-, 650 an die Flieger-, 500 an die Nachrichten-, 205 an die Marine- und 300 an die Streifendienst-HJ; vgl. StA Augsburg, HJ-Gebiet Schwaben Nr. 35.

[41] Vgl. das Schreiben des Hitler-Jugend-Banns Donauwörth (478) an den Führer des HJ-Gebietes Schwaben vom 24. 6. 1941, ebenda.

[42] Dieser Wunsch war unter Hitler-Jungen in Schlesien im Dezember 1938 verbreitet; vgl. Deutschland-Berichte der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands, 1938, S. 1393.

[43] Vgl. das Schreiben der Reichsjugendführung an den Korpsführer vom 25. 3. 1938, BArch

NS-Kraftfahrkorps nicht nur seinen Mitgliederbestand systematisch ausbauen, sondern auch technisch und handwerklich vorgebildeten Nachwuchs in seine Stürme integrieren, der geeignet war, das kraftfahrtechnische Niveau der Breitengliederung langfristig zu heben.

Dass die Aufstellung der technischen Formationen der Vorbereitung auf das Berufsleben dienen sollte, wie vordergründig HJ- und NSKK-Führer ins Feld führten, ist nicht zutreffend.[44] Das NSKK engagierte sich ausschließlich für die Gewinnung eines großen Kräftepotenzials aus den Kreisen des Handwerks und der Industrie für den Dienst in den Motorstürmen. Seine Aufgabe war es nicht, dem Handwerk Auszubildende zuzuführen. Hinzu kommt, dass die Ausbildung der jungen Männer in der Motor-HJ und auf den Motorsportschulen auf handwerkliche Instandhaltung und Bedienung des fertigen Produkts beschränkt war. Wenig bis keine Gedanken machte sich die Korpsführung über Produktionsbedingungen und die Probleme der Berufsausbildung und Arbeitsorganisation.[45]

Die Motor-HJ war nicht nur für das NSKK von großem Nutzen: Mit der Aufstellung der Motorsportscharen erwarb auch die HJ eine fachlich ausgebildete Elite, die hohen repräsentativen Wert besaß und das mannigfaltige Engagement der HJ in der Jugendarbeit demonstrierte. Die Förderung dieser Spezialformationen brachte der HJ auf dem Feld der Nachwuchsförderung sowohl bei der Partei als auch bei ihren Gliederungen und der Wehrmacht Anerkennung ein.[46]

Außerdem ist zu vermuten, dass sich die besondere Beliebtheit der technischen Sondereinheiten positiv auf die Beitrittswilligkeit zur HJ ganz allgemein auswirkte. Der Dienst in der Motor-HJ galt als vielgestaltiger und abwechslungsreicher als der konventionelle HJ-Dienst. Jungen, die der HJ desinteressiert bis ablehnend gegenüberstanden, dürfte es deshalb leichter gefallen sein, sich – bei entsprechender technischer Neigung – für eine Mitgliedschaft in einer Sondereinheit zu entscheiden.[47]

NS 24/161; Deutsche Kraftfahrt vom Januar 1940: „Korpsführer Hühnlein eröffnete die Kriegsausbildung der Motor-HJ".

[44] Einige Veröffentlichungen lassen die Zeit in der Motor-HJ als Berufsvorbereitung erscheinen; vgl. Reichsjugendführung: Organisation der HJ, S. 38; Hühnlein: Vortrag, gehalten am 16. Dezember 1937, S. 3.

[45] Vgl. Fabel: Funktionen des Motorsports im Nationalsozialismus, S. 73.

[46] Dies bestätigen die Ausführungen des Nachfolgers von Baldur von Schirach im Amt des Reichsjugendführers der NSDAP Arthur Axmann ab September 1940. Er schrieb 1943: „Wie von seiten der Wehrmacht wiederholt anerkannt wurde, haben sich die frühzeitige Erfassung derjenigen, die sich für Fragen des Motors, Funks, der Fliegerei und Navigation besonders interessieren, und ihre planmäßige Unterweisung noch vor Beginn des aktiven Wehrdienstes im Laufe des Krieges aufs höchste bewährt"; Axmann (Hrsg.): Hitlerjugend 1933–1943, S. 35f.

[47] Dies zeigt auch die Mitgliederentwicklung: Die Zahl der Mitglieder technischer Sonderformationen in der Region Lippe beispielsweise stieg von 382 im Jahre 1936 auf 735 im folgenden Jahr an. Demgegenüber war die Mitgliederentwicklung in der Kern-HJ rückläufig. 1937 bis 1940 waren in Lippe zwischen 24,3% und 20% der Jugendlichen in den Sondereinheiten organisiert; vgl. Pahmeyer u. a.: Hitlerjugend, S. 195.

Neben diesen positiven Effekten auf die Jugendarbeit der HJ war mit der Aufstellung der Sondereinheiten auch ein Risiko für die Reichsjugendführung verbunden, das den Anspruch auf die „Alleinherrschaft" über die deutsche Jugend in Frage stellte. Die Motor- und Flieger-HJ-Jungen entwickelten über ihre Mitgliedschaft in einer besonderen Einheit und über ihren privilegierten Zugang zur Technik ein elitäres Bewusstsein, das das Ideal einer einheitlichen und schichtübergreifenden Jugendsozialisation aufs Spiel setzte. Die Kenntlichmachung der Motor-HJ-Jungen mit NSKK-Sturzhelmen und Kraftfahrrauten an der Uniform wirkte wie eine Auszeichnung.[48] Zusätzlich bestand die Gefahr, dass die Bindungen der Motorsportscharen an die betreuenden Motorstürme enger wurden als an die eigenen HJ-Einheiten.[49]

Aufgrund von Vereinbarungen und Kompetenzabsprachen zwischen der Reichsjugendführung und den Gliederungen der NSDAP behielt die HJ zumindest formal zu jeder Zeit die Oberhoheit über alle Sonderformationen und verhinderte so den offenen Ausbruch von Kompetenzstreitigkeiten und Separierungsbestrebungen.

Obgleich die Reichsjugendführung nicht mit der Reichswehrführung, sondern mit der SA, dem NSKK und dem NSFK spezielle Vereinbarungen getroffen hatte, steht außer Frage, dass auch militärische Interessen zur Gründung der Sonderformationen führten. Die fachspezifische Schulung in den technischen Spezialeinheiten Motor-, Marine-, Flieger-, und Nachrichten-HJ korrespondierte mit den militärischen Anforderungen der verschiedenen Truppenteile der Wehrmacht. Die Ausbildung der Motor-HJ wurde von der Wehrmacht und vom NSKK trotz fehlender soldatischer und waffentechnischer Übungen auch als „vormilitärische Ausbildung" verstanden.[50]

In dieser Hinsicht sehr aufschlussreich sind die vertraulichen Angaben im Sonderheft „Die Motor-Hitler-Jugend", herausgegeben vom Organisationsamt der Reichsjugendführung von 1937. Darin wurde für die Jugendlichen bereits die militärische Dienstpflicht vorausbedacht:

„Die Aufnahme in die Motor-HJ ist nicht vom Besitz eines Kfz abhängig, sondern erfaßt solche Hitlerjungen, deren Väter dem NSKK angehören, ferner die im Kraftfahrzeuggewerbe beruflich tätig sind und besonders solche, die bei einem motorisierten Truppenteil dienen wollen."[51]

---

[48] Vgl. die Abbildungen von Motor-HJ-Jungen in: Angolia u. a.: NSKK, NSFK, S. 234 f.

[49] Auf die teilweise engen Beziehungen zwischen den Motorsportscharen und den Motorstürmen verweist der ehemalige NSKK-Gruppenführer Wagener; ders.: Warum sollte ich verschweigen, S. 674, StadtA Hannover.

[50] Diese Formulierung findet sich im Entwurf des NSKK-Gruppenführers Oldenbourg vom 18. 5. 1938 an das General-Kommando VII. AK, BArch NS 24/212. Die vormilitärische Erfassung entsprach grundsätzlich den Vorstellungen der Reichswehrführung von einer Synthese aus sportlicher und soldatischer Körperschulung für die deutsche Jugend; vgl. Blombergs Konzept eines Reichsministeriums für die deutsche Jugend vom 18. 3. 1933 und von Reichenaus „Richtlinien für die vormilitärische Ausbildung" vom 27. 7. 1933, in: Bernett: Die „totale Mobilmachung" der deutschen Jugend, S. 346, 351 ff.

[51] „Die Motor-Hitler-Jugend", 2. Sonderheft der „Statistik der Jugend", hrsg. vom Organisationsamt der Reichsjugendführung im Einvernehmen mit dem Hauptreferent Motor-

Es ist zu bezweifeln, ob die Jugendlichen mit dieser planvollen Intention in die Sonderformationen der HJ eintraten, zweifellos jedoch gehörte es zu den Zielen der Ausbildung, in den Jungen den Wunsch zu wecken, dem Land später als technischer Soldat zu dienen. Hatte der motorbegeisterte Junge im „Dritten Reich" die erfolgreichen deutschen Rennfahrer als sportliche Vorbilder, wurden ihm auf militärischem Gebiet die Kradschützen und Melder als Inbegriff des modernen Heldenideals vor Augen geführt.[52]

Innere und äußere Strukturen

Gemäß der im Oktober 1935 getroffenen Vereinbarung sollte in jedem HJ-Bann mindestens eine Motorsportschar aufgestellt werden. Der Aufbau fand zuerst in den größeren Städten statt, wo viele handwerklich ausgebildete Jungen zu erwarten waren.[53] 1937 gliederte sich die Motor-HJ in Scharen mit rund 50 Jungen, in Gefolgschaften mit 150 Jungen und in Unterbanne mit 600 Jungen.[54] Später kamen als größte Organisationseinheiten der Motor-HJ die HJ-Stämme hinzu. Nach dem Stand vom 1. April 1940 war die Motor-HJ in 83 Motor-HJ-Stämme, 946 Motor-Gefolgschaften und 3342 Motorsportscharen unterteilt.[55]

Problematischer als die Festlegung der äußeren Organisationsstrukturen war es, die Zuständigkeiten und Befehlsstrukturen zwischen NSKK und HJ zu ordnen.

Die HJ behielt die Führung über die Sonderformationen: Die Motorsportscharen innerhalb eines Bannes waren dem HJ-Bannführer unterstellt und die Leitung der Motorgefolgschaften und Motorsportscharen übernahmen Führer der HJ. Sie vermittelten den Jugendlichen eine weltanschauliche und allgemeine körperliche Schulung.[56] Um die besonderen Beziehungen zum NSKK zu betonen, ernannte Reichsjugendführer von Schirach den Korpsführer des NSKK am 12. Juli 1936 zum Ehrenführer der Motor-HJ.[57]

Die Motorsportschule der HJ in Arnstadt, die dem Korpsführer unterstand, sorgte für eine einheitliche Ausbildung der Führer der Motorsportscharen.[58] Auf der Ebene der Motorstandarten und -gruppen arbeiteten Referenten der Motor-HJ, die zwischen den HJ-Gebieten und den Motorgruppen des NSKK sowie zwischen den HJ-Bannen und Motorstandarten Informationen weitergaben und zu

---

sport im Amt für körperliche Ertüchtigung (streng vertraulich), Stand: 15. 3. 1937, BArch NS 24/212.

[52] Vgl. zum Heldenideal des Kradschützen und zu den Aktivitäten der Motor-HJ im Zweiten Weltkrieg, S. 425 f. und 435 ff. dieser Arbeit.

[53] Vgl. Völkischer Beobachter vom 8. 10. 1935: „Die Motorsportscharen der HJ".

[54] Vgl. Organisationsplan vom 23. 6. 1937, BArch NS 24/23; Verfügung des Korpsführers vom 7. 12. 1937, betr. Motor-HJ, BArch NS 24/279.

[55] Kaufmann: Das kommende Deutschland, S. 107.

[56] Vgl. Völkischer Beobachter vom 8. 10. 1935: „Die Motorsportscharen der HJ"; Dienstanweisung für die Motor-HJ im Gebiet Hochland (19), BArch NS 24/23.

[57] Vgl. Ansprache des Reichsjugendführers in Goslar am 12. 7. 1936, BArch NS 24/55.

[58] Die Schule in Arnstadt schloss zum 1. 4. 1938; vgl. BArch NS 24/372, 551.

vermitteln suchten.[59] Um den Kontakt zu intensivieren, setzte die Reichsjugendführung 1936 für jedes der 25 Gaugebiete der HJ einen hauptamtlichen Sachbearbeiter für Motorsport ein, der zum Stab jeder Motorgruppe und -brigade trat.[60]

Ungeachtet der abgegrenzten Zuständigkeiten zwischen HJ und NSKK boten die Motorsportscharen reichlich Konfliktstoff, der das Verhältnis der beiden Organisationen vor Ort belastete. Es entwickelte sich ein regelrechtes Konkurrenzverhältnis zwischen der Kern-HJ und den Sonderformationen. Einzelne HJ-Führer sperrten sich bereits ab 1936 gegen die Aufstellung von Motorsportscharen, weil sie ihren eigenen Bestand zu sehr schwinden sahen.[61]

Ein anderer Grund, der das Verhältnis trübte, lag in der Unzufriedenheit der HJ-Führer darüber, dass der in der Vereinbarung mit der Reichsjugendführung vorgesehene Fahrschuldienst selten stattfand. Da den Motorsportscharen damit der eigentliche Existenzgrund fehlte, drohten HJ-Führer vereinzelt mit der Auflösung der Motorsportscharen. NSKK-Führer in Franken beschwichtigten die HJ damit, dass der Dienst wichtige theoretische und praktische Sachkenntnisse vermittle, die für die zukünftige Fahrschulausbildung auf den Motorsportschulen unverzichtbar seien.[62] Trotzdem durften neue Einheiten der Motor-HJ nur dort entstehen, wo die motortechnische Betreuung durch das Korps sichergestellt werden konnte.[63]

Die größte Rivalität entbrannte jedoch um die Frage: Wem „gehören" die Motorsportscharen? In Kreisen der Hitlerjugend sorgten NSKK-Führer für Unruhe, die die Motorsportscharen als Jungmannschaften des Korps für ihre Zwecke beanspruchten und damit die Autorität der HJ untergruben.[64] Da die HJ feststellte, dass die Beziehungen der Motor-HJ-Jungen zu den NSKK-Ausbildern oft enger waren als zu den eigenen HJ-Einheiten, reagierten HJ-Bannführer eifersüchtig,

---

[59] Vgl. Dienststellenbesetzung für die Stäbe der Motorgruppen, -brigaden und -standarten vom 28. 10. 1937, BArch NS 24/1.

[60] Er ersetzte den bisherigen HJ-Referenten bei den Motorobergruppen; vgl. Verfügung des Korpsführers, betr. HJ-Referenten für die Motorsportscharen bei den Motorgruppen und -brigaden vom 27. 10. 1936, BArch NS 24/2.

[61] Vgl. Schreiben der Motorstandarte 156 an die Motorbrigade Südwest vom 30. 9. 1936, StA München, NSDAP 1310; Schreiben der Motorgruppe Franken an die Motorstandarten vom 21. 7. 1938, BArch NS 24/50; Klage der Motorsportscharen der M 77, dass HJ-Unterführer Jungen nicht frei geben, BArch NS 24/537.

[62] Vgl. Halbjahresbericht der Motorbrigade Südwest vom 30. 6. 1936, StA München, NSDAP 1308. Da die feierliche Überführung der 18-jährigen Hitlerjungen aus den Motorsportscharen in das NSKK am 9. November jeden Jahres stattfand, waren diejenigen, die zwischen Januar und November 18 Jahre alt wurden, noch Mitglieder der Motor-HJ, wenn sie den Führerschein auf den Motorsportschulen erwarben. Erreichten sie nach dem 9. November das 18. Lebensjahr, blieben sie noch fast ein Jahr Motor-HJ-Mitglied, bis sie in eine Gliederung der Partei aufgenommen wurden; vgl. Völkischer Beobachter vom 8. 10. 1935: „Die Motorsportscharen der HJ".

[63] Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 7. 12. 1937, betr. Motor-HJ, BArch NS 24/279.

[64] Der HJ-Bannführer von Ansbach verbot die Motorsportscharen, weil der örtliche NSKK-Führer die Scharen für das NSKK einforderte; vgl. Schreiben der NSKK-Kraftfahrinspektion Süd an die Motorbrigade Franken vom 7. 4. 1936, StA München, NSDAP 1310.

konnten aber nur immer wieder vehement die Zugehörigkeit der Motorsportscharen zur HJ in der Öffentlichkeit betonen.[65]

Die Ausbildung der Motor-HJ

Die HJ-Erziehung hatte die körperliche Ertüchtigung und die weltanschauliche Schulung der deutschen Jugend zum Ziel. Überdies sollte die Motor-HJ nach dem Willen des Korpsführers „gediegene Motorkenntnisse, praktisches motorisches Können, und vor allem Lust und Liebe zum Motorsport"[66] vermitteln. Die NSKK-Stürme führten die kraftfahrtechnische Betreuung der Motor-HJ-Scharen durch. Folgende Lerneinheiten standen auf dem Plan:
- Theoretischer Unterricht über Motorenkunde anhand von Schnittzeichnungen und Modellen
- Werkstattunterricht
- Fahrübungen und Einüben der Verkehrsregeln
- Ausbildung der Motor-HJ im Kraftfahr-Geländesport[67]

Zusätzlich zum regulären HJ-Dienst am Mittwoch und Samstag jeder Woche waren nach der Vereinbarung mit der HJ pro Monat ein Abend Verkehrsschulung, ein Abend praktischer Unterricht am Fahrzeug und Werkstattunterricht sowie zwei Abende fahrtechnische Schulung und Motorsport vorgesehen.[68]

Für die fahrtechnische Schulung auf der Straße und im Gelände sollte jede Möglichkeit genutzt werden. Die 14-Jährigen sahen den anderen Jungen beim Fahren zu, die 15-Jährigen übten auf geschlossenen Übungsplätzen den Umgang mit Leichtkrafträdern, die 16-Jährigen erwarben den Führerschein 4 und die 17- bis 18-Jährigen konnten, falls Fahrzeuge zur Verfügung standen, auf nicht-öffentlichen Plätzen für den Motorrad- und Autoführerschein üben.[69] Die NSKK-Führer wussten um die große Popularität der fahrpraktischen Übungen unter den jugendlichen Mitgliedern: „Hier liegt die große Sehnsucht der Jungens, aber auch die größte Schwierigkeit", kommentierte der Führer der Motorbrigade Franken diesen Wunsch.[70] Der praktische Fahrunterricht hatte zum Leidwesen der jugendlichen Motorsport-Fans nur einen geringen Anteil an der Ausbildung der Motor-HJ. Es fehlte an Fahrzeugen, und die NSKK-Männer waren nur selten bereit, die Jungen auf ihren eigenen Privatfahrzeugen üben zu lassen. An manchen Orten wurden Fahrlehrer gewonnen, die kostenlos Motorräder zur Verfügung

---

65 Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 674, 752, StadtA Hannover.
66 Verfügung des Korpsführers vom 12. 3. 1936, StA München, NSDAP 1310.
67 Vgl. Schreiben der Motorstandarte 86 vom 7. 7. 1937, betr. Betreuung der Motor-HJ, BArch NS 24/23. Die 16- bis 18-Jährigen erhielten an den Donnerstagen zwischen 20 und 22 Uhr und jeden 2. Sonntag Unterricht; BArch NS 24/816.
68 Ebenda.
69 Ausbildungsplan 1938/1939, BArch NS 24/332.
70 Vgl. Stärkemeldung der Motorbrigade Franken vom 1. 1. 1936, StA München, NSDAP 1310. Vgl. dazu die Meldung der Motorstürme an die Motorstandarte 95 (Coburg) vom Januar 1939, in der beklagt wird, dass die Fahrausbildung oft ausfällt, weil Kraftfahrzeuge fehlen; BArch NS 24/50.

stellten, doch gab es auch große Widerstände aus Kreisen der Fahrlehrer, die durch ihre Mithilfe in Konkurrenz zu sich selbst traten.[71]

Die Betreuung einer Jugendgruppe, auch wenn es sich wie im Fall des NSKK um fachliche Unterweisungen handelte, bedurfte auch pädagogisch-didaktischer Fähigkeiten. Korpsführer Hühnlein, der selbst nicht gerade das ausstrahlte, was er einforderte, nämlich Elan und jugendliches Auftreten, rief seine NSKK-Ausbilder Ende 1937 dazu auf, sie sollten für den „frischen, sangesfrohen HJ-Geist und HJ-Stil besonderes Verständnis besitzen, um die Jungen mit Leib und Seele für das Korps zu gewinnen".[72] Das von der Jugendbewegung angeregte und vom nationalsozialistischen Jugendkult gepflegte Prinzip „Jugend wird durch Jugend geführt" konnte in der fahrtechnischen Ausbildung nicht verwirklicht werden, da sie zumeist in Händen von älteren, erfahrenen NSKK-Männern lag.

Die Ausstattung der Motor-HJ

Im Frühjahr 1937 standen der Motor-HJ für Schulungszwecke 1000 Kleinkrafträder und 63 Personenkraftwagen zur Verfügung.[73] Setzt man die Fahrzeugzahlen in Relation zu den rund 50000 Mitgliedern der Motor-HJ, dann stand im Durchschnitt 50 motorbegeisterten Jungen gerade mal ein Kleinkraftrad zur Verfügung. Deutlich wird, dass der größte Wunsch der Jungen, mit „zig Sachen" über Straßen und durch das Gelände zu brausen, aufgrund des großen Fahrzeugmangels nur selten erfüllt werden konnte. Bis August 1939 erhöhte sich die Anzahl von korpseigenen Krafträdern, die zur Schulung der Motor-HJ zur Verfügung stand, auf 2000. In Relation zu den eingeschriebenen 100000 Mitgliedern blieb das Verhältnis von 50 Jungen pro Kraftrad konstant. Zusätzlich besaß die Motor-HJ 400 eigene Maschinen, die aber auch für Rennzwecke und Dienstfahrten benutzt wurden und somit für alltägliche Schulungszwecke entfielen.[74]

In manchen Orten konnte das Defizit an Kraftfahrzeugen durch die Bereitstellung von Privatfahrzeugen der NSKK-Männer und Motor-HJ-Mitglieder kompensiert werden. Einen unverzichtbaren Gewinn für die Ausbildung stellten die 2437 Krafträder und 193 Pkw dar, die sich 1937 im Privatbesitz von Motor-HJ-Mitgliedern befanden. Es existierten zu dieser Zeit somit doppelt so viele private Krafträder und dreimal so viele Privatautos wie Schulungsfahrzeuge innerhalb der Motor-HJ.[75] Das Angebot an Sportveranstaltungen und Übungsmöglichkeiten

---

[71] Vgl. Stärkemeldung der Motorbrigade Bayer. Ostmark vom 30. 9. 1936, StA München, NSDAP 1310. Vgl. zu diesem Fahrlehrer-Konflikt auch S. 369f. dieser Arbeit.

[72] Der Korpsführer vom 7. 12. 1937, betr. Motor-HJ, BArch NS 24/279.

[73] „Die Motor-Hitler-Jugend", 2. Sonderheft der „Statistik der Jugend", hrsg. vom Organisationsamt der Reichsjugendführung im Einvernehmen mit dem Hauptreferent Motorsport im Amt für körperliche Ertüchtigung (streng vertraulich), Stand: 15. 3. 1937, BArch NS 24/212.

[74] Vgl. das Schreiben von Baldur von Schirach an Korpsführer Hühnlein vom 28. 8. 1939 (Geheim), BArch NS 24/210.

[75] Vgl. „Die Motor-Hitler-Jugend", 2. Sonderheft der „Statistik der Jugend", hrsg. vom Organisationsamt der Reichsjugendführung im Einvernehmen mit dem Hauptreferent Motorsport im Amt für körperliche Ertüchtigung (streng vertraulich), Stand: 15. 3. 1937, BArch NS 24/212.

kam folglich in erster Linie den Besitzern von Kleinkrafträdern, also rund 5% der Mitglieder, zugute, die über ihr Fahrzeug frei verfügen konnten.

Trotz fortwährender Bemühungen des NSKK, durch Spendensammlungen beim DDAC, bei Kommunen und bei der Automobil- und Motorradindustrie das Defizit an Übungsmaschinen auszugleichen,[76] stieg die Mitgliederzahl ungleich schneller als der verfügbare Bestand an Kleinkrafträdern. Es gelang dem NSKK zwar bis Oktober 1939, die Kosten für 1800 zusätzliche Solomaschinen aufzubringen, doch ergab sich ein neues Problem: Die Motorstürme sträubten sich gegen weitere Fahrzeugzuteilungen, weil sie nicht bereit waren, die steigenden Unterhaltskosten für Reparaturen, Betriebs- und Schmierstoffe zu bezahlen.[77] 1937 fielen allein für Kraftstoffkosten 250000 RM an, 1938 waren es 500000 RM. Der Sachhaushalt des NSKK wurde dadurch stark belastet.[78]

Das NSKK kümmerte sich nicht nur um die Beschaffung von Übungsfahrzeugen für die Motor-HJ, sondern auch um die Bereitstellung von Lehrwerkstätten, in denen die Jugendlichen die Funktionsweise des Motors im Detail kennen lernen und ihr Talent als Mechaniker testen konnten. Für 120000 Jungen der Motor-HJ standen im Mai 1939 1200 Schulungs- und Lehrwerkstätten zur Verfügung. 700 Werkstätten wurden aus Mitteln des NSKK eingerichtet, die anderen 500 stellten das Kraftfahrzeughandwerk und die Reichspost zur Verfügung.[79] Die auffallend großen personellen und finanziellen Aufwendungen demonstrieren das große Engagement des NSKK in der Jugendarbeit, das von der Korpsführung in erster Linie als Investition in die Zukunft des NSKK und der Wehrmacht verstanden wurde. Dennoch können die Anstrengungen des NSKK nicht darüber hin-

---

[76] Aus der Adolf-Hitler-Geburtstagsspende des NSKK und des DDAC wurden auf Anordnung des „Führers" im Juni 1937 führerscheinfreie Leichtkrafträder für Ausbildungszwecke der Motorsportscharen der HJ beschafft; vgl. Der Korpsführer vom 30. 6. 1937, betr.: Leichtkrafträder der Motor-HJ-Scharen, BArch NS 24/93. Vgl. dazu die Spende des NSKK und des DDAC von 300000 RM zur Beschaffung von Kleinkrafträdern im Frühjahr 1937, Motorwelt vom 30. 4. 1937: „Was war – was ist – was wird?"; Völkischer Beobachter vom 21. 4. 1937: „300000 RM für die Motorisierung der Jugend". Die Stadt Freiburg stiftete der NSKK Motorstandarte 54 (Freiburg) im Juni 1937 1000 RM für die Anschaffung von drei Kleinkrafträdern für die sportliche Betätigung der Motor-HJ; Schreiben des Standartenführers der Motorstandarte 54 an den Oberbürgermeister der Stadt Freiburg vom 7. 6. 1937 und Aktenvermerk des Oberbürgermeisters vom 7. 6. 1937, StadtA Freiburg, CV/XIII/31/8.

[77] Das NSKK forderte ein stärkeres Engagement der Reichsjugendführung; vgl. Schreiben des Inspekteurs Technik an den NSKK-Chefstabsführer vom 30. 10. 1939, BArch NS 24/210.

[78] Vgl. Schreiben Hühnleins an den Reichsschatzmeister der NSDAP vom 7. 12. 1938 (Abschrift), BArch NS 24/91. Hühnlein äußerte sein Unverständnis darüber, dass die Reichsjugendführung der Motor-HJ keine finanziellen Beihilfen gewährte. Der Korpsführer bat den Reichsschatzmeister, aus Etatmitteln der Reichsjugendführung zugunsten des Korps das Geld für die Kraft- und Schmierstoffkosten der Motor-HJ-Kräder abzuzweigen.

[79] Vgl. Der NSKK-Mann vom 1. 6. 1939: „Vorwärts, deutsche Jugend!" Das NSKK war fortwährend auf der Suche nach geeigneten Werkstätten für die Ausbildung der Motor-HJ. Reichspostminister Ohnesorge sagte dem Korpsführer mit Schreiben vom 11. 3. 1938 zu, die Werkstätten für Postkraftwagen so herzurichten, dass die Motor-HJ dort üben könnte, BArch NS 24/50.

wegtäuschen, dass der Anspruch, den Jungen eine kraftfahrerische Komplettausbildung zu geben, faktisch nicht erfüllbar war.

Die Auswirkungen der Motor-HJ-Ausbildung

Die Frage, ob und inwiefern der Nationalsozialismus die deutsche Gesellschaft modernisiert hat, wird in der historischen Forschung auch in Bezug auf die Wirkungen der HJ-Erziehung gestellt.[80]

In Anlehnung an die These, dass moderner Sport zur Modernisierung der Gesellschaft beiträgt, erkannte der Sporthistoriker Hajo Bernett im Wettkampfsystem der HJ – den Meisterschaften und Reichswettkämpfen – Modernisierungseffekte.[81] Die Motor-HJ veranstaltete sportliche Wettbewerbe, in denen sich die begabtesten Fahrer miteinander messen konnten. Es gab z. B. die „3000-km Deutschlandfahrt der Fränkischen Motor-HJ" vom 14. September bis zum 4. Oktober 1936 für Kleinstkrafträder[82] oder die alljährlich stattfindende Motor-HJ-Fahrt im Harz – der sportliche Höhepunkt der Motor-HJ-Ausbildung. Der HJ gelang es durch ein umfangreiches Sportangebot, die künstlich stilisierten Gegensätze zwischen Turnen, im Sinne reiner Leibesübungen, und modernen Sportarten aufzuheben, was für eine positive gesellschaftliche Bewertung motorsportlicher Aktivitäten der HJ unabdingbar war.[83]

Bezieht man die „Modernisierungsfrage" auch auf andere Bereiche der nationalsozialistischen Jugenderziehung, dürfte eine modernisierende Wirkung in Bezug auf die HJ vor allem in der Durchbrechung von Klassenschranken zu vermuten sein. Der Zugang zur Motor-HJ stand Jugendlichen aus allen Bevölkerungsschichten offen. Jungen konnte in den Sonderformationen ihren technischen oder sportlichen Hobbys nachgehen, die sie sich außerhalb der Motor-HJ nicht leisten konnten.

Wie in der Sekundärliteratur betont wird, entwickelte die Hitler-Jugend besonders in der Provinz modernisierende Wirkungen. Sie stellte ein Gegenbild zu den autoritär geprägten Familienstrukturen und konfessionellen Schranken dar und entfaltete ein neuartiges, auf die Jugend zugeschnittenes Freizeitangebot.[84] Die Mitgliedschaft in der Motor-HJ dürfte für den ländlichen Raum, der einen geringen Motorisierungsgrad aufwies, einen besonders hohen Erlebniswert bedeutet haben. Eventuelle Vorbehalte der Landbevölkerung gegenüber den motorisierten Fortbewegungsmitteln wurden in dem Buch „Jungens, Männer und Motoren" (Berlin 1940) thematisiert. Darin verweigert ein Vater seinem Sohn den Wunsch, in die Motor-HJ einzutreten. Er begründet sein Nein damit, dass der Junge Bauer werden und sich nicht mit „Stadterfindungen" abgeben solle.[85] Doch lässt er sich

---

[80] Vgl. Schörken: Jugend, S. 219.
[81] Bernett: „Die Weltgeltung Deutschlands als Sportnation", S. 37f.
[82] Vgl. Verfügung des Korpsführers, Amt Sport, vom 1. 9. 1936, StA München, NSDAP 1310.
[83] Vgl. dazu allgemein Schubert-Weller: Hitlerjugend, S. 164.
[84] Vgl. Klönne: Die Hitler-Jugend, S. 133; Schörken: Jugend, S. 219.
[85] Vgl. Stoll: Jungens, Männer und Motoren, S. 7. Das Buch basiert auf dem gleichnamigen

– den nationalsozialistischen Lernzielen folgend – überzeugen, dass auch ein Bauer Soldat sein wird und fast jeder Soldat zukünftig ein Fahrzeug bedienen können muss. Diese Darstellung steht stellvertretend für den politischen Willen, die heranwachsende Jugend mit modernen technischen Entwicklungen vertraut zu machen und rückwärts gewandte Vorbehalte, die auf einem Gegensatz zwischen ländlichem und städtischem Leben beruhen, auszuräumen. Dieser Strategie folgend formulierte der NS-Technikpropagandist Karl Arnhold: „In jedem deutschen Jungen steckt ein Ingenieur."[86] Trotz mitunter verbreiteter Lagerfeuerromantik begrüßte die HJ die sich bietenden technischen Möglichkeiten der neuen Zeit, die den Aktivismus und die kämpferische Haltung der HJ förderten.[87]

Die von der Motor-HJ ausgehende Modernisierungswirkung darf jedoch nicht überschätzt werden.[88] Das Angebot zur Mitgliedschaft in der Motor-HJ bestand in manchen Regionen aufgrund des langsamen Aufbaus und der Zurückhaltung der HJ-Bannführer erst ab 1937. Außerdem existierte das Angebot, wie die Zahl von rund 3000 Motorsportscharen deutlich macht, nicht reichsweit, sondern konzentrierte sich auf Städte, in denen ein größeres Rekrutierungspotenzial an handwerklich ausgebildeten Jugendlichen vorhanden war.[89]

Der Dienst in der Motor-HJ entsprach nicht immer dem propagierten Erlebniswert. Aufgrund des permanenten Mangels an Fahrzeugen war es nicht möglich, dem Gros der Jungen den Traum vom Motorrad fahren zu erfüllen. Diese Tatsache dürfte viele Mitglieder, die wenig Lust hatten, theoretischen Belehrungen über die Funktionsweise des Motors und die Beachtung von Verkehrsregeln Gehör zu schenken, in ihren Erwartungen enttäuscht haben.

Innerhalb der Motor-HJ spiegelten sich soziale Unterschiede wider, die zeigen, dass das postulierte Gleichheitsprinzip der HJ vor allem propagandistische Funktionen erfüllte. Im Raum Detmold beispielsweise war die Motor-HJ nach Berichten von Zeitgenossen ein Sammelbecken von Jugendlichen aus sozial privilegierten Familien. Die Motor-HJ stand dort in dem Ruf, eine Organisation der Oberschicht zu sein.[90] Das sportliche Angebot der Motor-HJ sprach in erster Linie Jugendliche an, in deren Privatbesitz sich ein Motorrad befand. Vorwiegend an diese Personengruppe dürfte die Oberste Nationale Sportbehörde 1938 auch die 2150 nationalen Fahrausweise verteilt haben, die zur Teilnahme an Sportveranstaltungen innerhalb Deutschlands berechtigten.[91] Durch den Besitz an Krafträdern rückte der prozentual kleine motorisierte Mitgliederanteil der Motor-HJ automa-

---

Film, der von der Obersten Nationalen Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt (ONS) in Auftrag gegeben worden war.

86 Arnhold: Die Technik ruft, S. 42.

87 Die HJ grenzte sich in ihrem Selbstverständnis sowohl von den intellektuellen Kreisen der deutschen Jugendbewegung als auch von der romantischen, naturverliebten Wandervogelmentalität einiger Jugendbünde vor 1933 ab; vgl. Klönne: Die Hitler-Jugend, S. 77.

88 Vgl. Schörken: Jugend, S. 219.

89 Vgl. Völkischer Beobachter vom 8. 10. 1935: „Die Motorsportscharen der HJ"; Kaufmann: Das kommende Deutschland, S. 107.

90 Vgl. Pahmeyer u. a.: Hitlerjugend, S. 198. Auch Klönne beschreibt die Sonderformationen als Ansammlungen privilegierter Jungen; vgl. ders.: Die Hitler-Jugend, S. 140.

91 Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom März 1939: „Weg und Ziel der Motor-HJ".

tisch in den Mittelpunkt der öffentlichen Wahrnehmung und prägte ungeachtet des chronischen Fahrzeugmangels in den Reihen der Motor-HJ das Image der Sonderformation. Auf diese Weise blieb die Kluft zwischen Anspruch und Wirklichkeit der Parole „Jugend am Motor"[92] dem Zeitgenossen verschlossen.

Die Frage nach der „modernisierenden Wirkung" ist als Analyseraster nicht ausreichend, um die mit der Motor-HJ verbundenen Rahmenbedingungen, Interessen und Sozialisationswirkungen adäquat beschreiben zu können.

Obgleich die Verantwortlichen der HJ und des NSKK ihr Angebot an den Interessen der Jugendlichen orientierten, ging es ihnen vorrangig darum, eigene Ziele durchzusetzen. Nicht Sport, Spaß und Spiel standen im Mittelpunkt der Jugendarbeit und auch nicht die Erfüllung ziviler Mobilitätswünsche, sondern die Rekrutierung von Nachwuchskräften für die Partei, das NSKK und die Wehrmacht. Wenn man in diesem Zusammenhang überhaupt von einer modernisierenden Wirkung sprechen kann, so drückte sie sich hier vor allem in einer Ausweitung und Effektivierung der vormilitärischen Schulung im kraftfahrtechnischen Bereich aus.[93]

Neben diesen instrumentellen Zielsetzungen, die untrennbar mit der Aufstellung und Vermehrung der Motorsportscharen verbunden waren, entfaltete die Motor-HJ eine spezifische Sozialisationswirkung, die über bloße Modernisierungseffekte hinausging. Motorsport sollte sich auf die Persönlichkeitsentwicklung des Jugendlichen erzieherisch auswirken. Der Umgang mit dem Motor hatte das Ziel, soziale Tugenden der Stärke einzuüben. Es gehe darum, so der Korpsführer vor seinen Führern, die „Jungmannschaft eines Volkes am Motor zu erziehen, Steilhänge und Geröllschleifen zu Pädagogen zähwilliger Männlichkeit zu machen".[94]

Auch in anderer Hinsicht übte die Mitgliedschaft in der Motor-HJ wichtige Sozialisationsfunktionen aus. Die Freude an der neuen modernen Technik weckte Begeisterung für die Möglichkeiten, die das Regime der Jugend bot, und begünstigte eine erfolgreiche Systemintegration. Dort, wo Motorsportscharen vorhanden waren, wo die NSKK-Männer Zugang zu den Jugendlichen fanden und ihnen ab und an die Möglichkeit boten, selbst ein Fahrzeug zu steuern, dürfte es gelungen sein, diese exklusive Freizeitbeschäftigung mit einer positiven Einstellung gegenüber dem Nationalsozialismus und seinem „Führer", dem „Förderer der Motorisierung", zu verbinden. Die bei der Jugend populären Rennfahrer boten

---

[92] Der NSKK-Mann vom 24. 12. 1938: „Jugend am Motor".

[93] Das sportliche Interesse von Jugendlichen mit vormilitärischer Ausbildung zu verknüpfen, ist keine NS-spezifische Werbestrategie. Auch die Gesellschaft für Sport und Technik (GST) – um ein Beispiel zu geben – eine der größten Massenorganisationen der DDR zwischen 1952 und 1990, bot Jugendlichen nach einer Grundausbildung die Möglichkeit, Motorsport, Segeln oder Flugsport zu betreiben. Besonders gefragt war die kostenlose Führerscheinausbildung ohne Wartezeiten. Das sportlich-technische Freizeitangebot fiel in den Bereich der vormilitärischen Ausbildung und hatte das Ziel, die Wehrfähigkeit der Bevölkerung zu erhöhen und möglichst viele junge Männer als Zeitsoldaten zu gewinnen; vgl. Heider: Die Gesellschaft für Sport und Technik (1952–1990), S. 169f.

[94] Deutsche Kraftfahrt vom 15. 6. 1934: „Die Harzschlacht der Motoren".

darüber hinaus ein hohes Maß an Identifikation mit dem sportlich kämpferischen Ethos, das der Nationalsozialismus propagierte.[95]

Motorisierung und Motorsport förderten das Autonomiestreben des Jugendlichen, sein Durchhaltevermögen, seine Entschlusskraft und seinen Mut.[96] Die Freisetzung dieser dynamischen Eigenschaften entsprach nicht dem Erziehungsauftrag der HJ, der Schaffung eines normierten Charakters, der sich in die Volksgemeinschaft einfügt und von Kindesbeinen an auf Befehl und Gehorsam reagiert, wohl aber dem übergreifenden Erziehungsziel, die deutsche Jugend für die Ziele des Regimes zu mobilisieren.

2. Die NSKK-Motorsportschulen

Der Auftrag an das NSKK, die Motorisierung in Deutschland zu fördern, basierte auf der Annahme, dass es im Deutschen Reich ein tief greifendes „Motorisierungsproblem" gäbe. Sowohl der geringe Fahrzeugbestand als auch die ungenügende Zahl an Führerscheininhabern galten als Indizien dieses Problems. Um dem letztgenannten Mangel abzuhelfen, errichtete das NSKK ab 1933 im ganzen Reich so genannte „Motorsportschulen" (MSS). 1938 waren über das Gebiet des „Großdeutschen Reiches" 26 NSKK-Motorsportschulen verteilt. Im Hinblick auf die Schulorganisation verkündete Korpsführer Hühnlein im Juli 1938 stolz: „Das Korps motorisiert doch tatsächlich das Volk."[97] Wenn man das Selbstverständnis des NSKK als „Banner- und Willensträger der Motorisierung" zugrunde legt, erscheint es auf den ersten Blick nahe liegend, dass das NSKK Einrichtungen zur kraftfahrtechnischen Unterweisung ins Leben rief. Auf den zweiten Blick jedoch kommen Zweifel an der Notwendigkeit dieses Vorstoßes auf. Es gab in Deutschland eine ausreichende Zahl an Fahrschulen, die sich den führerscheinlosen „Volksgenossen" gerne annahmen. Warum übernahm gerade das NSKK, das weder ein kommerzieller Anbieter von Fahrkursen noch ein Exekutivorgan des Reichsverkehrsministeriums war, diese Aufgabe?

Eine zweite Ungereimtheit hängt mit dem Namen „Motorsportschulen" zusammen. Die Bezeichnung erweckt den Eindruck, als handle es sich bei den Schulen um Treffpunkte für motorsportbegeisterte Bürger, die bereits fahren konnten. Wenn die Motorsportschulen, wie bereits angedeutet, der Führerscheinausbildung dienten, dann allerdings war das sportliche Element bestenfalls ein Nebenprodukt der Ausbildung.

Angesichts dieser Widersprüchlichkeiten ist es sinnvoll, die Gründung, die Belegungspraxis und das Innenleben der Schulen näher zu untersuchen. Dann kann erklärt werden, wer zu welchem Zweck an den Lehrgängen teilnahm und welche

---

[95] Zur Heldenverehrung der Rennfahrer im „Dritten Reich" vgl. S. 297 ff. dieser Arbeit.

[96] Vgl. Pahmeyer u. a.: Hitlerjugend, S. 20. Der Motor-HJ-Dienst, speziell die Betreuung durch das NSKK, enthielt, abgesehen von der disziplinierenden Verkehrserziehung, vor allem dynamische Inhalte wie den Fahr- und Geländedienst.

[97] Völkischer Beobachter vom 23. 7. 1938: „Wir sind die motorisierte ‚SA'".

Interessen auf Seiten der Verantwortlichen und Geldgeber im Hintergrund standen.

Entstehung und Entwicklung

Im Jahr der NS-Machtübernahme existierten bereits acht Motor-SA-Schulen: zwei Reichsschulen, die der Weiterbildung des Führerkorps und der Ausbildung von Lehrkräften dienten, und sechs Motorsportschulen.[98] Neu eingeweiht wurden die Schulen in Kochel (Bayern), Schwerin und Haßlinghausen bei Dortmund.[99] Da es der SA finanziell nicht möglich war, Neubauten zu errichten, wetteiferten die Gruppenstaffelführer in der Suche um geeignete Räume.[100] Die Gruppenstaffel Mitte nahm am 26. Juni 1933 in einem Schloss im anhaltinischen Gänsefurth Quartier.[101] Die Motorsportschule in Kreiensen (Niedersachsen) bezog eine leer stehende Fabrik.[102] In Kochel am See funktionierte die SA 1933 ein ehemaliges Gewerkschaftserholungsheim zur Motorsportschule um. Um mehr Platz zu haben, enteignete das NSKK dort einen Teil des Nachbargrundstücks, das einem katholischen Orden gehörte.[103]

Nachdem das NSKK im Sommer 1934 zur eigenständigen Gliederung erhoben worden war, trieb die Korpsführung die Erweiterung und den Neubau der Schulen voran. Ziel war es, für jede Motorbrigade bzw. jede selbständige Motorgruppe des NSKK im jeweiligen Bereich eine eigene Schule zu errichten. Im September 1935 befanden sich im Bereich der Motorobergruppe Süd fünf Motorbrigaden mit den zugehörigen Motorsportschulen Hochland (Kochel), Südwest (Tübingen), Kurpfalz-Saar, Bayreuth-Ostmark und Regensburg-Ostmark. Die Dienstaufsicht über die Schulen kam den Führern der Motorbrigaden zu.[104] Reichsweit existierten 1935 bereits 21 Motorsportschulen und eine Technische Führerschule.[105] Entsprechend der steigenden Zahl der Brigaden erhöhte sich auch die Zahl der Mo-

---

[98] So der Major im Oberkommando der Wehrmacht H. Martin in der NS-Parteikorrespondenz, abgedruckt in: Deutsche Kraftfahrt vom März 1939: „Auftrag des Führers an das NSKK".

[99] Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 119; SA (Hrsg.): Eröffnung der Motor-SA-Schule Gruppe Hansa in Schwerin am 18. und 19. November 1933.

[100] Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 579, StadtA Hannover.

[101] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 8. 7. 1933: „Obergruppenführer Hühnlein weiht die Motor-SA-Schule der Gruppe Mitte auf Schloß Gänsefurth ein". Die Schule wurde 1938 aufgelöst. Vgl. Schriftwechsel zwischen dem Inspekteur Technik und dem Bereich Motorobergruppe Mitte 1937/1938, BArch NS 24/201.

[102] Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 579, StadtA Hannover.

[103] Vgl. Entnazifizierungsakte, HStA Hannover, Nds. 171 Hannover Nr. 22126; StA München, LRA Bad Tölz 134743. Wie sich der Eigentumswechsel vollzog, bleibt unklar. Der Leiter der Gebirgs-MSS berichtete in seinem Schreiben an die Inspektion Schulen vom 13. 5. 1936, die Oberin des benachbarten Landerziehungsheimes habe sich nach Rücksprache zur Abgabe des Grundes bereit erklärt; BArch NS 24/371.

[104] Der Führer der Motorbrigade Franken beispielsweise war für die MSS Bayreuth-Ostmark verantwortlich; Vierteljahresberichte der Kraftfahrinspektion Süd vom Juli–September 1935, StA München, NSDAP 1308; Verfügung des Korpsführers vom 11. 1. 1936, betr. Schulwesen, BArch NS 24/318.

[105] Vgl. Der NSKK-Mann vom 4. Februar 1939: „Leistung schafft Vertrauen".

torsportschulen auf 28. Im Mai 1939 stellte der Korpsführer des NSKK sogar die Gründung von neun weiteren Schulen in Aussicht.[106]

Neben den Motorsportschulen im Bereich der Motorbrigaden bzw. der späteren Motorgruppen gab es vier Reichsschulen, die dem Korpsführer direkt unterstanden. 1935 waren dies die Reichsführerschule des NSKK in Zeesen bei Königswusterhausen, die Reichsmotorsportschule in Döberitz-Elsgrund, die technische Führerschule in München und die Motorsportschule der HJ in Arnstadt (Thüringen).[107]

Die Reichsjugendführung belegte die Motorsportschule der HJ mit Jungen aus der Motor-HJ und der Gesamt-HJ.[108] 1936 legte der Korpsführer den Grundstein für die Motorsportschule in Gandersheim, die als neue Motorsportschule der HJ im Gespräch war. Aufgrund von Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Korpsführer des NSKK Adolf Hühnlein und dem Reichsjugendführer Baldur von Schirach zog das NSKK dieses Angebot zurück.[109] Hühnlein eröffnete im Dezember 1938 die Motorsportschule Niedersachsen in Gandersheim, ohne eine Schwerpunktsetzung auf Teilnehmer aus der HJ vorzunehmen.[110]

Das NSKK legte Wert darauf, das Personal der Schulen und die Führer und technischen Referenten der Breitengliederung in eigenen Schulungen auszubilden. Die Technische Führerschule, die 1935 in München eröffnet worden war, sorgte in Kurzlehrgängen für die technische und handwerkliche Ausbildung von Führern in der Breitengliederung. Außerdem bildete sie in Kursen zu je 50 Mann die technische Mannschaft, besonders Schlosser und Schirrmeister, aus.[111] Zur Weiterbildung des Lehrpersonals auf den MSS des NSKK diente die Reichsmotorsportschule (RMSS) in Döberitz-Elsgrund. Die RMSS in Zeesen wurde im Januar 1935

---

[106] Vgl. Der NSKK-Mann vom 3. 6. 1939: „Vorwärts, deutsche Jugend!". Zu den einzelnen Schulen existieren im Bestand NS 24 eine große Anzahl an Akten, die sich vorwiegend mit der Ausstattung und den Vermögenswerten beschäftigen; vgl. BArch NS 24/419, 649, 685, 720, 723, 797–809, 812, 814, 817–821.

[107] Vgl. NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Die Gliederung des NSKK, S. 19; Organisationsbuch der NSDAP, 1936, S. 400.

[108] 1935 waren dies 632 Hitlerjungen, 1936 waren es 732; vgl. „Die Motor-Hitler-Jugend", 2. Sonderheft der „Statistik der Jugend", hrsg. vom Organisationsamt der Reichsjugendführung im Einvernehmen mit dem Hauptreferent Motorsport im Amt für körperliche Ertüchtigung (streng vertraulich), Stand: 15. 3. 1937, BArch NS 24/212.

[109] Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 678, StadtA Hannover. Aus den vorliegenden Quellen lassen sich die Hintergründe des Konfliktes nicht ermitteln. Es ist zu vermuten, dass der Korpsführer, wie auch bei der Ausbildung der Motor-HJ geschehen, eine finanzielle Beteiligung der Reichsjugendführung gefordert hatte, die der Reichsjugendführer jedoch verweigerte.

[110] Vgl. Hannoverscher Anzeiger vom 15. 12. 1938: „Einweihung der Motorsportschule ‚Niedersachsen'".

[111] Vgl. Völkischer Beobachter vom 12. 11. 1935: „Korpsführer Hühnlein vor der Delegierten-Tagung des Reichsverbandes der Automobilindustrie". Bereits kurz nach der Öffnung der Technischen Führerschule in München wurden im Auftrag des Reichsheeres auch für so genannte Kapitulanten, also diejenigen, die sich nach ihrem Dienstjahr endgültig den Kraftfahrformationen widmen wollten, Kurse veranstaltet; vgl. Protokoll der Führerbesprechung bei der Motorbrigade Darmstadt am 14. 6. 1935, HStA Wiesbaden, Abt. 483 Nr. 2983.

in eine Reichsführerschule umgewandelt und mit der Ausbildung der Führer in höheren Dienststellungen beauftragt.[112]

Folgende tabellarische Aufstellung listet, bis auf die Führerschule in München, die Namen der bestehenden Schulen, den Standort, die Belegstärke und die Zuordnung zu dem jeweiligen Wehrkreis nach dem Stand vom 1. Dezember 1937 auf:[113]

	Name	Ort	Belegstärke	Wehrkreis
1	Reichs-MSS	Döberitz-Elsgrund	Führerausbildung	III
2	Lyck	Lyck/Ostpreußen	200	I
3	Preußisch Holland	Pr. Holland/Ostpreußen	300	I
4	Dramburg	Dramburg/Pommern	300	II
5	Schwerin	Schwerin/Mecklenburg	300	II
6	Brandenburg	Wriezen/Oder	300	III
7	Frankfurt/Oder	Frankfurt/Oder	300	III
8	Sachsen	Schloss Hof bei Stauchitz	200	IV
9	Rochlitz	Rochlitz/Sachsen	300	IV
10	Tübingen	Tübingen	200	V
11	Achern	Achern/Baden	300	V
12	Haßlinghausen	Haßlinghausen/Westfalen	200	VI
13	Rheindahlen	Rheindahlen/Rheinland	300	VI
14	Ruhrland	Milspe/Westfalen	300	VI
15	Kochel	Kochel am See/Oberbayern	200	VII
16	Schlesien	Schweidnitz-Kroischwitz	300	VIII
17	Helsa	Helsa bei Kassel	200	IX
18	Greiz	Greiz/Thüringen	300	IX
19	Arnstadt	Arnstadt/Thüringen	100	IX
20	Adolf Hühnlein (Nordmark)	Itzehoe-Nordoe	300	X
21	Hülsen	Hülsen bei Verden/Aller	300	X
22	Kreiensen	Kreiensen/Harz	200	XI
23	Gandersheim	Gandershein bei Goslar	300	XI
24	Gänsefurth	Gänsefurth/Anhalt	200	XI
25	Diez	Diez/Lahn	300	XII
26	Regensburg	Regensburg	300	XIII
27	Bayreuth	Bayreuth-Saas	200	XIII

Die Zahl der Motorsportschulen und der Ort der Schulen variierten zwischen 1934 und 1939 aufgrund von baulichen Unzulänglichkeiten oder veränderten Gebietseinteilungen. Daneben wandelte sich auch der Charakter der Schulen. Während 1933 die Lehrgänge auf den Motor-SA-Schulen noch als interne Qualifizierungsmaßnahmen galten, nahm ab 1934, insbesondere mit der Eigenständigkeit

[112] Vgl. Einberufung zum 13. Ausbildungslehrgang der Reichsschule des NSKK Zeesen vom 1. 10. 1934, BArch NS 24/136; Korpsbefehl Nr. 13 vom 3. 12. 1934, BArch NSD 42/9.

[113] Quelle: Auszug aus den Allgemeinen Heeresmitteilungen 1937, S. 213, in: BArch-ZNS, Sammlung Motorsportschulen.

des NSKK, die öffentliche Bedeutung der Schulen zu. Der schnelle und zielgerichtete Aufbau der Motorsportschulen legte bereits damals die Vermutung nahe, dass die Schulen politischen und militärischen Vorhaben dienen sollten.

Militärische Interessen

Die enge Verbundenheit mit der Reichswehrführung

Anfänglich wurden die Motorsportschulen in der Presse in der Art eines Freizeitlagers für sportlich begeisterte NSKK-Männer präsentiert.[114] Als der Korpsführer die Motorsportschule in Tübingen einweihte, beschränkte er sich in seiner Rede vom 22. Oktober 1934 auf die Darstellung der nationalsozialistischen Erziehung im Allgemeinen und der sportlichen, wirtschaftlichen und jugendfördernden Bedeutung der Motorisierung im Besonderen.[115] Das NSKK tat alles, um bei offiziellen Anlässen den Anschein zu vermeiden, die Motorsportschulen könnten noch andere als die dargestellten Funktionen erfüllen. Unter den Ehrengästen waren der Oberbürgermeister von Tübingen, der Württembergische Innenminister und Vertreter der Polizei. Des Weiteren nahmen die Industriepaten der Schule teil: Generaldirektor Kissel von Daimler-Benz mit den Direktoren Hoppe und Niebel, die die ersten Einrichtungsgegenstände, darunter Fahrzeuge, Modelle und Schnittzeichnungen, gespendet hatten.

Knapp ein Jahr später, bei der offiziellen Einweihung der Reichsmotorsportschule in Döberitz-Elsgrund, bot der Korpsführer der Öffentlichkeit eine veränderte Interpretation der Motorsportschulen an. In Anwesenheit des Reichskriegsministers von Blomberg, des Oberbefehlshabers des Heeres Freiherr von Fritsch und des Generals der Panzertruppe Lutz hielt der Korpsführer am 16. Juli 1935 einen Generalappell aller Motorsportschulen ab. Auffällig war nicht nur die starke Präsenz hochrangiger Militärs, sondern auch die in der Rede deutlich an die Bedürfnisse des Heeres angelehnte Aufgabenstellung der Schulen. Es werde dort, so Hühnlein in seiner Ansprache, den motorfreudigen und motorbegabten Jungen in mehrwöchigen Lehrgängen die motorsportliche Grundausbildung vermittelt, um sie an den motorisierten Dienst des Heeres heranzuführen. Der Korpsführer richtete an die Vertreter des Heeres die Bitte, die Arbeit der Motorsportschulen fachlich zu betreuen. Ferner kündigte er einen intensiven Austausch mit den Heeresdienststellen an, um die Ausbildung gemäß den Anforderungen des motorisierten Dienstes ausrichten zu können.[116]

Die Ausführungen des Korpsführers zur Funktion der Motorsportschulen von 1934 unterschieden sich grundlegend von den Aussagen bei der Einweihung der Reichsmotorsportschule Döberitz-Elsgrund im Jahre 1935. Für diesen Wandel gibt es eine klar bestimmbare Ursache. Nach Einführung der allgemeinen Wehr-

---

[114] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 8. 7. 1933: „Obergruppenführer Hühnlein weiht die Motor-SA-Schule der Gruppe Mitte auf Schloß Gänsefurth ein"; Deutsche Kraftfahrt vom 15. 6. 1934: „Die Harzschlacht der Motoren".

[115] Vgl. den Zeitungsausschnitt „Ein großer Tag für Tübingen", StadtA Tübingen, 139-Motorsportschule.

[116] Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 120f., 124.

pflicht im März 1935 und der öffentlichen Ankündigung Hitlers, Deutschland wieder „wehrfähig" zu machen, bestand keine Veranlassung mehr, den Versuch fortzusetzen, die Motorsportschulen als zivile Sportstätten darzustellen. Ohnehin konnte die Version, dass der Zweck der Schulen darin liege, den jungen Männer die Bedeutung und Schönheit des Kraftfahrens zu vermitteln, um sie dann ohne jeden Hintergedanken wieder in das Zivilleben zu entlassen, nur geringe Glaubwürdigkeit beanspruchen. Ab 1935 wurde die Hauptaufgabe der Schulen – die Ausbildung des Nachwuchses für die motorisierten Einheiten der neuen Wehrmacht – nicht mehr verschwiegen. Die Schulen widmeten sich der so genannten „vormotorischen" Ausbildung und weltanschaulichen Schulung eines möglichst großen Teils derjenigen Rekruten, die für einen motorisierten Truppenteil der Wehrmacht vorgesehen waren.[117]

In einem Merkblatt der Motorsportschulen wird den Dienstpflichtigen, die bei einem motorisierten bzw. teilmotorisierten Truppenteil der Wehrmacht ihre Wehrpflicht erfüllen wollten, dringend angeraten, vor ihrem Dienstantritt, entweder vor oder nach Ableistung des Reichsarbeitsdienstes, an einem fünf- oder sechswöchigen Lehrgang teilzunehmen. Für Freiwillige, die in die Kraftfahrkampftruppe eintreten wollten, war der Besuch der Motorsportschule obligatorisch. Die Teilnehmer wurden für den Lehrgang von ihren Arbeitgebern beurlaubt und erhielten freie Unterkunft, Verpflegung, Fahrtkostenerstattung und Bekleidung.[118]

Obwohl die Zusammenarbeit zwischen der Korpsführung und der Reichswehrführung im Bereich der vormilitärischen Ausbildung erst 1935 publik gemacht wurde, bestanden bereits seit 1933 intensive Kontakte.[119] In seinen nach dem Krieg verfassten Memoiren schrieb NSKK-Obergruppenführer Wagener, Verhandlungen zwischen der Reichswehr und dem Chef des Kraftfahrwesens der SA 1933 hätten dazu geführt, dass Hühnlein sich verpflichtete, möglichst im Bereich jeder Gruppe eine Motorsportschule zu schaffen, die den motorisierten Truppenteilen einen am Motor handwerklich und fahrtechnisch ausgebildeten

---

[117] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom November 1935: „Ehrung und Ansporn". Anordnung des Reichskriegsministers und Oberbefehlshabers der Wehrmacht vom 30. 12. 1935 (geheim), betr. Vormilitärische Kraftfahrausbildung beim NSKK – Amt für Schulen, BArch-MA, RH 26-7/754. Die Anordnung des Ministers, in der Aufgaben und Befugnisse geregelt wurden, nahm Bezug auf einen Führererlass vom 23. 8. 1934, der die vormilitärische Ausbildung im NSKK veranlasst haben soll. Der offizielle Führererlass dieses Datums, der die Motor-SA und das NSKK zusammenschloss, enthält keine diesbezüglichen Anweisungen; vgl. DDAC-Wochenschrift vom 7. 9. 1934: „Motor-SA und NSKK jetzt selbständige Einheit".

[118] Vgl. Merkblatt für den Eintritt in die Motorsportschulen des NSKK, BArch NSD 42/16. Die Beurlaubung vom Arbeitsplatz erfolgte aufgrund der Berechtigung „zur Teilnahme an einem anerkannten Lehrgang für Leibesübungen"; vgl. „Gesetz über die Beurlaubung von Angestellten und Arbeitern für Zwecke der Leibesübungen vom 15. Februar 1935" (RGBl. 1935 I, Nr. 16) und Informationsblatt: „Wer will auf die Motorsportschule Kochel?", StA München, NSDAP 1321.

[119] Der Inspekteur für technische Ausbildung und Geräte Kraus offenbarte 1939 in einem privaten Schreiben, die MSS hätten nicht erst jetzt mit der vormilitärischen Kraftfahrausbildung begonnen, sondern bereits 1933; vgl. Schreiben von Erwin Kraus an den Oberregierungsbaurat Tiemeyer vom 4. 7. 1939, BArch NS 24/256.

Nachwuchs stellen könnte.[120] Aus Tarngründen wurde auch in internen Schreiben in Bezug auf die Reichswehr von der „befreundeten Seite" gesprochen.[121]

Im Gegenzug erwartete die Motor-SA die Unterstützung der Reichswehr im Bereich der militärischen Weiterbildung. Für Motor-SA-Führer fanden kurz nach der Machtübernahme Lehrgänge in Döberitz-Elsgrund statt. Der Lehrgangsleiter war der Hauptmann der Panzerabwehr Stephan.[122] Reichswehroffiziere erklärten den Führern den Umgang mit Schützenpanzerwagen, dreiachsigen Lastwagen, Kübelwagen und Straßenpanzern, um sie für ihre vormilitärischen Ausbildungsaufgaben zu instruieren.[123] NSKK-Führer unterzogen sich derlei Unterweisungen auch in der Folgezeit bereitwillig, wie das Beispiel der Motorbrigade Bayerische-Ostmark zeigt, wo alle Führer vom Staffelführer aufwärts 1935 an der Nachschub-Ausbildung der Wehrmacht teilnahmen.[124]

Die Führerschulen in Döberitz-Elsgrund und in Zeesen wurden dem NSKK nach der nationalsozialistischen Machtübernahme direkt zur Verfügung gestellt.[125] Einige Schulen, wie die Motorsportschulen Preußisch Holland (Ostpreußen), Wasungen (Thüringen), Achern und Dietz an der Lahn und die Geländesportschule Rochlitz (Sachsen), gingen vom Chef des Ausbildungswesens der SA nach Auflösung seiner Dienststelle mit Billigung der Reichswehr am 23. März 1935 auf das NSKK über.[126]

Der Unterricht auf den Motorsportschulen erfolgte nach einheitlichen, auf die Bedürfnisse der Wehrmacht abgestimmten Lehrplänen.[127] Für die Erstellung der

---

120 Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 578, StadtA Hannover.

121 Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 29. 12. 1934 (Entwurf), BArch NS 24/274.

122 Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 562, StadtA Hannover. Vgl. Anordnung des Chefs der Heeresleitung vom 10. Okober 1933 (Abschrift), BArch-MA, RH 26–7/362; Dienstleistungszeugnis für Truppführer Seizinger vom 11. 9. 1935 ausgestellt vom Inspekteur Technik Kraus, BArch NS 24/261.

123 Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 563, StadtA Hannover. Bereits 1934 erhielten Kraftfahrabteilungen der Reichswehr die Namen der Teilnehmer an den Lehrgängen der Motorsportschulen. Den Absolventen wurde angeboten in die Reichswehr einzutreten; vgl. Schreiben der Motorbrigade Franken an den Kraftfahrinspekteur Süd und die Dienststelle Berlin vom 5. 11. 1934 (geheim), StA München, NSDAP 1305.

124 Vgl. Vierteljahresberichte der Kraftfahrinspektion Süd vom Juli-September 1935, StA München, NSDAP 1308.

125 Vgl. IfZ, ZS 2351, W. D.

126 Vgl. Mitteilung der NSKK-Korpsführung vom 28. 3. 1935 an die Kraftfahrinspekteure und Motorbrigaden, BArch NS 24/136. Der Chef des Ausbildungswesens der SA ging aus dem 1932 gegründeten Reichskuratorium für Jugendertüchtigung hervor, das aus Mitteln des Reichsinnenministeriums finanziert wurde. Das Kuratorium unterstützte mit Hilfe der Reichswehr Wehrverbände und Sportorganisationen zu Zwecken der vormilitärischen Ausbildung. Nach der Machtergreifung trat an die Stelle des Reichskuratoriums der Chef des Ausbildungswesens unter SA-Obergruppenführer Friedrich Wilhelm Krüger. Nachdem infolge des „Röhm-Putsches" die Aufgaben des Chefs AW eingeschränkt worden waren, wurde die Stelle am 24. 1. 1935 aufgelöst. Vgl. zum Chef AW den Artikel von Hermann Weiß, in: Benz u.a (Hrsg.): Enzyklopädie des Nationalsozialismus, S. 410f.; Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. I, S. 110–113; Vogelsang: Der Chef des Ausbildungswesens, S. 146–166.

127 Vgl. Krenzlin: Das NSKK, S. 43; NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Die Gliederung des NSKK, S. 10; Korpsbefehl Nr. 22 vom 14. 10. 1936, BArch NSD 42/9.

Lehrpläne und die Koordination mit der Reichswehr sorgte der Inspekteur der Motorsportschulen, der zugleich Chef des Amtes Schulen in der Korpsführung war. Ab 1. Juni 1936 übernahm Herbert Schnüll die Inspektion der Motorsportschulen.[128] Zur Seite gestellt wurde ihm ein Verbindungsoffizier zur Wehrmacht.[129] Obgleich die Ausbildung nach den Richtlinien des OKH gestaltet wurde und jede MSS vom Kommandeur eines Kraftfahrkampftruppenteils betreut wurde, waren die Motorsportschulen keine Einrichtungen der Wehrmacht, sondern unterstanden weiterhin dem Korpsführer bzw. der Inspektion der MSS in Berlin.[130]

Ein weiterer Beleg für die enge Zusammenarbeit zwischen Korps und Reichswehr bzw. Wehrmacht ist in der Zusammensetzung des Schulpersonals zu finden. Bis zum 1. März 1934 hatten Reichswehroffiziere die gesamte Ausbildung der SA geleitet. Von diesem Zeitpunkt an wurde die Ausbildung in den SA-Sportlagern vom Chef des Ausbildungswesens der SA und dem Chef des Kraftfahrwesens der SA mit eigenen Kräften durchgeführt.[131] Nach der Erhebung des NSKK zur Gliederung war das Stammpersonal der Motorsportschulen, das anfangs 20 bis 25 Personen, später über 40 Mitarbeiter umfasste, beim NSKK angestellt.[132] Über Neuernennungen, Versetzungen und Entlassungen entschied der Korpsführer. Zum Lehr- und Ausbildungspersonal einer Schule zählten der Schulleiter, die Hauptfahrlehrer, Zugführer und Unterführer. Das Führungspersonal stammte aus den Reihen des Militärs und des NSKK.[133] Die Motorsportschulen rekrutierten ihre Angestellten vorwiegend aus ehemaligen Wehrmachtsangehörigen, die mangels Planstellen nicht bei der Wehrmacht eingesetzt werden konnten.[134] Mit Beginn des Jahres 1939 kamen die Ausbilder grundsätzlich aus der Wehrmacht.[135]

---

[128] Vgl. Müller: Hitlers motorisierte Stoßarmee, S. 182; NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Die Gliederung des NSKK, S. 10.

[129] Vgl. Meldung der Inspektion Schulen an den Inspekteur Technik vom 6. 10. 1936, BArch NS 24/494.

[130] Vgl. Anordnung des Reichskriegsministers und Oberbefehlshabers der Wehrmacht vom 30. 12. 1935 (geheim), betr. Vormilitärische Kraftfahrausbildung beim NSKK – Amt für Schulen, BArch-MA, RH 26–7/754. Vgl. den Halbjahresbericht der NSKK-Motorbrigade Franken vom 1. 1. 1936 bis 30. 6. 1936, StA München, NSDAP 1308. Vgl. auch den Einberufungsbefehl vom Wehrbezirks-Kommmando vom 21. 7. 1937, BArch NS 24/58.

[131] Der Schulleiter der Motor-SA-Schule in Zeesen war Anfang 1934 ein Leutnant. Andere Angestellte nahmen den Rang eines Feldwebels ein; vgl. SA (Hrsg.): Reichsschule der Motor-SA, Zeesen. 5. Lehrgang Januar-Februar 1934 (Typoskript); Wehrkreiskommando betr. SA-Sportausbildung (geheime Kommandosache) vom 22. 2. 1934, BArch-MA, RH 26–7/362.

[132] Die MSS in Bayreuth hatte beispielsweise 41 Mann Stammpersonal; vgl. Motorsportschule Bayreuth-Saas 1934–35, StA München, NSDAP 1309. Die Angehörigen der Motorsportschulen waren keine Angehörigen des Heeres, auch wenn sie dort vor ihrer Anstellung beschäftigt waren. Bis in die siebziger Jahre bestanden Uneinigkeiten über das Rechtsverhältnis und damit über die Versorgungsansprüche des ehemaligen Stammpersonals der Motorsportschulen; vgl. IfZ, ZS 2351, W. D.

[133] Vgl. Halter: Stadt unterm Hakenkreuz, S. 155.

[134] Vgl. Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. IV, S. 48; Merkblatt für die Übernahme in den Dienst der Motorsportschulen des NSKK, BArch NSD 42/17.

[135] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Januar 1939: „Motorsportschule Niedersachsen eingeweiht".

Die Ausbilder mussten bei ihrem Eintritt ledig, körperlich fit, nicht älter als 23 und gemäß den „Rassekriterien" „deutschblütig" sein. Besoldet wurde das Personal nach Wehrmachtskategorien.[136] Heiraten unterlagen der Genehmigungspflicht. Dazu waren ein Nachweis der arischen Abstammung und ein Leumundszeugnis der Braut erforderlich.[137]

Immer wieder betonten Führer des NSKK und hochrangige Militärs die guten Beziehungen zwischen Korps und Wehrmacht. Die Rede von der „engen Verbundenheit" war nicht nur eine leere Floskel, mit der das befriedete Verhältnis zwischen einer Parteigliederung und dem Waffenträger der Nation vordergründig zum Ausdruck gebracht wurde, sondern beruhte auf gegenseitiger Wertschätzung. Die räumliche Nähe der 1935 offiziell eingeweihten Reichsmotorsportschule Döberitz-Elsgrund und der Heereskraftfahrschule unter dem Befehl des Generals der Panzertruppen Lutz war eine ideale Voraussetzung für eine enge Zusammenarbeit zwischen der Reichswehr und dem Führerkorps des NSKK.[138] Darüber hinaus pflegte die NSKK-Korpsführung persönliche Kontakte zum General der Panzertruppen Lutz und dem Inspekteur für Heeresmotorisierung Oberst Kempf.[139]

Seine dienende Rolle brachte dem NSKK große Anerkennung in Militärkreisen ein. Freiherr von Fritsch dankte dem Korpsführer bei offiziellen Gelegenheiten für die erfolgreiche Erziehungsarbeit des Korps und für das große Engagement.[140] Auf der Ebene der Motorbrigaden lobten die militärischen Beobachter bei den Abschlussbesichtigungen der Motorsportschulen die geleistete Arbeit.[141]

Durch die Übernahme der vormilitärischen Kraftfahrausbildung wurde dem NSKK nicht nur von Seiten der Reichswehr eine positive Beurteilung zuteil. Die Position des NSKK war dadurch auch gegenüber den anderen Gliederungen deutlich gestärkt. Diese erfolgreiche Form der Legitimierung war unabdingbar für eine Formation, deren Aufstieg in ursächlichem Zusammenhang mit dem Abstieg einer anderen, der SA, stand. Durch seinen Beitrag zur Aufrüstung konnte das NSKK nun zeigen, dass es auch aus eigener Kraft fähig war, wichtige Aufgaben für die NS-Bewegung und das „Dritte Reich" zu erfüllen, die diesen Aufstieg rechtfertigten.

Belegungspraxis auf den Motorsportschulen

Mit der Einführung der allgemeinen Wehrpflicht stieg auch der Bedarf an kraftfahrtechnisch vorgebildeten Rekruten. Folglich war eine Erhöhung der Belegstärken der Schulen erforderlich. Die Motorsportschule Tübingen beispielsweise, die bisher 60 Teilnehmer beherbergte, wurde 1935 zu einer 200-Mann-Schule ausge-

---

[136] Vgl. Merkblatt für die Übernahme in den Dienst der Motorsportschulen des NSKK, BArch NSD 42/17.
[137] Vgl. Korpsbefehl Nr. 2a vom 14. 10. 1936, BArch NSD 42/9.
[138] Vgl. Müller: Hitlers motorisierte Stoßarmee, S. 182.
[139] Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 561, StadtA Hannover.
[140] Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 124.
[141] Vgl. Vierteljahresberichte der Kraftfahrinspektion Süd vom Juli–September 1935, StA München, NSDAP 1308.

baut.[142] Im September 1935 konnten die fünf Motorsportschulen im Bereich der Motorobergruppe Süd jeweils 200 bis 300 Teilnehmer pro Lehrgang aufnehmen.[143]

Der Reichskriegsminister und Oberbefehlshaber der Wehrmacht regelte mit seinem Erlass vom 30. Dezember 1935 die Voraussetzungen der Ausbildung auf den Motorsportschulen des NSKK.[144] Damit fiel die vormilitärische kraftfahrtechnische Ausbildung des größten Teils des Rekrutensatzes für die motorisierten und teilmotorisierten Truppenteile offiziell in den Aufgabenbereich des NSKK.[145] Die von den Wehrersatzinspektionen für die motorisierten Truppenteile gemusterten Männer wurden anfangs durch die zuständige Motorgruppe einberufen. Nur etwa 50% der Angeschriebenen leisteten dem Aufruf Folge.[146] Ab Anfang 1936 erfolgte die Einladung der Lehrgangsteilnehmer durch die Wehrbezirkskommandos.[147] Doch änderte dies nichts daran, dass die Bereitschaft zur Teilnahme bei den vorgesehenen Personen nicht so groß war, wie die Verantwortlichen sich dies wünschten. Da der 33. Lehrgang 1938 reichsweit nur zur Hälfte besetzt war, musste er mit HJ-Jungen und Arbeitsdienst-Männern aufgefüllt werden.[148]

Manchen jungen Wehrpflichtigen dürfte der eng gesteckte Terminplan zwischen dem Ende der Dienstzeit beim Reichsarbeitsdienst und dem Beginn der Wehrpflicht von einer Beteiligung abgehalten haben.[149] Andere, die bereits einen Führerschein besaßen, waren wahrscheinlich nur schwer von der Notwendigkeit des Besuchs einer NSKK-Motorsportschule zu überzeugen. Da es keine gesetzliche Regelung gab, die die Freiwilligkeit für Dienstpflichtige aufhob, leisteten nicht alle Gemusterten der Einladung zum Lehrgang Folge. Das Problem der verbindlichen Teilnahme wurde im Januar 1939 gelöst. Nachdem Hitler mit Erlass vom 19. Januar 1939 die SA zum Träger der vor- und nachmilitärischen Wehrerziehung bestimmt hatte, übertrug er in seinem Erlass vom 27. Januar dem NSKK in enger Zusammenarbeit mit dem Heer die vor- und nachmilitärische Wehrerziehung auf dem Gebiet des Motorwesens.[150] Zwischen 1933 und 1939 erwarb das NSKK bei den Streitkräften, insbesondere dem Heer, so viel Respekt, dass die

---

142 Vgl. Zeitungsausschnitt: „Richtfest in der NSKK-Motorsportschule", StadtA Tübingen A 150–5539.

143 Vgl. Vierteljahresberichte der Kraftfahrinspektion Süd vom Juli-September 1935, StA München, NSDAP 1308.

144 Vgl. Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. IV, S. 45.

145 Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 11. 1. 1936, betr. Schulwesen, BArch NS 24/318.

146 Vgl. Vierteljahresberichte der Kraftfahrinspektion Süd vom Juli-September 1935 und Bericht der Motorbrigade Südwest vom 1. 10. 1935, StA München, NSDAP 1308.

147 Vgl. Halbjahresbericht der NSKK-Motorbrigade Franken vom 1. 1. 1936 bis 30. 6. 1936, ebenda.

148 Vgl. Meldung des Inspekteurs der Motorsportschulen vom 11. 5. 1938, betr. 33. Lehrgang, BArch NS 24/280.

149 Vgl. Schreiben der Inspektion Schulen an die Motorgruppe Hochland vom 12. 5. 1938, BArch NS 24/63.

150 Vgl. Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. IV, S. 47; Verordnungsblatt der Korpsführung vom Januar 1939 bis August 1939: Ausführungsbestimmungen zum Erlaß des Führers vom 26. 1. 1939, Auszug aus der Verfügung vom 3. 5. 1939, BArch NSD 42/1.

höheren militärischen Befehlshaber diese Beauftragung begrüßt haben dürften. Nach Angaben des NSKK war es auch Generaloberst von Brauchitsch, der die in der Verfügung festgelegte Beauftragung angeregt hatte.[151]

Alle von den Wehrersatzbehörden für den Dienst bei den motorisierten Einheiten der Wehrmacht gemusterten jungen Deutschen waren gemäß des Führererlasses verpflichtet, auf den MSS vor Ableistung ihrer Wehrpflicht ihre vormilitärische Ausbildung zu absolvieren. Eine nachmilitärische Ausbildung zur „Erhaltung des Wehrwillens" sollte innerhalb der Motorstürme stattfinden.[152]

Im vormilitärischen Bereich wurde dem NSKK damit keine neue, aber eine erweiterte Aufgabe gestellt. Im Gegensatz zu der Zeit vor 1939 bestand für alle Wehrdienstpflichtigen, die zu Kraftfahrern des Heeres bestimmt wurden, nunmehr eine Teilnahmepflicht.[153] Nach dem Führererlass vom 27. Januar 1939 intensivierten sich besonders die Beziehungen zwischen NSKK und Heer, da die meisten Absolventen der Motorsportschulen ihre Wehrpflicht beim Heer ableisteten. Die Statistik des 41. Lehrgangs (Juli/August 1939) in Kochel (Bayern) bestätigt dies. Von den 204 Teilnehmern wurden nach Beendigung des Kurses 105 zum Heer, 63 zur Luftwaffe und vier Männer zur Marine überstellt.[154]

Der Korpsführer gab im Januar 1939 seine Zusage, die Motorsportschulen so zu erweitern, dass der Bedarf des Heeres an Nachwuchskräften, der auf jährlich 90000 bis 100000 Mann veranschlagt wurde, spätestens 1942 gedeckt werden könnte. Angesichts der Tatsache, dass 1938 nur 45000 Lehrgangsteilnehmer die Motorsportschulen durchliefen, wurde eine enorme Steigerung notwendig, wollte man dieses Ziel erreichen.[155] Im Zeichen einer forcierten Aufrüstung stand im Juni 1939 die Ankündigung, die Teilnehmerzahl an den nächsten sieben Lehrgängen stark anheben zu wollen.[156]

Nimmt man einen Durchschnitt von 5000 Teilnehmern pro Lehrgang,[157] errechnet sich eine Gesamtzahl von 205000 Rekruten, die in den 41 Lehrgängen zwischen 1933 und 1939 vormilitärisch ausgebildet worden waren. Dieses Rech-

---

151 Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom März 1939: „Auftrag des Führers an das NSKK".

152 Vgl. Manuskript „Wehrerziehung im NSKK", 1939 oder später, BArch NS 24/282.

153 Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 26. 5. 1939, betr. Vor- und nachmilitärische Kraftfahrausbildung, BArch NS 24/282; Bestimmungen des Oberbefehlhabers des Heeres vom 28. 4. 1939, betr. Vormilitärische Kraftfahrausbildung, BArch-MA RH 15/169.

154 Vgl. Ausbildungsnachweis für den 41. Lehrgang in Kochel vom 13. 7. 1939–18. 8. 1939, BArch NS 24/58.

155 Vgl. Schreiben des Korpsführers an den Reichsjugendführer (Abschrift) vom 26. 1. 1939, BArch NS 24/210. Im April 1939 war das Platzangebot auf den Schulen noch nicht ausreichend, so dass nicht der gesamte Ersatz an Kraftfahrern auf den MSS ausgebildet werden konnte; vgl. Bestimmungen des Oberbefehlshabers des Heeres vom 28. 4. 1939, betr. Vormilitärische Kraftfahrausbildung, BArch-MA, RH 15/169.

156 Das Plansoll für die nächsten sieben Lehrgänge betrug 53950 Personen; vgl. die Aufstellung: Vormilitärische Ausbildung vom Juni 1939, BArch NS 24/282.

157 Hatte der 14. Ausbildungslehrgang aller vorhandenen Schulen im Spätsommer 1935 noch insgesamt 4950 Teilnehmer, so stieg das Belegungssoll beim 38. Lehrgang im Januar 1939 auf 6200 Teilnehmer an; vgl. Planung des Inspekteurs der Motorsportschulen Schnüll vom 31. 1. 1939, BArch NS 24/156; Mitteilung der NSKK-Korpsführung, Amt für Schulen vom 28. 8. 1935, BArch NS 24/162; Verfügung des Korpsführers vom 26. 5. 1939, betr. Vor- und nachmilitärische Kraftfahrausbildung, BArch NS 24/282.

nungsergebnis bestätigen auch der Major im Oberkommando der Wehrmacht, Martin, und der Korpsführer des NSKK.[158]

Da jedoch bis 1935 die Belegstärke der Schulen unter 200 bis 300 Teilnehmern lag und einige Lehrgänge nicht vollbesetzt waren,[159] dürfte die Zahl der Ausgebildeten die 200000-Mann-Marke nicht erreicht haben. Eine präzise und durchaus glaubwürdige Zahl liefert ein geheimer Bericht aus dem Jahre 1941. Darin heißt es, dass von 1933 bis zum Kriegsausbruch auf den Motorsportschulen des NSKK 187600 Männer ausgebildet worden waren.[160] Geht man bei einer Kompanie der Kraftfahr-Kampftruppe von 100 Mann aus, hat das NS-Kraftfahrkorps bis zum Kriegsbeginn Kraftfahrer für 1876 Kompanien ausgebildet.[161] Auch wenn nicht alle Absolventen der Motorsportschulen tatsächlich Kraftfahrtruppen zugeordnet worden waren,[162] die Zahl also relativiert werden muss, so wird doch sichtbar, dass der neue Fahrernachwuchs das Motorisierungspotenzial der deutschen Streitkräfte immens vergrößert hatte.

Zusammensetzung der Teilnehmer

Zwischen 1933 und 1935 konnte das NSKK das Angebot an seine Mitglieder, auf den Motorsportschulen den Führerschein zu erwerben, noch als Werbemittel nutzen. Den NSKK-Motorstaffeln war es erlaubt, eine festgesetzte Zahl an Teilnehmern zu den Lehrgängen zu schicken.[163] In dem Maße, in dem die Motorsportschulen wehrpolitische Bedeutung erlangten, schwand die Möglichkeit, speziell die Mitglieder des NSKK in den Besitz eines Führerscheins zu bringen und den Ausbildungsstand der Basis zu erhöhen. Von den 4179 Mitgliedern, die der Motorstandarte 86 (München) im August 1939 angehörten, hatten zu diesem Zeitpunkt lediglich 152 Personen jemals eine Motorsportschule besucht. Dies zeigt

---

158 Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom März 1939: „Auftrag des Führers an das NSKK". In diesem Artikel werden die Ausführungen des Majors im Oberkommando der Wehrmacht Martin in der NS-Parteikorrespondenz zitiert: „Durch den Erlaß des Führers wird nunmehr die wichtigste Arbeit des NSKK, insbesondere seine Einflußnahme auf die Wehrertüchtigung der deutschen Jugend, für alle Zukunft festgelegt. 200000 junge deutsche Männer sind bereits durch die MSS des NSKK vor Ableistung ihrer Wehrpflicht gegangen." Der Korpsführer verkündete bereits Ende 1938 in der für ihn typischen Übertreibung, dass seit Bestehen der Schulen etwa 200000 junge Männer durch die Motorsportschulen gegangen seien; vgl. Hannoverscher Anzeiger vom 15. 12. 1938: „Einweihung der Motorsportschule ‚Niedersachsen'"; Der NSKK-Mann vom 24. 12. 1938: „Jugend am Motor".

159 Obgleich das Aufnahmekontingent der Gebirgsmotorsportschule 1937 210 Mann betrug, fanden auch Lehrgänge mit nur 100 Mann statt; vgl. Korrespondenz mit der Gebirgsmotorsportschule General Ritter von Epp, Kochel, BArch NS 24/58.

160 Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70.

161 Vgl. ebenda.

162 Viele der abgestellten Wehrmänner wurden der Infanterie zugeteilt; vgl. Schreiben des Schulleiters Herbert an die Kraftfahrinspektion Süd vom 21. 8. 1935, StA München, NSDAP 1309.

163 Vgl. Werbeschreiben der Staffel II vom 22. 10. 1934 an die aus der HJ ausscheidenden Kameraden und Schreiben der Staffel an die Motorstürme vom 17. 9. 1934, betr. 8. Lehrgang der MSA-Schule Regensburg, BArch NS 24/3.

sehr deutlich, dass die NSKK-Motorsportschulen nicht den Zweck verfolgten, die Ausbildung der eigenen NSKK-Angehörigen zu fördern.[164]

Ausgeschlossen waren in jedem Fall NSKK-Mitglieder, die älter als 25 Jahre waren. Nach der Verfügung des Inspekteurs der Schulen vom 25. November 1937 sollten nur Gemusterte oder Freiwillige, die bereits den Annahmeschein eines motorisierten oder teilmotorisierten Truppenteiles in Händen hielten, „einberufen" werden.[165]

Der dominierende Einfluss der Wehrersatzinspektionen bei der „Einberufung" zu den Lehrgängen wirkte sich auch auf die Zusammensetzung der Teilnehmer aus. Am 21. Lehrgang der Motorsportschule Kurpfalz-Saar im Sommer 1936 nahmen 190 vom Wehrbezirkskommando einberufene und zehn von der Motorbrigade befohlene Männer teil.[166] Auf dem 31. Lehrgang der Gebirgs-Motorsportschule Kochel vom 15. Februar bis 24. März 1938 ergab sich das gleiche Bild. 213 Teilnehmer waren gemustert bzw. als Freiwillige angenommen und lediglich vier junge Männer waren nicht gemustert.[167]

Eine Einflussnahme des NSKK bei der Belegung war dennoch möglich. Das NSKK war bestrebt, möglichst viele 18-jährige Motor-HJ-Jungen und NSKK-Mitglieder zwischen 18 und 25 Jahren zu den Motorsportschulen zu kommandieren bzw. von den militärischen Stellen einberufen zu lassen. Es bestanden Absprachen mit der HJ, wonach die 24 HJ-Gebiete regelmäßig zwischen 25 bis 50 Jungen zu den Lehrgängen schicken sollten.[168] Die jungen Männer wurden aufgefordert, sich freiwillig zum Dienst im Heer zu melden. Bevorzugte Berufe waren hier Autoschlosser, Automechaniker, Elektriker und Mechaniker.[169]

Da mit der planmäßigen vormilitärischen Ausbildung die Mitgliedschaft in einer NS-Gliederung als Auswahlkriterium in den Hintergrund trat, wurden immer weniger politisch organisierte Männer zu den Lehrgängen eingeladen.[170] Was zählte, war das Alter und die Eignung für den Dienst in den motorisierten Trup-

---

[164] Vgl. Aufstellung des Organisationsamtes, Motorstandarte 86, Stärkemeldung vom 5. 8. 1939, BArch NS 24/65. Von den 162 Mitgliedern des Motorsturm 2/M Saar der Motorgruppe Kurpfalz-Saar hatten bis März 1939 nur acht eine MSS besucht; vgl. Stärkemeldung vom 31. 3. 1939, LA Speyer, T 65 Nr. 157. Aspiranten des NSKK wurden abgewiesen, weil sie den Aufnahmekriterien des Wehrbezirkskommandos nicht entsprachen; Schreiben der Motorbrigade West an die Kraftfahrinspektion Süd vom 19. 11. 1935, BArch NS 24/556.

[165] Vgl. Schreiben der Motorgruppe Hochland vom 5. 5. 1938 an den Inspekteur Schulen, BArch NS 24/63.

[166] Vgl. Schreiben der Motorbrigade Kurpfalz-Saar an die Motorobergruppe Süd vom 6. 8. 1936, StA München, NSDAP 1310.

[167] Vgl. Meldung über den 31. Lehrgang der Gebirgsmotorsportschule Kochel vom 15. 2. bis 24. 3. 1938, BArch NS 24/58.

[168] Die Anzahl der NSKK-Schulen korrespondierte mit den HJ-Gebieten (1934: 24); vgl. Rundschreiben der Reichsjugendführung vom 27. 11. 1934, BArch NS 24/87.

[169] Vgl. Schreiben der Motorstandarte 77 Bayreuth vom 18. 7. 1935, darin: Richtlinien zur Kommandierung von NSKK-Männern zu den Motorsportschulen, BArch NS 24/55.

[170] Auch bei der SS sprach sich 1936 herum, dass SS-Männer die MSS nicht mehr besuchen konnten, da sämtliche NSKK-Schulen der Wehrmacht unterstanden; vgl. SS-Oberabschnitt Rhein an den Sanitätssturm vom 10. 4. 1936, StA Marburg, Best. 327/2 a, Nr. 99.

penteilen. Beim Lehrgang in Kochel 1938 gehörten nur 26 der 217 Personen dem NSKK an, 45 waren Mitglied der HJ und 6 der Motor-HJ. Dagegen hatten sich 92 junge Männer bisher ganz von einer NS-Formation fern gehalten.[171]

Als bekannt wurde, dass die Lehrgangsteilnehmer mehrheitlich keiner politischen Gliederung angehörten und auch nach Ende des Lehrgangs keine Eintrittsbereitschaft zeigten, äußerten die NSKK-Führer die Vermutung, dass es den Männern „nur" darum ginge, auf billige Weise den Führerschein zu erwerben. Tatsächlich dürfte darin die Motivation vieler Lehrgangsteilnehmer bestanden haben. Um eine derart „unpolitische Haltung" zu unterbinden, wies der Führer der Motorbrigade Franken, NSKK-Brigadeführer Zynen, seine Sturmführer 1936 an, die Teilnehmer, die keiner Gliederung angehörten, nach dem Kurs zum Beitritt in das NSKK zu bewegen. Erst wenn die auf diese Weise Genötigten eine sechswöchige einwandfreie Dienstzeit im Motorsturm vorweisen könnten, sollte ihnen der Führerschein übergeben werden. Durch diese erpresserische Maßnahme, so hatte Zynen ausgerechnet, würde die Motorbrigade Franken alle fünf Wochen rund 150 neue Männer hinzugewinnen.[172]

Es ist zweifelhaft, ob sich diese Vorgehensweise reichsweit durchsetzen konnte, denn mit dem zunehmenden Einfluss der militärischen Stellen war eine solche Verknüpfung zwischen der NSKK-Mitgliedschaft und dem Führerscheinerwerb nicht opportun. NSKK-Führer warnten überdies, ein solches Verfahren brächte dem NSKK keine „guten" Mitglieder ein.[173] Dennoch forderte Korpsführer Hühnlein die Schulleiter auf, mit allem Nachdruck zu werben, im Falle von Mitgliedern der SA oder SS aber keinen Zwang zum Übertritt auszuüben.[174] Die Bemühungen zeigten Erfolg. Aus der Statistik des 41. Lehrgangs von Kochel im Juli/August des Jahres 1939 geht hervor, dass bei Lehrgangsbeginn von 204 Teilnehmern nur 24 dem NSKK angehörten und 89 Männer politisch überhaupt nicht organisiert waren. Das Bild änderte sich am Ende des Lehrgangs, denn der Schulführer konnte 85 Aufnahmeanträge und 76 Überweisungsanträge an das NSKK verbuchen.[175] Diese Entwicklung zeigt, dass die Absolventen der MSS, die eine im kraftfahrtechnischen Sinne vielversprechende Zukunft vor sich hatten, massiv umworben und bedrängt wurden. Dafür sprachen gute Gründe: Zum einen trugen sie den guten Ruf des NSKK als vormilitärische Erziehungsschule in die Streitkräfte; zum anderen fungierten sie nach Ableistung des Wehrdienstes, wenn

---

171 Vgl. Meldung über den 31. Lehrgang der Gebirgsmotorsportschule Kochel vom 15. 2. bis 24. 3. 1938, BArch NS 24/58.

172 Vgl. Meldung der Motorbrigade Franken vom 30. 11. 1936, betr. Lehrgangsteilnehmer der Motorsportschule Bayreuth und Brigadebefehl vom 30. 11. 1936, BArch NS 24/55.

173 Schreiben der Motorobergruppe Süd an den Korpsführer vom 27. 11. 1936, BArch NS 24/771.

174 Vgl. Schreiben des Korpsführers an die Führer der Motorobergruppen und Gruppen vom 18. 8. 1939, betr. Werbungen zum NSKK, BArch NS 24/63.

175 Vgl. Ausbildungsnachweis für den 41. Lehrgang in Kochel vom 13. 7. 1939 –18. 8. 1939, BArch NS 24/58. Dienstpflichtige, die dem NSKK beitraten, zahlten keinen Beitrag, Verfügung des Korpsführer vom 26. 5. 1939, betr. vor- und nachmilitärische Kraftfahrausbildung, BArch NS 24/282.

sie in die örtlichen Motorstürme eintraten, als wichtige Multiplikatoren für die technische und paramilitärische Ausbildung der Basis.

Die Finanzierung: Die Geldgeber im Hintergrund

Der Beitrag der Kommunen

Über die Finanzierung der Motorsportschulen äußerte sich Korpsführer Hühnlein anfänglich nur unbestimmt. Die Schulen seien durch Korpsbeiträge und Zuwendungen der Kommunen, des DDAC und der Industrie aufgebaut und finanziert worden.[176] Tatsächlich beteiligten sich an einem Neubau bzw. Umbau der Motorsportschulen oftmals die Städte und Gemeinden, in deren Umkreis die Schulen lagen. Beispielhaft hierfür stehen die Städte Tübingen, Itzehoe, Gandersheim und Bayreuth.[177] Die Kommunen begrüßten die neuen Schulen, weil sie sich einen positiven Werbeeffekt für die Stadt und größere Einnahmen für die gewerbliche Wirtschaft versprachen. Für den Gemeinderat in Tübingen erschien eine Motorsportschule als Chance, das wirtschaftliche Leben der Stadt zu fördern. Vor dem Hintergrund zurückgehender Studentenzahlen und der schwindenden Bedeutung als Garnisonsstadt bangte der wirtschaftliche Mittelstand um seine Einkünfte. Um einem wirtschaftlichen Abschwung entgegenzuwirken, bewarb sich Tübingen 1934 als Standort für die MSS der SA-Gruppe Südwest. An eine Zusage von Seiten des NSKK war allerdings die Bedingung an die Stadt geknüpft, die Baukosten der Schule zu tragen.[178] Der Gemeinderat stimmte zu und übernahm die Kosten des 1934 errichteten Neubaus. Der Wert an Grund und Boden, zusammen mit den Erschließungskosten und der Fahrzeughalle, belief sich auf über 460 000 RM.[179] Die Motorsportschule wurde am 22. Oktober 1934 eingeweiht.[180] Sieht man von einem Dankeschön des Korpsführers an die Stadt ab, gab es wenig, was die enormen Investitionen der Stadt aufwiegen konnte. Hatte Tübingen gehofft, eine Bedarfsdeckungsklausel in den Vertrag mit der Schule einbauen zu können, so weigerte sich das NSKK nun, eine Verpflichtung zu unterschreiben, die vorsah, dass die Schule ihre Konsumgüter ausschließlich bei den Tübinger Geschäftsleuten beziehen würde.[181] Die fest eingerechneten 200 000 RM pro Jahr, die diese Klausel einbringen sollte, entfielen.[182] Dazu kamen zahlreiche Forderungen an die Stadt wie z. B. die Errichtung einer Tankstelle im Ort, die durch die gerin-

---

[176] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 15. 12. 1934: „Einweihung der Motorsportschule des NSKK ‚Nordmark'".

[177] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 15. 11. 1934: „Kraft und Kraftfahrt sind Zeichen des Dritten Reiches".

[178] Vgl. Gemeinderatsprotokoll der Stadt Tübingen vom 16. 3. 1934, StadtA Tübingen, A 150–5520.

[179] Vgl. Schreiben des Oberbürgermeisters von Tübingen vom 7. 5. 1937 an den Reichskassenverwalter des NSKK, StadtA Tübingen, A 150–5535.

[180] Vgl. Zeitungsausschnitt „Ein großer Tag für Tübingen", StadtA Tübingen 139-Motorsportschule.

[181] Vgl. Zeitungsausschnitt „Die SA diktierte die Konditionen", ebenda.

[182] Vgl. Gemeinderatsprotokoll der Stadt Tübingen vom 16. 3. 1934, StadtA Tübingen A 150–5520.

gen Mieteinnahmen der Schule von 600 RM im Monat nicht im Geringsten gedeckt waren. Die Stadtoberen sahen ihre Hoffnungen nicht erfüllt.[183] Das Württembergische Innenministerium wollte die Verantwortung für eine weitere Schuldenaufnahme nicht übernehmen und bot deshalb der NSDAP Verhandlungen über den Verkauf an.[184] Zu einem Vorzugspreis von 300000 RM, also rund 170000 RM unter dem Wert, kaufte die NSDAP im Juni 1935 die Schulgebäude und Grundstücke auf.[185]

Auch die Kommunen Regensburg und Itzehoe zeigten sich von ihrer großzügigen Seite. Im August 1933 zog die NSKK-Gruppenstaffel, geführt von Wilhelm Müller, von Bayreuth nach Regensburg um und begann in der ehemaligen Gewehrfabrik mit der Einrichtung einer Motor-SA Schule.[186] Die Stadt übernahm die Kosten für den Umbau der Gebäude in Höhe von 95000 RM und stellte sie dem NSKK zu einer preiswerten Miete zur Verfügung. Die Schule wurde am 15. November eröffnet und konnte anfänglich 100 bis 120 Kursteilnehmer aufnehmen.[187] Es gibt Hinweise darauf, dass ähnlich wie in Tübingen die Grundstücke und Gebäude 1935 von der NSDAP gekauft wurden.[188]

Das NSKK errichtete 1934 die Motorsportschule Nordoe in der Nähe von Itzehoe, die einen Gesamtwert von rund 358000 RM hatte. Die Kosten für den Bau und die Einrichtung verteilten sich auf verschiedenen Schultern. Stadt und Kreis brachten 10000 RM für Grund und Boden und 60000 RM für den Umbau auf. Die für die Schulen zuständige Dienststelle der Korpsführung (Amt Schulen in Berlin) bezahlte 28000 RM, die Korpsführung selbst noch einmal 24000 RM. Die größte Summe aber wurde von der Industrie aufgebracht.[189] Die Einrichtungsgegenstände im Wert von 31000 RM stiftete die Adam Opel AG.[190] Der Bürgermeister von Itzehoe ließ 1935 zur bestehenden Motorsportschule einen Erweiterungsbau erstellen, der von der Stadt mit 58300 RM und von den ansässigen Geschäftsleuten mit 41700 RM finanziert wurde. Die beiden Beträge wurden im Juni 1937 zurückbezahlt, so dass das gesamte Anwesen in das Eigentum der NSDAP überging.[191]

---

[183] Der Württembergische Innenminister bat die Korpsführung im Schreiben vom 1. 4. 1935, die Motorsportschule zu kaufen oder einem Verkauf an das Reich zuzustimmen, BArch NS 1/2442.

[184] Vgl. Schreiben des Bürgermeisteramtes an die Korpsführung vom 26. 2. 1935 und Gemeinderatsprotokoll vom 14. 5. 1935, StadtA Tübingen A 150–5535.

[185] Die von der Stadt veranschlagten 270000 RM Baukosten hatten sich bis zur Fertigstellung um 150000 RM erhöht; Gemeinderatsprotokoll der Stadt Tübingen vom 14. 8. 1935, ebenda.

[186] Vgl. Halter: Stadt unterm Hakenkreuz, S. 153.

[187] Vgl. ebenda, S. 155.

[188] Dies geht aus dem Vierteljahresbericht der Motorbrigade Bayerische Ostmark vom 1. 10. 1935 hervor, StA München, NSDAP 1308.

[189] Vgl. Schreiben der NSKK-Korpsführung an den Reichsschatzmeister der NSDAP vom 18. 5. 1935 und Schreiben der Motor-Brigade Nordmark an die NSKK-Korpsführung vom 10. 4. 1935, NS 1/2440–1. Zur Finanzierung der NSKK-Motorsportschule Nordoe vgl. Schröder: „Wir bleiben was wir waren: Des Führers Motorscharen!", S. 121 f.

[190] Vgl. die Vermögensaufstellung der MSS in Itzehoe, BArch NS 24/518.

[191] Vgl. Schreiben des Bürgermeisters von Itzehoe an den Reichskassenverwalter des NSKK

Im Fall der Motorsportschule Niedersachsen in Bad Gandersheim konnte der Korpsführer die Kommune und das Finanzministerium in Braunschweig 1936 dafür gewinnen, das Gelände unentgeltlich zur Verfügung zu stellen und die Planierungsarbeiten, die Wasserversorgung, die Stromzuführung und die Kanalisation zu finanzieren.[192]

Die Beispiele zeigen, dass die Kommunen die Gründung der Schulen oder den Umbau zumeist bereitwillig unterstützten. Sie bezahlten aus ihrem Etat einen Teil der Kosten, stellten die Grundstücke unentgeltlich zur Verfügung und organisierten Spendenaktionen unter den ansässigen Geschäftsleuten. Die Gemeindevertreter sahen die Schulen vor allem als Prestigeobjekte für ihre Stadt an. Dies wiederum lässt auf die allgemein gute Reputation des NSKK schließen. Wichtige Persönlichkeiten aus den Bereichen Wirtschaft, Militär, Staat und Partei kamen anlässlich des Besuchs der Motorsportschule in ihre Stadt. In Gandersheim knüpften die Stadt, die Motorsportschule und das NSKK enge Bande. Reichsleiter Korpsführer Hühnlein wurde zum Ehrenbürger der Stadt ernannt, der Schulleiter, NSKK-Standartenführer Winter, in den Stadtrat berufen und der Bürgermeister von Gandersheim ehrenhalber in den Rang eines NSKK-Staffelführers erhoben.[193]

Der Gemeinderat versprach sich von den Konsumausgaben der Lehrgangsteilnehmer und des Stammpersonals eine wirtschaftliche Belebung der Gemeinden. Die meisten Kommunen, in deren Nähe eine Motorsportschule errichtet wurde, erwarben zudem einen Bekanntheitsgrad, der über die Region hinausging. Doch die Erwartungen auf große Gewinne dürften sich nur selten erfüllt haben. Aufgrund der verstärkten wehrpolitischen Bedeutung der Schulen ab 1935, deren Verbesserung nicht zu den kommunalen Aufgaben zählte, und des Aufkaufs einiger Schulen durch die NSDAP schränkten die Städte ihr Engagement ein.[194]

Beihilfen des Automobilclubs und der Industrie

Neben den Gemeinden leisteten auch die Industrie und der von Hühnlein kontrollierte Einheitsautomobilclub DDAC einen finanziellen Beitrag zum Aufbau der Schulen. Der Korpsführer nutzte seine Kontakte zu wichtigen Verbänden des Automobilwesens, um seiner Bitte um Unterstützung Nachdruck zu verleihen.

---

vom 19. 3. 1937, Aktenvermerk vom 8. 6. 1937 und Schreiben des Reichskassenverwalters an den Reichsschatzmeister vom 20. 10. 1937, NS 1/2440–1.

[192] Vgl. Reichskassenverwalter des NSKK an den Reichsschatzmeister der NSDAP vom 14. 7. 1936, BArch NS 1/2439. Auch die Gemeinde Achern unterstützte „ihre" MSS, indem sie die Schule, die einen Wert von 400 000 RM besaß, mietfrei zur Verfügung stellte; vgl. BArch NS 24/494.

[193] Vgl. Gandersheimer Kreisblatt vom 15. 12. 1938: „Gandersheims Motorsportschule des NSKK geweiht".

[194] Die Rückforderungen der Gemeinde Itzehoe an das NSKK basierten auf der Anweisung des Reichsinnenministeriums vom 19. 2. 1936, die besagte, dass wehrpolitische Aufgaben nicht zum Aufgabenkreis der Gemeinde zählten; vgl. Schreiben des Bürgermeisters an den Reichskassenverwalter des NSKK vom 19. 3. 1937, Aktenvermerk vom 8. 6. 1937 und Schreiben des Reichskassenverwalters an den Reichsschatzmeister vom 20. 10. 1937, BArch NS 1/2440–1.

Für die Renovierung der Motor-SA-Schule Nürburgring der Gruppe Westmark bezahlte der DDAC, Gau Westmark, 10000 RM.[195] Bis Mai 1938 hatte der DDAC bereits 250000 RM aus seinem Fonds „Wehrbeiträge" den MSS gestiftet. Der DDAC trat unter anderem als Hauptförderer der Motorsportschule Bayreuth in Erscheinung, für die er die Gesamtfinanzierung in Höhe von 362000 RM übernahm.[196]

Auch wenn die Gemeinden und der DDAC den Schulen erhebliche Summen zur Verfügung stellten, war die Automobil-, Zubehör- und Motorenindustrie zweifellos der Hauptsponsor der Motorsportschulen. Die Industrie, vertreten durch den Reichsverband der Automobilindustrie, spendete große Geldbeträge an die Korpsführung, die zum Aufbau der Schulen verwandt wurden. Dazu kamen so genannte Patenschaften, die einzelne Unternehmen für die ihnen zugewiesenen Motorsportschulen übernahmen. Die Sach- und Geldspenden der Patenunternehmen waren als Anschubfinanzierung und für die Grundausstattung der Schulen gedacht.[197] Des Weiteren erhielten die Motorsportschulen vom RDA auf Lieferungen 15% Rabatt.[198] Nach Angaben des Inspekteurs Technik im August 1937 brachte die Industrie Millionenbeträge für die Schulen auf.[199]

Deutlich wird, dass ohne die Zuschüsse, Darlehen und Spenden aus privater Hand die Gründung der NSKK-Motorsportschulen nicht möglich gewesen wäre. Für den laufenden Unterhalt und die Fahrzeugausstattung der Schulen brachte das Reich die Mittel auf.

Unterhalt der Schulen

Als Gliederung der NSDAP besaß das NSKK kein eigenes Vermögen. Eigentümerin bzw. Mieterin der NSKK-Motorsportschulen war folglich die NSDAP. Da das NSKK mit der Ausbildung des Nachwuchses für die motorisierten Verbände eine wehrwichtige Aufgabe übernommen hatte, erklärte sich das Reich für den Unterhalt der Schulen zuständig.[200] In den Jahren 1933 bis 1935 wurden die MSS aus dem Etat des Chefs des Ausbildungswesens (Chef AW) finanziert. Der Chef des Kraftfahrwesens der SA und Korpsführer NSKK erhielt vor allem für die Motorsportschulen aus Mitteln für das Ausbildungswesen allein für das Jahr 1934 rund 85 Millionen RM an Reichsmitteln.[201] Nach Auflösung der Dienststelle AW im Januar 1935 flossen die Reichsmittel direkt aus dem Reichsetat an das NSKK.

---

[195] Vgl. Schreiben der Kraftfahrinspektion Süd an Korpsführer Hühnlein vom 14. 4. 1934, StA München, NSDAP 1306.

[196] Vgl. Schreiben von Hühnlein an den Präsidenten des DDAC Egloffstein vom 18. 5. 1938, BArch NS 24/311.

[197] Zu den Hintergründen der Patenschaften siehe das Kapitel „Die Beziehungen zwischen Automobilindustrie und NSKK" dieser Arbeit.

[198] Vgl. Schreiben Kissels an den RDA vom 26. 3. 1934, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.18.

[199] Vgl. Schreiben des Inspekteurs Technik an den Inspekteur Schulen vom 9. 8. 1937, BArch NS 24/102.

[200] Vgl. Halter: Stadt unterm Hakenkreuz, S. 156.

[201] Vgl. Anweisung des Reichswehrministers vom 18. 12. 1934 an den Chef des Ausbildungswesens, BArch-MA RH 15/24.

In einer Liste des Reichsfinanzministeriums vom 31. Dezember 1938 waren unter den zu den Gliederungen der NSDAP gehörenden Einrichtungen, die ganz aus Reichsmitteln unterhalten wurden, die NSKK-Motorsportschulen verzeichnet.[202] Auch die Anschaffung von Fahrzeugen erfolgte aus Mitteln des Reiches; genauer aus dem Etat des Reichsinnenministeriums, Konto „Vormilitärische Ausbildung".[203] Die Haushaltsführung der Motorsportschulen bis zum 1. April 1939 oblag dem Reichsministerium des Innern, dann gingen die Schulen auf einen Sonderhaushalt des OKH über. Sie wurden jedoch zu keinem Zeitpunkt ihres Bestehens Heeresdienststellen.[204] Die Verantwortung für den Dienstbetrieb der Schulen lag bei der Korpsführung des NSKK.

Die relativ komplizierten und wechselnden Eigentumsverhältnisse können am Beispiel der MSS Schweidnitz nachvollzogen werden.[205] Die Motorsportschule war, wie die übrigen parteieigenen Motorsportschulen, an die Inspektion der Motorsportschulen des NSKK vermietet. Die Inspektion der MSS unterstand der Befehlsgewalt des Korpsführers, war jedoch verwaltungsmäßig der Wehrmacht zugeteilt. Das Anwesen wurde im August 1939 an die Inspektion der Motorsportschulen verkauft.[206] Ab dem 1. Februar 1941 führten die MSS des NSKK die neue Bezeichnung „Reichsmotorsportschulen im NSKK".[207] 1944 gingen die im Eigentum des deutschen Reiches (OKH) stehenden MSS, wie die MSS Schweidnitz, wieder in das Eigentum der NSDAP über.[208]

Es wird deutlich, dass die Wehrmacht nicht nur die Inhalte der Lehrgänge festsetzte und zunehmend die Belegung der Schulen bestimmte, sondern auch für die Finanzierung zuständig war. Die vormilitärische Schulung im Sinne einer militärisch-technischen Nachwuchsförderung bekam ein immer stärkeres Gewicht.

---

202 Aus der Liste des Reichsministers der Finanzen vom 31. Dezember 1938 geht hervor, dass neben den MSS auch Einrichtungen anderer Formationen aus dem Reichsetat finanziert wurden: SS-Verfügungstruppe, SS-Führerschulen, SS-Totenkopfverbände, Kommandaturen von Konzentrationslagern; GStHA PK Berlin, I HA Rep.151 Nr. 3565.

203 Vgl. Genehmigter Antrag des Reichskassenverwalters an den Reichsschatzmeister der NSDAP vom 13. 10. 1938, BArch NS 24/150.

204 Vgl. Auszug aus den Heeresmitteilungen vom 21. 6. 1939, BArch ZNS, Sammlung: Motorsportschulen des NSKK; Absolon: Sammlung wehrrechtlicher Gutachten und Vorschriften, H. 1, Dok. 45.

205 Die vorliegenden Quellen sind hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse nicht eindeutig. Unklar ist, ob alle Schulen im Verlauf des Krieges an das OKH verkauft wurden. Es scheint so, als ob die Mehrheit der Motorsportschulen 1940 an das OKH vermietet, nicht verkauft wurde; vgl. Mietvertrag vom 18. 10. 1940, BArch NS 1/2440–1. Vgl. auch den Brief des NSKK-Reichskassenverwalters an den Reichsschatzmeister der NSDAP vom 2. 1. 1940, betr. Mietverträge für die parteieigenen Motorsportschulen, BArch NS 1/2439.

206 Vgl. Mitteilung des NSKK-Reichskassenverwalters an den Reichsschatzmeister vom 8. 11. 1939 (Abschrift), BArch NS 1/2441–1.

207 Vgl. Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. V, S. 13.

208 Schreiben des Verwaltungschefs des NSKK an den Reichsschatzmeister vom 16. 5. 1944, BArch NS 1/2439. Vgl. dazu auch die Akte im Bestand BArch NS 1/2440–2. Der Chef der Heeresrüstung und Befehlshaber des Ersatzheeres, Generaloberst Fromm, und der Reichsminister der Finanzen stimmten der unentgeltlichen Überführung der im Reichseigentum stehenden Vermögenswerte einschließlich der Liegenschaften der Motorschulen in das Eigentum der NSDAP zu. Vgl. Schreiben des Reichsschatzmeisters an den Verwaltungschef des NSKK vom 27. 6. 1944, NS 1/2439.

Innere Strukturen

Die technische Ausstattung der Motorsportschulen

Zu den festen Bestandteilen jeder Motorsportschule zählten die Unterkünfte, Versammlungsräume, Werkstätten und ein großer Appellplatz.[209] Die neu erbaute Motorsportschule in Gandersheim hatte einen kühl-sachlichen Architekturstil, in dem weder neoklassizistische Monumentalarchitektur noch ländliche Romantik zu finden waren.[210] Keine dekorativen Elemente, sondern die Betonung der funktionellen Gestalt und technischen Nützlichkeit bestimmten die Bauweise.

Besucher und Teilnehmer der NSKK-Motorsportschulen gaben sich beeindruckt von der guten Ausstattung mit Lehrmitteln, Verkehrszeichen, technischen Modellen und Fahrzeugen. Tatsächlich war im Vergleich zur Breitengliederung, wo die Anzahl und Ausstattung mit Dienstfahrzeugen sowie die technische Ausbildung zu wünschen übrig ließen, der Fahrzeugbestand der Motorsportschulen zumeist ausreichend und das Personal qualifiziert. Der Grund dafür ist im Bestreben des „Dritten Reiches", insbesondere des Kriegsministeriums, zu erkennen, die Ausbildungsmaßnahmen des NSKK zu unterstützen.

Für die ersten MSS schuf die Industrie mit Werkzeug- und Fahrzeugspenden Grundlagen. Danach wurde der Fahrzeugbestand aus Mitteln des Reiches weiter aufgestockt. Im November 1935 umfasste der Fahrzeugpark der 26 Motorsportschulen 1200 Kfz. Pro Schule standen also 60 bis 80 Fahrzeuge zur Verfügung.[211] Im darauf folgenden Jahr bestand der Fahrzeugpark der Schulen aus 1405 Fahrzeugen. Er setzte sich im Einzelnen aus 375 Solokrädern, 424 Beiwagenkrädern, 100 Kübelsitzwagen, 150 Personenkraftwagen, 330 Lkw, einem Omnibus und 25 Feldküchen zusammen.[212] Nach Angaben des Inspekteurs für technische Ausbildung und Geräte betrug der Wert des Fuhrparks der Motorsportschulen „viele Millionen" Reichsmark.[213]

Die Wehrmacht veranlasste einen stärkeren Zukauf von Lastkraftwagen für die Schulen. Im Februar 1937 wurden 60 Lkw unter 3,5 to für die Schulen beschafft.[214] In einem der nächsten Beschaffungsabschnitte bestellte das NSKK

---

[209] Vgl. Schröder: „Wir bleiben, was wir waren: Des Führers Motorscharen", S. 126.

[210] Vgl. die Abbildung der Motorsportschule in dem Zeitschriftenartikel „Bauten der Parteigliederung", in: Die Kunst im Dritten Reich (Die Baukunst) vom März 1941, S. 57ff. Die NS-Bauherrn waren extrem flexibel in ihrer Haltung zur Architektur. Sowohl der Neoklassizismus Speerscher Prägung als auch radikal-moderne Luftwaffengebäude oder die an das Mittelalter angelehnten Ordensburgen erhielten den Stempel „nationalsozialistisches Bauen"; vgl. Lane: Architektur und Politik in Deutschland, S. 177, 182, 204.

[211] Vgl. Referat des Gruppenführers Kraus am 11. 11. 1935 auf der Tagung der Delegierten des RDA in München, BArch NS 24/269.

[212] Vgl. NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Die Gliederung des NSKK, S. 15; Der Fahrzeugbestand der Schulen erhöhte sich bis zum 1. 9. 1937 auf 1372 Fahrzeuge; vgl. Fahrzeugzusammenstellung sämtlicher I. S.-Fahrzeuge vom 1. 9. 1937, BArch NS 24/219.

[213] Vgl. Technik im Korps, BArch NS 24/220. Allein die Technische Führerschule besaß im Dezember 1937 rund 100000 RM an Werten. An Fahrzeugen waren vorhanden 6 Lkw, 6 Kübelsitzwagen, 14 Beiwagenmaschinen und 13 Solokräder; IT Inventur am 31. 12. 1937, BArch NS 24/178.

[214] Die 60 Lkw hatten einen Wert von 420000 RM; vgl. Schreiben der Korpsführung an den Inspekteur Technik vom 13. 2. 1937, BArch NS 24/102.

beim Reichsverband der Automobilindustrie auf Veranlassung des Reichkriegsministeriums ab dem 1. April 1938 Lastkraftwagen über 3,5 to im Wert von 708700 RM.[215] Für die Jahre 1939/1940 standen Neuaufträge über 82 Lkw an die Firmen Büssing, Magirus und Daimler-Benz an.[216] Der dazugehörige Führerschein Klasse 2 für Lkw über 3,5 to bereitete die zukünftigen Rekruten auf ihren Dienst in den motorisierten Nachschubformationen oder Panzertruppen der Wehrmacht vor. Die Fähigkeit, einen Lkw zu lenken, so betonte Korpsführer Hühnlein, sei sehr nützlich, um danach auf Kampfwagen umzuschulen.[217] Die vormilitärische Ausbildung wurde unter den Vorzeichen des bevorstehenden Krieges 1939 ausgeweitet und komplettiert. Um die jungen Männer an die Panzerausbildung heranzuführen, wies das OKH ab Anfang 1939 den MSS je ein Halbkettenfahrzeug als Schulfahrzeug zu.[218]

Den großen Bedarf an Lkw-Fahrern belegt auch eine Statistik aus dem Jahre 1938. Von den 40000 Führerscheinen, die in diesem Jahr auf den Motorsportschulen erworben worden waren, entfielen auf Klasse 1 (Krafträder über 250 ccm) 25%, auf Klasse 2 (Lkw über 3,5 Tonnen) 40,4%, und Klasse 3 (Pkw und andere) 34,6%.[219] Vergleicht man diese Prozentzahlen mit den Führerscheinklassen[220] aller im Jahre 1937 in Deutschland absolvierten Führerscheinprüfungen, bestätigt sich die Dominanz der Lkw-Führerscheine. 1937 entfielen im Deutschen Reich nur rund 10% auf Klasse 2 (schwere Lastwagen). Die überwiegende Mehrheit (69%) der Führerscheinerwerber, die im zivilen Leben die Bedienung eines Fahrzeugs erlernte, erwarb den Autoführerschein (Klasse 3).[221] Welcher Rekrut welche Führerscheinklasse anstrebte, war auch davon abhängig, welche Fahrbefähigungen bereits vorhanden waren und zu welchem Truppenteil der Lehrgangsteilnehmer gemustert worden war.[222]

Da das NSKK als Gliederung der NSDAP über kein eigenes Vermögen verfügte, bezahlte der Reichsschatzmeister der NSDAP die Rechnungen des Korps. So beglich er im August 1935 die Kosten für 49 neue Kraftfahrzeuge im Wert von

---

215 Vgl. Inspekteur der MSS vom 14. 3. 1938, betr. Fahrzeugbeschaffung für die MSS des NSKK, BArch NS 24/150.

216 Vgl. Aufträge 1939/1940, BArch NS 24/204.

217 Vgl. Hühnlein: Vortrag, gehalten am 16. 12. 1937, S. 9.

218 Vgl. Schreiben des Inspekteurs Technik an die NSKK-Kraftfahrsachverständigen vom 6. 1. 1939, BArch NS 24/94. Inspekteur der MSS vom 12. 12. 1938, betr. Ausbildung als Fahrer von Halbkettenfahrzeugen, BArch NS 24/281.

219 Vgl. Aufstellung über die Führerscheinprüfungen auf den Motorsportschulen des NSKK im Jahre 1938 (vertraulich), BArch NS 24/94.

220 Die Führerscheinklassen wurden unterschiedlich eingeteilt. In der RStVO von 1934 gab es Klasse 1 für Zweiräder, 2 für Wagen über 3,5 to und 3 für alle übrigen. Ab dem 13. 11. 1937 wurde eine neue Einteilung getroffen: Klasse 1 für Krafträder über 250 ccm Hubraum, Klasse 2 für Kraftfahrzeuge über 3,5 to, Klasse 4 bis 250 ccm Hubraum und maximale Geschwindigkeit 20 km/h, für deren Betätigung man das 16. Lebensjahr vollendet haben musste, Klasse 3 alle übrigen, also in erster Linie Autos; Fack: Automobil, Verkehr und Erziehung, S. 351.

221 Vgl. Reichsverband der Automobilindustrie (Hrsg.): Tatsachen und Zahlen der Kraftverkehrswirtschaft 1937, S. 152.

222 Vgl. Schreiben der MSS Kochel an die Motorgruppe Hochland vom 31. 5. 1939, BArch NS 24/58.

knapp 500000 RM. Für die Fahrzeuge, die ausschließlich an Motorsportschulen genutzt wurden, kam jedoch die Reichswehr auf. Hühnlein setzte im Juli 1935 den Reichsschatzmeister darüber in Kenntnis: „Da die Betreuung der Schulen durch die befreundete Seite erfolgt, hat diese der Korpsführung den Gegenwert für die am Schluß aufgeführten Kraftfahrzeuge im Gesamtbetrag von RM 460150 zurückvergütet."[223]

Die Autarkiepolitik des „Dritten Reiches" wirkte sich im Hinblick auf die Ausbildung an den Motorsportschulen nicht als Hindernis aus, da die Anforderungen des Inspekteurs Technik für die technische Ausstattung der Schulen aus dem Kontingent der Reichswehr erfüllt wurden. Die Überwachungsstelle für Kautschuk und Asbest gab aus dem Reichswehrkontingent für die NSKK-Motorsportschulen ab dem 1. März 1937 ein Monatskontingent von 10000 RM für die Bereifung der Fahrzeuge frei.[224]

Obwohl die Schulen im Vergleich zu den Motorstürmen mit Fahrzeugen gut ausgestattet waren und die Wehrmacht die Beschaffungen finanzierte, standen nicht immer genügend Fahrzeuge zur Verfügung, um den Ausbildungsauftrag erfüllen zu können. Besonders in der Anfangszeit der Schulen wurde die unzureichende Fahrzeugausstattung beklagt. Ein Motor-SA Mann, der an einem Lehrgang 1933 teilnahm, belustigte sich darüber, dass dort Kradschützentaktik ohne Kräder betrieben wurde. Aus diesem Grund dichtete er eine weitere Strophe zu dem bekannten Kradschützenlied hinzu, in der es hieß: „Wir sind die Kraftradschützen/ und laufen stets zu Fuß/ Wir laufen bis wir schwitzen,/ das ist uns ein Genuß/ Wenn andere vornehm fahren/ hängt uns die Zunge raus / Wir sind die Kraftradschützen und machen uns nichts draus.[225]

Der Schirrmeister der Motorsportschule Bayreuth monierte nach Ende des 14. Lehrgangs 1935, dass die reine Fahrschulzeit nur rund drei Stunden in Anspruch genommen hatte, da etwa die Hälfte der Fahrzeuge während des Kurses reparaturbedingt ausgefallen war. Zum Vergleich erinnerte der zuständige Sachverständige daran, dass ein Zivilfahrlehrer normalerweise mindestens elf Stunden auf die Ausbildung verwendet.[226] Auch klagte die Motorsportschule Bayreuth über die mangelhafte Werkstatteinrichtung, die trotz Unterstützung der Firma MAN auch im Jahre 1936 noch nicht zufriedenstellend war.[227]

Ähnlich wie bei der Motor-HJ sind auch bei den Motorsportschulen erhebliche Zweifel angebracht, ob eine ordnungsgemäße und ausreichend gründliche Schulung der Führerscheinaspiranten in jedem Fall möglich war.

---

223 Vgl. Schreiben des Korpsführers an den Reichsschatzmeister Schwarz vom 12. 7. 1935, BArch NS 24/107. Der Reichsschatzmeister erteilte dem NSKK die Genehmigung, das zurückvergütete Geld für die Ausstattung der Stäbe und Einheiten einzusetzen; vgl. Antwort des Reichsschatzmeisters an Korpsführer Hühnlein vom 18. 7. 1935, ebenda.

224 Vgl. Schreiben des Korpsführers an die Überwachungsstelle für Kautschuk und Asbest vom 3. 9. 1936, BArch NS 24/114; Nachricht der Überwachungsstelle für Kautschuk und Asbest an den Inspekteur Technik vom 6. 3. 1937, BArch NS 24/116.

225 Geschichte der 6. (Preußischen) Kraftfahrabteilung, S. 83.

226 Vgl. Bericht des Schirrmeisters der MSS Bayreuth vom 17. 10. 1935 und Bericht der MSS Bayreuth an das Amt für Schulen vom 9. 10. 1935, StA München, NSDAP 1309.

227 Vgl. Halbjahresbericht der NSKK-Motorbrigade Franken vom 1. 1. 1936 bis 30. 6. 1936, StA München, NSDAP 1308.

Sonderbedingungen auf den Motorsportschulen

Da die Motorsportschulen der Dienstaufsicht des NSKK unterstanden, legte die Korpsführung großen Wert auf Eigenverantwortlichkeit und Unabhängigkeit. Sie war bestrebt, die NSKK-Ausbildung von der zivilen Kraftfahrzeugführer-Ausbildung abzugrenzen. Auf Betreiben des Korpsführer und des Inspekteurs für technische Ausbildung und Geräte Erwin Kraus erließ das Reichsverkehrsministerium Ausnahmebestimmungen für die Motorsportschulen in den Bereichen Führerscheinerwerb, Fahrlehrer und Sachverständige.

An Hitlerjungen, die bei ihrem Lehrgang noch nicht 18 Jahre alt waren, gaben die Verwaltungsbehörden Sondergenehmigungen, die eine Teilnahme ermöglichten.[228] Ein weiteres Privileg betraf die Prüfgebühren an den Motorsportschulen. Den Schulen wurden im Vergleich zu den Tarifen der Dampfkessel-Überwachungsvereine verbilligte Gebühren eingeräumt.[229]

Eine weitgehend autonome Stellung kam den Fahrlehrern und Sachverständigen der Schulen zu. Das Korps nahm sich für die MSS eigene, amtlich anerkannte Sachverständige als Prüfer. Die Sachverständigen waren hauptamtlich für das Korps tätig und unterstanden dem Inspekteur Technik.[230] Auch verfügten die Motorsportschulen über eigene Fahrlehrer, die auf der Technischen Führerschule ausgebildet worden waren. Der Fahrlehrerschein, der ausnahmsweise auch an Personen unter 25 Jahren vergeben wurde, galt nur auf den Motorsportschulen. Die Genehmigung erfolgte im „wehrpolitischen Interesse", da ein großer Bedarf an Ausbildungspersonal bestand.[231]

Trotz der zugestandenen Freiheiten musste sich die NS-Gliederung auch an Vorgaben des Reichsverkehrsministers halten. Den Führerschein sollten auf Anweisung des Reichsverkehrsministers grundsätzlich nur Personen erwerben, die zwischen 18 und 25 Jahre alt waren. In der Vereinbarung mit dem Reichsverkehrsminister verpflichtete sich der Korpsführer, keine älteren Personen auszubilden, um eine „wirtschaftliche Schädigung der privaten Fahrschulen zu vermeiden".[232] Die Zielgruppe beschränkte sich folglich auf diejenigen Personen, die ihre Dienstpflicht bei einem motorisierten Truppenteile der Wehrmacht ableisten mussten oder wollten.[233]

---

228 Vgl. Rundschreiben der Reichsjugendführung vom 20. 11. 1934, BArch NS 28/87.

229 Die Vergünstigungen erstreckten sich nicht auf andere NS-Gliederungen; vgl. Schreiben der Motorbrigade Kurpfalz-Saar vom 15. 8. 1936 an den HJ-Bann 110 Heidelberg, LA Speyer, T 65 Nr. 69.

230 Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 1. 4. 1936 und vertrauliches Schreiben des Korpsführers vom 12. 3. 1936 an die höheren Führer und Kraftfahrinspekteure, BArch NS 24/275.

231 Vgl. Abschrift des Erlaßes des Reichsverkehrsministers vom 11. 5. 1935, betr. Kraftfahrlehrer an den NSKK-Motorsportschulen, BArch NS 24/317.

232 Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 23. 2. 1935, StA München, NSDAP 1310. Auch sollte die Ausbildung nur vormilitärischen Zwecken dienen, um den ohnehin nicht florierenden Fahrlehrerstand nicht zu schädigen, wie das NSKK entschuldigend anmerkte; vgl. Inspekteur Technik an die NSDAP, Stab des Stellvertreters des Führers vom 14. 11. 1936, BArch NS 24/114.

233 Vgl. zur Beziehung NSKK und Fahrlehrer das Kapitel „Kraftfahrsachverständige und Fahrlehrer – zwischen Unabhängigkeit und Vereinnahmung" dieser Arbeit.

Inhalt der Lehrgänge

Auf dem Programm der Lehrgänge standen Verkehrs- und Technikunterricht, handwerkliche Ausbildung, Sport- und Ordnungsübungen. Besonderer Wert wurde auf den handwerklichen Unterricht, die so genannte „Synthese zwischen Kopf- und Handarbeit"[234], gelegt. Die starke Praxisorientierung, die die Teilnehmer in die Lage versetzte, Mechanikerarbeiten selbständig zu erledigen, zählte zu den Besonderheiten der Ausbildung. Der zukünftige motorisierte Soldat sollte sein Motorrad nicht nur bedienen können, sondern auch wissen, wie man es selbst repariert.

Neben den Ordnungsübungen und dem Fachunterricht stand auch das Thema „Weltanschauung" auf dem Programm. NSKK- und Parteivertreter erinnerten daran, dass das NS-Kraftfahrkorps eine politische Kampfgliederung sei, die den Lehrgangsteilnehmern nationalsozialistisches Gedankengut zu vermitteln habe.[235] Da ein weltanschaulicher Unterricht unter der Vielzahl anderer Lerneinheiten zeitlich nur einen geringen Raum einnehmen konnte, führte man die Sprachregelung ein, der ganze Tag auf einer Motorsportschule diene der „Einübung nationalsozialistischen Geistes" und der Kameradschaft.[236]

Militärische Ausbildungsziele standen unverkennbar im Mittelpunkt der Schulung. Folgende Übungen wurden trainiert: Meldungen, Kartenkunde, Fahrzeugexerzieren, Marschieren, Gefechtsdrill, Geländebeschreibung, Kradschützen im Gefecht, Geländefahren und Kradspähausbildung.[237] Deutlich tritt auch die Funktion der Schulen als soldatische Aufwärmphase hervor. Beobachter kamen zu dem Urteil, dass der Lehrgang eine Veränderung in der Lebenseinstellung der Lehrgangsteilnehmer bewirke: „Man wird, kurz gesagt, soldatisch".[238] Teilnehmer, die sich an die militärischen Formen schnell gewöhnen konnten, nahmen den Kommandoton vorwiegend positiv auf.[239] Aus einem Erfahrungsbericht geht hervor, dass die jungen Männer mit der Unterkunft und Verpflegung sehr zufrieden waren. Besonders gelobt wurde die kameradschaftliche Haltung der Ausbilder – ein „soldatisch rauher Ton" habe den guten Beziehungen keinen Abbruch getan.[240] Zur Erinnerung an die Lehrgangszeit erstellten Teilnehmer bisweilen launige Bierzeitungen. Dies lässt die Schlussfolgerung zu, dass die Motorsportschulen neben dem soldatischen Drill auch den Flair von Landschulheimen verbreitet

---

234 Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 122f.

235 Der Völkische Beobachter betonte, dass die Motorsportschulen in erster Linie nationalsozialistische Gemeinschaftsschulen seien; Völkischer Beobachter vom 5. 3. 1936: „Die Technik ist die Poesie unserer Zeit".

236 Adolf Hühnlein: Das Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps, S. 4; Stoll: Jungens, Männer und Motoren, S. 29.

237 Vgl. Schreiben der NSKK-Korpsführung an den Kraftfahrinspekteur München vom 15. 11. 1934, StA München, NSDAP 1306.

238 Stoll: Jungens, Männer und Motoren, S. 29.

239 Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Januar 1939: „Frischer Wind aus Gandersheim."

240 So heißt es in einem Schreiben der Hitlerjugend Gefolgschaft 5/II795 an den HJ-Referenten vom 9. 3. 1935; StA München, NSDAP 1310.

haben und von den Teilnehmern im Idealfall als Auszeit von den Zwängen des Berufslebens, der Arbeitsdienst- und Wehrpflichtzeit empfunden wurden.[241]

Die Korpsführung nahm zwar mit großer Befriedigung zur Kenntnis, dass die Lehrgänge sehr viel Zuspruch bei den Teilnehmern fanden, für sie war jedoch ein anderes Ziel entscheidend. An oberster Stelle stand die optimale Vorbereitung der Lehrgangsabsolventen auf ihre Dienstzeit als Krad- und Panzerfahrer. Korpsführer Hühnlein wiederholte bei der Einweihung der Motorsportschule Niedersachsen die Worte Hitlers: „Die Armee kann nur dann modern sein, wenn das Volk und in erster Linie seine Jugend modern ist."[242] Die Modernisierung der Armee wurde in diesem Kontext gleichgesetzt mit der Motorisierung. Indem das NSKK zukünftige Soldaten mit der modernen Fortbewegungstechnik vertraut machte, fungierte es nach dem Verständnis des Korpsführers als Brücke zwischen Volk und Wehrmacht.[243]

Die Bedeutung der Motorsportschulen

Der Name „Motorsportschule" wurde seiner sportlichen Bedeutung niemals gerecht. Er folgte einer Tarnstrategie, die bis zur Einführung der Wehrpflicht durchgehalten wurde. Der alles überragende Zweck der Schulen lag indes in der Ausbildung von Nachwuchsfahrern für die motorisierten Truppenteile des Heeres. Das NSKK trug mit seiner Arbeit dazu bei, das so bezeichnete „Motorisierungsproblem" der Wehrmacht, das sich auch in einem Defizit an Fahrern niederschlug, zu lösen. Die rund 180 000 neuen Führerscheininhaber, die bis zum Kriegsbeginn die Motorsportschulen durchlaufen hatten, waren ein deutliches Signal in Richtung Modernisierung der Wehrmacht.

Auch wenn die militärischen Interessen im Zusammenhang mit den Schulen klar dominierten, hatten weitere Interessengruppen Anteil am Ausbau der Schulorganisation. Für das NSKK stellten die Motorsportschulen ein ideales Vorzeigeobjekt dar, das die gute Zusammenarbeit zwischen dem offiziellen Waffenträger der Nation und einer politischen Gliederung der NSDAP demonstrierte – eine Zusammenarbeit, die seit dem Zerwürfnis zwischen SA und Reichswehr brüchig war. Außerdem boten die Schulen dem NSKK eine gute Möglichkeit der Mitgliederwerbung. Die Teilnehmer reizten vor allem die kostenlose Führerscheinausbildung und der Wunsch, ihre Wehrpflicht bei einem motorisierten Truppenteil zu absolvieren.

---

241 Vgl. SA (Hrsg.): Reichsschule der Motor-SA, Zeesen. 5. Lehrgang Januar-Februar 1934.

242 Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Januar 1939: „Motorsportschule Niedersachsen eingeweiht".

243 Korpsführer Hühnlein sagte: „Das NSKK baut die Brücke, die vom Volk zur Wehrmacht führt!"; Deutsche Kraftfahrt vom Januar 1939: „Motorsportschule Niedersachsen eingeweiht". Hitler formulierte bei der Ansprache vor den Führern des NSKK in Coburg am 20. 10. 1935: „Eine Armee kann nur dann modern sein, wenn das Volk modern ist und ein Tor ist derjenige, der glaubt, eine Armee auf einer gewissen Ebene zu halten, die nicht zugleich die Ebene des Volkes ist"; zit. nach Vorwort der Hochglanzbroschüre des NSKK zum RPT 1939 in Nürnberg, BArch NS 24/86.

Fälschlicherweise behaupteten NSKK-Führer, das NSKK habe zwischen 1933 bis 1936 aus eigener Kraft die Motorsportschulen ins Leben gerufen.[244] Diese Aussage ignoriert wichtige Helfer. Ohne die Mithilfe der Automobilindustrie, die aus opportunistischen und wirtschaftlichen Motiven die Schulen unterstützte, ohne die Kommunen, die sich Einkünfte für ihre Stadt erhofften und ohne die Beiträge des Automobilclubs DDAC, der einen Teil der Mitgliedsbeiträge spendete, wäre der Bau und die Einrichtung von 28 Motorsportschulen nicht möglich gewesen. Der Unterhalt der Schulen und die Fahrzeugbeschaffung wurden aus dem Wehretat bestritten.

Das politisch vorgegebene Ziel, die „Jugend an den Motor heran[zu]führen", bedeutete nicht nur, den jungen Männern innerhalb der Motor-HJ und auf den MSS die Gelegenheit zur Bedienung motorisierter Verkehrsmittel zu geben. Dieses Vorhaben stand vielmehr für eine grundsätzliche erziehungspolitische Weichenstellung. Auch auf den Kaderschulen der Partei – den Ordensburgen und den Nationalpolitischen Erziehungsanstalten (NAPOLA) – sowie im Langemarckstudium der Reichsstudentenführung[245] wurden Fahrkurse angeboten, um dem politischen Nachwuchs den Zugang zur modernen Technik zu ermöglichen.[246]

Von der reinen Ausbildungsfunktion abgesehen, waren die Motorsportschulen Orte, an denen der Teilnehmer eine fast metaphysisch erfahrbare technische Symbiose mit der Technik erleben sollte. Der Korpsführer gab als Ziel des Lehrgangs aus:

„Der Sinn für die Technik, für den raumgreifenden Fortschritt unserer Zeit, wird in dem zukünftigen Soldaten geweckt. [...] Der junge Deutsche muß an den Motor herangeführt werden! Die Freude an der Kraftfahrt und am Sieg der Technik wird ihn ganz erfüllen und stark machen. Das ist Sinn und Aufgabe der NSKK-Motorsportschulen."[247]

Folgt man diesem Verständnis von Motorisierung, dann entfalteten die Schulen die Wirkung eines Zaubertranks, durch dessen Genuss der Proband sich in einen starken, selbstbewussten und technikverliebten Kämpfer verwandelt. Zugleich hatte die Verwandlung das Ziel, eine einheitliche Ausrichtung und Formierung

---

244 Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 119.

245 Langemarckstudenten – Auslesejahrgänge mit begabten, „politisch einwandfreien Volksgenossen", die den Hochschulabschluss nachholen wollten – erwarben 1941 in einem vierwöchigen Lehrgang auf der Technischen Führerschule des NSKK den Führerschein; vgl. Besichtigung des 1. Langemarck-Studentenlehrgangs auf der Technischen Führerschule, BArch NS 24/708.

246 Die NAPOLAs in Preußen nahmen 1934 die Kraftfahrausbildung in ihren Fächerkatalog auf. Die NAPOLA (auch NPEA abgekürzt) Naumburg schaffte zwei Kübelsitzwagen, drei Krafträder, eine Beiwagenmaschine und eine Geländesportmaschine an. 1935/1936 wurden dort rund 100 Führerscheine erworben; vgl. Grotefent: Die Motorsportausbildung der Jungmannen an den Nationalpolitischen Erziehungsanstalten Preußens, S. 4f., 17, 20, StA München, NSDAP 1311. Vgl. dazu auch Loock: Nationalpolitische Erziehungsanstalten. Für die Fahrkurse auf den Ordensburgen der SS stellte das NSKK Ausbilder von den Motorsportschulen zur Verfügung; Schreiben des Inspekteurs Technik an J. Herr vom 23. 3. 1937 und an das Hauptpersonalamt der Reichsleitung der NSDAP vom 13. 9. 1937, BArch NS 24/115. Vgl. zum Stand der Motorisierung auf den Ordensburgen 1937, BArch NS 24/337.

247 Deutsche Kraftfahrt vom Januar 1939: „Frischer Wind aus Gandersheim".

der Lehrgangsteilnehmer zu bewirken, wie es das vorgegebene Ideal eines „motorgestählten Typ[s] des modernen Motor-Jungmannes" veranschaulicht.[248] Der Typusbegriff im Sinne eines „eindeutig geprägten Menschen" war ein wichtiges Leitmotiv in der NS-Pädagogik. Alfred Baeumler, Professor für „politische Pädagogik", erläuterte dieses Erziehungsideal: „Wir werden unsere Aufmerksamkeit nicht auf die Mannigfaltigkeit der Individualität, sondern auf die Reinheit des Typus zu richten haben."[249] Auch wenn sich NSKK-Männer immer wieder als verwegene „Benzinhusaren" stilisierten, förderten die Motorsportschulen nicht den Einzelkämpfer, in Person eines aus der Masse ragenden, entfesselten Draufgängers. Sie legten vielmehr Wert auf Unterordnung, Gehorsam, Kameradschaftlichkeit und mannschaftlich geschlosssenes Auftreten.[250] Deutlich wird, dass eine Persönlichkeitsentwicklung nur als Typenbildung denkbar war. Ziel der Erziehung war bei Baeumler der politische Soldat[251], beim NSKK, in etwas spezialisierter Form, der politische Fahrsoldat.

Der „Typ des modernen Motor-Jungmanns" hat auch Ähnlichkeiten mit der von Ernst Jünger entworfenen Gestalt des Arbeiters. Jünger, der den Essay „Der Arbeiter" im Jahre 1932 verfasst hatte, deutete seine Zeit als Anbruch des Arbeiterzeitalters. Der moderne Arbeiter in einer seiner Ausprägungen als moderner Industriearbeiter, als Ingenieur oder als in der Materialschlacht erprobter Weltkriegskämpfer pflegt nach Jünger einen selbstverständlichen Umgang mit der Technik, fern von kulturkritischen Ressentiments.[252] Fasst man den Typus des Motor-Jungmanns und des Arbeiters als Idealtypen auf, sind beiden sowohl die Fähigkeit zur Technikbeherrschung und zur „heroischen Akzeptanz" der Risiken moderner Technik als auch der ausgeprägte Herrschaftswille gemeinsam.

---

[248] Vgl. Hühnlein: Das Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps, S. 4.
[249] Zit. nach Joch: Theorie einer politischen Pädagogik, S. 108.
[250] Zum Spannungsverhältnis von Individuum und Masse in der SA vgl. Reichardt: Faschistische Kampfbünde, S. 669.
[251] Vgl. Joch: Theorie einer politischen Pädagogik, S. 110.
[252] Vgl. Sieferle: Die Konservative Revolution, S. 156, 159; Jünger: Der Arbeiter, S. 137.

VI. Motorsport im „Dritten Reich": Organisation und Funktion

„Es gibt viele Wege, durch die ein Volk sich Achtung und Anerkennung in aller Welt erringen kann, aber nur wenige, die heute auf breiteste Volksschichten so überzeugend wirken wie ein internationaler Sieg im Kraftfahrsport", schrieb 1935 der Sportjournalist Reinhold Otte in einem Aufsatz über den Kraftwagensport.[1] Im internationalen sportlichen Wettbewerb finden Nationalstaaten – Demokratien und Diktaturen gleichermaßen – eine ideale symbolische Bühne, um von ihrer „Größe" Zeugnis abzulegen. Sportlicher Konkurrenzkampf zwischen den Nationen fördert das nationale Zusammengehörigkeitsgefühl und die Identifikation mit dem jeweiligen Gesellschaftssystem.[2] Gerade für einen undemokratischen Staat bietet der Sport damit ein willkommenes Mittel, zumindest den Schein von Einheit und legitimer Macht zu erwecken. Doch das Urteil vom Missbrauch des Sports durch die Politik allein greift zu kurz. Nicht nur, weil die „Missbrauchsthese" häufig zur moralischen Entlastung der Sportler und Sportfunktionäre vorgebracht wird,[3] sondern auch, weil sie vorschnell zu einer Interpretation führt, die ein einseitiges Profitieren des Regimes vom ruhmreichen Sport nahe legt.

Um zu einer begründeten Bewertung des Verhältnisses von Motorsport und Nationalsozialismus zu gelangen, ist deshalb eine Untersuchung der Interessenkonstellation aller Akteure vor dem Hintergrund der Neuorganisation des Sportwesens im „Dritten Reich" notwendig. Welche zum Teil konkurrierenden Kräfte beherrschten das Rennsportgeschehen, welche Auswirkungen hatte die Einmischung der Nationalsozialisten auf die Beteiligten und welche etwaigen Widersprüche traten zwischen ideologischen Zielen und motorsportlicher Praxis im

---

1 Otte: Kraftwagensport, S. 108.

2 Im Nachkriegsdeutschland und bis zum heutigen Tag erfüllt diese Aufgabe wohl vor allem der Fußball. Vgl. Buss: Sport, gesellschaftliche Integration und nationales Selbstbewußtsein, S. 302–310. Der Verfasser führt den Wiedergewinn an internationalem Ansehen der Bundesrepublik bis 1955 auch auf das politische Wirken des Spitzensports zurück (1952 erstmalige Teilnahme einer deutschen Mannschaft bei den Olympischen Spielen, 1954 Gewinn der Fußballweltmeisterschaft). Eine besondere Bedeutung im Bemühen um staatsrechtliche Anerkennung der DDR kam den internationalen Sporterfolgen der DDR-Sportler zu. Vgl. Kühnst: Der mißbrauchte Sport. Sportliche Erfolge bestätigen das Gesellschaftssystem, wie es der Beschluss des Staatsrates der DDR von 1969 deutlich macht, in dem es heißt: „Sportliche Höchstleistungen sind ein Ausdruck der Leistungsfähigkeit der gesamten sozialistischen Gesellschaft, der schöpferischen Tätigkeit der Sportler, Trainer, Sportwissenschaftler und Sportärzte. Die Leistungen der Meister des Sports erhöhen das Ansehen der DDR und sind das erstrebenswerte Vorbild der jungen Generation"; abgedruckt im Vorwort der Druckschrift: Sport in der DDR.

3 Ein Beispiel hierfür liefert der ehemalige Pressewart des Deutschen Fußball Bundes Guido von Mengden, der aus einem persönlichen Rechtfertigungsbedürfnis heraus den Missbrauch des Sports durch die Nationalsozialisten betont. Vgl. ders.: Umgang mit der Geschichte und mit Menschen.

„Dritten Reich" auf? Zu fragen ist in diesem Kapitel auch, welchen Anteil das NSKK und die staatliche Sportförderung an den Erfolgen des Motorsports hatte und welche Veränderungen sich im Motorsport nach der NS-Machtübernahme ergaben, die auf den Einfluss des NSKK zurückzuführen sind.

1. Die Organisation des Motorsports: Die „Oberste Nationale Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt" (ONS)

Aufbau und Aufgaben der ONS

Der Korpsführer des NSKK stellte sich selbst an die Spitze der am 27. September 1933 neu gebildeten „Obersten Nationalen Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt" und war von diesem Zeitpunkt an für die Organisation und Durchführung des Kraftfahrsports verantwortlich. In den folgenden Jahren entwickelte sich Deutschland zur dominierenden Rennsportnation. Von insgesamt 23 ausgetragenen Großen Preisen zwischen 1934 und 1937 konnte Daimler-Benz 12 und die Auto Union sieben Siege verbuchen.[4] Zwischen 1933 und 1938 errangen deutsche Rennwagen und Rennmotorräder insgesamt 90 Große Preise und hielten 17 Weltrekorde und 44 Klassenrekorde.[5] Im Motorradsport bauten die Motorradhersteller DKW, NSU und BMW neue Rennmaschinen. Es gelang vereinzelt, die Dominanz der englischen Motorräder zu brechen, so durch den Geschwindigkeitsweltrekord von Ernst Henne[6] im Jahre 1937 (DKW) und durch den Sieg von Georg Meier (BMW) im Großen Preis von Europa 1938.[7]

SA-Obergruppenführer Hans von Tschammer und Osten wurde am 28. April 1933 als Reichssportkommissar eingesetzt, um die Sportbewegung in Deutschland zu vereinheitlichen. Mit der Neugestaltung des Kraftfahrsports beauftragte er den Chef des Kraftfahrwesens der SA und Korpsführer des NSKK, SA-Obergruppenführer Hühnlein. In der Funktion eines Beauftragten für den Kraftfahrsport sollte Hühnlein die Organisation und Vertretung des deutschen Kraftfahrsports gegenüber dem Ausland übernehmen und Richtlinien für den nationalen und internationalen Motorsport entwerfen.[8] Träger und Organisatoren des Motorsports in der Weimarer Republik waren die Automobil- und Motorradclubs. 1926 gründeten AvD und ADAC die „Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland" (ONS). Die Kommission erließ

---

[4] Vgl. Bretz: Mannschaft und Meisterschaft, S. 16, 48.

[5] Vgl. Bamberger Tageblatt vom 30. 3. 1938: „Die Motorisierung der deutschen Nation" von Korpsführer Hühnlein.

[6] Ernst Henne, geb. 1904, Motorrad-Rennfahrer, gründete die Firma Auto-Henne in München, errang 76 Weltrekorde auf BMW-Motorrädern, hielt von 1937 bis zum April 1951 den Geschwindigkeitsweltrekord mit 279,5 km/h; Habel (Hrsg.): Wer ist wer? 1955, S. 446; Süddeutsche Zeitung vom 22. 2. 1999: „Karriere mit Vollgas".

[7] Vgl. „Motorsport" in: Meyers Lexikon, Bd. 7, 1939, S. 1625.

[8] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 15. 6. 1933: „Der Siegeszug des NSKK".

nationale Automobilsport-Gesetze und überwachte die Einhaltung internationaler Regeln.[9]

Hühnlein kündigte am 8. Juni 1933 den bisher zuständigen Automobilclubs die bevorstehende Übernahme und Zusammenfassung der bislang tätigen Sportorganisationen an.[10] Durch die Verfügung des NSKK-Korpsführers wurde die ONS am 27. September 1933 mit der „Obersten Motorradsport-Behörde" (OMB) vereinigt und in „Oberste Nationale Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt" (ONS) umbenannt.

Im Januar 1934 wurde das Unterstellungsverhältnis des Kraftfahrsports unter den Reichssportführer aufgehoben. Die ONS mit ihrem Präsidenten Adolf Hühnlein, der sich in der Folgezeit „Führer des deutschen Kraftfahrsports"[11] nannte, übernahm selbst die Führung. Der Fachverband 13 „Kraftfahrsport" schied aus dem Verbund des Sports aus.[12] Damit erreichte der Korpsführer die größtmögliche Unabhängigkeit von Staats- und Parteidienststellen in Motorsportangelegenheiten. Diese Position hatte er seinem entschlossenen Vorgehen und der machtpolitischen Schwäche des Reichssportführers zu verdanken. Die angestrebte Zentralisierung des Sports hatte aufgrund stärkerer Machtinteressen auch in anderen Sportbereichen keinen Erfolg. Die Deutsche Arbeitsfront übernahm den Betriebssport in ihre Zuständigkeit, die HJ verleibte sich den Jugendsport ein, Hermann Göring betrieb die Unabhängigkeit des Flugsports, und Christian Weber behielt zusammen mit dem Wirtschaftsverband deutscher Rennstallbesitzer und Vollblutzüchter den Reitsport in seiner Verantwortung.[13] Im Oktober 1938 übergab von Tschammer und Osten dem Korpsführer zusätzlich die Führung des deutschen Motorbootsports.[14]

---

[9] Vgl. Isbert: 30 Jahre Auto, S. 192ff.

[10] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 15. Juni: „NSKK und Klubs".

[11] NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Gliederung des NSKK, S. 23. Diese Bezeichnung orientierte sich am nationalsozialistischen Führerprinzip und sollte sich wohl abheben von der zivilen Amtsbezeichnung „Präsident", die Hühnlein aufgrund der außenpolitischen ONS-Kontakte beibehielt. Wann und von wem Hühnlein diesen Titel erhielt, ist unklar. Ob eine offizielle Ernennung durch Hitler erfolgte, geht aus den vorliegenden Quellen nicht hervor. Obgleich der Titel allgemein gebräuchlich war, nannte Hitler Hühnlein bei seiner Eröffnungsrede von 1938 „Führer des Autosports"; vgl. RDA (Hrsg.): Das Kraftfahrzeug: Verkehrsmittel des ganzen Volkes", S. 20. Laut NSKK-Pressechef Krenzlin war die Vollmacht, die dem Chef des Kraftfahrwesens der SA, Korpsführer Hühnlein, das Recht und die Pflicht zur Neuordnung gab, „nicht auf Papier geschrieben"; Krenzlin: Der Kraftfahrsport im neuen Deutschland, S. 6.

[12] Vgl. DDAC-Wochenschrift vom 13. 1. 1934: „Neuregelung des deutschen Kraftfahrsports und seiner Gesetze".

[13] Vgl. Rürup (Hrsg.): 1936. Die Olympischen Spiele und der Nationalsozialismus, S. 35; Bernett: Die nationalsozialistische Sportführung und der Berufssport, S. 30.

[14] Durch ein Übereinkommen zwischen dem Korpsführer und dem Reichssportführer ging am 31. 10. 1938 auch der Motorbootsport, der vom Deutschen Motoryachtverband repräsentiert wurde, in die Hände des Führers des deutschen Kraftfahrsports über; vgl. Motorwelt vom 25. 11. 1938: „Korpsführer Hühnlein unterstellt". 1939 übernahm die ONS auch die Vertretung im internationalen Yachtverband „Union Internationale du Yachting Automobile". Analog zum Verhältnis DDAC-NSKK blieb der Deutsche Motoryachtverband trotz der Aufstellung von NSKK-Motorbootstürmen bestehen; Deutsche Kraft-

Durch die Gründung einer zentralen Motorsportzentrale im September 1933 änderte sich auf den ersten Blick wenig, denn aufgrund der weiterhin gültigen Anerkennung der Reglements der internationalen Rennsportgremien blieben die Kompetenzen und Aufgaben gleich. Dazu zählten die Erstellung von Terminlisten für Automobilsportveranstaltungen, die Überprüfung der Regelkonformität von Rennen, die Feststellung nationaler Rekorde und die Ausstellung von Lizenzen und Ausweisen an die Fahrer. Jedoch gab es nach der NS-Machtübernahme wichtige Veränderungen in den Bereichen Zusammensetzung und Aufbau der ONS, nationale Sportgesetzgebung, Veranstaltungsplanung und -organisation, an denen der Einfluss des NSKK deutlich wird.

Aufbau

Auch wenn die Bezeichnung „Behörde" eine staatliche Betreuung des Motorsports nahe legt, war die Anbindung an das NSKK, einer Gliederung der NSDAP, das kennzeichnende Moment dieser neu zusammengesetzten Institution.[15] Der Präsident der ONS, Korpsführer Hühnlein, richtete die ONS nach dem Führerprinzip aus.[16] Zum Stabsführer der ONS ernannte er den NSKK-Sturmführer Leo von Bayer-Ehrenberg. Die Sportpräsidenten des bisherigen AvD Fritsch und des ADAC Kroth, die zuvor die Geschäfte der ONS geleitet hatten, fungierten nur noch als Sachbearbeiter.[17] Da der Stabsführer der ONS gleichzeitig der Chef des Amtes Kraftfahrsport im Stab der Korpsführung war und der Korpsführer des NSKK die Präsidentschaft der ONS innehatte, mutierte die ONS zu einer Phantom-Organisation, die formal eigenständig, de facto aber nur als Hohlkörper innerhalb des NSKK existierte.[18] Dies veranschaulicht folgendes Organigramm (S. 281).

Die ONS bestand aus beratenden Mitgliedern und Beiräten, deren Auswahl und Abberufung durch den Präsidenten erfolgte.[19] Zu Mitgliedern der „Obersten Nationalen Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt" berief das NSKK Vertreter des Heeres, des Reichsverkehrsministeriums, des Reichspropaganda- und Reichsinnenministeriums, Beauftragte des Auswärtigen Amts und des Reichsverbandes der Automobilindustrie. Die ONS war damit im Vergleich zu der Zeit vor 1933, als die Automobilclubs ADAC und AvD noch Delegierte entsandten, zu einer wesentlich staatstragenderen Vertretung aufgestiegen.[20] Aus der personellen Zu-

---

fahrt-Motorwelt vom Mai 1939: „Motorsport zu Wasser und zu Lande gehören zusammen".

15 Es geht aus den vorliegenden Quellen nicht hervor, ob mit dem Begriff „Behörde" eine Unterstellung unter ein Ministerium, z. B. das Innenministerium oder das Reichsverkehrsministerium, verbunden war.

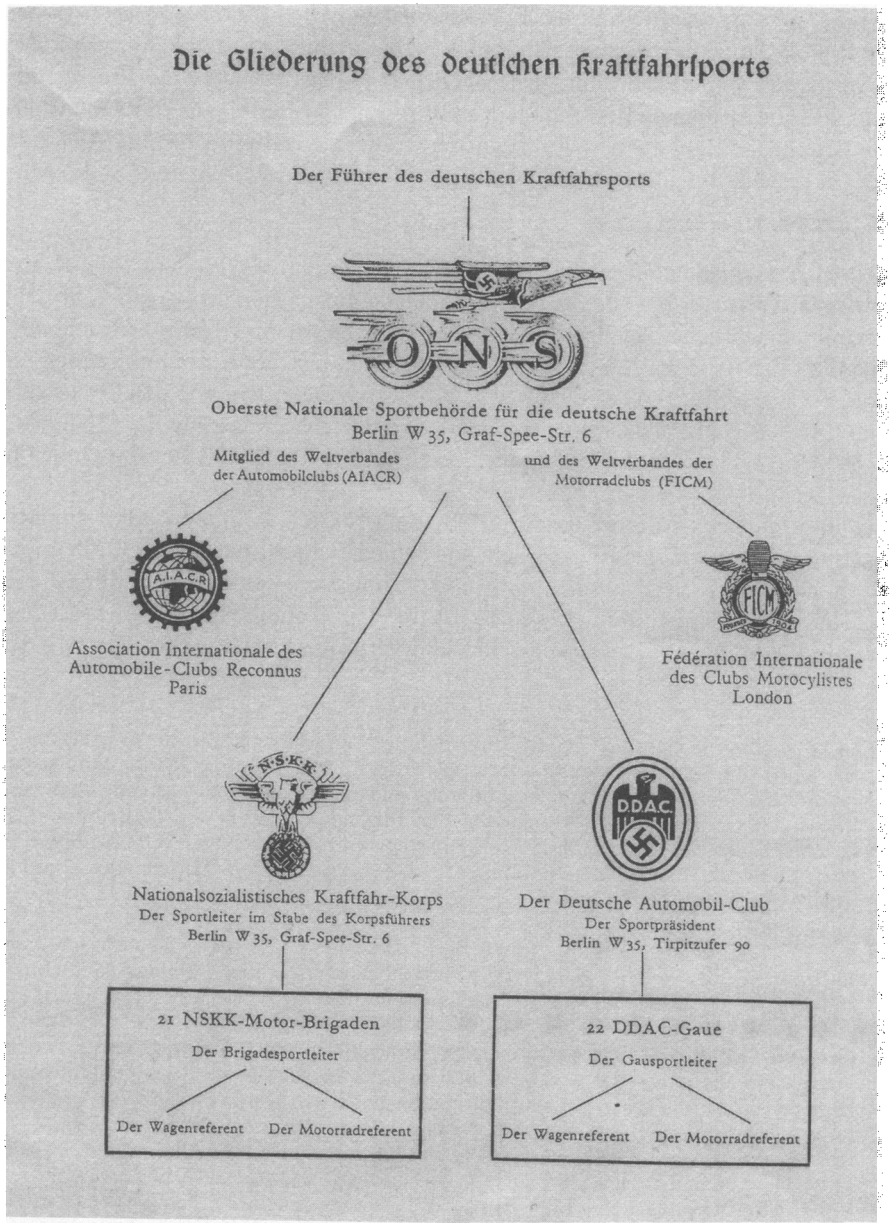
16 Vgl. Organisationsbuch der NSDAP, 1936, S. 400.

17 Vgl. Seherr-Thoss: 75 Jahre ADAC, S. 171.

18 Im Verteilerschlüssel des Korpsbefehls Nr. 9 a vom 30. 6. 1938 findet man die Schreibweise „Amt Kraftfahrsport=ONS", BArch NSD 42/9.

19 Vgl. Organisationsbuch der NSDAP, 1936, S. 400.

20 Zu Mitgliedern der ONS wurden 1939 berufen: Erwin Kraus, Inspekteur für Technik im NSKK; Ferdinand Ernst Nord, NSKK-Gruppenführer (Berlin); Werner Lorenz, SS-Obergruppenführer; Fritz Junghans, NSKK-Standartenführer und Präsident des DDAC;



Quelle: Meurer (Bearb.): Kraftfahrsport im neuen Deutschland, S. 191.

sammensetzung der ONS ist das Bemühen ablesbar, den Motorsport als nationales Projekt zu fassen, das nur dann zum Erfolg geführt werden kann, wenn alle Bereiche des öffentlichen und staatlichen Lebens, insbesondere die Propaganda und die internationalen Beziehungen, am Positivimage des Motorsports mitarbeiten. Die große Zahl an NSKK-Mitgliedern unter den Mitgliedern und Beiräten der ONS zeigt die dominierende Rolle des NSKK bei der Organisation des Motorsports.[21]

Die Oberste Nationale Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt finanzierte sich aus verschiedenen Quellen. Sie gründete einen „Fonds des deutschen Kraftfahrsports", in dem Spenden aus behördlichen, industriellen und privaten Mitteln gesammelt wurden.[22] In diesen floss auch der „Kraftfahrer-Dank-Groschen"[23], den die ONS 1935 als Aufschlag auf die Eintrittspreise bei Automobilrennen erhob.[24] Finanzielle Unterstützung erhielt die ONS außerdem von den Treibstoff- und Ölgesellschaften, die sich in einem Motorsportabkommen mit der ONS dazu verpflichteten, eine jährliche „Spende" von rund 150000 RM als Zusatzprämie für erfolgreiche deutsche Fahrer zu leisten.[25]

Durch die enge Anbindung der ONS an das NSKK konnten NSKK-Funktionsträger die neutrale und überwachende Schiedsrichterfunktion der ONS ungestraft missachten. Rechnungen an die ONS mussten vor ihrer Bezahlung von NSKK-Obergruppenführer Erwin Kraus im Amt Technik abgezeichnet werden. Dadurch entging kein sportpolitischer und verwaltungstechnischer Vorgang der

---

Vicco v. Bülow-Schwante, NSKK-Brigadeführer und Botschafter in Brüssel; Virgil Schoor, NSKK-Standartenführer, Oberregierungsrat im RMdI; Fritz Mahlo, Ministerialrat im Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda und Ingenieur Ferdinand Porsche. Als Beiräte der ONS fungierten 1939 folgende Fahrer: NSKK-Staffelführer Caracciola, NSKK-Obersturmführer Prinz zu Schaumburg-Lippe, NSKK-Obertruppführer Hans Richnow, NSKK-Obertruppführer Carl Geffers; vgl. ONS-Mitteilungen vom Februar 1939, BArch NSD 42/6.

21 Vgl. ebenda.

22 Vgl. ONS-Mitteilungsblatt vom 15. 11. 1933: „Erlaß des Chefs des Kraftfahrwesens vom 13. 10. 1933", BArch NSD 42/6. Der Reichsverkehrsminister sagte Hühnlein 1934 Unterstützung für die geplanten sportlichen Veranstaltungen zu; vgl. RDA (Hrsg.): „Vollgas voraus!", S. 17.

23 Gewollt oder ungewollt knüpfte man mit diesem Namen an Traditionen des Vereins „Deutscher Kraftfahrer-Dank e. V." an. Diese Organisation widmete sich der Unterstützung der Hinterbliebenen von Kraftfahrern, die im Ersten Weltkrieg starben oder die infolge von Kriegsverletzungen erwerbsunfähig waren. Finanziert wurden die Leistungen von Spenden aus der Wirtschaft. Im Verwaltungsrat saßen Robert Allmers und Wilhelm Opel. Der Verein löste sich 1935 auf; LA Berlin, B Rep. 042 Acc 2147, Nr. 26339.

24 Vgl. ONS-Mitteilungen von Ende April 1937: „Neuregelung der Erhebung des Kraftfahrer-Dankgroschens", BArch NSD 42/6. Er wurde nach der Höhe des Eintrittsgeldes gestaffelt: 50 Pfennig-1 RM= 5 Pfennig; 1–5 RM=10 Pfennig; ab 5 RM=20 Pfennig.

25 Vgl. ONS-Mitteilungsblatt vom 15. 11. 1933: „Erlaß des Chefs des Kraftfahrwesens der SA vom 13. 10. 1933", BArch NSD 42/6; Amt Kraftfahrsport vom 10. 2. 1938, BArch NS 24/77. Vgl. auch BArch NS 24/635, 664; Seherr-Thoss: Die deutsche Automobilindustrie, S. 370. Über die Höhe des Gesamtvermögens der ONS und die Einnahme- und Ausgabewege ist aufgrund fehlender Quellen wenig bekannt. Der Kraftfahrer-Dank-Groschen brachte 1935 rund 50000 RM ein; vgl. ONS-Sitzung vom 10. 12. 1935, Bericht über den Stand des „Kraftfahrerdankes", BArch NS 24/296.

Kontrolle des NSKK. Marionettengleich erfüllte die Oberste Nationale Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt die finanziellen Forderungen des Korpsführers. Als Hühnlein einen Kostenzuschuss für die sportlichen Aktivitäten der NSKK-Motorgruppe Berlin forderte, begründete er sein Anliegen mit der starken Konkurrenz durch DDAC- und SS-Fahrer. Ein Argument, das auf eine strikt unabhängige und neutrale Sportbehörde nicht unbedingt überzeugend gewirkt hätte. Die gleichgeschaltete ONS beantwortete die Anfrage mit der Gewährung von 4000 RM aus ONS-Mitteln.[26]

Neue Sportgesetze

Korpsführer Hühnlein hatte bereits im Dezember 1933 für die ONS Ziele formuliert, die über die formalen Aufgaben wie die Veranstaltung von Rennen, die Überwachung der Sportgesetze und die Festsetzung von Terminen hinausgingen:

„Die vordringlichste Aufgabe der ONS ist, der Lethargie vergangener Jahre ein Ende zu bereiten und durch tatkräftige Förderung der im Kraftfahrsport gebundenen Kräfte sowie der systematischen Heranbildung eines geeigneten Fahrernachwuchses die Voraussetzungen zu schaffen, die geeignet sind, den deutschen Kraftfahrsport für eine erfolgreiche Verteidigung der deutschen Flagge auf in- und ausländischen Kampfbahnen zu befähigen."[27]

Dazu setzte der Präsident der ONS die Teilnahmebedingungen für kraftfahrsportliche Veranstaltungen neu fest. Der Besitz einer internationalen Fahrerlizenz oder eines nationalen Fahrerausweises war eine generelle Voraussetzung zur Ausübung des Sports. Der Nationale Fahrerausweis setzte für Privatfahrer die Mitgliedschaft im NSKK oder im DDAC voraus.[28] Auf diese Weise war eine politische Ausrichtung des Sports vorgezeichnet, die dazu führte, dass nichtorganisierte Sportfahrer von dem als „volkstümlich" propagierten Motorsport ausgeschlossen wurden. Die Mitglieder politischer Organisationen wie der SS, der HJ, der SA und des NSFK hatten die Möglichkeit, als Mannschaften oder als Einzelfahrer für ihre Formationen an den Start zu gehen.

Mit Rücksicht auf das internationale Ansehen Deutschlands nahm der Präsident der ONS, Korpsführer Hühnlein, auch eine Qualitätskontrolle der Fahrer vor. Die Fahrerlizenz für große nationale und internationale Rennen erhielten deshalb nur Fahrer, die bereits Erfolge in nationalen Wettkämpfen errungen hat-

---

[26] Vgl. Schreiben der ONS an den IT vom 25. 11. 1938, BArch NS 24/78. Ein weiteres Beispiel für das Verwischen der Grenzen zwischen ONS und NSKK ist die Anweisung des Korpsführers, dem zweiten Leibarzt des „Führers" Dr. med. Haase ein Daimler-Benz-Cabriolet aus Mitteln der ONS zur Verfügung zu stellen – ein privater Gefälligkeitsdienst, hinter dem sich die Veruntreuung von ONS-Geldern verbarg; Schreiben des Inspekteurs Technik an die ONS vom 15. 3. 1938, BArch NS 24/77.

[27] Rundschreiben der ONS vom 20. 12. 1933, BArch NS 24/75.

[28] Vgl. „Motorsport" in: Meyers Lexikon, Bd. 7, 1939, S. 1621. Ab 1. 2. 1939 nahmen die NSKK-Motorgruppen die Ausstellung der Nationalen Fahrerausweise für Mitglieder des NSKK, der SA, des NSFK, der Motor-HJ, des RAD und des DDAC selbst vor; vgl. Verordnungsblatt der Korpsführung München vom 1. 4. 1939.

ten.[29] Damit stellte man ab 1934 sicher, dass nur erfolgreiche Fahrer Deutschland im Ringen um internationales Prestige vertraten.

Der deutsche Sportfahrer sollte künftig, so wollte es die politische Propaganda, „nicht mehr für sich und seine Fabrikmarke streiten, sondern bewusst der Vertreter des deutschen Volkes sein".[30] Damit die Fahrer dieser Repräsentantenrolle gerecht wurden, enthielten die 1934 erlassenen Sportgesetze die Vorschrift, deutsche Fahrer im Ausland von der ONS „betreuen" zu lassen. So sollte, nach dem Willen des ONS-Präsidenen Hühnlein, sichergestellt werden, dass „nicht durch Eifersüchteleien untereinander Zerrissenheit Platz greift, sondern die Mannschaft als deutsche Nationalmannschaft unter einem Führer auftritt und allerorts die Disziplin zeigt, die Deutschland vor dem Kriege Weltgeltung verschafft hat".[31] Je nach Bedeutungsgrad des Rennens wurden die Fahrer durch hochrangige NSKK-Funktionsträger begleitet.[32] Abgesehen von der Aufsichtsfunktion signalisierten die NSKK-Führer mit ihrer Anwesenheit die politische Wertigkeit dieser Sportart. Besonders intensive Vorbereitungen traf man für die Teilnahme am bedeutendsten internationalen Motorradrennen, der „Internationalen Sechstagefahrt". Dies führte dazu, dass die ONS im Vorfeld der Internationalen Sechstagefahrt 1937 in England für jeden Fahrer ein 8-tägiges Zwangstraining auf der Kraftfahr-Kampftruppen-Schule in Wünsdorf ansetzte.[33] Im darauf folgenden Jahr erließ Hühnlein einen „Marschbefehl" an die 43 Rennteilnehmer, der sie „verpflichtete", als Sieger heimzukehren. Nicht nur die internationalen Trophäen für Nationalmannschaften galt es zu gewinnen, sondern auch die von ihm gestiftete „Hühnlein-Trophäe". Er befahl weiter, dass deutsche Kameraden mit „Heil Hitler" und Ausländer durch Handheben gegrüßt werden sollten.[34]

Die „Betreuung" erstreckte sich abgesehen von den Fahrern auch auf eine genaue Beobachtung des mitgereisten Pressestabes. Der Inspekteur Technik Erwin Kraus äußerte sich anlässlich der „Tourist Trophy" im Juni 1939 kritisch über die deutschen Pressevertreter. Sie hätten „undeutsche Kleidung und Verhalten" gezeigt.[35] Auch der NSKK-Scharführer Voigt sei nicht der Richtige zur Vertretung

---

[29] Vgl. DDAC-Wochenschrift vom 13.1. 1934: „Neuregelung des deutschen Kraftfahrsports und seiner Gesetze".

[30] DDAC-Wochenschrift vom 13. 1. 1934: „Kraftfahrsport wieder in Ehren!"

[31] DDAC-Wochenschrift vom 24. 8. 1934: „Stuck deutscher Bergmeister".

[32] Vgl. Obergruppenführer Kraus bei der Tourist Trophy auf der Isle of Man 1935, 1937 und 1939. Hühnlein besuchte die Rennen in Tripolis.

[33] Vgl. Anordnung des Chefs des SS-Hauptamtes vom 11. 5. 1937, betr. Internationale Sechstagefahrt 1937 in England, NS 31/344. Die Teilnahme am Rennen wurde als „Sportexpedition" bezeichnet; Befehl des Führers des deutschen Kraftfahrsports, betr. Internationale Sechstagefahrt vom 1. 7. 1937, BArch NS 24/457.

[34] „Der Deutsche kennt bei der Begrüßung keine Verbeugung" heißt es in dem „Marschbefehl", den Hühnlein als Führer des Deutschen Kraftfahrsports am 16. 6. 1938 bekannt gab; BArch NS 24/77. Da die Fahrt 1938 in England stattfand, wollte man mit der Anweisung an die Fahrer, Zivilkleidung zu tragen, Provokationen verhindern.

[35] Bericht von Kraus an den Korpsführer über die „Tourist Trophy" 1939 vom 20. 6. 1939, BArch NS 24/79.

der deutschen Presse im Ausland, denn er sähe „im Gesicht nicht gerade aus wie ein Germane".[36]

Um die Öffentlichkeit nicht unnötig zu provozieren, legten die ONS-Repräsentanten Wert auf sportlich-faires Auftreten der deutschen Fahrer im Ausland. Der zur „Tourist Trophy" 1939 mitgereiste NSKK-Obergruppenführer Kraus hatte den Sieger in der Klasse bis 500 ccm, Oberfeldwebel Meier, gebeten, bei der Pressekonferenz höflich zu sein. Dessen ungeachtet sprach dieser abfällig und beleidigend über die englischen Fahrer und die Qualität der englischen Motorräder.[37] Daraufhin kündigte Obergruppenführer Kraus, Hühnleins rechte Hand, neue Reglementierungen an: „Ich persönlich habe mir jedenfalls vorgenommen, im Ausland keine freien Reden deutscher Fahrer oder deutscher Manager mehr zu dulden, nachdem sich auch der BMW-Manager in England eine Rede wie ein Kriegsvereinsvorstand erlaubt hat."[38] Auch das Redeverbot zählte offenbar zum Betreuungsinventar der ONS im Ausland.

Machtansprüche der ONS in den internationalen Gremien des Motorsports

Ein wichtiger Arbeitsbereich der ONS bestand in der Repräsentation Deutschlands im internationalen Sportbetrieb. Die maßgeblichen Organisationen des Motorsports waren die für Mototorradsport zuständige „Fédération Internationale des Automobile Clubs Motocyclistes" (FICM) in London, die Automobilsportorganisation „Association Internationale des Automobil-Clubs Reconnus" (AIACR) mit Sitz in Paris und, schließt man den Tourismus mit ein, die „Alliance Internationale de Tourisme" (AIT) in Brüssel. Bis zur nationalsozialistischen „Gleichschaltung" und Umstrukturierung waren die Automobilclubs die deutschen Vertreter im internationalen Motorsport. Auf dem Kongress der FICM 1933 in Rom erfolgte als Nachfolger des ADAC die Aufnahme des Einheitsclubs DDAC in die höchste Motorradsportorganisation. Im folgenden Jahr wurde der DDAC auf Wunsch des Korpsführers von der ONS als Vertreter Deutschlands abgelöst.[39] Auch das Automobilsportgremium AIACR nahm anstelle des Automobilclubs AvD die ONS als Mitglied auf. Da bisher nur die Automobilclubs der 19 Nationen als Vertreter zugelassen waren, wurde im Juni 1934 für diesen besonderen Fall eine Satzungsänderung notwendig.[40] Der deutsche Motorsport, vertreten durch eine von NS-Repräsentanten dominierte Sportbehörde, war folglich ab 1934 in den maßgeblichen internationalen Gremien des Automobil- und Motorradsports vollkommen integriert. Damit signalisierten die Repräsentanten der ausländischen Automobilclubs ein erstes Entgegenkommen gegenüber der neuen Motorsportführung in Deutschland.

---

[36] Ebenda.
[37] Vgl. Schreiben von Kraus an Oberstleutnant von Mühlenfels vom 24. 7. 1939, BArch NS 24/256.
[38] Ebenda.
[39] Vgl. Weidlich: Neben den Rennstrecken, S. 39.
[40] Vgl. ebenda, S. 40.

Auch der Korrespondenz der NSKK-Korpsführung mit internationalen Automobilclubs kann man entnehmen, dass das „Dritte Reich" als motorsportliche Großmacht geachtet wurde. Die Korpsführung pflegte intensive, ja teilweise herzliche Beziehungen zu den ausländischen Automobilclubs.[41] In den ersten Jahren war die Kontinuität in der Gremienarbeit bestimmend. Sie wurde durch die Vizepräsidentschaft von Ewald Kroth im Motorradgremium FICM, durch den ONS-Stabschef Leo von Bayer-Ehrenberg in der Automobilsportorganisation AIACR sowie durch den DDAC-Präsidenten Freiherr von Egloffstein und seinen Nachfolger Fritz Junghans als Vizepräsidenten in der AIT gewährleistet.[42] Zunehmend versuchte der Korpsführer jedoch hinter den Kulissen, durch Ernennung und Entsendung von Delegierten Einfluss auf die Arbeit in den internationalen Organisationen zu nehmen. Die internationale Spitzenposition auf der Rennbahn eröffnete dem NSKK ausreichend Spielraum, um seine nationalen Allüren selbstbewusst auszuleben. Der Korpsführer war bestrebt, seinen Führungsanspruch über das deutsche Kraftfahrwesen hinaus auf den internationalen Motorsport auszudehnen. In einem Brief an den Präsidenten der FICM und Vorsitzenden des italienischen Automobilclubs, Graf Alberto Bonacossa, vom Dezember 1938 protestierte er dagegen, dass von Bayer-Ehrenberg und nicht der von ihm vorgeschlagene Kraus zum Vizepräsidenten der FICM gewählt wurde. Er forderte für die Zukunft: „Wenn ich der FICM zur Erledigung der laufenden Arbeiten einen meiner Führer als meinen Beauftragten benenne, so würde seine Ablehnung einen ausgesprochenen Affront gegen mich und damit gegen Deutschland bedeuten."[43] Noch deutlicher wurde die Korpsführung, als es um die Wahl des Sportpräsidenten der FICM ging. Sie erhob im Frühjahr 1939 den Anspruch auf die Sportpräsidentschaft, um – wie Obergruppenführer Kraus es formulierte – „Deutschlands Weltgeltung im Kraftfahrsport auch in der äußeren Haltung zu betonen".[44] Hühnlein drohte dem Präsidenten der FICM, dass im Falle der Nichtwahl von Kraus Deutschland aus der FICM austreten werde. Graf Bonacossa sagte dem Korpsführer daraufhin zu, dass er sich „bis zum Frühjahr mit allen maßgebenden Persönlichkeiten der FICM direkt ins Benehmen setzen würde, um diese Forderung des Korpsführers zu erfüllen".[45]

---

[41] Vgl. die freundlich gehaltenen Briefwechsel zwischen der ONS und den ausländischen Automobilclubs, gesammelt in: BArch NS 24/79.

[42] Vgl. Bretz: 50 Jahre ADAC, S. 108.

[43] Schreiben Hühnleins an Graf Bonacossa vom 22. 12. 1938, BArch NS 24/79. Der Hintergrund der personellen Verwicklungen liegt darin, dass Hühnlein Kroth, wie es hieß, „ausbooten" wollte, um den von ihm favorisierten Kraus an die Stelle des Vizepräsidenten der FICM zu setzen. Nach dem Rücktritt von Kroth wird aber außerplanmäßig von Bayer-Ehrenberg gewählt; vgl. Inspekteur Technik an Bayer-Ehrenberg vom 31. 5. 1938, BArch NS 24/77 und Bericht über die Tagung der FICM in Paris am 16. und 17. 11. 1938, BArch NS 24/79.

[44] Meldung von Kraus an den Korpsführer vom 19. 5. 1939, BArch NS 24/79. Kraus fungierte 1937/38 auch als Mitglied der Internationalen Technischen Kommission des AIACR, an deren Sitzungen Ferdinand Porsche in Vertretung teilnahm, BArch NS 24/77, 78.

[45] Mitteilung der ONS an den Inspekteur Technik vom 25. 4. 1939, betr. Frühjahrstagung der FICM, BArch NS 24/79.

Dieser Antrag musste nicht nur aufgrund seines erpresserischen Tons als Provokation aufgefasst werden, sondern auch aufgrund der Tatsache, dass eine jahrelange Tätigkeit in der Fédération sowie eine demokratische Wahl normalerweise Voraussetzungen für den Vorsitz waren. NSKK-Obergruppenführer Kraus versuchte mit neuen taktischen Finten, Mehrheiten für sich zu gewinnen. In verblüffender Dreistigkeit forderte er in der Generalversammlung der FICM am 4. April 1939 in Kopenhagen eine zweites Stimmrecht, da ihm als deutschem Delegierten auch die frühere Stimme der Tschechoslowakei aufgrund des „Staatsvertrages" zwischen dem „Protektorat Böhmen-Mähren" und dem Deutschen Reich zukäme. Die FICM wies die Forderung nicht etwa aus Widerstand gegen die völkerrechtswidrige Zerschlagung der Tschechoslowakei durch den Einmarsch deutscher Truppen am 16. März 1939 zurück, sondern aus rein formalen, satzungsimmanenten Gründen.[46] Jedoch war bei den Delegierten auch eine leichte Missstimmung spürbar. Wie Kraus formulierte, wurden der Holländer und der Engländer „politisch" und machten eine „pflaumenhafte Bemerkung über die frühere Tschechoslowakei".[47]

Des Weiteren bemühte sich Kraus, hinter den Kulissen Absprachen mit einzelnen Ländern zu treffen. Der schwedische Vertreter Axel Löfström versprach, gemeinsam mit Dänemark, Norwegen und Finnland seine Stimme Deutschland zu geben. Kraus bedankte sich für die freundliche Beihilfe und stellte einen Besuch des Korpsführers in Schweden in Aussicht. Zudem erwähnte er, dass der Korpsführer zugesagt habe, den schwedischen Motorradsport noch mehr als bisher zu unterstützen.[48]

Die holländische Zeitung *Motor* kritisierte im Juni 1939 den Druck, den deutsche Vertreter in der FICM ausübten, um den Vorsitzenden der Internationalen Sportkommission stellen zu dürfen.[49] Argumentiert wurde nach NSKK-Angaben wie folgt: In der Vergangenheit habe trotz der ehemaligen Überlegenheit der Engländer ein Vertreter eines kleinen Landes den Vorsitz innegehabt. England setze sich aus diesem Grund für den Niederländer Nortier ein. Nortiers Kandidatur wurde von Frankreich, Belgien, Irland und Holland unterstützt.[50] Die Vertreter

---

[46] Die Absage scheint, wie man der Aktennotiz von Kraus entnehmen kann, sehr moderat formuliert gewesen zu sein: „Die FICM nahm davon [*von der Forderung nach einer zweiten Stimme für Deutschland*] Kenntnis und stellte fest, daß in der Sportkommission, welche den Sportpräsidenten wählt, diese 2. Stimme aufgrund der Satzungen der FICM jedoch nicht gelte"; Aktennotiz von Obergruppenführer Kraus vom 19. 5. 1939 über die FICM-Tagung in Kopenhagen vom 2.–4. 5. 1939, BArch NS 24/79.

[47] Meldung von Kraus an den Korpsführer vom 19. 5. 1939, ebenda.

[48] Vgl. das freundliche Schreiben von Axel Löfström an Kraus vom 25. 2. 1939 und von Kraus an Löfström vom 24. 5. 1939, BArch NS 24/79; Schreiben von Harvey Hohnström (Generalsekretariat der Sveriges Motorfederation Motorcykelsektionen) an Kraus vom 26. 5. 1939, BArch NS 24/591.

[49] Vgl. Der NSKK-Mann vom 24. 6. 1939: „Politik und Sport".

[50] Zu einem späteren Zeitpunkt nutzte Hühnlein die Kriegserfolge, um alte Rechnungen zu begleichen. Im Jahre 1942 bat er den Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda Goebbels, er möge den Hauptschriftleiter der Zeitschrift Motor, den Vorsitzenden der holländischen Motorradfahrer-Vereinigung, P. J. Nortier, absetzen, da dieser schon in der

der Automobilclubs dieser Länder machten aber keinen Gebrauch von ihrer Stimmenmehrheit, um die Ernennung Nortiers durchzusetzen.[51] Der Beschluss wurde auf den Herbst vertagt. Die Anweisungen des Korpsführers im Frühjahr 1939 und seine Drohgebärden hatten die Mitglieder des FICM also nicht zur Aufgabe ihrer demokratischen Gepflogenheiten bewegen können. Auf der anderen Seite ist aber die Rücksichtnahme auf den Provokateur Deutschland deutlich erkennbar.[52] Die Vertreter des deutschen Kraftfahrsports sollten nicht verprellt werden, denn mit dem Rückzug Deutschlands hätte das internationale Renngeschäft den erfolgreichsten Teilnehmer und einen wichtigen Veranstalter verloren.

Angesichts der zunehmend aggressiven Stoßrichtung der deutschen Außenpolitik ist zu fragen, wie in anderen Sportarten des internationalen Sports auf das neue Deutschland reagiert wurde. Verglichen mit dem Motorsport waren die Proteste ausgesprochen heftig. Zahlreiche französische Vereine und Verbände sagten nach der gewaltsamen Errichtung des Protektorats Böhmen und Mähren Wettkämpfe in Deutschland oder mit deutscher Beteiligung ab. Auch ein Fußball-Länderspiel zwischen Deutschland und Frankreich fand auf Intervention der französischen Regierung am 23. April 1939 nicht statt. Daraufhin erließ Reichssportführer von Tschammer und Osten seinerseits am 25. April 1939 ein Startverbot für deutsche Sportler in Frankreich.[53] Dieser Boykott bezog sich jedoch nur auf Sportarten, die in seiner Kompetenz lagen, den Motorsport folglich nicht berührten. Der Führer des deutschen Kraftfahrsports Adolf Hühnlein verfolgte eine eigenständige politische Strategie. Er wollte den Beweis antreten, dass Deutschland unbeeinflusst von den politischen Spannungen bei Rennen im Ausland mit möglichst vielen Wagen an den Start gehen werde.[54] Er forderte die Auto Union AG und Daimler-Benz mit besonderem Nachdruck auf, den Großen Preis von Pau in Frankreich am 2. April 1939 mit Rennwagen zu beschicken. Die Teilnahme sollte nach dem Willen des Korpsführers als „Demonstration gegen die Politisierungsbestrebungen des Sports" verstanden werden.[55] Ausgerechnet Adolf Hühnlein, der keinen Hehl daraus machte, dass Sport für ihn die Fortsetzung einer Politik der Stärke mit anderen Mitteln war, mahnte nun einen unpolitischen Sport an.

Der deutsche Doppelsieg von Mercedes in Pau gab seiner Strategie in jedem Fall Recht. Der Korpsführer teilte Außenminister Ribbentrop Anfang Mai 1939 mit, er sähe auch in den kommenden Monaten keine Veranlassung, von Rennteilnah-

---

Vorkriegszeit gegen deutsche Interessen gearbeitet habe, Schreiben Hühnleins an den Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda vom 9. 9. 1942; BArch NS 24/258.

51 Vgl. Der NSKK-Mann vom 24. 6. 1939: „Politik und Sport".

52 Vgl. zum Verhalten der Verbandsfunktionäre in anderen Sportarten Teichler: Internationale Sportpolitik im Dritten Reich, S. 157.

53 Vgl. ebenda, S. 189.

54 Vgl. Schreiben des Führers des deutschen Kraftfahrsports vom 3. 3. 1939 an die Direktion der Auto Union, StA Chemnitz, Auto Union AG 1632. Einen anderen Kurs schlug die italienische Regierung ein. Sie erließ ein Startverbot für den für Auto Union fahrenden italienischen Rennfahrer Nuvolari in Frankreich; Aktennotiz der Rennabteilung der Auto Union, Anruf des Korpsführers betr. Rennen in Pau vom 9. 3. 1939, StA Chemnitz, Auto Union AG 1632.

55 Vgl. Aktennotiz über ein Telefongespräch mit Brigadeführer v. Bayer-Ehrenberg am 9. 3. 1939, StA Chemnitz, Auto Union AG 2805.

men in Frankreich Abstand zu nehmen. Er habe dies bereits mit dem „Führer" besprochen.[56] Die deutschen Teams nahmen am 24-Stunden-Rennen von Le Mans (17./18. Juni 1939) und am Großen Preis von Frankreich für Rennwagen in Reims (9. Juli 1939) teil. In Reims war der höchste deutsche Vertreter für den Kraftfahrsport, Korpsführer Hühnlein, sogar persönlich anwesend und wurde offiziell empfangen.[57] Der französische Automobilclub, dessen Ehrenmitglied Hühnlein war[58], zeigte sich trotz der politisch angespannten Lage gewillt, seine guten Beziehungen zur Korpsführung beizubehalten.

Es kam auch dann nicht zum Bruch, als Deutschland die 21. Internationale Sechstagefahrt vom 20. bis 27. August 1939 in seinen „neuerworbenen" Gebieten, einschließlich Sudetenland und Braunau am Inn, ausrichtete. Die englischen Motorsportfunktionäre äußerten sich weder bestürzt über die Kriegsvorbereitungen des Gastgebers noch protestierten sie gegen die Streckenführung, die durch unrechtmäßig angeschlossenes Gebiet führte. Ihr Bedauern galt allein der Abreise der englischen Fahrer, die am 25. August 1939 zurückbeordert worden waren. In seinem Schreiben vom 28. August 1939 an den Präsidenten der ONS bedankte sich Direktor Watling, der oberste Repräsentant der „British Cycle & Motor Cycle Manufactures & Traders Union", für die freundliche Aufnahme beim Internationalen Sechstagerennen. Er bedauerte, dass die britische Delegation von Salzburg abberufen wurde und er hoffte, dass die guten Beziehungen zwischen den englischen und deutschen Motorsportorganisationen bald wieder aufgenommen werden könnten.[59] Zu einer Zeit, als sich Politik und Sport längst nicht mehr trennen ließen, legten die Funktionäre der Automobilclubs ein erstaunliches Maß an politischem Gleichmut an den Tag. Die Motive für eine solche Haltung sind bisher kaum erforscht. Möglicherweise bewahrten die Repräsentanten der ausländischen Automobil- und Motorradvereinigungen ungeachtet der Kriegsgefahr einen naiven Glauben an die Möglichkeit eines unpolitischen Sports; vielleicht stellten sie auch die guten Verbindungen zwischen den Clubs über die Politik. Nicht zu unterschätzen dürfte außerdem die Befürchtung der Honoratioren gewesen sein, ein Rückzug aus den motorsportlichen Wettbewerben könnte einen Rück-

---

[56] Teichler gibt den Brief von Hühnlein an Ribbentrop vom 3. 5. 1939 wieder; Teichler: Internationale Sportpolitik, S. 190. Mehrere Faktoren könnten die Entscheidung zur Fortsetzung der Rennteilnahmen in Frankreich bewirkt haben. Stärker noch als Fußball oder andere Sportarten war Motorsport das Aushängeschild für die sportliche und technische Leistungsfähigkeit Deutschlands. Mit der Siegerwartung der ONS bei den kommenden Rennen erhoffte man eine Werbekraft für deutsche Automobile. Vor allem sollten die enormen finanziellen Investitionen der Industrie und die staatlichen Beihilfen nicht ungenutzt verpuffen. Auch die milde Haltung gegenüber Frankreich mag, wie Teichler anführt, bei der Entscheidung des „Führers" eine Rolle gespielt haben; ebenda.

[57] Vgl. Teichler: Internationale Sportpolitik, S. 190.

[58] Die Ernennung fand 1937 statt; vgl. ONS-Mitteilungen vom November 1937, BArch NSD 42/6.

[59] Zuvor hatte sich der englische Automobilclub von den anti-deutschen Presseartikeln in englischen Zeitungen distanziert und sich bei den „deutschen Freunden" für die Politisierung des Sports entschuldigt; Schreiben des Vorsitzenden des englischen Automobilclubs „The Auto-Cycle Union" T. W. Loughborough an Kraus vom 12. 6. 1939, BArch NS 24/79.

schritt für die Automobil- und Motorenproduzenten im eigenen Land bedeuten.[60]

Im Gegensatz zu den Funktionären der Automobilclubs, die automobilsportliche und persönliche Solidaritäten walten ließen, gab es in der interessierten Sportöffentlichkeit durchaus Unmutsbekundungen, hervorgerufen durch die deutsche Aggressionspolitik. Im Verlauf der „Tourist Trophy" vom 12. bis 16. Juni 1939 auf der britischen Isle of Man, an der deutsche Fahrer teilnahmen, wurde die Hakenkreuzfahne gestohlen.[61] Darüber hinaus erschienen anlässlich des Rennens antideutsche Presseartikel, die es als nicht wünschenswert bezeichneten, wenn deutsche oder italienische Fahrer siegten. Die Bevölkerung unterdrückte zu diesem Zeitpunkt auch nicht mehr ihre Angst vor einem nahenden Krieg. Die Zeitschrift „Isle of Man Weekly Times" berichtete von dieser Stimmung, die sich in der Einstellung verdichtete: „Wenn schon die Motorräder einen solchen Krach machen können, welche Hölle werden wir durchleben, wenn die deutschen Geschütze erst losgehen."[62]

Der Beginn des Zweiten Weltkriegs bedeutete das Ende des internationalen Motorsports.[63] In einer Art Abschiedsschreiben, von NSKK-Obergruppenführer Kraus an den Präsidenten des schwedischen Motorradclubs Axel Löfström verfasst, offenbarte sich ein großes Maß an Hybris, die das NSKK in sechs Jahren Wirken für die motorsportliche Weltgeltung aufgebaut hatte. Darin heißt es: „Wann wir uns wegen der Wiederaufnahme des Internationalen Motorsports wiedertreffen werden, läßt sich nicht übersehen, jedenfalls haben wir Deutschen zur Zeit wichtigere Dinge zu erledigen."[64]

Der Krieg hielt Hühnlein nicht davon ab, bereits Pläne für eine Neuorganisation der internationalen Motorsport-Gremien nach dem deutschen Sieg zu schmieden. In einem Brief an Goebbels vom 29. November 1940 kündigte er an, er wolle „das internationale Verbandswesen seiner bislang vorherrschenden parlamentarischen Führung entkleiden und nach dem Führungs- und Leistungsprinzip ausrichten".[65] Dies bedeutete nichts anderes als die diktatorische Festschreibung der deutschen Führungsposition in den internationalen Ämtern, die sich auf de-

---

[60] Ob Bewunderung für die sportliche Leistung der faschistischen Länder, eine konservative Grundhaltung der Funktionäre oder andere Gründe die defensive Haltung gegenüber Deutschland förderten, lässt sich aus den vorliegenden Korrespondenzen nicht herauslesen. Nach Einschätzung Goebbels waren die Delegierten auf dem Tourismus Kongress der AIT 1938 in Deutschland „brave Großpapas"; vgl. den Eintrag von Goebbels am 28. 5. 1938 in: Fröhlich (Hrsg.): Die Tagebücher von Joseph Goebbels, Teil 1, Bd. 5, S. 321.

[61] Auf Druck des mitgereisten NSKK-Obergruppenführer Kraus mussten sämtliche Länderflaggen – einschließlich der englischen und der Inselflagge der Isle of Man – entfernt werden; Bericht von Kraus an den Korpsführer über die Tourist Trophy 1939 vom 20. 6. 1939, BArch NS 24/79.

[62] Nach einer Übersetzung von Kraus, ebenda.

[63] Nationale Motorsportveranstaltungen wurden aus Gründen der Treibstoffknappheit und des „wehrpolitischen" Einsatzes der Fahrer abgesagt; Der NSKK-Mann vom 2. 9. 1939: „Sportveranstaltungen abgesagt".

[64] Schreiben von Kraus an den Direktor des Schwedischen Automobilclubs Löfström vom 18. 12. 1939, BArch NS 24/79.

[65] Zit. nach Teichler: Internationale Sportpolitik, S. 349.

mokratischem Wege, wie das Jahr 1939 gezeigt hatte, nicht oder nur gegen große Widerstände erreichen ließ.

2. Interessen des „Dritten Reiches“

Als Hitler auf der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung 1933 sein Motorisierungsprogramm verkündete, nannte er im gleichen Atemzug mit der Schaffung des Volkswagens und dem Autobahnbau die Förderung des Motorsports. Hitler, selbst Nicht-Sportler, sah den allgemeinen Wert von Leibesübungen in der Wehrertüchtigung und der Erziehung des jungen Menschen zu Kampf und Willenskraft.[66] Aber auch fahrerische und technische Höchstleistungen, dargeboten im Autorennsport, faszinierten ihn. Bereits vor der Machtübernahme gratulierte er deutschen Fahrern zu ihren Erfolgen.[67] Da Hitler das mannigfaltige Potenzial des professionellen Rennsports erkannte, setzte er sich nach seinem Regierungsantritt für die staatliche Unterstützung des Rennwagenbaus ein. Sowohl das Regime als auch die Fahrer profitierten von den Erfolgen der silberfarbenen Auto-Union- und Mercedes-Rennwagen.

„Helden der Rennbahn“ – Helden des „Dritten Reiches“?

Das Verhältnis zwischen Rennfahrern und NS-Machthabern

Die internationalen Motorsporterfolge wurden von den Sportkommentatoren in einen nationalen Kontext gestellt: „Bei den Männern des Korps ist der Motorsport nicht mehr in erster Linie persönliches Erfolgsstreben, vielmehr ein niemals ruhender Kampf um Erfolg und Ehre der Nation.“[68]

Diejenigen Fahrer, die in internationalen Wettbewerben um die „Ehre der Nation“ kämpften, stammten jedoch nicht aus der NSKK-Talentschmiede, sondern waren professionelle Werksfahrer, denen die Mitgliedschaft in einer politischen Organisation angetragen worden war.[69] Für deutsche Fahrer, die an den Start gingen, um die „Palme der völkischen Geltung“[70] zu erringen, gehörte es ab 1933 zur beruflichen Normalität, einer Gliederung der NSDAP anzugehören. Sie bekleideten in der Mehrzahl einen NSKK-Dienstgrad. So NSKK-Sturmführer Manfred von Brauchitsch, NSKK-Staffelführer Rudolf Caracciola, NSKK-Scharführer Ernst von Delius, NSKK-Obertruppführer Karl Gall, NSKK-Obertruppführer

---

66 Vgl. Joch: Theorie einer politischen Pädagogik, S. 230f.; Rühle: Das Dritte Reich, S. 222.

67 Hitler gratulierte Caracciola bereits 1931 zum Sieg im Großen Preis von Deutschland; vgl. Bernett: Die nationalsozialistische Sportführung und der Berufssport, S. 17.

68 Bretz: Mannschaft und Meisterschaft, S. 14.

69 Erfolgreichen Fahrern – Fahrern, die eine Lizenz hatten, also außerhalb Deutschlands rennberechtigt waren – wurde die Mitgliedschaft im Korps angetragen. Die Anstrengungen wurden verstärkt, als festgestellt wurde, dass von 663 Lizenzinhabern für Wagen und 745 Lizenzinhabern für Motorräder nur die Hälfte Mitglied im NSKK war; Verfügung des Amtes Sport vom 5. 11. 1936, betr. Lizenzfahrer, BArch NS 24/779.

70 Deutsche Kraftfahrt vom 15. 6. 1934: „Die Harzschlacht der Motoren“.

Rudolf Hasse, NSKK-Staffelführer Hermann Lang, NSKK-Sturmführer Ewald Kluge, NSKK-Truppführer Hermann Müller, NSKK-Truppführer Hans Stuck und NSKK-Sturmführer Walfried Winkler.[71] Bernd Rosemeyer[72] und Fritz Huschke von Hanstein[73] gehörten der SS an. Die Fahrer trugen das Hoheitszeichen des Korps oder der SS auf dem Rennanzug. Das erfolgreiche Abschneiden der Sportler wurde mit Beförderungen im Dienstrang politisch honoriert. Die Frage, ob die im „Dritten Reich" aktiven Rennfahrer „für die Nazis" fuhren[74], soll hier nicht allein in individual-moralischen Kategorien, z. B. in Bezug auf eine geistige Nähe Einzelner zum Regime beantwortet werden. Historisch fruchtbarer ist es, das in der Öffentlichkeit gezeigte Verhalten der Rennfahrer zu untersuchen und die ihnen zugedachte Stellung in der NS-Zeit.

Zahlreiche Erlebnisberichte und Biographien von Rennfahrern der dreißiger Jahre bezeugen das große Interesse des sportinteressierten Publikums am Motorsport.[75] In Interviews und Rennfahrererzählungen gaben sich die Stars auch in der Zeit des „Dritten Reiches" oft selbstverliebt und egozentrisch. Sie richteten den Blick auf ihre Karriere, ihr Privatleben und die Vorgänge hinter den Kulissen des Renngeschehens. Nationalistische Phrasen und Artigkeiten gegenüber dem

---

[71] Manfred von Brauchitsch (1905–2003), 1934 Sieger im Eifelrennen, 1937 Sieger im Großen Preis von Monaco, 1944 Referent im Reichsministerium für Kriegsrüstung und Kriegsproduktion. Er setzte sich 1955 vor einem drohenden Hochverratsprozess in die DDR ab und wurde zum Vorsitzenden des kommunistischen „Komitees für Einheit und Freiheit im deutschen Sport" gewählt. 1957 Sportpräsident des Allgemeinen Deutschen Motorsport-Verbandes (ADMV) der DDR. 1960–1990 Präsident der „Gesellschaft zur Förderung des Olympischen Gedankens in der DDR", DCC-Konzernarchiv, Best. Rennarchiv Rennfahrer 6/60/2; Esslinger Zeitung vom 15. 8. 1995: „Vom Hochverräter zum Ordensträger". Rudolf Caracciola (1901–1959), fuhr nach kurzem Intermezzo bei Alfa Romeo ab 1934 für Mercedes-Benz, 1935/1937/1938 Europameister im Grand-Prix-Sport, 115 Siege bei nationalen und internationalen Rennen. Ewald Kluge (1909–1964), Motorradrennfahrer, war viermal deutscher Straßenmeister und zweimal Europameister, 1936–1939 Fabrikfahrer für DKW, 1938 erster deutscher Sieg in der englischen Tourist Trophy, beendete 1953 seine aktive Laufbahn, Reh: Europameister Ewald Kluge; Seherr-Thoss: „Kluge, Ewald"; Hermann Lang (1909–1987), Mechaniker, dann Rennfahrer bei Mercedes-Benz, 1939 Europameister; Hans Stuck (1900–1977), geb. in Österreich, 1934 Europameister mit Auto Union, Ehrenname „Bergmeister", 40-jährige Rennfahrerkarriere, Porázik: Rennwagen, S. 18f. Walfried Winkler, geb. 1904, seit 1925 Motorradrennfahrer auf DKW, Europameister, Deutscher Straßenmeister, Winkler: Rennerlebnisse, Renngeheimnisse.

[72] Bernd Rosemeyer (1909–1938), Auto Union, Europameister 1936 und 1937.

[73] Fritz Baron (genannt Huschke) von Hanstein (1911–1996), 1938 deutscher Sportwagenmeister auf BMW, langjähriger Rekordhalter auf dem Schottenring, zahlreiche Langstreckenerfolge. Er fuhr auch deshalb für die SS, weil er dort vor dem Groll, den Hühnlein aus privaten Gründen gegen ihn hegte, sicher war. Nach 1945 wurde er Sportpräsident im wieder gegründeten AvD; Simsa: Vom Spielzeug zum Automobil, S. 66; „Hanstein", in: Deutsche Biographische Enzyklopädie, Bd. 4, S. 377f.

[74] Der Verfasser zahlreicher Motorsport-Bücher Harvey T. Rowe schrieb am 27. 5. 1998 in einem Leserbrief an die Süddeutsche Zeitung: „Manfred von Brauchitsch fuhr übrigens damals genausowenig ‚für die Nazis' wie Michael Schumacher heute für irgendeine politische Partei fährt. Er fuhr für Mercedes, so wie Schumacher für Ferrari fährt."

[75] Aus der Fülle seien hier einige genannt: Rosemann: Hans Stuck; ders.: Rudolf Caracciola; Detert-Faust u. a. (Bearb): Rennfahrer meistern PS; Caracciola: Mein Leben als Rennfahrer; Stuck: Sekunden erobern die Welt; Brauchitsch: Kampf mit 500 PS.

NSKK sowie seinem Korpsführer Hühnlein sind zumeist nur am Rande zu finden und beschränken sich in der Regel auf eine pflichtschuldige Würdigung der Verdienste Hühnleins für den Kraftfahrsport. Nur eine marginale Rolle spielt dieser Aspekt etwa in Hans Stucks Rennfahrerbuch von 1939, wenn er schreibt: „Ganz besonders aber nahm sich Reichsleiter Hühnlein des Rennsports an. Alle unsere Erfolge sind auf seine Initiative zurückzuführen."[76] Lässt dieses Verhalten auf Vorsicht, Gleichgültigkeit, Distanz oder vielleicht sogar auf Ablehnung gegenüber dem Nationalsozialismus schließen?

Nach dem Krieg betonten Hans Stuck und Manfred von Brauchitsch in ihren Erinnerungen die Passivität der Fahrer gegenüber dem NSKK. Hans Stuck schrieb über seine Mitgliedschaft im NSKK: „Wir waren zwangsweise Mitglieder im NSKK geworden, bei jedem Sieg kletterte man einen Rang hoch."[77] Nach Aussage von Manfred von Brauchitsch wurden die Mercedes-Benz-Fahrer „automatisch" Mitglieder beim NSKK, indem das Unternehmen den Beitrag für sie bezahlte.[78]

Wie die Fahrer das NSKK und sein Führerkorps einschätzten, beschreibt von Brauchitsch in seiner Autobiographie „Ohne Kampf kein Sieg"[79]. Er verweist darin auf die lächerliche Außenwirkung des Korps und seines Korpsführers.[80] Hühnlein, der für seinen Hang zum „Posieren" bekannt gewesen sei, habe mit seinen riesigen Sporen an den Reitstiefeln ein „Grinsen" bei Fahrern und Zuschauern hervorgerufen.[81] Caracciola richtete nach dem Krieg den Blick stärker auf den disziplinierenden Rahmen, den der nationalsozialistisch organisierte Motorsport den Fahrern setzte:

„Die Veranstalter sind uniformiert, Klubmitglieder sind uniformiert, nach den Rennen auf dem Nürburgring marschieren Abteilungen des uniformierten Kraftfahrerkorps auf. Nach Beendigung eines Rennens sind wir müde und verschwitzt. Trotzdem müssen wir stehend eine lange patriotische Rede anhören. Wenn wir gewinnen, hat das Vaterland gesiegt, wenn wir verlieren...ja das darf ja gar nicht vorkommen."[82]

Von Brauchitsch bemängelte nach dem Krieg sowohl die fehlende Sachkenntnis Hühnleins im Autorennsport als auch die Versuche des NSKK, die Firmen Auto Union und Daimler-Benz gegeneinander auszuspielen. Die Fahrer, so von Brauchitsch, beachteten das NSKK nur dann, wenn es sich zu ihrem Missfallen in

---

[76] Stuck: Sekunden erobern die Welt, S. 53. Ähnliche Formulierungen, die Pflichtübungen gleichen, finden sich auch in dem Buch von Rudolf Caracciola und Oskar Weller: Rennen-Sieg-Rekorde!, S. 143.

[77] Stuck: Zweimal Hans Stuck, S. 181.

[78] Brauchitsch: Ohne Kampf, S. 60. Auch im Entnazifizierungsverfahren wurde ihm ein „automatischer Aufstieg" im NSKK bescheinigt; Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 15. 8. 1995: „Eine kurvenreiche Fahrt durchs Leben zwischen Piste und Politik".

[79] Zu dem Buch wurde 1966 in der DDR ein gleichnamiger Film („Ohne Kampf kein Sieg", 4-teiliges Fernsehspiel, DFF) produziert. Dieser spannende Unterhaltungsfilm reicherte die Rennfahrerkarriere von Manfred von Brauchitsch mit antifaschistischen Lerninhalten an.

[80] Brauchitsch: Ohne Kampf, S. 59.

[81] Vgl. Kirchberg: Grand-Prix-Report Auto Union 1934 bis 1939, S. 171; Brauchitsch: Ohne Kampf, S. 59.

[82] Caracciola: Meine Welt, S. 171.

Rennentscheidungen einmischte.[83] Er erklärte nach dem Krieg, er habe sich für den Korpsführer genauso wenig interessiert wie für Hitler.[84]

Die hier zur Schau gestellte distanzierte Haltung der Fahrer gegenüber der NS-Führung war nicht von Anfang an bestimmend und wurde im „Dritten Reich" auch nicht durchgehend eingenommen. Manfred von Brauschitsch wie auch Hans Stuck erkannten im Führer der NSDAP bereits einige Jahre vor der NS-Machtübernahme einen Hoffnungsträger für die danieder liegende Automobilindustrie. Beide suchten Hitler persönlich auf, um ihn um Unterstützung für die Automobilunternehmen und den Rennsport zu bitten. Hitler versprach für den Fall des Regierungsantritts der Nationalsozialisten seine Hilfe.[85]

Als der Rennsport – auch mit Hilfe der staatlichen Subventionierung des Rennwagenbaus – ab 1934 einen großen Aufschwung nahm und die Grand-Prix-Fahrer zahlreiche Siege feiern konnten, erfasste die Begeisterung große Kreise der Bevölkerung und zahlreiche Amtsträger der NSDAP. Eine besondere Würdigung erfuhren die Fahrer jetzt durch Staats- und Parteivertreter. Die „Helden der Rennbahn" wurden vom Regime hofiert, weil ihre Siege über ausländische Automobil- und Motorradmarken die anvisierte Überlegenheit Deutschlands symbolisierten. Das Vermögen, Höchstgeschwindigkeiten zu erzeugen und sie fahrerisch zu beherrschen, sollte sinnbildlich für die Disziplin, Leistungsfähigkeit und Dynamik des neuen Deutschland stehen. Das Reichspropagandaministerium zeigte vor der Reichskanzlei in der Wilhelmstraße anlässlich der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung eine große Schau, in der sich Auto Union und Daimler-Benz mit ihren Rennwagen und den erfolgreichsten Rennfahrern präsentierten.[86] Nach dem Großen Preis von Deutschland 1937 empfing Hitler den Sieger Rudolf Caracciola und den Zweitplatzierten Manfred von Brauchitsch am 26. Juli in Bayreuth und sprach ihnen persönlich seinen Glückwunsch aus.[87] Der NS-Propaganda gelang es, Hitler als Vater des motorsportlichen Erfolgs in Szene zu setzen und so den Führerkult mit dem Element des erfolgreichen Sportförderers zu bereichern.

Die große gesellschaftliche Anerkennung und Bewunderung, die den Rennfahrern durch die Medien und die Staats- und Parteivertreter zuteil wurden, förderten ihre affirmative Haltung gegenüber den NS-Machthabern. Die Rennfahrer legten eine große Bereitschaft an den Tag, sich als Aushängeschilder des neuen Deutschlands nach innen und außen politisch vermarkten zu lassen. Die umjubel-

---

[83] Vgl. Brauchitsch: Ohne Kampf, S. 59. Das NSKK in Gestalt der ONS trat als Schiedrichter auf und sprach Disqualifizierungen aus; vgl. Protest der Auto Union an den Inspekteur Technik vom 15. 5. 1939 wegen Disqualifizierung eines Auto-Union-Fahrers bei der Ostpreußenfahrt, BArch NS 24/426 und Meldung des Inspekteurs Technik an den Korpsführer vom 6. 8. 1935 wegen Behinderung Stucks durch Daimler Benz, BArch NS 24/471.

[84] Vgl. Brauchitsch: Ohne Kampf, S. 26f.

[85] Von Brauchitsch besuchte Hitler 1931 in seinen Privaträumen und ein halbes Jahr später auf dem Obersalzberg. Hitler sicherte Daimler-Benz finanzielle Unterstützung zu, falls er an die Macht kommen sollte; Brauchitsch: Ohne Kampf, S. 26f.; Stuck: Zweimal Hans Stuck, S. 66f.

[86] Vgl. Brauchitsch: Ohne Kampf, S. 63.

[87] Vgl. Detert-Faust u. a. (Bearb.): Rennfahrer meistern PS, S. 34.

ten Stars akzeptierten ihre Mitgliedschaft in politischen Organisationen und brachten ihre Verbundenheit mit dem Regime in Form von Lobreden auf den neuen Staat und durch Fototermine mit nationalsozialistischen Politikern zum Ausdruck. So sprach von Brauchitsch Hitler auf der IAMA 1936 den Dank seiner Fahrerkollegen aus. Als die fünfte „Wiederwahl" Hitlers im April 1938 anstand, warben deutsche Spitzensportler für das „Ja" zum „Führer". Darunter auch Rudolf Caracciola, der sich in einer Werbeanzeige im „Völkischen Beobachter" vom 26. März 1938 demonstrativ zu Hitler bekannte:[88]

„Wir Rennfahrer sind Kämpfer für die Weltgeltung der deutschen Automobilindustrie. Unsere Siege sind gleichzeitig Triumphe deutscher Ingenieurskunst und Werkmannsarbeit. Der Führer hat unseren Fabriken wieder die Möglichkeit gegeben, Rennwagen zu bauen, deren Siege die Erinnerung an die bittere Zeit des rennsportlichen Beiseitestehenmüssens 1931/1932 ausgelöst haben. Die einzigartigen Erfolge dieser neuen Rennwagen in den vergangenen vier Jahren sind ein sieghaftes Symbol für das Aufbauwerk unseres Führers. Dafür danken wir ihm am 10. April aus vollstem Herzen durch unser ‚Ja'!"[89]

Die große Popularität der Sportidole förderte den Wert und die Wirkung ihrer politischen Bekenntnisse. Auch wenn die Fahrer antraten, um für sich selbst und ihre Automarke Erfolge einzufahren, konnten sie sich von dem politischen Auftrag, „Kämpfer für die Weltgeltung Deutschlands" zu sein, nicht freimachen. Sie wurden in besonderem Maße vom Regime hofiert und waren eingebunden in ein sportpolitisches System, das nicht zu trennen war von den nationalsozialistischen Zielen.

Hans Stuck: Ideologie ist nicht alles

Die Rennfahrer nahmen im „Dritten Reich" für das Regime eine Sonderstellung ein, der selbst die völkische Weltanschauung hin und wieder nachgeordnet wurde. In der Person von Hans Stuck spiegeln sich die ideologischen Widersprüche. Der für Auto Union unter Vertrag stehende Stuck hatte 1932 die erfolgreiche jüdische Tennisspielerin und Sportjournalistin Paula von Reznicek geheiratet.[90] Antisemitische Angriffe gegen ihn und seine Frau blieben nicht lange aus. Als beim „Bergrennen Freiburger Bergrekord 1934" der Schriftzug auf der Straße zu lesen war: „Stuck – pfeift ihn aus! Ein Judenknecht! Kein Start für Stuck!", wies der NSKK-Korpsführer seine Männer an, die Strecke augenblicklich zu reinigen.[91] Der repräsentative Schauplatz Motorsport war zu bedeutungsvoll, als dass man pöbelhafte antisemitische Anfeindungen in diesem Bereich hätte tolerieren können.

Hitler persönlich entschied, dass die Hetze gegen Stuck unterbunden werden sollte.[92] Für die Protektion der Familie Stuck sorgten fortan der Leiter der Kanz-

---

[88] Vgl. Teichler: Internationale Sportpolitik, S. 208.

[89] Völkischer Beobachter vom 26. 3. 1938: „Deutschland ist Sportgroßmacht".

[90] Sowohl Stuck als auch Caracciola hatten aus Rücksicht auf ihre nichtarischen Ehefrauen ihren Wohnsitz in der Schweiz beibehalten bzw. ihn dorthin verlegt. Caracciola wurde außerdem das Gehalt in Devisen ausbezahlt, Stuck: Zweimal Hans Stuck, S. 109, 154.

[91] Rowe: Männer, Frauen und Motoren, S. 172.

[92] Nachdem RFSS Himmler zu einem unbestimmten Zeitpunkt ein Geschenk von Stuck an Hitler übergeben hatte, ordnete Hitler an, dass Anfeindungen gegen Stuck zu unterbleiben haben; vgl. Schreiben des Reichsministeriums für Volksaufklärung und Propaganda an

lei des Führers, Philipp Bouhler, und Himmlers Adjutant, SS-Obergruppenführer Karl Wolff. Die Beziehungen zur SS waren für Stuck nicht nur als Schutz vor ideologischen Anfeindungen sehr nützlich, sondern auch in geschäftlichen Belangen höchst vorteilhaft. Als die Rennabteilung der Auto Union 1938 Stuck als Fahrer nicht weiter beschäftigen wollte, weil sie mit seiner Leistung unzufrieden war, übte die SS massiven Druck auf das Unternehmen aus. Die Auto Union AG bot Stuck daraufhin im Mai 1938 einen Vertrag an, wenngleich zu ungünstigen Konditionen. In erpresserischer Absicht drohte der Reichsführer SS und Chef der deutschen Polizei Heinrich Himmler der Auto Union im Juni 1938, dass die gesamte SS und die Polizei keine weiteren Wagen mehr bei der Auto Union bestellen würden, sollte das Unternehmen sein Angebot an Stuck nicht erhöhen. Um diese geschäftsschädigende Gefahr abzuwenden, bot die Auto Union AG Stuck einen verbesserten Vertrag an.[93] Himmler betonte, kein persönliches Interesse an der Protegierung Stucks zu haben, der kein SS-Mitglied war; er glaube vielmehr an die außergewöhnlichen Fähigkeiten Stucks als Rennfahrer.[94] Wie deutlich wird, war Stuck vor Maßnahmen von NSKK-Führern genauso geschützt wie vor Vertragsauflösungen der Industrie, da die SS ihre herausgehobene Stellung unter den NS-Gliederungen zugunsten seiner Person nutzen konnte.

Um den anhaltenden weltanschaulichen Vorbehalten gegen seine Person entgegenzutreten, wählte Stuck den direkten Weg zum „Führer". Als 1937 Pläne bekannt wurden, er werde für Daimler-Benz Weltrekordfahrten auf einem noch zu erstellenden Weltrekordwagen durchführen, habe ihm Korpsführer Hühnlein erklärt, so erzählt Stuck in seiner Biografie, dass es „rassenpolitisch" unmöglich sei, dass er den Wagen fahre. Doch durch einen geschickten Schachzug – Stuck wandte sich vermutlich im Verlauf der Automobilausstellung im Jahre 1937 persönlich an Hitler – erhielt er eine Genehmigung.[95]

---

den SA-Obergruppenführer Brückner vom 28. 9. 1939, NS 19/1057, Bl. 12; Aktennotiz vom 3. 5. 1938, abgedruckt bei Kirchberg: Grand-Prix-Report Auto Union 1934 bis 1939, S. 177–179.

[93] Vgl. Kirchberg: Grand-Prix-Report Auto Union, S. 179f.

[94] Über die Rücksprache des Auto-Union-Rennleiters Feuereissens am 12. 7. 1939 mit SS-Gruppenführer Wolff und RFSS Himmler in der Angelegenheit Stuck, StA Chemnitz, Auto Union AG 2481. Die Absicht der Auto Union, die SS von den fahrerischen Defiziten Stucks zu überzeugen, indem er in langen Rennen eingesetzt werden sollte, „um den Beweis anzutreten, daß er nicht mehr kräftig genug" sei, half nichts; Aktennotiz: Aussprache mit Feuereissen vom 5. 7. 1939, StA Chemnitz, Auto Union AG 3903. Ob es für Himmlers deutliche Worte noch andere Gründe gab als das Talent des Fahrers Stuck und den Rückhalt durch Hitler, geht aus den vorliegenden Dokumenten nicht hervor.

[95] Vgl. Schreiben von Kissel an Stuck, streng vertraulich, vom 13. 1. 1937, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 12.25. Stuck selbst gibt in seiner Biografie keinen Zeitpunkt an, wann er die Erlaubnis Hitlers eingeholt hat; Stuck: Zweimal Hans Stuck, S. 168. In einem Schreiben an Direktor Kissel von Daimler-Benz vom 14. 3. 1937 setzte er Kissel davon in Kenntnis, dass der „Führer" davon erfahren habe, dass er als Fahrer vorgesehen sei. Hitler habe ihm die besten Wünsche zukommen lassen. Stuck hoffte, damit alle Bedenken beseitigt zu haben; Schreiben Stucks an Kissel vom 14. 3. 1937, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 12.28. Die Zweifel an seiner Person waren jedoch im März 1939 immer noch nicht ausgeräumt, denn die Rennabteilung von Daimler-Benz bezeichnete es auch zu diesem Zeitpunkt als fraglich, ob dem „Führer" und Hühnlein „Stuck für diese Weltleistung genehm"

Die Beziehungen zwischen Korpsführer Hühnlein und Stuck blieben weiter belastet, ohne dass dies der sportlichen Karriere Stucks Abbruch tat. 1939 wurde Stuck mit dem Motorsportabzeichen geehrt. Er erschien bei dieser Gelegenheit in Zivil anstatt, wie vorgeschrieben, in NSKK-Uniform. Zur „Strafe" degradierte ihn Hühnlein zum einfachen NSKK-Mann.[96]

Rennfahrer als Verkörperung des nationalsozialistischen Heldenideals

Motorsport symbolisiert Risikobereitschaft, Durchhaltevermögen, Vitalismus sowie Virilität und Kampf. Diese Eigenschaften ließen sich aufs Vortrefflichste mit den Wertvorstellungen der nationalsozialistischen Ideologie verbinden. Die Propaganda verwandte besondere Mühe darauf, den heldenhaften Auftritt der Motorsportler mit dem Heroismus-Ideal des Nationalsozialismus kompatibel zu machen. Das „einprägsamste und häufigste Bild des Heldentums" war nach Einschätzung Victor Klemperers in der Mitte der dreißiger Jahre der Autorennfahrer.[97] Klemperer notierte in seiner „Lingua Tertii Imperii" (LTI):

„Eine Zeitlang sind die Sieger im internationalen Autorennen, hinter dem Lenkrad ihres Kampfwagens oder an ihn gelehnt oder auch unter ihm begraben, die meistphotographierten Tageshelden. Wenn der junge Mensch sein Heldenbild nicht von den muskelbeladenen nackten oder in SA-Uniform steckenden Kriegergestalten der Plakate und Denkmünzen dieser Tage abnimmt, dann gewiß von den Rennfahrern; gemeinsam ist beiden Heldenverkörperungen der starre Blick, in dem sich vorwärtsgerichtete harte Entschlossenheit und Eroberungswille ausdrücken."[98]

Härte und Ausdauer der „Heroen der Rennbahn" wurden als Gegenbild zur Dekadenz und Verweichlichung der modernen Zeit gedeutet. Die Selbstinszenierung

---

sei; Bericht an Dir. Kissel vom 3. 6. 1939, betr. Weltrekordwagen, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel, 12.25. Gegen Stuck sprach aus ihrer Sicht auch die Tatsache, dass die Öffentlichkeit nicht verstehen würde, weshalb Mercedes statt eines eigenen Fahrers jemanden aus einem „fremden Stall" (Auto Union) auswählte, „um so mehr als Caracciola im Jahre 1934 und 1936 Weltrekorde für uns aufstellte, die er noch hält". Daimler-Benz nahm auch an der Persönlichkeit Stucks Anstoß, weil er sich nach ihrem Geschmack zu sehr in den Blickpunkt schob; Schreiben der Rennabteilung Mercedes-Benz vom 6. 4. 1937 an Direktor Kissel, betr. Weltrekordwagen – Hans Stuck, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel, 12.28. Die „Angelegenheit Stuck" wurde 1938 bis 1941 von SS-Dienststellen, der Reichskanzlei und dem Reichspropagandaministerium diskutiert. Eine endgültige Entscheidung des „Führers" sollte nach Kriegsende herbeigeführt werden; vgl. BArch NS 19/1057, Bl. 2–37.

96 Eine Zurückstufung, die ihm laut eigenem Bekunden im Verlauf des Entnazifizierungsverfahrens nach dem Krieg Vorteile brachte, denn er hatte keine Geldbuße zu leisten; Stuck: Zweimal Hans Stuck, S. 181. Auch von Brauchitsch musste 1933 eine Strafe entgegennehmen, die ihm wenig Unannehmlichkeiten bereitete. Er wurde 1933 kurzfristig aus dem NSKK ausgeschlossen, weil er Rennfahrer, die Mitglieder des Korps waren, nach Überzeugung Hühnleins zu Unrecht beschuldigt hatte. Dennoch konnte er weiter bei Rennen eingesetzt werden; Schreiben Hühnleins an von Brauchitsch vom 11. 10. 1933, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.5. In der dritten Folge des Films „Ohne Kampf kein Sieg" über das Jahr 1933 im Leben von Manfred von Brauchitsch wurde der Ausschluss mit einer persönlichen Beleidigung gegen die Frau des Reichsjugendführers Baldur von Schirach begründet. Dieser Vorgang ist auch bei Wortmann: Baldur von Schirach, S. 83 dokumentiert. Als Reaktion habe von Schirach den Rennfahrer verprügelt.

97 Vgl. Klemperer: LTI, S. 10.

98 Ebenda.

der Fahrer als „Kämpfer für Sieg und Ehre", wie es Rudolf Caracciola 1939 in dem Satz ausdrückte: „Und das Gesetz für Kämpfer heißt: Sich selbst verbrennen bis zum letzten Funken, gleichgültig was aus der Asche wird"[99], entsprach dem Bild des heldenhaften Nationalsozialisten. Nach diesem Ideal sollte der Rennfahrer nicht aus persönlichen Motiven, wie z.B. Geld, Eitelkeit, Spaß oder zum Ruhme seiner Fahrzeugmarke an den Start gehen, sondern aus der Bereitschaft heraus, sein Leben für Deutschland zu opfern. Diese von den Nationalsozialisten auf den Motorsport übertragene Opfer-Mythologie wird sichtbar im Nachruf des Korpsführers auf den 1937 tödlich verunglückten Rennfahrer Ernst von Delius: „Du bist nicht gestorben, du bist gefallen. Das ist ein höherer Begriff von Sterben: Du bist im Kampfe geblieben für Deutschlands Ansehen und Geltung."[100]

„... er kannte kein Zurück": Der Tod Bernd Rosemeyers

Noch größere öffentliche Aufmerksamkeit begleitete den Tod des jugendlichen Sympathieträgers Bernd Rosemeyer bei seiner Hochgeschwindigkeits-Weltrekordfahrt am 28. Januar 1938. Bei seinem Versuch, den Klassenweltrekord von Rudolf Caracciola für Wagen bis 6 Liter Hubraum von 435 km/h noch am selben Tag zu überbieten, verunglückte er tödlich. Der Geschwindigkeitskult, dem die Fahrer, NSKK-Funktionäre und die Industrievertreter gleichermaßen huldigten, hatte an diesem Unfall großen Anteil. Der Präsident der ONS Hühnlein signalisierte mit der Genehmigung, im Winter Rekordfahrten durchführen zu lassen, dass er neue Weltrekorde und das Lob des „Führers" höher bewertete als das Unfallrisiko der Fahrer.[101] Mindestens ebenso entscheidend für den Verlauf der Weltrekordversuche war das enorme Konkurrenzdenken der Firmen Auto Union und Daimler-Benz. Trotz schwieriger äußerer Umstände waren beide Firmen bestrebt, pünktlich zur Eröffnung der Internationalen Automobilausstellung 1938 einen neuen Rekord melden zu können. Nicht weniger ehrgeizig agierten die Fahrer, die bereit waren, für den Weltrekord ihr Leben einzusetzen.

Die Kondolenzschreiben der politischen Führer an die Witwe von Bernd Rosemeyer, Elly Beinhorn, erwähnen mit keinem Wort die Hintergründe und möglichen Verantwortlichkeiten des Unfalls. Vielmehr suchten die politischen Repräsentanten, der Todesfahrt eine höhere Sinngebung zu verleihen. Die Beileidsbekundungen liefern anschauliche Belege dafür, wie das sportliche Kämpfertum mit dem idealisierten Märtyrertod für Deutschland ideologisch verknüpft wurde.[102] Das gemeinsame Beileidstelegramm von Himmler und Hühnlein lautete:

---

[99] Caracciola: Mein Leben als Rennfahrer, S. 162.

[100] Ernst von Delius war beim Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring verunglückt; vgl. Der NSKK-Mann vom 7. 8. 1937: „NSKK-Scharführer Ernst v. Delius†".

[101] Für den Tod ihres Mannes machte Elly Beinhorn Korpsführer Hühnlein direkt verantwortlich, da er den Weltrekordversuch mitten im Winter zugelassen hatte. Sie lehnte seine Beileidsbekundung am Grab ab; Rowe: Männer, Frauen und Motoren, S. 240. Frau Beinhorn bestätigt den Vorgang in einem Schreiben an die Verfasserin vom 30. 11. 1997.

[102] Die Schreiben sind abgedruckt in: Rosemeyer-Beinhorn: Mein Mann, der Rennfahrer, S. 200ff. Vgl. zum Tod Rosemeyers auch Victor Klemperers Beobachtung, nach der Rosemeyer nach seinem tödlichen Unfall „eine Zeitlang fast gleichwertig mit Horst Wessel vor den Augen der Volksphantasie" stand; Klemperer: LTI, S. 10.

„Bernd Rosemeyer war und bleibt das Vorbild der rennbegeisterten Jugend und des stets für Deutschland einsatzbereiten SS-Führers. Sein Leben hieß: angreifen, kämpfen, siegen! Ob auf der Rennbahn, als SS-Führer oder am Steuer seines Flugzeuges – er kannte kein Zurück!"[103]

Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Fritz Todt hob besonders die erzieherische Wirkung und den Vorbildcharakter von Rosemeyer hervor:

„Was kann es für die heutige Zeit Wertvolleres, für das persönliche Erleben Erfreulicheres geben als junge Menschen mit restlosem selbstverständlichem Einsatz, getrieben nicht aus Ehrgeiz, sondern aus Pflichtgefühl, jugendlichem Wagemut und aus der unbekümmerten Opferbereitschaft des Soldaten. Der Sinn des Lebens dieser Männer liegt – im Erfolg und im Opfer – [...] ob sie auf den Straßen des Führers um die Hochleistung ringen oder ob sie im Fluge Deutschlands Namen hinaustragen – wie sie selbst."[104]

Aus Anlass des Todes von Bernd Rosemeyer stiftete Hitler als „höchsten Ansporn für die motorbegeisterte Jugend" am 18. Februar 1938 das „Deutsche Motorsportabzeichen" an erfolgreiche deutsche Fahrer.[105] Andere Auszeichnungen, die die hohe politische Wertigkeit des Motorsports zeigen, waren der 1935 beim Großen Preis von Deutschland verliehene „Preis des Führers des deutschen Kraftfahrsports" und der 1937 für das gleiche Rennen vom „Führer" gestiftete „Große Bronze Kopf der Göttin der Schnelligkeit".[106]

Harmonisierung von völkischen Idealen mit machtpolitischen Zielen

Konservative und völkische Kreise, denen die modernen Entwicklungen im Sport missfielen, wandten sich in der Weimarer Republik gegen die Sensationsgier im Sport und kritisierten die individualistische Haltung der Sportler.[107] Sport sollte nach dem Dafürhalten der völkischen Leibeserzieher, wie es auch im Parteiprogramm der NSDAP von 1921 anklang, ein Dienst am Volk sein – ein Mittel zur Stärkung und „Züchtung unserer Rasse, eines urkräftigen Volkes"[108]. Sie polemisierten mit teilweise fadenscheinigen Argumenten gegen Sportveranstaltungen, die sie aufgrund der Kommerzialisierung ablehnten. So schrieb der nationalsozialistische Publizist und Sportreferent einer SA-Brigade, Bruno Malitz, noch vor der Machtergreifung: „Schwache Herzen halten die Aufregung nicht aus. Frühgeburten, Ohnmachtsanfälle – das gehört bei ‚riesengroßen Sportfesten' dazu, und die jüdischen Zeitungen [...] berichten stolz darüber."[109]

---

[103] Zit. nach Kirchberg: Grand-Prix-Report Auto Union 1934 bis 1939, S. 171.
[104] Ebenda. Elly Beinhorn genoss nicht nur als Ehefrau Rosemeyers große Popularität, sondern auch als Fliegerin.
[105] Korpsführer Hühnlein erließ am 1. 11. 1938 die Verleihungsbestimmungen; Verordnungsblatt des Reichsarbeitsdienstes 1938, S. 558.
[106] Monkhouse: Autorennen mit Mercedes-Benz, S. 56.
[107] Vgl. Bach: Volks- und Wehrsport in der Weimarer Republik, S. 289.
[108] Malitz: Die Leibesübungen in der nationalsozialistischen Idee, S. 51. In Punkt 21 des 25-Punkte-Programms der Deutschen Arbeiterpartei von 1920 wird eine Turn- und Sportpflicht gefordert. Diese Forderung steht in engem Zusammenhang zu Punkt 22 „Bildung eines Volksheeres"; vgl. Teichler: Internationale Sportpolitik, S. 25.
[109] Malitz: Die Leibesübungen in der nationalsozialistischen Idee, S. 17.

Die publizistische Auseinandersetzung um das „richtige" Verständnis des Sports kreiste in der Weimarer Republik um die Frage, ob sportliche Spitzenleistungen Ausdruck gesellschaftlichen Fortschritts oder Verfalls seien. Eine vorwiegend positive Bewertung erfuhren das Leistungsprinzip und die Wettbewerbsorientierung des Sports in der Berichterstattung der bunten Blätter und bei den Zuschauern, die immer zahlreicher zu den Sportveranstaltungen strömten.[110]

Es war der großen Popularität des Sports und seiner Identifikationsangebote zu verdanken, dass auch die nationalsozialistischen Machthaber als Veranstalter großer Sportveranstaltungen auftraten. Im Motorsport setzte sich die Tradition der großen internationalen Rennen auf der AVUS und dem Nürburgring fort, und mit ihnen der kommerzielle Wettbewerb unter den Automobil- und Motorradunternehmen, die Verehrung der Rennfahrer und die Zurschaustellung von Spitzenleistungen und Rekorden.

Damit nahm man einen Widerspruch zwischen völkisch tradierter und praktizierter Sportpolitik in Kauf, der besonders im Spitzensport, wie dem internationalen Motor-Grand-Prix-Sport, deutlich zutage trat.[111] Anhand der drei besonders häufig vorgebrachten Kritikpunkte, die um die Stichworte „Rekordsucht", „Profitum" und „Rennzirkus" kreisen, kann gezeigt werden, wie das Spannungsverhältnis zwischen völkisch geprägter Sport-Ideologie und Sport-Praxis im „Dritten Reich" aufgelöst bzw. überspielt wurde.

Hatten konservative Kreise und völkisch orientierte Journalisten und Literaten vor 1933 und auch kurz nach der Machtübernahme noch Front gegen die „sinnlose Rekordjägerei"[112] gemacht, erkannten die regierenden Nationalsozialisten bald, dass Geschwindigkeitsrekorde eine gute Möglichkeit boten, weltweites Ansehen auf den Gebieten Technik und Sport zu erringen. Im Oktober 1937 wurde auf einer abgesperrten Mess-Strecke zwischen Frankfurt und Darmstadt eine „Rekordwoche" initiiert, die die motorsportinteressierten Kreise in Deutschland acht Tage lang in ihren Bann zog.[113] Am Ende der Rekordwoche konnte Deutschland mit 16 Weltrekorden und dem Überschreiten der Geschwindigkeitsmarke von 400 km/h auf einer öffentlichen Verkehrsstraße aufwarten. Doch damit war die Rekordlust der Automobilunternehmen, der Fahrer und der nationalsozialistischen Förderer nicht befriedigt. Es wurde anvisiert, den absoluten Geschwindig-

---

[110] Besonders die auflagenstarke „Berliner Illustrirte Zeitung" und die bunten Seiten der Tageszeitungen zeigten sich beeindruckt von sportlichen Spitzenleistungen; Egger: Rekordbegeisterung in der Weimarer Republik, S. 93, 96f. Sebastian Haffner stellte in seinen Erinnerungen diesen „Sportfimmel" in einen politischen Kontext und verglich die Leidenschaft der Deutschen für die Sportberichte und -zahlen mit den Heeresberichten des Ersten Weltkriegs: „Nicht genug, daß wir wieder einmal dem alten Laster unserer Generation frönen konnten, dem Rauschgift des kalten, wirklichkeitsentblößten Zahlenspiels: Wir taten es diesmal unter der konzentrierten Aufmerksamkeit und dem einmütigen Beifall unserer Erzieher"; Haffner: Geschichte eines Deutschen, S. 74.

[111] Vgl. Bernett (Hrsg.): Der Sport im Kreuzfeuer der Kritik, S. 212f.

[112] Szénásy: Aufgaben des Kraftfahrsports, S. 27.

[113] Vgl. Winkler: Rennerlebnisse, Renngeheimnisse, S. 118ff. Durch Rundfunkübertragungen, Aufnahmen für die Wochenschau, Fotos und Presseberichte wurde die Rekordwoche zu einem publizistischen Erfolg; vgl. Kirchberg: Grand-Prix-Report Auto Union 1934 bis 1939, S. 110.

keitsrekord mit fliegendem Start des Briten Campbell von 1935 zu schlagen, der von George Eyston 1937 sogar noch erhöht wurde (500 km/h). Der Versuch wurde allerdings nicht realisiert.[114] Auch in anderen geschwindigkeitsdominierten Bereichen standen Rekordfahrten hoch im Kurs. Eine deutsche Dampflokomotive erreichte im Mai 1936 mit 200,3 Stundenkilometern die weltweit höchste Geschwindigkeit, und auch im Motorbootsport richtete sich das Sportengagement auf das Ziel, möglichst viele Geschwindigkeitsrekorde zu brechen.[115] Wie wichtig den NS-Machthabern der Rekordgewinn war, zeigt die Tatsache, dass der Reichsverkehrsminister noch im Kriegsjahr 1941 an die Daimler-Benz AG 350000 RM zur Entwicklung eines neuen „Weltrekordwagens" überwies.[116] Der Rekord mutierte in der NS-Propaganda von einer ungesunden, übertriebenen Sensationsmacherei zu einem Ausdruck des Lebenswillens der „erstarkenden, jungen Nation".[117]

Auch die beliebten Unterhaltungselemente im Umfeld der Rennbahn waren kaum mit der völkisch tradierten Sportkritik aus der Zeit der Weimarer Republik zu vereinbaren. Dessen ungeachtet blieb der Motorsport im „Dritten Reich" ein gesellschaftliches Ereignis, ein Spektakel, das wesentlich vom Interesse und der Begeisterung der Zuschauer lebte. Allein die bis dahin eifrig geübte Kritik an der Schaulust der sensationshungrigen Masse entfiel.[118] Jetzt wurden die vielen Zuschauer als Beweis für die Volkstümlichkeit des Motorsports gesehen und der Applaus an die Fahrer als Zustimmung zum „Motorisierungswillen" des Regimes gedeutet.

Ein drittes, lange gehegtes Feindbild, das nun zur Disposition gestellt wurde, war das des professionellen Rennfahrers. Wiederholt sprach sich Hühnlein vor und nach der Machtübernahme gegen „berufssportliche Sensation" und „eitle Rekordsucht" aus.[119] Professionell betriebene Individualsportarten wie der Grand-Prix-Sport waren nach nationalsozialistischer Auffassung eigentlich abzulehnen, da sie „egoistische" Einzel- oder Firmeninteressen repräsentierten und in der Gefahr einer „Vergötterung" der „sportlichen Elite" standen.[120] Um den ideologischen Bruch zu kaschieren, bemühten sich NS-Parteivertreter, den politischen Auftrag der Stars hervorzuheben und die Fahrer durch Mitgliedschaften in NS-Organisationen in das politische System einzubinden. Für den Versuch, die international ausgerichtete Motorsportpolitik, die einige privilegierte Fahrer ins Ram-

---

[114] Der englische Rennfahrer Captain George Eyston überwand mit seinem Rekordwagen „Blitzstrahl" als erster Mensch die 500 km/h-Grenze am Strand von Bonneville im US-Bundesstaat Utah; Motorschau vom Dezember 1937: „Internationale Rekordwoche". Am 16. 9. 1938 erreichte er bei fliegendem Start 575,1 km/h; vgl. „Motorsport", in: Meyers Lexikon, Bd. 7, 1939, S. 1624.

[115] Vgl. Der NSKK-Mann vom 1. 4. 1939.

[116] Vgl. Bernett: Die nationalsozialistische Sportführung und der Berufssport, S. 25.

[117] Rosemann: Großerfolge – Weltrekorde, S. 56.

[118] Vgl. Szénásy: Aufgaben des Kraftfahrsports, S. 26.

[119] Hühnlein: Volkssport und Wehrsport.

[120] Vgl. Malitz: Die Leibesübungen in der nationalsozialistischen Idee, S. 21 ff. Vgl. auch die Weisung des Reichssportführers von Tschammer und Osten an die Presse am 18. 12. 1935, individuelle sportliche Höchstleistungen nicht besonders hervorzuheben; Teichler: Zum Sportfilm in Deutschland, S. 45.

penlicht rückte, mit dem Motorsport als Mannschafts- und Volkssport zu vereinigen, stand symbolisch und praktisch der Korpsführer des NSKK, der in Personalunion Präsident der ONS und Führer der motorisierten Parteigliederung war. Er trat dafür ein, dass beide Formen des Motorsports im „Dritten Reich" ihre Berechtigung fanden und war für die ideologische Aufladung und Bewertung des Motorsports zuständig.

Das Ideal: Deutsche Fahrer auf deutschen Fahrzeugen

Die Ideologisierung schlug sich in wichtigen Punkten nieder: Nach nationalsozialistischem Ideal sollte Deutschland nicht nur die besten Rennwagen der Welt produzieren, sondern auch die weltbesten Fahrer stellen. Erst wenn deutsche Fahrer deutsche Rennwagen steuerten, sei auch das Ziel, die Überlegenheit der deutschen Volksgemeinschaft als „Bluts- und Rasseeinheit", erreicht. Folgerichtig kritisierte der Führer des deutschen Kraftfahrsports Hühnlein gegenüber den Automobilunternehmen, dass ausländische Fahrer deutsche Farben verträten. Im Sinne einer „Verdeutschung" des Kraftfahrsports trat er seit 1933 dafür ein, die Fahrerteams nur mit Deutschen zu besetzen.[121] Die von ihm verfolgte Zielsetzung „Ein deutscher Fahrer auf deutscher Maschine!"[122] traf jedoch nicht auf ein positives Echo der Automobilunternehmen, in deren Teams auch ausländische Fahrer wie Luigi Fagioli und Louis Chiron unter Vertrag standen. Die Rennabteilung der Daimler-Benz AG ließ den Korpsführer im März 1934 wissen, Deutschland habe abgesehen von Caracciola keine Spitzenfahrer. Sie vertrösteten ihn, es werde noch zwei bis drei Jahre dauern, bis sich ein deutscher Fahrerstamm gebildet habe.[123] Doch auch drei Jahre später fuhren ausländische Fahrer für deutsche Firmen.[124] Gegen eine Entlassung der ausländischen Fahrer auf Befehl Hühnleins sprach das internationale Aufsehen, das solch ein Schritt nach sich gezogen hätte. Boykottaufrufe für deutsche Produkte im Ausland wären verstärkt und unter Umständen die Exportchancen der deutschen Automobilindustrie gemindert worden.

Offiziell wurden die Leistungen ausländischer Rennfahrer auf deutschen Marken in den Presseberichten und bei öffentlichen Ehrungen des Korpsführers mit Fairness gewürdigt.[125] Hinter den Kulissen jedoch sorgte besonders der erste Platz des Briten Dick Seaman (Mercedes-Benz) beim Großen Preis von Deutschland 1938 bei der Korpsführung für Missstimmung, die ungern einen Ausländer beim bedeutendsten deutschen Rennen siegen sah.[126] Undogmatisch reagierte

---

121 Vgl. Deutsche Kraftfahrt von Mitte März 1937: „Der Deutsche Kraftfahrsport".

122 Ebenda.

123 In der Korrespondenz mit Hühnlein ging es vor allem um Fagioli; Schreiben der Rennabteilung an den Präsidenten der ONS vom 21. 3. 1934, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9. 50.

124 Für das Mercedes-Team: der Franzose Louis Chiron ab 1936, der Engländer Richard (genannt Dick) Seaman ab 1937. Für die Auto Union: die Italiener Achille Varzi ab 1935, Luigi Fagioli ab 1937 (vorher Mercedes-Benz) und Tazio Nuvolari ab 1938.

125 Als der Engländer Fane 1937 auf BMW ein Sportwagenrennen gewann, drehte der Korpsführer sogar eine Ehrenrunde mit dem Sieger; vgl. Monkhouse: Autorennen mit Mercedes-Benz, S. 40.

126 Manfred von Brauchitsch sah wie der sichere Sieger aus, als sein Wagen in Brand geriet.

Hühnlein hingegen auf die Verpflichtung des bekannten italienischen Fahrers Tazio Nuvolari[127] durch die Auto Union 1938: „Ich erblicke darin eine große werbende Kraft für die deutschen Fahrzeuge, wenn ein solcher Meister des Steuers wie Nuvolari, der doch auf der Höhe seiner Rennlaufbahn steht, einen deutschen Wagen fährt."[128] Er war sogar gewillt, Nuvolari als einzig verfügbaren Fahrer 1940 beim Rennen in Tripolis starten zu lassen, da Tripolis möglicherweise das erste und letzte Rennen der Saison sei; daher sei ein überragender Erfolg deutscher Wagen wichtiger als „jeder andere Gesichtspunkt".[129] Ökonomischen Interessen von nationaler Tragweite und der Demonstration deutscher Fahrzeugtechnik wurden in der Frage des Fahrereinsatzes also Priorität vor der Durchsetzung der Volkstumsideologie gegeben.

Zur „Verdeutschung des Kraftfahrsports" unternahm Hühnlein außerdem den Versuch, bei Rekorden das Prinzip deutscher Wagen auf deutscher Strecke durchzusetzen. Das Unternehmen Daimler-Benz, das in Zusammenarbeit mit Porsche einen Weltrekordwagen (T 80) bauen wollte, um den absoluten Geschwindigkeitsweltrekord zu brechen, plante, den Versuch auf dem Salzsee im US-Bundesstaat Utah zu unternehmen. Dazu war die Genehmigung von Hühnlein erforderlich, „ohne dessen Bewilligung", wie Kissel feststellte, „erfahrungsgemäß" keine Devisen für sportliche Zwecke zu bekommen waren.[130] Doch auf Intervention Hühnleins, der die Überzeugung vertrat, ein „deutscher Wagen" habe auf einer „deutschen Strecke" zu fahren, wurde eine eigens für Rekordversuche angelegte Rekordstrecke bei Dessau gebaut – eine etwa 14 Kilometer lange, rund 29 m breite, gerade Betonstrecke ohne Mittelstreifen, die Anfang 1939 in Betrieb genommen wurde.[131]

Wie Todt im Oktober 1937 ankündigte, sollte die Strecke höhere Geschwindigkeiten als die RAB bei Frankfurt zulassen, um absolute Weltrekorde angehen zu

---

Die Enttäuschung ist dem Kommentar in der Zeitschrift „Deutsche Kraftfahrt" vom August 1938 anzumerken. In dem Artikel: „Kampf oder Formel?" heißt es: „Ohne Seamans Sieg schmälern zu wollen: Es war der Höhepunkt des Großen Automobilpreises von Deutschland, als Korpsführer Hühnlein Manfred von Brauchitsch als Helden des Tages unter stürmischem Beifall den Zuschauern zeigte." Richard Seaman, geb. 1913 in Chichester, verheiratet mit der Tochter des Generaldirektors Popp von BMW, fuhr seit 1937 für Mercedes-Benz. Seaman kam 1939 bei einem Rennunfall ums Leben; Deutsche Kraftfahrt vom August 1939: „Der Korpsführer zum Tode Seamans".

127 Tazio Nuvolari unterschrieb als Nachfolger für Rosemeyer 1938 einen Vertrag bei der Auto Union. Er gewann 1938 die Großen Preise von Italien, von Donington und 1939 von Belgrad; Steinemann: Nuvolari, S. 94f.

128 Nicht einverstanden erklärte sich Hühnlein mit der Verpflichtung des Schweizers Christian Kautz, von dessen Talent er wenig überzeugt war; vgl. Schreiben des Führers des Deutschen Kraftfahrsports an den Vorstand der Auto Union vom 16. 2. 1939, StA Chemnitz, Auto Union AG 1657/1–3.

129 Aktennotiz der Rennwagenabteilung Auto Union über die ONS-Besprechung vom 5. 2. 1940, StA Chemnitz, Auto Union AG 1973. Zu einem Einsatz deutscher Rennwagen beim Rennen von Tripolis kam es jedoch nicht mehr.

130 Schreiben der Rennabteilung Mercedes-Benz vom 6. 4. 1937 an Direktor Kissel, betr. Weltrekordwagen – Hans Stuck, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 12.28.

131 Vgl. Frankenberg: Die ungewöhnliche Geschichte des Hauses Porsche, S. 106; Büttner (Bearb): Deutscher Kraftfahrt-Kalender 1940, Bl. 8.

können.[132] Im Hinblick auf dieses Ziel war die 1938 fertig gestellte Strecke bei Dessau eine unsinnige Investition, denn um Höchstgeschwindigkeiten zu erreichen, blieb die Versuchsstrecke ungeeignet, da sie immer noch über einen wesentlich kürzeren An- und Auslauf und über schlechtere aerodynamische Bedingungen verfügte als der weitflächige Große Salzsee. Die aus Devisengründen und nationalen Erwägungen motivierte Intervention Hühnleins zeugte von geringem Sachverstand und stand einer Verwirklichung des prestigeträchtigen Versuchs entgegen, der nach Beginn des Zweiten Weltkriegs trotz Weiterentwicklung des Weltrekordwagens auf Eis gelegt wurde.[133]

Die Sinngebung des Motorsports

Bertolt Brecht schrieb 1928 über sein persönliches Verhältnis zum Sport:

„Kurz: ich bin gegen alle Bemühungen, den Sport zu einem Kulturgut zu machen, schon darum, weil ich weiß, was diese Gesellschaft mit Kulturgütern alles treibt, und der Sport dazu wirklich zu schade ist. Ich bin für den Sport, weil und solange er riskant (ungesund), unkultiviert (also nicht gesellschaftsfähig) und Selbstzweck ist."[134]

Diese sport-anarchistische Haltung musste NS-Sportideologen, die jeglichen Eigenwertcharakter des Sports ablehnten, zutiefst missfallen. Sie forderten deshalb die „Zerschlagung der snobistischen Auffassung, Sport sei um seiner selbst willen da".[135] Der Nationalsozialismus favorisierte den Sport in Form von Volks- und Wehrertüchtigung und stellte ihn in den Dienst der als höherwertig angesehenen Gemeinschaft.

Mit einer neuen ideologischen Deutung motorsportlicher Spitzenleistungen versuchte man, eine Brücke zwischen der völkischen Sporttheorie und der nationalsozialistischen Praxis zu bauen. Wie an den dargestellten Beispielen deutlich wurde, bestand das Motiv für die Anpassung der Ideologie an sportpolitische Realitäten in höherrangigen nationalen Interessen: Internationale Rennwagenerfolge galten als gute Auslandswerbung für Deutschlands Automobilunternehmen und als Devisen-Einnahmequelle. Deutsche Siege wurden als Symbol für deutsche Überlegenheit politisch und wirtschaftlich vermarktet. Befürworter eines „eigendeutschen" und „arteigenen" Sports,[136] der es den Aktiven verbieten sollte, im

---

[132] So äußerte sich Todt gegenüber den Auto-Union-Vertretern bei der Rekordwoche vom 25.–30. 10. 1937; Kirchberg: Grand-Prix-Report Auto Union 1934 bis 1939, S. 112.

[133] Die Gesamtkosten beliefen sich bis Juni 1940 auf 600000 RM; Schreiben der Daimler-Benz AG an den Korpsführer vom 21. 6. 1940, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 12.25.

[134] Brecht: Die Krise des Sports (1928), S. 224.

[135] Rühle: Das Dritte Reich, S. 215. Die Argumente der Sportkritiker auf der linken und rechten Seite des politischen Spektrums ähnelten sich sehr stark. Der Sozialist Julius Deutsch wandte sich 1928 in seinem Buch „Sport und Politik" gegen das kommerzielle, egoistische und sensationslüsterne Sportverständnis der Bourgeoisie. Nach sozialistischem Ideal solle der Sport nicht Selbstzweck sein, sondern der Schaffung einer sozialistischen Kultur und der Gesundheitsertüchtigung der Masse dienen; vgl. ders.: Sport und Politik, S. 19ff., 32, 34.

[136] Malitz: Die Leibesübungen in der nationalsozialistischen Idee, S. 62. Vor der Machtübernahme standen der Völkische Beobachter und Alfred Rosenberg den Olympischen Spie-

Ausland aufzutreten, verstummten angesichts der mit staatlicher Subventionierung errungenen Grand-Prix-Erfolge.[137]

Wo es also aus Prestigegründen oder wirtschaftlichen Erwägungen opportun erschien, verzichteten nationalsozialistische Sportfunktionäre auf die Durchsetzung ideologischer Prinzipien oder suchten sie mit der sportlichen Realität zu harmonisieren.

Der nationalsozialistisch geführte Sportdiskurs im „Dritten Reich" strebte eine Vermittlung zwischen den Polen Fortschritts- und Technikoptimismus auf der einen und konservativer Kulturkritik auf der anderen Seite an. Das Presseorgan des NSKK, „Der NSKK-Mann", verteidigte die NS-Sportpolitik gegen die Kritik der „Nörgler" und gegen die „Apostel einer stehengebliebenen Welt", wie die Konservativen in diesem Zusammenhang apostrophiert wurden. Über allem stand das nunmehr mit der NS-Ideologie zu vereinbarende Prinzip: „Volk, Blut und Rasse vertragen sich wohl mit Autorennen, Volkswagen, Benzin und Flugrekorden."[138] Die vordergründige Versöhnungsrhetorik, die Technik, Volkstum und Kultur miteinander verband, fand auch im Motorsport Anwendung. NS-Sportfunktionäre stellten motorsportliche Erfolge nicht mehr als materialistische und kulturlose Höchstleistungen egozentrischer Stars und profitgieriger Veranstalter dar, sondern wiesen sie als Zeichen nationaler und völkischer Leistungsstärke aus.

Motorsport – eine „unweibliche" Sportart?

Die Tugenden Mut, Ausdauer, Entschlossenheit und Härte, die durch den Motorsport eingeübt werden sollten, entsprachen männlichen Leitbildern. Nicht nur der Heldenbegriff im Sport mit seinen militärischen Implikationen war rein männlich besetzt, auch die Technik wurde als ausschließlich männliche Erlebniswelt konstruiert.[139] Wenn nationalsozialistische Leibeserzieher die „Unsitte des Frauensports" ablehnten, weil der Sport die „Tempelhüterin der Familie" in ein „unfrauliches Wesen" verwandle[140], war mit gutem Grund anzunehmen, dass ihnen die Sportausübung von Frauen auf benzinangetriebenen Fahrzeugen erst recht missfiel. Doch führten diese ideologischen Bedenken nicht zu einem Verbot motorsportlicher Betätigung für Frauen. Da auch weiblichen Motoristen die Mitgliedschaft im Automobilclub DDAC offen stand und sie außerdem bei besonderer Eignung zum Motorsport die passive Mitgliedschaft als Korpsangehörige erwerben konnten, hatten auch sie Zugang zu Motorsportveranstaltungen.[141] Eine Angehörige des Korps war die junge Geländefahrerin Edith Frisch. Sie verunglückte bei der Schwarzwald-Höhenfahrt 1934 tödlich und wurde von NSKK- und

---

len noch ablehnend gegenüber, da es unangebracht sei, mit „Fremdvölkern" Wettkämpfe auszutragen; Krüger: Die Olympischen Spiele 1936 und die Weltmeinung, S. 35.

137 Damit brach man endgültig mit der Sporttradition der deutschen Turnerschaft aus dem 19. Jahrhundert; Schäfer: Ein Sportfunktionär als Figur der Zeitgeschichte, S. 331.

138 Der NSKK-Mann vom 23. 4. 1938: „Fortschritt und Volksmoral".

139 „Die Technik ist etwas durchaus Männliches", so die Überzeugung von Richard Grün: Wir und die Technik, S. 127.

140 Malitz: Die Leibesübungen in der nationalsozialistischen Idee, S. 36f.

141 Vgl. Verordnungsblatt der Korpsführung vom 15. 10. 1935, IfZ Db 30.01.

DDAC-Mitgliedern in allen Ehren zu Grabe getragen.[142] Unter den 66 Trägern des „Deutschen Motorsportabzeichens" in Gold befanden sich 1939 drei Frauen, die sich in dem vom Männlichkeitskult dominierten Motorsport Verdienste erworben hatten.[143] Herausragende Leistungen einzelner Frauen wurden also auch in diesem Bereich prämiert, obgleich die Motorsportlerin nicht dem mütterlichen Ideal entsprach. Im Motorsport aktive Frauen wie Lotte Bahr, Christel Meinecke, Ilse Thouret[144], Hanni Köhler und Lore Stößer erreichten jedoch niemals den Bekanntheitsgrad, der den deutschen Segel- und Motorsport-Fliegerinnen Marga von Etzdorf, Thea Rasche, Elly Beinhorn und Hanna Reitsch zuteil wurde.[145] Im Gegensatz zum Flugsport, der mit künstlerischer Darbietung und Eleganz – also durchaus „weiblichen" Eigenschaften – in Zusammenhang gebracht wurde, galt der Motorsport als männliche Domäne. Wo der „ganze Mann" mit seiner Kraft und seinem technischen Wissen gefordert war, erfuhren Motorsportlerinnen nach 1933 noch weniger Ermutigung als zuvor.[146] Da sie nicht zum Image des „Sturmbataillons des deutschen Kraftfahrsports" und der männlich „wetterfesten Fahrsoldaten" passten, wurden Frauen zwischen 1933 und 1939 selbstredend stärker marginalisiert, ohne dass eine direkte Diskriminierung im Motorsport erforderlich gewesen wäre.

NSKK-Sportideale

Das nationalsozialistische Sportverständnis, das sich in der Wertschätzung des Amateur- und Mannschaftssports und in einem Plädoyer für die Wehrhaftmachung und Volksertüchtigung niederschlug, fand auch in der Praxis des Motorsports im „Dritten Reich" eine Entsprechung. NSKK-Funktionäre legten besonderen Wert auf eine große Teilnehmerzahl aus den eigenen Reihen und auf die Förderung des Mannschaftssports, der gemeinschaftsbildend wirkte und das Niveau möglichst vieler Amateure heben sollte. In den Veröffentlichungen idealisierte das NSKK dementsprechend nicht den „vergötterten Star", sondern den „unbekannten Fahrsoldaten".[147] So verwundert es nicht, dass das NSKK-Organ

---

142 DDAC-Wochenschrift vom 31. 8. 1934: „Edith Frisch zum Gedächtnis".

143 Deutsche Kraftfahrt-Motorwelt vom März 1939: „Die Ehrung des deutschen Kraftfahrsports".

144 Ilse Thouret durfte sogar im NSKK-Organ launige Tipps für Geländefahrer geben; vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Dezember 1938: „Körperschulung für Geländefahrer".

145 Zu den Motorsportlerinnen liegt bisher keine Literatur vor. Die Forschung zum Thema Frau und Sport in den zwanziger und dreißiger Jahren widmet sich besonders der Leichtathletik, dem Turnen, der Gymnastik und dem Flugsport. Vgl. dazu Wesp: Frisch, fromm, fröhlich, Frau; Czech: Frauen und Sport im nationalsozialistischen Deutschland; Pfister: Fliegerinnen – die ersten Pilotinnen.

146 Beispiele für bekannte und erfolgreiche Motorsportlerinnen vor 1933: Die tschechische Rennfahrerin Elisabeth Junek, die Kanadierin Kay Petre, die Italienerin Prinzessin Colonna, die Österreicherin Minki Klinger. Als eine der ersten Deutschen beteiligte sich Frau Eisenmann aus Hamburg 1908 an Zuverlässigkeitsfahrten; vgl. Horch: Ich baute Autos, S. 134. Weitere Fahrerinnen, so genannte „Rennamazonen" bei: Burgaller u.a. (Hrsg.): Das Autobuch, Bildtafel 55, 56 und S. 124.

147 Deutsche Kraftfahrt vom 15. 6. 1934: „Die Harzschlacht der Motoren".

„Deutsche Kraftfahrt" internationale Erfolge der „Silberpfeile" zwischen 1933 und 1937 nie als Aufmacher seiner Hefte auswählte. Nicht der umjubelte Star und die internationalen Rennen standen im Mittelpunkt der Berichterstattung, sondern die Mannschaften der Zuverlässigkeits- und Geländesportveranstaltungen.[148] Für das NSKK kennzeichnend war der Drang ins Gelände, wodurch man sich bewusst vom bürgerlichen Freizeitstil abgrenzte: In einer Zeit, wo Autobahnen entstehen, so hieß es, „treibt es den deutschen Kraftfahrer weg von der guten Straße auf schlechte Wege und wilden Boden".[149] Diese kämpferische Haltung ist in den Berichten der Zeitung „Der NSKK-Mann" bestimmend, wo motorsportliche Übungen fast ausschließlich in den Kategorien militärische Vorbereitung und Stärkung des Kameradschaftsgefühls behandelt wurden. Doch waren die Mitglieder des NSKK sicherlich nicht immun gegenüber der Faszination des Grand-Prix-Sports, da Idole wie Caracciola und von Brauchitsch eine größere Anziehungskraft entwickeln konnten als der „unbekannte Fahrsoldat". Von genau dieser Anziehungskraft und dem Traum vieler Jungen, Rennfahrer zu werden, profitierte das NSKK wiederum wenn es galt, Nachwuchs für die Motor-HJ und das NSKK zu werben.

Staatliche Förderung des Rennsportengagements der Industrie

Der Führer des deutschen Kraftfahrsports ließ in einer Rede im Propagandaministerium am 19. Dezember 1934 verlauten: „Der Rennsport ist und wird immer die höchste Verkörperung des Kraftfahrsportes und damit die höchste Leistungsäußerung der Nation im internationalen Wettkampf sein."[150] Der Bau der Rennwagen, so hieß es in der DDAC-Wochenschrift von 1934, diene „der Weltgeltung der ganzen Nation" und sei „Maßstab für das industrielle Können eines ganzen Volkes".[151] Ideologische Motive waren ausschlaggebend für die Entscheidung, den Rennwagenbau staatlich zu fördern. Dazu kamen die Motorsportbegeisterung des „Führers" und das Bemühen, über den Rennsport ein motorisierungsfreundliches Klima zu schaffen. Doch auch materielle Interessen spielten eine Rolle. Die NS-Regierung, die die Automobilindustrie zu einer Schlüsselindustrie erhoben hatte, trug die Erwartung auf eine wirtschaftliche Belebung dieses Industriezweiges. Dies sollte sich im Inland in zusätzlichen Arbeitsplätzen und dadurch vermehrten Steuerabgaben niederschlagen und dem Reich Deviseneinnahmen aus dem Ausland bescheren. Die Automobilindustrie ihrerseits hoffte, über Erfolge im Rennsport ihr Image verbessern zu können, um so zu Umsatzsteigerungen zu gelangen. Siege im Motorsport sollten vor allem die in der Motorisierung begrif-

---

148 Frank Fabel, der die Aufmacher in seiner Magisterarbeit untersucht hat, konstatiert mit dem Gewinn des Vanderbilt Pokals durch Rosemeyer 1937 eine größere Wertschätzung für die Stars der Rennszene; vgl. ders.: Die Funktionen des Motorsports im Nationalsozialismus, S. 37.

149 Ostwald: Neuer Sport, S. 184.

150 Berliner Börsen Zeitung vom 20. 12. 1934: „Ein Jahr deutscher Kraftfahr-Erfolge".

151 DDAC-Wochenschrift vom 8. 6. 1934: „Erster Rennwagensieg im Dritten Reich".

fene Wehrmacht von der Leistungsfähigkeit der Lkw-, Pkw- und Motorradproduzenten überzeugen.

Nach der Machtübernahme war ein Ringen um staatliche Subventionen für die Entwicklung eines nationalen Rennwagens entbrannt. Obgleich Daimler-Benz einen Alleinvertretungsanspruch für den deutschen Motorsport erhob, der auch von Hitler befürwortet wurde, entschied sich der Reichsverkehrsminister für die Aufteilung der Spendengelder[152] und Reichsmittel[153]. Die Daimler-Benz AG erhielt 1933 vom Reichsverkehrsminister 500000 und von der Auto Union 300000 RM an direkten Beihilfen.[154]

Nach einer Aufstellung der Auto Union über die Gesamtaufwendungen im Rennsport für die Jahre 1934 bis 1936 ergab sich, dass das Reichsverkehrsministerium an den Gesamtkosten für den Rennwagensport 1934 zu 28%, 1935 zu 23% und 1936 zu 20% beteiligt war.[155] Insgesamt beliefen sich die staatlichen Subventionen zur Finanzierung neuer Rennwagen bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges zugunsten der Daimler-Benz AG auf 2,775 Millionen RM und zugunsten der Auto Union AG auf 2,575 Millionen RM. Dazu kamen Siegprämien von jeweils 330000 und 217000 RM.[156] Über 13 Millionen RM, also fast vier Fünftel des Gesamtaufwandes für Konstruktion, Bau und Rennbetrieb, trugen die Unternehmen selbst.[157] Trotz der im Vergleich mit den Gesamtkosten niedrigen Zuschüsse bedeutete der Ruf nach einem nationalen Rennwagen und die staatliche Subventio-

---

[152] Gemeint sind hier die Spenden, die die Automobilclubs bereits ab 1932 für den Bau eines nationalen Rennwagens gesammelt hatten. Der Reichsverkehrsminister verteilte auch diese Spendengelder; vgl. Eingabe der Direktion der Daimler-Benz AG an Reichskanzler Hitler zur Finanzierung eines neuen Rennwagentyps vom 15. 3. 1933, abgedruckt in: Roth u.a. (Bearb.): Die Daimler-Benz AG 1916–1948. Schlüsseldokumente, Dok. Nr. 55a, S. 150.

[153] Hitler sagte Daimler-Benz seine volle Unterstützung zu. Wahrscheinlich auf Intervention anderer Automobilunternehmen und des AvD, die den Monopolanspruch der Daimler-Benz AG kritisierten, entschied sich der Reichsverkehrsminister für die Aufteilung der zur Verfügung gestellten Gelder; vgl. Protokoll der Vorstandssitzung vom 15. 3. 1933 in Stuttgart-Untertürkheim, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 1.7.

[154] Vgl. Pohl u.a.: Die Daimler-Benz AG, S. 108.

[155] Eine Gegenüberstellung der Kosten und Einnahmen aus dem Rennjahr 1935 zeigt, dass sich die Ausgaben der Auto Union, bestehend aus Fabrikation, Entwicklung und Rennbeteiligungskosten, auf rund 1,9 Millionen RM beliefen. Der Zuschuss des Reichsverkehrsministeriums in Höhe von 400000 RM zusammen mit den Erfolgsprämien in Höhe von 38000 RM senkten die aufgebrachten Kosten der Rennbeteiligung auf ca. 1,5 Millionen RM; Gegenüberstellung der Kosten und der Einnahmen 1934/1935 vom 9. 6. 1936, StA Chemnitz, Auto Union AG 790. Bei den Beihilfen für den Motorradsport lagen die Prozentzahlen etwas höher. Als sich der staatliche Anteil an Unterstützungsgeldern ab 1937 verringerte, forderten die Firmen vergeblich eine stärkere Beteiligung des Staates. Sie argumentierten, der Rennsport diene mehr nationalen Interessen als den Absatzchancen der Firmen; Pohl u.a.: Die Daimler-Benz AG, S. 110f.; Schreiben des Vorstands der Auto Union an den Korpsführer vom 26. 1. 1937, StA Chemnitz, Auto Union AG 790.

[156] Vgl. Pohl u.a.: Die Daimler-Benz AG, S. 110.

[157] Der jährliche Rennaufwand erscheint hoch, betrug aber nicht einmal 1% des Konzernumsatzes der Auto Union pro Geschäftsjahr, schreibt Eckermann: Vom Dampfwagen zum Auto, S. 137.

nierung des Rennwagenbaus 1933 ein Initial, welches die aus dem Rennsport zwischenzeitlich ausgeschiedene deutsche Automobilindustrie neu motivierte.

Die Beziehungen zwischen ONS und Automobilindustrie

Die Firmen wurden ab 1935 angewiesen, die jährlichen Anträge auf Gewährung staatlicher Beihilfen bei der ONS einzureichen, damit der Korpsführer die Forderungen, mit einer „entsprechenden Stellungnahme versehen", dem Reichsverkehrsministerium selbst zuleiten könne.[158] Auf diese Weise waren die Firmen vom Wohlwollen des Korpsführers abhängig und mussten als Bittsteller auftreten, um die Unterstützung Hühnleins für das Beihilfegesuch zur „Vervollkommnung deutscher Rennkraftwagen" zu erlangen.[159] Dies hatte nach Aussage des Daimler-Benz-Direktors Kissel eine „gewisse politische Abhängigkeit"[160] gegenüber dem NSKK zur Folge. Indem es der ONS gelang, sich als Instanz zwischen das Reichsverkehrsministerium und die Industrie zu schalten, wurde der Korpsführer zu einem gewichtigen Einflussfaktor im professionellen Rennsport. Wann immer er den Eindruck gewann, dass eigennützige Interessen der Wirtschaft nationale Interessen in den Hintergrund drängten, intervenierte Hühnlein. Die deutschen Automobil- und Motorradhersteller, einschließlich der Zubehörindustrie, sollten sich im Rennsport nicht als Konkurrenten um Marktanteile präsentieren, sondern als Repräsentanten eines geeinten Deutschlands auftreten. Dieser ideologische Kurs brachte für die Industrie Einschränkungen mit sich. Beispielsweise wurde das Anbringen von Reklametafeln an den Rennstrecken und auf den Parkplätzen verboten, um dem Umfeld, wie Hühnlein es formulierte „den früher üblichen jahrmarktlichen Charakter zu nehmen".[161] Wurde Hühnlein als Vermittlungsinstanz übergangen, reagierte er heftig. Als Daimler-Benz 1940 mit dem Reichsverkehrsministerium in Kontakt trat, ohne zuvor den Antrag auf Rennunterstützung beim Korpsführer eingereicht zu haben, bedurfte es einer großen Demutsbezeugung, um den Korpsführer wieder milde zu stimmen. Direktor Kissel stellte dem Korpsführer am 8. März 1940 einen Blankoscheck für zukünftige Forderungen aus: „Es ist für mich eine Selbstverständlichkeit, daß alle Ihre Wünsche, die Sie meiner Firma oder mir gegenüber zum Ausdruck bringen, jeweils mit besonderer Aufmerksamkeit behandelt und restlos erfüllt werden."[162]

Besonders streng kontrollierte Korpsführer Hühnlein die Devisenausgabe im Rennsport. Als er im Rennjahr 1938 bei der Daimler-Benz AG ein Devisenminus von 50000 RM feststellte, forderte er das Unternehmen auf, die Devisenzahlungen in Form von Gehältern an ausländische Fahrer einzuschränken.[163] Die Unter-

---

[158] Vgl. Schreiben der ONS an die Direktion der Daimler-Benz AG vom 15. 6. 1939, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 12.25.

[159] Vgl. Schreiben der Daimler-Benz AG mit Bitte zur Weiterleitung des Gesuchs an die ONS vom 13. 4. 1938, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 12.25.

[160] Zit. nach Bernett: Die nationalsozialistische Sportführung und der Berufssport, S. 18f.

[161] Verfügung des Amtes Kraftfahrsport vom 10. 2. 1938, BArch NS 24/77.

[162] Schreiben von Dir. Kissel an den Reichsleiter und Korpsführer des NSKK, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.5.

[163] Hühnlein stellte fest, dass im Rennjahr 1938 rund 180000 RM an Devisen eingenommen worden waren, die Mehrausgaben an Devisen jedoch ca. 50000 RM betrugen. Für das

nehmensvertreter ärgerten sich zwar über den zusätzlichen Rechtfertigungszwang, doch ließen sie es nicht auf eine direkte Machtprobe ankommen.

Durch die zentrale Steuerung des Kraftfahrsports war es nicht mehr dem Gutdünken der Firmen überlassen, an welchen Rennen sie teilnehmen wollten. Die Rennbeteiligung geschah jetzt auf Veranlassung Hühnleins, der nicht in erster Linie die Interessen der Industrie, wohl aber nationalsozialistische Interessen geltend machte. Bisweilen gerieten die politischen Absichten des Korpsführers dabei in Konflikt mit den technischen und personellen Möglichkeiten der Industrie, die nicht zu jedem vom Korpsführer anvisierten Rennen mit einem Großaufgebot von Fahrzeugen und Fahrern an den Start gehen konnte.[164]

Für Konfliktstoff zwischen der Industrie und der ONS sorgten auch die hochtrabenden Veranstaltungspläne des NSKK-Korpsführers. Bei einer Besprechung der Rennleiter von BMW, Mercedes und Auto Union mit der Korpsführung am 18. Juli 1938 sprach Adolf Hühnlein die Vision aus, das Großglockner-Rennen zum größten Bergrennen der Welt machen zu wollen. Die Bedenken des Auto-Union-Rennleiters Karl Feuereissen hinsichtlich der Durchfahrt von drei Tunnels und der riskanten Bergabfahrt wurden als mangelnder Mutbeweis abgewertet. Ein untertänigeres Verhalten legte der Daimler-Benz-Rennleiter Alfred Neubauer an den Tag. Er sicherte dem Korpsführer zu, „daß die Daimler-Benz-Leute auch über Knüppeldämme fahren würden, wenn der Korpsführer das befehlen würde"[165].

Wachsam beobachteten die Unternehmen auch die politischen Kräfteverhältnisse unter den Gliederungen und Organisationen der NSDAP. Die Leitung der Auto Union wusste um die „große sportliche Rivalität" zwischen SS und NSKK und war darauf bedacht, beiden Formationen die gleiche Anzahl an Wagen zur Verfügung zu stellen, denn der Korpsführer, so die Begründung, würde es ihnen

---

Devisen-Minus machte er die in ausländischer Währung gezahlten Gehälter an Caracciola (Lugano) und an Seaman verantwortlich. Hätten diese deutsches Geld erhalten, wäre der Daimler-Benz AG ein Devisenplus von 11600 RM entstanden; Abt. Rennleitung vom 22. 12. 1938, betr. Aktennotiz zu einem Brief an die ONS unter Bezugnahme auf einen angeblich zu hohen Verbrauch an Devisen im Rennjahr 1938, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 12.25. Der Vorstand rechtfertigte das Devisen-Minus mit der Tatsache, dass nur bei einem 1. Platz ein Devisenplus entstehen könne, und dass das Ausland die Höhe der Startgelder und Siegprämien aufgrund der Dominanz der Deutschen herabgesetzt habe. Außerdem rechnete man dem Korpsführer vor, dass Caracciola 1938 dem Reich 30000 RM und Seaman 20000 RM an Siegprämien eingebracht hatten – Beträge, die über den Ausgaben für beide lagen; Schreiben der Daimler-Benz AG vom 31. 12. 1938 an den Führer des deutschen Kraftfahrsports Hühnlein betr. Devisengenehmigung, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 12.25. Die Auszahlung des Ruhegehalts an Caracciola wurde im Krieg gestoppt, da Devisen unentbehrlich waren und Caracciola sich einem Befehl, nach Deutschland zu kommen, widersetzte; Caracciola: Meine Welt, S. 194.

164 Hühnlein forderte in einem Schreiben vom 3. 2. 1939 die Firmen DKW, NSU und BMW auf, sich an der „Tourist Trophy" 1939 stark zu beteiligen; BArch NS 24/79. Ebenso verlangte er von der Auto Union AG mit Nachdruck, den Großen Preis von Pau in Frankreich am 9. 4. 1939 mit Rennwagen zu beschicken. Dem konnte die Auto Union nicht nachkommen; Aktennotiz über das Telefongespräch mit Brigadeführer v. Bayer-Ehrenberg am 9. 3. 1939, StA Chemnitz, Auto Union AG 2805.

165 Aktennotiz über eine Besprechung bei der Korpsführung in München am 18. 7. 1938, an der BMW, Mercedes, und die Auto Union beteiligt waren; StA Chemnitz, Auto Union AG 3903.

„sehr übelnehmen“, wenn die SS Vorteile erhielte.[166] Für die Sportsaison 1938 lieh die Auto Union AG der NSKK-Korpsführung und der Reichsführung der SS jeweils sechs DKW-Geländesportwagen und drei Wanderer-Geländesportwagen für Zuverlässigkeitsfahrten.[167] Als sich die SA 1938 wieder an Motorsportveranstaltungen beteiligen wollte, hielt die Auto Union ein Entgegenkommen für zweckmäßig, da auch der Korpsführer eine stärkere Motorsportbeteiligung der SA befürwortete.[168]

Die Kontakte zwischen der ONS und den am Rennsport beteiligten Automobil- und Motorradherstellern bestanden überwiegend aus langwierigen und aufreibenden Verhandlungen. Die ONS war auf das starke finanzielle Rennsportengagement der Firmen angewiesen, um Siege für Deutschland vorweisen zu können. Die Industrie musste sich dem Korpsführer gegenüber kooperativ verhalten, um die Unterstützung des Reichsverkehrsministeriums zu erlangen. Beim Korpsführer in einem schlechten Ruf zu stehen, konnte sich auf die Absatzchancen bei Partei- und Staatsstellen negativ auswirken. Dazu kam, dass die Verfügungsgewalt über Rohstoffe, die Devisenausgabe und Lieferungen der Zubehörindustrie im Zeichen der Aufrüstung stark eingeschränkt wurden und die Automobilindustrie auf die Empfehlungen des Korpsführers an die Ministerien angewiesen war.[169] Das Exportaufkommen der Automobilindustrie erhöhte sich von 11 000 verkauften Personenkraftwagen im Jahre 1933 auf über 66 000 im Jahre 1938 und wurde von den Machthabern als Mittel zur Devisenbeschaffung hoch eingeschätzt.[170] Auch wenn in der historischen Forschung der tatsächliche Nutzen des Exportgeschäfts inzwischen in Zweifel gezogen wird, war das Auslandsgeschäft für die Automobilhersteller aus binnenwirtschaftlichen Gründen unverzichtbar. Höhere Ausfuhrerträge führten zu zusätzlichen Materialzuweisungen an die Firmen.[171]

Es waren gerade diese wechselseitigen Abhängigkeiten, die die Zusammenarbeit zwischen Industrie und Politik förderten und das gemeinsame Ziel, zur Nummer Eins im internationalen Kraftfahrsport aufzusteigen, Wirklichkeit werden ließen.

---

166 Tagesordnung für die Sportbesprechung mit dem Vorstand vom 17. 12. 1937, StA Chemnitz, Auto Union AG 675.

167 Vgl. Aktennotiz über die Vorstandssitzung der Auto Union vom 18. 12. 1937, ebenda.

168 Die Auto Union stellte der SA drei Kübelsitzwagen zur Verfügung; vgl. Tagesordnung für die Sportbesprechung mit dem Vorstand vom 17. 12. 1937, ebenda; Schreiben der OSAF an Herrn Major Huschke vom 2. 3. 1938, ebenda. Hühnlein schien in diesem Fall nicht zu befürchten, dass das Mehr an Einfluss, das sich das NSKK bei der Industrie und im Geländesport erworben hatte, durch die SA so leicht aufzuholen war.

169 Vgl. dazu allgemein Turner: Unternehmen unter dem Hakenkreuz, S. 19.

170 Während Forscher wie Mander und Eckermann die Steigerung der Exportzahlen betonen und als wichtigen Faktor im Rahmen der Devisenbeschaffung bezeichnen, stellt Pohl in seiner Studie über Daimler-Benz fest, dass das Exportgeschäft insgesamt ein Verlustgeschäft gewesen sei; vgl. Mander: Automobilindustrie und Automobilsport, S. 179. Eckermann: Vom Dampfwagen zum Auto, S. 137ff.; Pohl u. a.: Die Daimler-Benz AG, S. 114. Ein Zusammenhang zwischen sportlichem Erfolg und Exportzahlen lässt sich zudem schwer nachweisen. Da der Sinn des Motorsports in der kontinuierlichen Imagepflege eines Unternehmens besteht, kann ein Nachfrageschub, wenn überhaupt, nur zeitverzögert nachgewiesen werden.

171 Vgl. Edelmann: Vom Luxusgut, S. 194.

Doch auch die Firmen mussten die hohen Kosten, die eine Rennbeteiligung verursachte, gegenüber einem Regime und einer Gesellschaft rechtfertigen, nach deren Maxime „Gemeinnutz geht vor Eigennutz" die Interessen einer einzelnen Industriesparte keine Priorität beanspruchen konnten. Aus diesem Grund bemühte sich die Industrie, den Nutzen der mutmaßlichen „Geldverschwendung" für die Allgemeinheit nachzuweisen. Den Motorsport als „Schrittmacher der Technik" zu bezeichnen, wie es Industrievertreter und der NSKK-Korpsführer taten, war ein angreifbares Argument, denn es war nicht überzeugend zu vermitteln, dass die Konstruktion von Rennwagen mit 400 bis 600 PS Erkenntnisse für die Fertigung von Serienfahrzeugen liefern konnte.[172] Noch untauglicher für den Alltagsgebrauch war die Entwicklung des Weltrekordwagens T 80 von Daimler-Benz, in den ein Flugmotor eingebaut wurde. Sogar bei „Zuverlässigkeitsfahrten" wie den „2000 km durch Deutschland" oder bei der Fahrt Berlin-Rom waren die Wagen nach dem Urteil der Industrie einer so starken Belastung ausgesetzt, dass die Strecken mit normalen Serienwagen gar nicht oder nur schwer zu bewältigen waren.[173]

Die Beschwörung nationaler Motive lieferte auch im Grand-Prix-Sport die allgemein akzeptierte Begründung für hohe Ausgaben. Der Leiter der Sport-Abteilung der Auto Union Rudolf Voelter ließ verlautbaren: „Aber die wichtigste Triebkraft für den industriellen Kraftfahrsport ist heute das nationale Prestige."[174] Mit diesem Argument wehrte sich die Auto Union AG auch gegen die ihrer Meinung nach „allzu engherzige Auffassung des Propaganda-Ministeriums", wonach Presseberichte über Kraftfahrsport als unzulässige Werbung im Textteil zu gelten hatten.[175] Das Gefühl der Benachteiligung in der Presse täuschte über die Realität hinweg. Über keine Sportart wurde in den Wochenschauen zwischen 1934 und 1939 so häufig und ausführlich berichtet berichtet wie über den Motorsport.[176]

---

[172] Da dieses Argument bei oberflächlicher Betrachtung sofort einleuchtet, wurde es sehr oft ins Feld geführt; Der NSKK-Mann vom 18. 2. 1939: „Motorsport als Schrittmacher der Technik"; Büttner (Bearb.): Deutscher Kraftfahrt-Kalender 1940, „Schrittmacher-Rennsport"; Ostwald: Der Einfluss des Kraftfahrsports auf Technik und Wirtschaft.

[173] Vgl. Tagesordnung für die Sportbesprechung mit dem Vorstand vom 17. 12. 1937, StA Chemnitz, Auto Union AG 675.

[174] Voelter: Kraftfahrsport von hinten gesehen, S. 47.

[175] Das Propagandaministerium hat den Firmen über den RDA mitteilen lassen, dass sie der Presse kein Text- und Bildmaterial von Rennen übermitteln dürften; Bemerkungen zur Tagesordnung für die Sportsitzung der ONS am 25. 2. 1939, StA Chemnitz, Auto Union AG 697.

[176] Die Häufigkeit der gezeigten Sportarten in den Sportfilmen zwischen 1920 und 1926 war folgendermaßen verteilt: Wintersport 66, Fußball 39 und Motorsport 30 Filme. Von den insgesamt 130 Auto- und Motorradfilmen zwischen 1907 und 1945 wurden 65 vor und 65 nach 1933 gedreht. In statistischer Hinsicht fand also keine Zäsur statt, wie Teichler feststellte; vgl. ders.: Zum Sportfilm in Deutschland, S. 24, 39. Spätestens als Hitler auf der IAMA 1937 die deutschen Sporterfolge für das Regime reklamierte, standen nicht mehr die Markennamen im Vordergrund. Hühnlein als Präsident der ONS ließ Filme über deutsche Auslandssiege drehen; vgl. die Filme „Deutscher Kraftfahrsport" (Februar 1937) und „Deutsche Rennwagen in Front" (Januar 1938). In der Folge regte der Korpsführer folgende Filme an: „NSKK-Geländefahrt in Schleswig Holstein"; „Jungens, Män-

Tatsächlich fürchteten die Unternehmen, ihr Markenname würde in Berichten über deutsche Erfolge nicht genug herausgestellt.

Auch wenn Industrievertreter nicht müde wurden zu betonen, dass der Rennsport immer mehr aus der „Sphäre der industriellen Werbung auf die höhere Ebene der nationalen Repräsentation" gehoben werde, ist deren Motivation für die Rennbeteiligung in der Verbesserung ihrer Marktposition zu suchen. Davon zeugen auch die internen Diskussionen in den Unternehmen, ob der gewaltige Einsatz an finanziellen Mitteln, Material und Personal das schwer messbare Ergebnis aufwiege. Die Skepsis nahm mit den Jahren zu, wie die Kostenplanungen der Industrie für das Rennjahr 1939 deutlich machen. In der Vorstandssitzung der Auto Union vom 14. November 1938, in der über die Mittelvergabe für den Rennwagensport des kommenden Jahres diskutiert wurde, schätzte man die Kosten auf rund drei Millionen RM. Bevor sich der Vorstand entscheiden konnte, diese Mittel freizugeben, wollte man den Korpsführer von den grundsätzlichen Bedenken unterrichten. Er sollte dann entscheiden, ob angesichts der mangelnden Auslandsbeteiligung an den Rennen die enormen Kosten, die für Daimler-Benz und Auto Union zusammen auf rund acht Millionen RM geschätzt wurden, überhaupt noch zu verantworten seien.[177] Die Vorbehalte der Auto Union zeigen, dass ökonomische Gründe einen Renneinsatz bereits für das Jahr 1939 nicht mehr vertretbar erscheinen ließen. Doch die grundsätzlichen Bedenken gegen den kostspieligen Grand-Prix-Sport konnten sich nicht durchsetzen, denn sogar nach Ausbruch des Krieges war offiziellen Stellen wie z. B. Reichsaußenminister Ribbentrop an der Entwicklung neuer Rennmaschinen gelegen.[178]

---

ner und Motoren"; „Sieg auf der ganzen Linie"; „Jugend am Motor"; „Deutscher Kraftfahrsport voran"; „Männer in Leder"; ebenda, S. 47.

[177] Vgl. Aktennotiz über die Rennsitzung, betr. Planung für das Sportjahr 1939 vom 14. 11. 1938, StA Chemnitz, Auto Union AG 1621.

[178] Vgl. Schreiben des Vorstands der Auto Union vom 15. 2. 1941 an den Korpsführer des NSKK, StA Chemnitz, Auto Union AG 790; Schreiben des Reichsverkehrsministeriums an die Daimler-Benz AG vom 20. 1. 1941, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 12.25. Korpsführer Hühnlein trat für eine Fortsetzung der deutschen Rennbeteiligung auch für das Jahr 1940 ein: „Die Teilnahme an Rennen in den Ländern ist nicht nur im politischen Interesse begründet, sondern zielt vor allem darauf ab, zu verhindern, daß Amerika und Italien während des Krieges in die von der deutschen Kraftfahrzeug-Industrie mühsam erkämpften Auslandsmärkte einbrechen"; Schreiben des Führers des Deutschen Kraftfahrsports an die Direktion der Auto Union vom 17. 11. 1939, StA Chemnitz, Auto Union AG 697. Doch abgesehen von einem Start bei der Mille Miglia am 28. 4. 1940 fanden im Krieg keine größeren Wettbewerbe mit deutscher Beteiligung mehr statt. Ein Sieg von Fritz Huschke von Hanstein auf BMW bei der Mille Miglia rief große Siegesfreude bei der deutschen Sportpresse hervor, die auf Anweisung von Goebbels aber gedämpft wurde; vgl. Teichler: Internationale Sportpolitik, S. 282.

3. Die Motorsportpolitik des NSKK: Ziele und Grenzen

Popularisierung des Motorsports bei Zuschauern und Kraftfahrern

„In der Systemzeit lag der Kraftfahrsport in Deutschland danieder."[179] Diese Mär vom Dornröschenschlaf des Motorsports in der Weimarer Republik verbreitete das NSKK eifrig. Doch schon ein Blick auf die Besucherzahlen lässt erkennen, dass Motorsport bereits in den zwanziger Jahren ein populärer Zuschauersport war. Jahr für Jahr kamen 200 000 Zuschauer zum AVUS-Rennen und auf den Nürburgring. Begeistert von den Erfolgen der „Silberpfeile" strömten die Menschen im „Dritten Reich" noch zahlreicher zum Großen Preis von Deutschland (250 000), zum Eifelrennen (240 000) und zum AVUS-Rennen (170 000).[180] Damit sich viele „Volksgenossen" an der Motorsportfreundlichkeit des Regimes erfreuen konnten und um die Rennen zu einem finanziellen Erfolg werden zu lassen, beförderte die KdF-Organisation Zuschauer zu den Rennen.[181] Allerdings ging die motorfreundliche Einstellung der Regierung nicht so weit, den Fans den nicht unerheblichen Eintrittspreis zu erlassen.[182]

Das NSKK-Organ „Deutsche Kraftfahrt" sah die Zuschauerzahlen als Beweis für die „Volkstümlichkeit" des Kraftfahrsports an,[183] doch wollte man im Sinne einer „Popularisierung" auch die Zahl der Veranstaltungen und der Teilnehmer erhöhen.

Zahl und Zusammensetzung der Teilnehmer

Den NSKK-Funktionsträgern blieb nicht verborgen, dass Motorsport Anfang der dreißiger Jahre aufgrund des häufigen Mangels an dazu notwendigen Sportgeräten nicht „massenhaft" betrieben werden konnte. Zudem scheuten viele Kraftfahrer das Risiko für Material und Leben. Doch gelang es dem NSKK tatsächlich, die Teilnehmerzahlen zu steigern.

Die Zahl der zugelassenen Fahrer aus den Reihen der Automobilclubs mit einem Ausweis, der zur Teilnahme 1933 an nationalen Rennen berechtigte, betrug 1621. Als 1934 neue Ausweise ausgegeben wurden, erhöhte sich die Zahl auf über 6000.[184] Zwei Jahre später nahmen an den motorsportlichen Veranstaltungen insgesamt 16 160 Fahrer teil. Davon gehörten dem NSKK 8080 an, der Wehrmacht 4370, dem DDAC 2509, der SS 612, der HJ 255 und der SA 60. Von den „verschie-

---

179 NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Das NSKK, S. 8.

180 Die Zahlen stammen aus dem Jahre 1934; Schumm: Motorsport in Zahlen, S. 139.

181 15 000 Zuschauer beförderte die KdF-Organisation zum Eilenriede-Rennen 1937; Saldern: Cultural Conflicts, Popular Mass Culture, and the Question of Nazi Success, S. 321. Vgl. auch die Verfügung der Motorgruppe Hessen an die Führer der Motorstandarten vom 2. 8. 1937, HStA Wiesbaden, Abt. 483 Nr. 7259.

182 Ein Tribünenplatz beim Eilenriede-Rennen kostete 1937 zwischen 3 und 5 RM, VOB Hannover-Braunschweig, betr. Internationales Eilenriede-Rennen, HStA Hannover VVP 17 Nr. 2417.

183 Deutsche Kraftfahrt vom November 1937: „AVUS 1937 – Das schnellste Rennen der Welt".

184 Vgl. Bretz: Nachwuchsfahrer, S. 153.

denen" Industriefahrern, die für Unternehmen starteten, beteiligten sich 1936 hingegen nur 264.[185] 1938 gingen 16644 Fahrer an den Start[186], und 1939 konnte der aktive Motorsport in Deutschland mit 18000 Renn- und Geländefahrern aufwarten.[187] Mitglieder politischer Organisationen wie der SS, der HJ, der SA und dem NSFK gingen für ihre Gliederung als Mannschaften oder als Einzelfahrer an den Start. Wie an der Zusammensetzung der Teilnehmer erkennbar ist, hatte die Popularisierung des Motorsports zugleich eine Politisierung zur Folge.

Die Zahl der von der ONS ausgeschriebenen Veranstaltungen über deutsche Landstraßen, Autobahn-, Rund- und Bergstrecken pendelte in den Jahren 1934 bis 1939 zwischen 68 und 96.[188] Damit war die absolute Zahl nicht viel höher als in der Zeit vor 1933, als die Automobilclubs die nationalen Veranstaltungen organisierten.[189] Doch fiel die Unterscheidung in „offene" und nur für Clubmitglieder reservierte „geschlossene Veranstaltungen" weg. Die Basis der motorsportlich Aktiven im „Dritten Reich" verbreiterte sich gegenüber der Zeit vor 1933 erheblich, vor allem deshalb, weil die exklusive Teilnahmevoraussetzung, die Mitgliedschaft in einem Club, weggefallen war.[190] Jedoch wird deutlich, dass der Motorsport auch nach 1933 nicht für spontan interessierte Privatfahrer gedacht war. Er blieb an die Mitgliedschaft im DDAC, in nationalsozialistischen Organisationen oder an die Zugehörigkeit zur Wehrmacht gebunden.

Das NSKK als Teilnehmer

Mit über 8000 Teilnehmern aus den Reihen des NSKK im Jahre 1936 zeigt sich im Organisationenvergleich das deutliche zahlenmäßige Übergewicht der Fahrer, die für das NSKK starteten. Die Dominanz des NSKK wurde auch bei der Verleihung des ersten Deutschen Motorsportabzeichens im Jahre 1939 deutlich, wo 49 der mit Gold ausgezeichneten 66 Fahrer einen NSKK-Dienstrang bekleideten.[191] Wann immer die Überlegenheit des NSKK ins Wanken geriet, wie im Rennen um den „Großen Preis von Nürnberg" im Jahre 1938, in dem die meisten Ausweisfahrer als DDAC-Angehörige ins Rennen gingen, sah sich der Korpsführer veran-

---

185 Vgl. ONS-Mitteilungen vom November 1936, BArch NSD 42/6. Das Übergewicht des NSKK zeigt auch ein regionales Beispiel: An den kraftfahrsportlichen Veranstaltungen der Motorbrigade Sachsen nahmen 1936 Angehörige der nachstehenden Verbände teil: SA: 6, MSS: 22, HJ: 15, DDAC: 38, Arbeitsdienst: 3, Wehrmacht: 191, NSKK: 1417; NSKK-Motorbrigade Sachsen: Kraftfahrsport 1936, S. 39.

186 Vgl. Der NSKK-Mann vom 15. 4. 1939: „Warum mit Steinen werfen?"

187 Vgl. Büttner (Bearb.): Deutscher Kraftfahrt-Kalender 1941, „Rennfahrer aus Passion".

188 Vgl. ONS-Mitteilungen vom November 1936, BArch NSD 42/6; Der NSKK-Mann vom 15. 4. 1939: „Warum mit Steinen werfen?"

189 Der Deutsche Automobil-Sportkalender plante 1930 34 offene und 41 geschlossene Veranstaltungen ein. Letztere standen nur den jeweiligen Mitgliedern eines Clubs offen, ONS- Mitteilungsblatt der Obersten Nationalen Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland vom 16. 1. 1930. Dazu kamen noch die von der OMB getrennt ausgeschriebenen Veranstaltungen für Motorräder, über die hier keine Zahlenangaben vorliegen.

190 1933 gab es 1621 Ausweisfahrer, die an nationalen Rennen teilnehmen wollten, 1934 über 6000; Schumm: Motorsport in Zahlen, S. 153.

191 Vgl. ONS-Mitteilungen vom März 1939, BArch NSD 42/6.

lasst einzugreifen. Er forderte den DDAC-Präsidenten Egloffstein auf, eine Präsidialordnung zu erlassen, die festlegen sollte, dass Fahrer, die über eine Doppelmitgliedschaft im DDAC und im Korps bzw. in der SS verfügten, für das NSKK bzw. die SS starten mussten.[192]

Das NSKK war besonders aktiv im Motorrad-Geländesport, versuchte aber darüber hinaus auch im Bereich Sportwagen eigene NSKK-Mannschaften aufzubauen. In Zusammenarbeit mit der Firma BMW stellte das NSKK 1938 eine BMW-Sportwagen-Mannschaft zusammen. Der bayerische Automobil- und Motorradhersteller verpflichtete sich, die Fahrzeuge auf dem neuesten Stand zu halten, so dass ein gutes Abschneiden bei den internationalen Sportveranstaltungen möglich wurde.[193] Im November 1938 verfügte das NSKK über sechs BMW-Sportfahrzeuge, die auf zwei Mannschaften unter der Führung des NSKK-Sturmführers Prinz Schaumburg aufgeteilt wurden.[194] Die Sportwagenmannschaften traten in internationalen Rennen an und erzielten zum Teil respektable Ergebnisse wie den Gewinn des Großen Preises von Belgien 1938 für Sportfahrzeuge und den Sieg im 24-Stunden-Rennen von Le Mans am 17./18. Juni 1939.[195] Sie waren dabei auf die besondere Förderung von industrieller Seite angewiesen.[196]

Einem professionelleren Auftreten des NSKK, das ein erfolgreicheres Abschneiden begünstigt hätte, standen finanzielle Hürden im Weg. Für Sportzwecke hatte das Korps im August 1938 insgesamt 18 eigene Pkw und 21 Motorräder im Einsatz.[197] Die Industrie stellte dem Korps für motorsportliche Veranstaltungen zusätzlich 36 Personenkraftwagen und 24 Kräder zur Verfügung.[198] Ohne diese von der Industrie gesponserten Fahrzeuge hätten sich Motorgruppen und -briga-

---

[192] Vgl. Schreiben Hühnleins an Egloffstein vom 11. 7. 1938 (Abschrift), BArch NS 24/280. Am Start der Gruppe der Ausweisfahrer bis 250 ccm und bis 350 ccm standen 19 NSKK-Männer, 1 Motor-HJ-Mitglied, 2 HJ-Fahrer, 3 SS-Männer und 23 DDAC-Angehörige; ONS (Hrsg.): Preis von Nürnberg 1938.

[193] Vgl. Aktennotiz über ein Gespräch zwischen Prinz zu Schaumburg-Lippe und BMW vom 21. 12. 1937, BArch NS 24/81. Der Führer der Mannschaft, Sturmführer Prinz Schaumburg, war stolz darauf, dass die drei Wagen besonders „hochtourige, reinrassige Sportrennwagen letzten Modells" seien, die den Maschinen der BMW-Werksmannschaft in der Ausführung gleichkämen; Amt Kraftfahrsport. Richtlinien für den Einsatz der NSKK-BMW-Sportwagen-Mannschaft vom 28. 4. 1938, ebenda.

[194] Vgl. ebenda.

[195] Vgl. Motorschau vom März 1938: „Deutsche Sportwagen".

[196] Blieb diese aus, monierte Hühnlein bei der BMW-Unternehmensführung. Er klagte über die Zurücksetzung im Hamburger Stadtparkrennen am 7. 5. 1939. Das NSKK hatte schlechter abgeschnitten als die SS und die Privatfahrer auf BMW-Fahrzeugen; vgl. Aktennotiz für Korpsführer Hühnlein vom 8. 5. 1939 (Schaumburg), betr. Einsatz der NSKK-Rennmannschaft beim Hamburger Stadtparkrennen am 7. 5. 1939 und das Schreiben Hühnleins an Generaldirektor Popp von BMW vom 8. 5. 1939, BArch NS 24/81.

[197] Aufstellung des Amtes Kraftfahrsport an den Inspekteur Technik vom 11. 8. 1938, ebenda.

[198] 36 Autos der Marken Mercedes, Adler, Ford, Opel, Hansa, Stoewer, Hanomag, DKW, Steyr, Wanderer und 24 Kräder von NSU, Puch, Zündapp, Triumph, DKW; vgl. Verfügung des Korpsführers vom 9. 8. 1938, betr. Einsatz von Sportfahrzeugen, BArch NS 24/81. Vgl. auch den Befehl des Korpsführers vom 18. 5. 1936, betr. 3-Tage-Mittelgebirgsfahrt, BArch NS 24/779.

den noch weniger zahlreich an den Fahrten beteiligen können.[199] Alle Fahrzeuge wurden den einzelnen Motorgruppen zum selbständigen Einsatz überlassen. Die Kosten für die Instandsetzung der korpseigenen Fahrzeuge stammten aus Korpsmitteln; die Kosten für die Instandhaltung der von der Industrie leihweise zur Verfügung gestellten Kraftfahrzeuge trugen hingegen die einzelnen Werke.[200] Die beschränkte Zahl der korpseigenen und geliehenen Fahrzeuge lässt erkennen, dass das NSKK aus eigener Kraft keine motorsportlichen Aktivitäten auf breiter Ebene entwickeln konnte. Es war deshalb im Motorsport auf das Engagement und die Privatfahrzeuge seiner Mitglieder angewiesen.

„2000 Kilometer durch Deutschland"

Der nach NSKK-Verständnis „volkstümlichste" motorsportliche Wettbewerb, der Fahrer und Zuschauer in gleichem Maße anzog, war die „2000-Kilometer-Fahrt durch Deutschland". Diese Langstreckenfahrt veranstalteten der AvD und das NSKK in Anlehnung an die italienische Mille Miglia im Juli 1933 zum ersten Mal. Die Entscheidung des Korpsführers, diese Marathonfahrt unter härtesten Bedingungen stattfinden zu lassen, traf im Vorfeld einerseits auf Kritik, andererseits auf spannungsreiche Erwartung. Es war ein in Deutschland noch nie dagewesenes Ereignis: 450 Fahrer, von denen die Mehrheit keine Rennfahrer waren, mit gebrauchten Serienfahrzeugen in vollem Tempo über die Landstraßen jagen zu lassen, durch 35 Städte und unzählige Ortschaften, ohne Pause und ohne Vortraining.[201] Viele erreichten ihr Ziel nicht: 12,5% der Wagen und 26% der Motorräder waren der Belastung nicht gewachsen und fielen aus.[202]

Dennoch sah Hühnlein auch im nächsten Jahr keinen Grund für Änderungen, denn die Langstreckenfahrt, die an Nerven und Körperkraft das „Letzte" vom Fahrer forderte, stammte nach seiner Überzeugung „ganz aus dem nationalsozialistischen Ideengut".[203] Das NSKK trat 1934 als alleiniger Ausrichter der Deutschlandfahrt auf. Rund 100000 NSKK- und SA-Männer übernahmen das Absperren der Straßen. Die Presse sparte nicht mit Superlativen und nannte die Fahrt, an der rund 3000 Fahrer aus aller Welt teilnahmen, die „größte kraftfahrsportliche Demonstration der Motorisierung, welche die Welt je gesehen hat".[204] In der Berichterstattung wurde das Ereignis mit nationalistischen Inhalten überfrachtet. So schwärmte die Zeitschrift „Die Autobahn und ‚Die Reichsautobahn'" davon, dass die Zuschauer im Juli 1934 an der Fahrbahn gestanden hätten, um „in der Tiefe ihrer Seele das beglückende Bewußtsein mitzunehmen: ‚Wie groß und herrlich ist Deutschland, wie stark und mutig ist sein Volk, wie tapfer und kühn

---

[199] Vgl. Verfügung des Korpsführers, Amt Sport vom 7. 4. 1936, betr. Ostpreußenfahrt vom 7.–9. 5. 1936, BArch NS 24/275.

[200] Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 9. 8. 1938, betr. Einsatz von Sportfahrzeugen BArch NS 24/78.

[201] 454 Fahrzeuge waren am Start, darunter 176 Autos; Simsa: Vom Spielzeug zum Automobil, S. 66.

[202] Vgl. ebenda, S. 67.

[203] Berliner Börsen Zeitung vom 20. 12. 1934: „Ein Jahr deutscher Kraftfahr-Erfolge".

[204] Krenzlin: Das NSKK, S. 15.

sind seine Sportler!'"[205] Eine andere Realität stellten die vier Toten und die zahlreichen Verletzten dar, die diese „Triumphfahrt des Willens"[206] gefordert hatte.[207]

Die hohe Zahl an Teilnehmern und die geschätzten acht Millionen Zuschauer am Rand der Strecke hätten bewirkt, so das Resümee des Korpsführers, dass der Kraftfahrsport in Deutschland wieder Volkssport geworden sei.[208] Trotz der überschwänglichen Lobeshymnen von Seiten der Veranstalter fand die Fahrt bereits im nächsten Jahr nicht mehr statt. Sie hatte ihren Propagandaauftrag, den Motorisierungswillen des neuen Regimes zu dokumentieren, erfüllt. Außerdem zeigte sich eine Überlegenheit der ausländischen Fahrzeugmarken, die nicht im Interesse der Veranstalter und der deutschen Industrie lag.[209] Der Hauptgrund für das Aus der „2000-km-Fahrt" dürfte aber darin gelegen haben, die angestrebte Autarkie des Regimes nicht durch kostspielige und materialintensive Veranstaltungen zu gefährden. Ende 1934 beschloss die ONS mit Rücksicht auf die Rohstofflage Einschränkungen im Tourensport, welche eine Neuauflage der Deutschlandfahrt 1935 nicht mehr zuließen.[210]

Nationalsozialistische Inszenierungen

Die Popularisierung des Motorsports bot dem NS-Regime eine willkommene Gelegenheit, ein großes Publikum auch politisch anzusprechen. Insbesondere die Überformung der Veranstaltungen mit nationalsozialistischen Ritualen und Inhalten dienten diesem Zweck. Offen proklamierte das NSKK das Ziel, „nationalsozialistisches und soldatisches Denken in das Gebiet des motorischen Wettbewerbs hineinzutragen".[211] Wie versucht wurde, den Motorsport in einen militärischen Kontext zu stellen, zeigen die kampfeslustigen Formulierungen in einem Leitartikel der Deutschen Kraftfahrt über die ONS von 1938:

„Mitten im Kampf der Gegenwart verläuft dann die Front der ONS, des ersten deutschen Generalstabs für die internationale Schlacht der Motoren, in der wir vom völligen Kampfverzicht bis zur Alleinherrschaft vorgedrungen sind und heute die ersten Stellungen zu verteidigen haben."[212]

---

[205] Die Autobahn und „Die Reichsautobahn" vom 1. 8. 1934: „Die ‚Reichsautobahn' und die 2000-Kilometer-Fahrt".

[206] Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 95 f.

[207] Vgl. Blum: Motorisierung in Heidelberg 1886 bis 1935, S. 27.

[208] Vgl. Berliner Börsen Zeitung vom 20. 12. 1934: „Ein Jahr deutscher Kraftfahr-Erfolge".

[209] Die Plätze eins bis zehn hatten bei der Fahrt 1934 italienische Sportwagen belegt; vgl. Simsa: Vom Spielzeug zum Automobil, S. 67. Für diesen Grund spricht auch die vertrauliche Mitteilung Hühnleins an den Vorstand von BMW fünf Jahre später: „Bislang habe ich bewußt das Ausland mit Spitzenfahrern und Spitzenfahrzeugen fern gehalten, um besonders unsere deutschen Firmen, die am Bau eines rassigen Sportwagens interessiert sind, nicht durch Auslandssiege auf deutschen Rennstrecken zu entmutigen"; Schreiben Hühnleins an Generaldirektor Popp von BMW vom 8. 5. 1939, BArch NS 24/81.

[210] Bei einer Sitzung der ONS mit den Behörden und der Industrie Anfang Dezember 1934 wurde entschieden, dass mit Rücksicht auf die Importkosten für Reifen und Betriebsstoffe der Sport in Zukunft etwas eingeschränkt werden sollte; Schreiben des Oberingenieurs Neubauer an Dir. Kissel vom 12. 12. 1934, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.5.

[211] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 15. 6. 1934: „Die Harzschlacht der Motoren".

[212] Deutsche Kraftfahrt vom Februar 1938: „Programm und Erfüllung".

Auch die sprachlichen Formulierungen „automobilsportliche Kampfstätte", „der mörderische Kampf in der Hölle des Harzes"[213] und „Schlacht um den ‚Großen Preis von Tripolis'"[214], mit denen die Motorsport-Presse Wettkämpfe beschrieb, erweckten mehr den Anschein einer Kriegsberichterstattung als eines zivilen, sportlichen Kräftemessens. Die Sprache der Sportfunktionäre war von völkisch inspirierten Vorstellungen beherrscht: Begriffe wie „Kampf", „Opfer", „Rasse" und der Topos vom „Triumph des Stärksten" gaben den Ton an.

Sofort nach der NS-Machtübernahme wurden auch kleinere Motorsport-Wettbewerbe nationalsozialistisch choreographiert. Der Ablauf der meisten Motorsportveranstaltungen folgte einem ähnlichen Schema wie das Rennen am Nürburgring 1937: Die Wagen wurden an den Start geschoben, ein Ehrensturm des NSKK marschierte auf, ein Musik- und Spielmannszug spielte den Präsentiermarsch, und Hühnlein schritt die Reihe der angetretenen NSKK-Männer ab. Es folgten die Flaggenhissung und die Ansprache des Korpsführers. Danach gab Hühnlein das Rennen durch das Schwenken der Startflagge frei. Nach dem Wettbewerb erfolgte die Siegerehrung, wieder mit einer Ansprache des Korpsführers, danach überreichte er dem Sieger den Preis.[215] Auch die Motorgruppen des NSKK, die in ihren Gebieten Motorsportveranstaltungen durchführten, integrierten politische Rituale in den Veranstaltungsablauf.[216] NSKK-Führer zelebrierten den „Fahrerappell", die Fahnenhissung, das Absingen des Horst-Wessel-Liedes und die Siegerehrung als politischen Akt. Aufzüge des NSKK-Ordnungsdienstes, Marschmusik und nächtliche Fackelzüge komplettierten das Rahmenprogramm. Auf diese Weise wurden alle spielerischen und unpolitischen Elemente, die der Motorsport auch verkörpert, zurückgedrängt.

Um das Ziel des Korps zu erreichen, dem Motorsport das „Gepräge des jungen Deutschlands, Begeisterungsfähigkeit und Disziplin auf[zu]drücken", schaltete der Korpsführer ab 1937 den Einheitsautomobilclub DDAC als Veranstalter aus.[217] Diejenigen NSKK-Motorgruppen, in deren Bereich Rennbahnen von nationalem und internationalem Rang lagen, wie z. B. der Nürburgring, die AVUS oder Rundstrecken wie Hohenstein, Hockenheim, Köln oder Eilenriede, wurden von der ONS mit der Organisation dieser bedeutenden, international besetzten Veranstaltungen beauftragt.[218] Militärische Rituale wie Appell, Befehl, Aufmarsch und nach bestandenem Kampf die Tapferkeitsauszeichnung bei der Siegerehrung bestimmten den Ablauf der Wettbewerbe. Elemente der Disziplinierung wurden von den Veranstaltern mit Elementen der Mobilisierung kombiniert: Auf den Appell, der die gleichgerichtete Aufstellung der Fahrzeuge und Fahrer verlangte, folgte der Wettkampf – die „Entfesselung" der Kräfte. Der explosive Ausbruch von Vitalität und Stärke sollte aber keinerlei anarchistische oder chaotische Züge

---

213 Neueste Nachrichten Goslar vom 25./26. 6. 1938: „Der mörderische Kampf in der Hölle des Harzes".
214 Motorschau vom Dezember 1939: „Jeder Kampf ein deutscher Sieg".
215 Vgl. Rosemann: Um Kilometer und Sekunden, S. 127.
216 Vgl. NSKK-Motorbrigade Sachsen: Kraftfahrsport 1936, S. 10.
217 Vgl. Richtlinien für das Kraftfahrsportjahr 1938, BArch NS 24/279.
218 Vgl. Krenzlin: Das NSKK, S. 36.

tragen. Deshalb wurde beschwörend der „disziplinierte" Umgang mit dem Fahrzeug eingefordert. Nach der motorsportlichen „Aufwallung" erfolgte wieder die Einbindung in die formale Ordnung: die Aufstellung der Fahrer und die Siegerehrung.

Nationalsozialistische Inszenierung hieß auch, dass NS-Organisationen für die Absperrung und Sicherung der Fahrstrecke sorgten. Bereits bei der 2000-km-Fahrt 1934 versuchte das NSKK dem Wunschbild eines perfekten Organisators zu entsprechen. So heißt es in einer Nachbetrachtung: „Die schwarzbraune Mauer der hunderttausend NSKK-Männer hielt bei Wind und Wetter treue Wacht, wies den Weg und bannte die Gefahren."[219] Die Ordnungsprobleme, die beim Eilenriede-Rennen in Hannover vor 1933 auftraten, weil zu wenige ADAC-Ordner, Polizeibeamte und Soldaten zur Verfügung standen, konnten 1934 von den aufgebotenen 1800 Männern des NSKK und der Motor-SA gelöst werden. Das NSKK sorgte mit seinen Sanitätern auch für die Erste-Hilfe-Versorgung der Fahrer – eine Aufgabe, die bis dahin der Arbeiter-Samariter-Bund erfüllt hatte.[220] Der gut organisierte Absperrdienst des NSKK fand internationale Beachtung.[221]

Das NSKK inszenierte den Motorsport auch medial, indem es ab 1936 Sportfilme produzierte. Dazu bedurfte es der finanziellen Mithilfe der Industrie. Interessengegensätze taten sich auf. Das NSKK war bestrebt, die Markennamen der Automobilfirmen aus dem Bild zu nehmen, weil es deutsche Siege als Ergebnis nationalsozialistischer Arbeit präsentieren wollte. Die Firmen Auto Union, Daimler-Benz sowie der Reifenhersteller Continental hingegen feilschten um Fahrzeuge, Fahrer und Rennerfolge, die im Film zu sehen sein sollten.[222]

Die Filme „Jungens, Männer und Motoren", „Sieg auf der ganzen Linie", „Deutscher Kraftfahrsport", „Männer in Leder" gingen auf die Urheberschaft der Korpsführung zurück. Gezeigt wurden malerische Landschaften, temporeiche Rennen, NSKK-Männer als perfekte Organisatoren, dandyhafte Rennfahrer in Siegerpose und robuste Geländefahrer. Die Übergänge von Unterhaltung, Sportberichterstattung, nationaler Propaganda und Firmenwerbung waren fließend.[223] Ästhetische Reize, verbreitet durch das neue Medium Film, trugen zur weiteren Popularisierung des Motorsports bei. Motorsportfilme wurden auch in Kriegszeiten gezeigt. Als Reminiszenz an vergangene Siege auf den Rennbahnen vermochten sie nicht nur zu unterhalten, sondern stellten zugleich ein Bindeglied zu den erhofften Siegen auf den Schlachtfeldern dar. Besonders der Film „Männer in Le-

---

219 Schumm: Motorsport in Zahlen, S. 139.

220 Vgl. Saldern: Cultural Conflicts, Popular Mass Culture, and the Question of Nazi Success, S. 321 f., 326.

221 Vgl. ONS (Hrsg.): Programmheft des Großen Preises von Deutschland 1939, S. 27 f. Finnische Offiziere lernten in Deutschland Absperrung, Organisation und Verkehrsregelung für die Olympischen Spiele in Helsinki.

222 „Vom werblichen Standpunkt gesehen, entsprechen die von uns aufgewendeten Kosten nicht dem Ergebnis"; Aktennotiz von Mercedes-Rennleiter Neubauer vom 18. 1. 1938, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 12. 6.

223 Gemeinsam strebten ONS und Industrie das Prädikat „Kulturfilm" für ihre Filme an. Der Streifen konnte dann kostenlos als Vorfilm in den Kinos laufen; vgl. Besprechung bei der ONS vom 16. 11. 1937, betr. Stoll-Film, ebenda.

der" von 1940, der an die Sechs-Tage-Fahrt erinnerte, setzte die angestrebte Verwandlung des Rennfahrers in einen Fahrsoldaten durch Überblendtechnik ins Bild. Der Kommentar dazu lautete: „Männer in Leder! Im Frieden kämpften sie für Großdeutschlands Weltgeltung. Nun ist Krieg! Der Führer ruft auch sie, diese kampferprobten Männer des Kraftfahrsports. Sturzhelm gegen Stahlhelm getauscht!"[224]

Vorbereitung auf den Kriegsfall: Der Kraftfahrgeländesport

Wie sich bereits bei der Langstreckenfahrt „2000 km durch Deutschland" 1933 und 1934 abgezeichnet hatte, stellte die NSKK-Korpsführung bei den motorsportlichen Wettbewerben besonders hohe Anforderungen.[225] Sinn und Zweck der vom NSKK organisierten nationalen Motorsportveranstaltungen waren zum einen die körperliche Schulung der Fahrer und zum anderen eine „Züchtung deutscher Sportkraftfahrzeuge"[226] im Sinne der Materialverbesserung. Beide Ziele, so betonten NSKK-Funktionäre, sollten im Sinne der „Landesverteidigung" verwirklicht werden.[227]

Den absoluten Härtetest für Fahrer und Fahrzeug stellte der Kraftfahrgeländesport dar. Er galt dem NSKK als „Krone des Motorsports", weil er den „ganzen Mann" zu fordern versprach und für die Landesverteidigung von besonderer Bedeutung war. In einer Schrift der Korpsführung von 1937 heißt es: „Das Hauptgebiet des Kraftfahrsports in Deutschland ist der Geländesport."[228] Im Bereich jeder NSKK-Motorbrigade und in jedem DDAC-Gau waren zwei geländesportliche Veranstaltungen pro Jahr durchzuführen.[229]

Der Kraftfahrgeländesport, der in dem Film „Jungens, Männer und Motoren" und dem gleichnamigen Buch als „große Schule des Mutes" und „Rittertum unseres technischen Zeitalters" charakterisiert wurde,[230] war unterteilt in Zuverlässigkeitsfahrten durch schwieriges Gelände in einer knapp bemessenen Zeit, in „Orientierungsfahrten" und in Langstreckenfahrten durch unwegsames Gelände, bei denen mehrere Etappen in einer bestimmten Fahrzeit zurückgelegt werden mussten.

Der Korpsführer genehmigte für 1938 folgende nationale Gelände-Kraftfahrsportveranstaltungen: Kraftfahrzeug-Winterprüfung, Brandenburgische Geländefahrt, Ostpreußenfahrt und die Langstreckenfahrt Berlin-Rom sowie die NSKK-Motorsportwoche, bestehend aus der Motor-HJ-Fahrt im Harz, der

---

224 Vgl. den Film „Männer in Leder" von 1940, BArch-FA, Nr. 42.
225 Vgl. Bahrfeld: Motorsport der Wehrmacht 1937–1938, S. 117.
226 ONS-Mitteilungsblatt vom 15. 11. 1933: „Erlaß des Chefs des Kraftfahrwesens vom 13. Oktober 1933", BArch NSD 42/6.
227 Vgl. Szénásy: Aufgaben des Kraftfahrsports, S. 26.
228 NSKK-Korpsführung: Das NSKK, S. 9.
229 Vgl. ONS-Mitteilungen vom 15. 2. 1935: „Richtlinien des Führers des Deutschen Kraftfahrsports für das Sportjahr 1935", BArch NSD 42/6.
230 Aus dem Vorwort des Buches von Stoll: Jungens, Männer und Motoren. Vgl. auch den gleichnamigen Film von 1939; BArch-FA, Nr. 3034.

NSKK-Motorsportübung und der Drei-Tage-Mittelgebirgsfahrt.[231] Den Höhepunkt der Geländefahrten bildete die alljährliche Drei-Tage-Mittelgebirgsfahrt (Harzfahrt), die bereits 1929 vom ADAC ins Leben gerufen worden war und in deren Rahmen Wettbewerbe für Mannschaften und Einzelfahrer ausgetragen wurden.[232] Das NSKK war 1938 mit 24 Mannschaften am stärksten vertreten, die SS bot sechs Mannschaften auf, die Wehrmacht acht und die Industrie zehn. Die Gastsportler aus dem italienischen Heer nahmen mit 21 und die italienische Miliz mit sechs Mannschaften teil.[233] Daneben gingen noch Teams der HJ und der deutschen Reichspost an den Start. Sowohl die Mannschaften als auch die Einzelfahrer der Industrie belegten die besten Platzierungen.[234] Die Automobil- und Motorradhersteller verfügten nicht nur über das beste Material und die beste technische Ausstattung, sondern auch über die geübtesten Fahrer. Das NSKK hatte sicherlich den Wunsch, nicht aber die Möglichkeiten, der Industrie den Rang als nationale Kaderschmiede für talentierte Fahrer abzulaufen.

Als Gäste wohnten der Veranstaltung der Reichsführer SS Heinrich Himmler, der General der Panzertruppen Guderian und die Inspekteure des Kraftfahrwesens, der Luftwaffe und des Heeres bei. Dass das Hauptaugenmerk der Veranstalter weniger auf den sportlichen Teil als vielmehr auf den militärischen Nutzen gerichtet war, macht auch das Telegramm des „Führers" an Hühnlein nach Abschluss der Motorsportwoche deutlich. Hitler stellt darin fest: „Die restlose Beherrschung der Maschine auch im schwierigsten Gelände ist im Zeitalter der Motorisierung eine unerlässliche Grundlage für die Wehrhaftigkeit eines Volkes."[235] Der Geländesport bot für die Fahrer die Möglichkeit, sich in Ausdauer, Kraft und Beweglichkeit zu üben, persönlichen Mut zu trainieren, den perfekten Umgang mit dem Motorrad sowie die Einschätzung der Bodenbeschaffenheit des Geländes zu erlernen.[236] Der Inspekteur der Kraftfahrtruppen General Lutz dankte Korpsführer Adolf Hühnlein anlässlich der Kraftfahrzeug-Winterprüfung 1935 für die geleistete Arbeit, die insbesondere für das Heer sehr wertvoll sei.[237]

---

231 Vgl. Schreiben der ONS an den Inspekteur Technik vom 2. 11. 1937, BArch NS 24/76.

232 Vgl. Schneider: Die Bedeutung des Motorsports für das Heer, S. 104.

233 Abordnungen der italienischen Armee und der faschistischen Miliz standen unter dem Befehl General Giannantonis; Der NSKK-Mann vom 2. 7. 1938: „Quer durch die Motorsportwoche".

234 Sie traten mit 24 Fahrern an, das NSKK mit 20, die SS mit 31, die Wehrmacht hatte 26 Einzelfahrer am Start und der DDAC 13. Die Zuordnung der Fahrer ist nicht immer eindeutig, da auch die Industriefahrer einen NSKK- oder SS-Dienstrang bekleideten. Oftmals fuhr ein komplettes NSKK-Team mit den Wagen und Motorrädern eines Unternehmens; vgl. ONS (Hrsg.): ONS-Schlußbericht: Drei-Tage-Mittelgebirgsfahrt 1938.

235 Deutsche Kraftfahrt vom Juli 1938: „Anerkennung des Führers".

236 Vgl. Werner: Querfeld mit Kraftrad und Wagen, S. 15.

237 Vgl. Kraftfahrt der Wehrmacht vom Februar 1935: „Kraftfahrzeug-Winterprüfung 1935". Die Prüfung hatte den Charakter einer schweren Langstreckenfahrt, bei der an drei Tagen jeweils 300–350 Kilometer für Kräder und Lkw sowie 350–400 km für Pkw zurückzulegen waren. Ab 1936 gab es eine eigene Wertungsklasse für Kübelwagen; vgl. Kraftfahrt der Wehrmacht vom Januar 1936: „Kraftfahrzeug-Winterprüfung vom 3.–6. Februar 1936". Während der Weimarer Republik ergaben sich aufgrund der Auflagen des Versailler Vertrages nur beschränkte Übungsmöglichkeiten. Seit Ende der zwanziger Jahre nahmen Angehörige der Reichswehr an Zuverlässigkeitsfahrten der Automobil-

Die Begeisterung der Reichswehr für den Geländesport konnte die Industrie nicht teilen. Die deutschen Fahrzeughersteller scheuten Zuverlässigkeitsfahrten wegen des hohen Materialeinsatzes und des hohen Werberisikos. Die Zuverlässigkeits- und Geländefahrten sorgten für ein erhebliches Konfliktpotenzial zwischen den teilnehmenden Firmen und den Organisatoren: Das NSKK warf der Industrie werbetechnische Übertreibung der Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge vor, und im Gegenzug kritisierte die Industrie die Veranstalter für die unmenschlichen Bedingungen, unter denen die Fahrten durchgeführt wurden. Bei der Brandenburgischen Geländefahrt am 3. April 1938 kam von über 200 Motorradfahrern nicht ein einziger Starter in der vorgeschriebenen Zeit ins Ziel.[238] Der interne Bericht der Auto Union schildert die Vorgänge folgendermaßen: „Der Veranstalter betonte mit einer gewissen Schadenfreude, daß man jetzt den Fabriken endlich einmal wegen ihrer falschen Katalogangaben ‚eins auswischen' könnte."[239] Die Fahrer saßen 16 Stunden ununterbrochen im Sattel, erhielten keine Verpflegung und fuhren bis zur Erschöpfung. Die Fahrt forderte zwei Tote und 20 Verletzte. Die Sportleitung der Auto Union bat den Vorstand, beim Korpsführer eine energische Beschwerde einzureichen, da „Veranstaltungen mit einer derartigen, durch die unvernünftigen Anforderungen bedingten Materialzerstörung und Gefährdung unserer Fahrer" nicht im Interesse des Kraftfahrsports lägen und außerdem den Zielen des Vierjahresplans widersprächen.[240] Der Vorteil des Geländesports bestand also keineswegs darin, dass jedermann mit einer „ganz normalen Serienmaschine, wie sie im täglichen Verkehr gefahren wird", teilnehmen konnte.[241] In einem technischen Gutachten von Ferdinand Porsche über die Belastbarkeit der Fahrzeuge bei der Winterfahrt 1935 betonte der Verfasser, dass Spezialwagen erforderlich seien, wollte man die Geländegängigkeit bei allen Witterungsverhältnissen sicherstellen – Spezialwagen, die „naturgemäß nur einen etwas beschränkten zivilen Verwendungszweck haben können".[242] Die vom NSKK gestellten hohen Anforderungen zwangen die Industrie, Spezialfahrzeuge anzufertigen. Paradoxerweise wurde sie genau dafür von den NSKK-Organisatoren gerügt.[243]

Trotz der dargestellten Streitpunkte war die Automobilindustrie seit 1933 selbst bestrebt, geländegängige Fahrzeuge zu entwickeln, um sie in motorsportlichen Veranstaltungen vorzuführen. Die Produzenten konnten sich aus gewinnstrategischen Gründen diese Werbechance nicht entgehen lassen, da mit einer er-

---

clubs wie z. B. der ADAC-Ostpreußenfahrt, der Dreitagefahrt im Harz und der Winterfahrbarkeitswettbewerbe im Dorf Kreuth teil; vgl. Bahrfeld: Motorsport der Wehrmacht 1937–1938, S. 117; ADAC (Hrsg.): Der ADAC. Sein Werden und Wirken, S. 5.

238 Vgl. Interner Bericht von Adolf Meurer der Auto Union über die Brandenburgische Geländefahrt am 3. 4. 1938, StA Chemnitz, Auto Union AG 675.

239 Ebenda.

240 Vgl. ebenda.

241 Müller: Querfeldein auf zwei Rädern, S. 15.

242 Niederschrift des technischen Stabes über Erfahrungen und Beobachtungen bei der Kraftfahrzeug-Winterprüfung 1935 nebst Vorschlägen für künftige kraftfahrsportliche Veranstaltungen vom 13. 3. 1935, BArch NS 24/541.

243 Vgl. Erfahrungsbericht der ONS über die Kraftfahrzeug-Winterprüfung 1935, BArch NS 24/162. Der Bericht bezeichnete es als „Unding" und Täuschung, dass nach der Veranstaltung mit diesen Fahrzeugen geworben wurde.

folgreichen Präsentation der Fahrzeuge Bestellungen der Gliederungen der NSDAP, der NSKK-Motorsportschulen und lukrative Wehrmachtsaufträge in Aussicht standen.[244] Dies galt besonders für die Lkw-Hersteller: Der Korpsführer hatte bei der NSKK-Motorsportwoche 1938 angekündigt, dass Motorrädern und Lastwagen bei den kommenden Geländeprüfungen stärker die Möglichkeit zur Vorführung gegeben werden sollte.[245] Ein Zusammenhang zwischen dem verstärkten Werbeeinsatz der Industrie in dieser Produktsparte und der staatlich angeordneten Verlagerung des Schwergewichts von der Pkw- zur Lkw-Produktion im Verhältnis 1 zu 3 im Jahre 1938 ist offensichtlich.[246] Nach außen vertrat der Korpsführer vehement den Standpunkt, Gelände-Veranstaltungen verkörperten das „Gewissen der Industrie"[247]. Er wollte damit vortäuschen, dass der Sinn der Querfeldein- und Langstreckenfahrten in der Erprobung von gebrauchsfähigen Serienfahrzeugen läge. Ganz abgesehen von der bereits erwähnten Tatsache, dass in der Mehrzahl keine Serienfahrzeuge an den Start gingen, war dies ein unsinniges Argument, da Autos und Lastwagen im Alltagsgebrauch im seltensten Fall steile Berge überwinden und tiefe Gräben durchfahren müssen.

In Wirklichkeit bestand das Interesse der Reichswehr und der Partei – vertreten durch die für Motorisierungsfragen zuständige Gliederung – darin, den Motorsport zur Entwicklung und Erprobung von felddiensttauglichen Fahrzeugen zu nutzen und eine möglichst große Zahl an Fahrern für den motorisierten Kriegsfall zu trainieren. Bis 1935 verschwieg Hühnlein die wahren Motive aus Gründen der Tarnung, danach verfolgte er eine Beschwichtigungstaktik.[248] Dass militärische Interessen zum entscheidenden Kriterium für die Teilnahme an Geländesportveranstaltungen wurden, beweist auch das starke deutsche Teilnehmerfeld bei der IX. Internationalen Automobiltourenfahrt in Polen vom 26. Juni bis 1. Juli 1938, zu der die ONS auf Drängen der Wehrmacht 26 Fahrermannschaften entsandte.[249]

---

[244] Bei der Abschlussprüfung der Reichsmotorsportschule in Zeesen im Herbst 1933 wurde der Kraftfahrzeugindustrie gezeigt, welche Voraussetzungen Kfz erfüllen mussten, um als geländegängig zu gelten. Die Auto Union AG plante in Erwartung der Nachfrage bei Reichswehr, Motor-SA und anderen Formationen die Entwicklung eines 1-Liter-Geländewagens mit Vierradantrieb; Schreiben des Vorstands der Auto Union AG Bruhn und Hahn an den Vorsitzenden des Aufsichtsrates vom 4. 5. 1934; StA Chemnitz, Auto Union AG 912. Es war ein offenes Geheimnis, dass diejenigen Firmen Aufträge erhielten, die militärische Interessen bei den Konstruktionen berücksichtigten, und deren Fahrzeuge besonders leicht auf Geländegängigkeit umzustellen waren; Wehrgeistige Erziehung, S. 120.

[245] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Juli 1938: „Ehrung der Sieger"; Fabel: Funktionen des Motorsports im Nationalsozialismus, S. 30.

[246] Die Vierjahresplan-Behörde entzog der Pkw-Produktion Materialkontingente, Edelmann: Vom Luxusgut, S. 197.

[247] Zit. nach NSKK-Obertruppführer Söldner: Geländesport – Hohe Schule der Kraftfahrt, Buchartikel o. O., wahrscheinlich 1938, BArch NS 24/91.

[248] Noch 1934 wurde betont, dass Geländesport keine militärähnliche Übung sei, sondern eine in aller Welt verbreitete Sportart; Deutsche Kraftfahrt vom 8. 1. 1934: „Nach Kochel und Schwerin der Tag von Haßlinghausen".

[249] Die deutsche Botschaft in Warschau forderte die ONS nach der IX. Internationalen Automobiltourenfahrt in Polen vom 26. Juni bis 1. Juli 1938 auf, von einer erneuten Teilnahme abzusehen, da ein schlechtes Abschneiden dem Prestige Deutschlands und ein er-

Der militärische Nutzen des Kraftfahrgeländesports wurde jedoch nicht von allen Stellen im Reich anerkannt. Nach Meinung des Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen, Oberst a. D. Schell, stellte er in der bisherigen Form eine sinnlose Vernichtung wertvollen Materials ohne Nutzen für die technische Entwicklung des Kraftfahrzeugs dar. Schell sicherte einem Vertreter der Auto Union im Januar 1939 zu, in dieser Frage das Gespräch mit Hitler zu suchen und dem Korpsführer danach die Kritikpunkte zu erläutern.[250] Doch dürfte sich diese Meinung nicht durchgesetzt haben. Sowohl die Reichswehr als auch das NSKK verteidigten den Geländesport als Übungsplatz für Fahrer und Material, so dass dessen Wert im Sinne der „Wehrhaftmachung der Nation" nicht in Zweifel gezogen werden konnte.

Grenzen der Politisierung

Die Arbeit des NSKK auf dem Gebiet des Motorsports zwischen 1933 und 1939 ist durch das Bemühen gekennzeichnet, sowohl die beteiligten Akteure – Fahrer, Hersteller und Zuschauer – als auch den Ablauf und die Art der Veranstaltungen der nationalsozialistischen Weltanschauung unterzuordnen. Auch wenn die NS-Propaganda den Eindruck erweckte, die Politisierung sei in allen Bereichen des Motorsports umfassend gelungen, stieß die nationalsozialistische Funktionalisierung des Motorsports im „Dritten Reich" an ihre Grenzen.

Dies zeigt das Beispiel der Rennfahrer. Geht man von einer Eigengesetzlichkeit des Sports aus, sind sportliche Leistungen niemals nur Instrumente der politischen Inszenierung. Sie besitzen aufgrund ihrer Fähigkeit, aus sich heraus Bewunderung zu erzeugen, eine eigene symbolische Wirkung, die den Zuschauer fasziniert. Der sportliche Held kämpft nicht um politische, sondern um sportliche Titel wie den des Rekordhalters, Europa-, Straßen- oder Bergmeisters. Trotz aller politisch durchaus gewollten Analogiekonstruktionen war der sportliche Held also vom nationalsozialistischen und soldatischen Heroismus-Ideal zu unterscheiden.[251]

Darüber hinaus musste der Versuch, die Individualität des Siegers in der Masse auszulöschen, scheitern, da sportliches Siegertum immer auch ein rebellisches Potenzial besitzt.[252] Die Rennfahrer der dreißiger Jahre waren in ihrer Außenwir-

---

folgreiches Abschneiden der deutschen Minderheit in Polen Schaden zufügen könnte. Die ONS verteidigte die Teilnahme nicht nur mit dem hohen sportlichen und technischen Wert der Veranstaltung auf den „schlechten Straßen" Polens, sondern auch mit dem Interesse der Wehrmacht; Teichler: Internationale Sportpolitik, S. 146f.

250 Voelter hatte bei einem Besuch beim Stab des Generalbevollmächtigten die Kostenaufstellung vorgelegt; vgl. Mitteilung Voelters an den Vorstand vom 13. 1. 1939 (vertraulich), StA Chemnitz, Auto Union AG 1657/1–3.

251 „Und was bei den Rennfahrern die Kränze und Preise, das sind bei den Soldaten die Orden und Beförderungen", so Victor Klemperer in seiner LTI, S. 12.

252 Gebauer und Wulf erkennen im Sport eine „rebellische Materie", da die Auslöschung des Individuellen auch bei den Olympischen Spielen 1936 nicht vollständig funktionierte, wie am Beispiel des farbigen Leichtathleten Jesse Owens deutlich wurde, der mit gestreckter Faust für die Gleichberechtigung der Schwarzen demonstrierte; vgl. Gebauer u. a.: Die Spiele der Gewalt, S. 23.

kung nicht auf die ihnen zugeschriebene Rolle als politische Kämpfer für Deutschlands Weltgeltung zu reduzieren. Gerade im „Dritten Reich", das die Schaffung einer formierten, „gleichgeschalteten" Gesellschaft zum Ziel hatte, stach die Individualität der Rennfahrerpersönlichkeiten, ihr dandyhaftes Verhalten und der kosmopolitische Touch ihrer Lebensweise deutlich hervor. In ihren weißen Rennanzügen, die nicht zu verwechseln waren mit den Uniformen der Partei oder des Militärs, blieben sie Lichtgestalten einer sportlichen Sphäre, die allen Disziplinierungsversuchen zum Trotz eine Gegenwelt zur Politik bildete. Die Stilisierung des NSKK-Manns als einen in Schlamm und Regen erprobten Geländefahrer trat in einen Dualismus zum Habitus der Rennfahrer. Das von NSKK-Führern gezeichnete Feindbild von der Verweichlichung und Dekadenz der Stars verdichtete sich im Auftritt Caracciolas vor einem Rekordversuch, über den sich NSKK-Obergruppenführer Georg Wagener wie folgt empörte: „Da saß doch dieser Herr zigarettenrauchend in seinem Wagen unter dem zivilistischen Schutz eines aufgespannten Regenschirms."[253]

Aufgrund ihrer Bedeutung für das Regime konnten sich die prominenten Fahrer Freiräume schaffen, die es zuließen, die disziplinarischen Anweisungen Hühnleins zu ignorieren. Die Mitgliedschaft der Rennfahrer im Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps erhöhte das Ansehen des NSKK ungleich stärker als umgekehrt. Kam es zu „Disziplinlosigkeiten" innerhalb der Fahrermannschaft, wurden diese bei den erfolgreichen Profis nicht unbedingt sanktioniert, wie eine Episode aus dem Rennalltag zeigt: Korpsführer Hühnlein kritisierte bei einer Fahrerbesprechung den Austausch von Zärtlichkeiten zwischen den Fahrern und ihren Frauen vor dem Rennen. Dies schade der Konzentration und sei außerdem anstößig, denn der „deutsche Mann und die deutsche Frau küssen nicht in der Öffentlichkeit".[254] Als sich die Fahrer um Bernd Rosemeyer dieser Anweisung beim nächsten Rennen auf demonstrative Weise widersetzten, verließ Hühnlein zwar aus Protest die Tribüne, verzichtete aber auf Strafmaßnahmen. Die übertriebene Strenge und die Griesgrämigkeit des Korpsführers forderten Provokationen der Rennfahrer geradezu heraus. NSKK-Obergruppenführer Georg Wagener schrieb nach dem Krieg, Hühnlein habe den ungeliebten „Rennzirkus" als „unvermeidlich" angesehen, weil es eben das Milieu war, in dem sich die Rennfahrer am wohlsten fühlten. Hühnlein war aus „nationaler Verantwortung" zur Zurückhaltung gezwungen: „Verprellte er durch seine bissige Offenherzigkeit oder sonstigen Sarkasmus die

---

253 G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 871, StadtA Hannover. Intern kritisierte man außerdem, dass den Stars Führerränge geradezu nachgeworfen wurden, dass sie ihre Uniform zu selten trugen und ihr Geld im Ausland ausgaben; ebenda.

254 Zit. nach Rowe: Männer, Frauen und Motoren, S. 226f. Diese Episode wird auch bei von Brauchitsch beschrieben; vgl. Brauchitsch: Ohne Kampf, S. 117f. Dass der Abscheu gegen den Starrummel auch homophobe Tendenzen zugrunde lagen, kann nicht ausgeschlossen werden: „Aber wir sagen uns: Muß sich ein Rennfahrer unbedingt nach jedem siegreich gefahrenen Rennen einen herzhaften Männerschmatz auf seine staubverschmierten Wangen gefallen lassen? Wir glauben – nein. Denn Kraftfahrsport ist wirklich kein Zirkus!!!", so die Meinung der Zeitung „Der NSKK-Mann" vom 27. 5. 1939: „Zirkus und Kraftfahrsport".

eine oder andere dieser Koryphäen und Mimosenseelen, dann stellte er unter Umständen einen deutschen Sieg in Frage."[255]

Mit der Einmischung der Politik in den Sport konnten weitere Unwägbarkeiten auftreten. Je stärker die NS-Propaganda die Rennfahrer zu Helden stilisierte und ihre Leistungen für das Ansehen Deutschlands würdigte, desto größer war das Risiko für das NSKK und seine Führer, selbst in den Hintergrund der öffentlichen Aufmerksamkeit gedrängt zu werden. Das NSKK nahm bei den großen internationalen Rennen häufig die Rolle des Kulissenschiebers ein. Im Blickpunkt der Öffentlichkeit standen unangefochten die Sportler und nicht die politischen Funktionsträger.

Auch dem propagandistisch perfekt inszenierten Versuch, den Tod Bernd Rosemeyers politisch zu vereinnahmen, war nur ein Teilerfolg beschieden. Ungeachtet aller politischen Sinnkonstruktionen nahm die Öffentlichkeit den Tod Rosemeyers in erster Linie als schicksalhaften Untergang des jugendlich schönen Helden auf. Der Starkult und die damit verbundenen persönlichen Erfolgs- und Schicksalsgeschichten der Rennfahrer konnten auch im totalitären System nicht getilgt werden.

Die politische Indienstnahme des Motorsports stieß nicht nur in Bezug auf die Fahrer an ihre Grenzen, sondern auch im Hinblick auf die Zuschauer. Die Faszination Rennsport entzog sich einer direkten Instrumentalisierung durch das NSKK. Andere Aspekte waren weiterhin wirksam: die Begeisterung für den Sport, die technische Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge, das Charisma der Fahrer und der spannende Wettstreit der Firmen. Das Geschehen rund um die Fahrstrecke war auch weiterhin von Unterhaltungselementen geprägt. Es herrschte bei den Zuschauern eine Volksfeststimmung, die der Veranstaltung spektakelhafte Züge verlieh. Derlei unpolitische und undisziplinierbare Rahmenbedingungen ließen sich zum Leidwesen des Korpsführers nicht vollständig ausschalten.[256]

Die Industrie, die an der erfolgreichen Ausübung dieser in hohem Maße technischen Sportart beteiligt war, konnte ihren Platz innerhalb des Rennsportgeschehens nicht nur halten, sondern verbessern. Die technische Leistungsfähigkeit ihrer Fahrzeuge war die Voraussetzung für den Erfolg und damit für sämtliche internationalen Überlegenheitsdemonstrationen. Besonders die im Rennsport engagierten Automobilhersteller Auto Union und Daimler-Benz erzielten durch die fortwährende Betonung der Überlegenheit deutscher Spitzentechnologie einen Imagegewinn. Daran änderten auch die politisch motivierten Versuche, das Markenbewusstsein der Firmen beispielsweise durch das Reklameverbot an den Rennstrecken oder die Formel von der „geeinten Kraftfahrt" zu unterdrücken, wenig. Politische Forderungen an die Automobilindustrie, wie etwa der Ruf nach deutschen Fahrern auf deutschen Maschinen, fanden wenig Beachtung. Die Ge-

---

255 G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 629, StadtA Hannover.

256 Einmal wurde Hühnlein ein Hund vorgeführt, der vorschriftswidrig auf einem abgesperrten Streckenteil die Fahrbahn überquert hatte. „Da konnte ihm selbst der gestrenge Chef nicht mehr zürnen", hieß es in einem Kommentar von Paula Stuck: Rund um die 2000 Kilometer ..., in: Burgaller u. a. (Hrsg.): Das Autobuch, S. 50.

setze des Motorsports blieben auch unter nationalsozialistischer Aufsicht marktförmig.

Es wird zweierlei deutlich: Zum einen, dass die Politisierungsversuche des NSKK keinen absoluten Verdrängungsprozess im Motorsportgeschehen freisetzten, sondern vielmehr ein Nebeneinander und Miteinander der Hauptakteure und Interessengruppen zuließen;[257] zum anderen, dass sich der Schauplatz Motorsport der totalen Durchdringung mit politischen Inhalten und soldatischen Ritualen entzog. Die unpolitische Gegenwelt des Motorsports und seine Freiräume konnten vom NSKK weder beseitigt noch ganz kontrolliert werden. Doch bestätigt gerade diese vermeintliche Schwäche die Einschätzung von Norbert Frei, nach der die punktuelle Bereitschaft der NS-Machthaber, Begrenzungen ihrer Macht zu ertragen, der Garant für die Integrationsfähigkeit des Regimes war.[258] Die Beliebtheit und Massenwirkung des Sports erzeugten Begeisterung und Zustimmung für eine Herrschaftsform, die von der Mehrheit der „Volksgenossen" nicht als Gewaltherrschaft, sondern als modernes, populäres Regime wahrgenommen wurde.

Motorsport – eine moderne Sportart im „Dritten Reich"?

Die Bemühungen des NSKK, die Veranstaltungen militärisch und weltanschaulich zu überformen und völkische und rassistische Kriterien in der Fahrerauswahl durchzusetzen, widersprachen dem sportlichen Wettbewerbsgedanken und der Idee einer freien Entfaltung der Kräfte. Der Motorsport war in ein symbolisches Umfeld gestellt, das dem Rassegedanken und dem männerbündischen Militarismus verpflichtet war und die Werte Liberalismus, Völkerfreundschaft und Individualismus ideologisch ablehnte. Diese kulturell-regressiven Elemente gaben dem Motorsport im „Dritten Reich" eine deutlich rückschrittliche Stoßrichtung. Doch waren der Inhalt und die Gestaltung des Motorsports nicht nur reaktionär, sondern, wie es für viele Gebiete der NS-Herrschaft typisch war, gemischt mit modernen Elementen. „Modern" war der Motorsport bereits in den zwanziger Jahren aufgrund seiner zunehmenden Popularisierung, Professionalisierung und Kommerzialisierung vor dem Hintergrund der Auswirkungen der modernen Industriegesellschaft.[259] Zwar wurde die Kommerzialisierung vom NSKK vordergründig zurückgedrängt, doch behielten die drei genannten Wesensmerkmale auch im Motorsportgeschehen der NS-Zeit ihre Wirksamkeit.

---

[257] Einzige eindeutige „Verlierer" der NS-Motorsportpolitik waren der deutsche Automobilclub DDAC, der als ziviler Veranstalter in den Hintergrund gedrängt und ab 1937 von der Organisation ganz ausgeschlossen wurde, und der Motorsport in seiner rein spielerischen und spaßbringenden Ausprägung.

[258] Vgl. Frei: Der Führerstaat, S. 168. Ähnlich formulierte Alkemeyer: Gewalt und Opfer im Ritual der Olympischen Spiele 1936, S. 67 f: „Denn gerade das Unpolitisch-Kulturelle, das also, was den Massen lebenswert erschien, wurde eingespannt, um Zustimmung zu Wettbewerb, Gewaltausübung und Herrschaft hervorzurufen."

[259] Zu den Auswirkungen der modernen Industriegesellschaft auf den Sport zählen die Massenkultur, die Entwicklung neuer Freizeitbereiche und die neuen Medien; vgl. Müller: Turnen und Sport im sozialen Wandel, S. 108.

An der äußeren Form der Wettbewerbe änderte sich ebenfalls wenig. Die Durchführung in „rational organisierten Konkurrenzen", die auf schriftlich fixierten Wettkampfregeln (Sportgesetzen), Aufsichtsorganen (ONS), Wertungsrichtern und Lizenzverfahren basierten, war auch im „Dritten Reich" als Voraussetzung für modernen Rennsport akzeptiert.[260] Doch konnte die NSKK-Korpsführung aufgrund der organisatorischen Einheit mit der ONS Einfluss nehmen auf die Sportaufsicht und die Lizenzverfahren sowie bei der Gestaltung der Wettbewerbe.

Die Sportgeschichtsforschung hat die Frage aufgeworfen, ob Sport im „Dritten Reich" den Weg für einen politisch und sozial indifferenten Massensport nach 1945 geebnet hat.[261] Obgleich Motorsport auch nach 1945 keinen Massensportcharakter annahm, sind doch einige Teilantworten auf diese Frage möglich. Das NSKK entkleidete den Motorsport weitgehend von seinem elitären Charakter. Es löste ihn aus dem geschlossenen Milieu der Automobilclubs und erweiterte die Teilnehmerbasis. Doch führte das NSKK neue Zugangsbeschränkungen ein. Politisch gesehen war die Teilnahme für Privatfahrer an die Mitgliedschaft in Organisationen (NSKK, DDAC) gebunden. „Nicht-Ariern" war der Zugang vollkommen versperrt. Sozial blieb der Besitz des Sportgeräts, zumindest von Autos, an die vermögende Bevölkerungsschicht gebunden. Auch das Alter erwies sich noch schneller als Hürde, als es im Motorsport ohnehin der Fall ist, da die manöverähnlichen Veranstaltungen nur dem jungen Menschen zugemutet werden konnten.

[260] Vgl. Eisenberg: Sportgeschichte, S. 295. Die Autorin definiert modernen Sport unter anderem als selbstreferentielles Wettkampfsystem mit autonomen Regeln.

[261] Zum Verhältnis von Sport und Modernisierung vgl. Becker: Amerikanismus in Weimar, S. 349.

VII. Die Beziehungen zwischen Automobilindustrie und NSKK

1. Die Anpassungsbereitschaft der Industrie

Deutschland erlebte in den Jahren 1933 bis 1939 einen Wirtschaftsaufschwung, der zum einen der positiven Konjunkturentwicklung und zum anderen der NS-Wirtschaftspolitik zugeschrieben werden kann. Die Nationalsozialisten profitierten zur Durchsetzung ihrer politischen Ziele von der Wirtschaftskraft der Industrie. Umgekehrt verzeichneten die Unternehmen durch die expansive Wirtschaftspolitik der NS-Machthaber und die gewaltsam erzielte soziale Befriedung steigende Umsätze und Gewinne.[1] Avraham Barkai charakterisierte die Beziehung der Industrie zum Nationalsozialismus als „stille Teilhaberschaft"[2], Michael Prollius bezeichnete sie als „strukturelle Komplementarität der Interessen"[3].

Den partiellen Interessenidentitäten zum Trotz missfielen den Industrierepräsentanten die interventionistischen und autarkischen Züge der Wirtschaftspolitik im „Dritten Reich". Im Automobilsektor trafen insbesondere die staatlich verordnete Materialkontingentierung, die Treibstoffautarkie, das Volkswagenprojekt und die Generatorenentwicklung für Ersatztreibstoffe auf Ablehnung.

Das NSKK hatte keinen Anteil an wirtschaftspolitischen Rahmensetzungen und Entscheidungen. Dennoch gab es wichtige Berührungspunkte zwischen der motorisierten Gliederung der NSDAP und der Automobil- und Motorradindustrie. Diese bestanden in der Zusammenarbeit im Motorsport, im Anspruch des NSKK, eine weltanschauliche Anpassung in allen mit der Motorisierung zusammenhängenden Bereichen herbeizuführen und in Forderungen an die Industrie, die Organisation des NSKK und die Motorsportschulen zu unterstützen.

Welche Art von Beziehungen zwischen der Automobilindustrie und dem NSKK entstanden, wird im folgenden Kapitel zu untersuchen sein. Ziel ist es, die Spendenpraxis der Automobil-, Motorrad- und Zubehörindustrie zu beschreiben und danach den gegenseitigen Nutzen, die wechselseitigen Beeinträchtigungen und die entstandenen Abhängigkeiten zu bewerten.

NSKK und Automobilindustrie vor 1933

Erwin Kraus pflegte in seiner Funktion als Leiter der technischen Beratungsstelle des NSKK bereits vor 1933 rege Kontakte zur Automobil- und Motorradindus-

---

[1] Einen Forschungsüberblick gibt Spoerer: Von Scheingewinnen zum Rüstungsboom, S. 16ff. Zum Wachstumspotenzial der NS-Wirtschaftspolitik vgl. auch Ritschl: Die NS-Wirtschaftsideologie – Modernisierungsprogramm oder reaktionäre Utopie?; Buchheim: Zur Natur des Wirtschaftsaufschwungs in der NS-Zeit.

[2] Barkai: Die „stillen Teilhaber" des NS-Regimes.

[3] Prollius: Das Wirtschaftssystem der Nationalsozialisten, S. 273.

trie. Er gab Erfahrungen und Beschwerden, die ihm Rat suchende Korpsmitglieder zutrugen, an die Industrie weiter. Anlässlich seines Besuchs bei der Firma DKW in Zschopau im Jahre 1932 dankte ihm Direktor Hahn für seine Bereitschaft, in den Monatsblättern des NSKK über DKW-Fabrikate zu berichten. Der Besuch von Kraus hinterließ offenbar einen so positiven Eindruck, dass sich Hahn im Oktober 1932 bereit erklärte, dem Korps Fahrzeuge für Probezwecke zur Verfügung zu stellen und den Chef des Kraftfahrwesens der SA Hühnlein beim Aufbau einer in Berlin geplanten Motorschule zu helfen.[4] Für die Auto Union AG stellten die Mitglieder der motorisierten Formationen der NSDAP eine potenzielle Kundengruppe dar, die durch Empfehlungen des technischen Leiters beeinflussbar schien. Kraus sagte dem Unternehmen zu, Beanstandungen künftig vertraulich einsenden zu wollen, um dem Werk nicht zu schaden.[5] An dieses Zugeständnis dürfte die Korpsführung die Erwartung geknüpft haben, Vorteile für die Mitglieder des Korps zu erlangen und über Neuerungen in der Fahrzeugentwicklung aus erster Hand informiert zu sein.[6]

Auffallend kühl gestalteten sich hingegen die Beziehungen, die Kraus zur Daimler-Benz AG vor 1933 unterhielt. Er äußerte sich in Bezug auf das Stuttgarter Unternehmen wiederholt abfällig und schrieb am 1. Dezember 1931 an seinen Vorgesetzten, SA-Obergruppenführer Hühnlein: „Daimler-Benz kennt nur Geschäfte und wenn einer der Herren, neuerdings auch ja die Werksdirektoren, sich der Bewegung nahestehend bezeichnen, so tun sie das m. E. wegen des Geschäftes allein."[7]

Hühnlein forderte seinen technischen Berater in seiner Beurteilung zur Zurückhaltung auf, weil der angesprochene Leiter der Daimler-Benz-Verkaufsstelle München Jakob Werlin die Geschäfte mit der NSDAP zu preisgünstigen Konditionen abwickelte und weil er ein Anzeigenkunde der Monatsblätter des Korps war. Darüber hinaus müsse man Werlin allein schon aufgrund seiner Freundschaft mit dem „Führer" Höflichkeit entgegenbringen.[8]

Die Frage, welches Produkt deutschen Maßstäben genüge, beschäftigte bereits in der Weimarer Republik das Gewissen des nationalsozialistischen Kraftfahrers. Kraus nahm in den Monatsblättern vom August 1932 Ford gegen Angriffe in Schutz, das Werk würde nur 25% deutsches Material verwenden. NSKK-Vertreter bescheinigten dem Unternehmen bei einem Firmenbesuch die Unabhängigkeit von der amerikanischen Mutterfirma und die Verwendung deutscher Materialien und deutscher Wertarbeit.[9] Dies entsprach nicht der Linie des Reichsverbandes der deutschen Automobilindustrie (RDA), der aufgrund von Konkurrenzängsten

---

4 Vgl. das Schreiben der Auto Union an Kraus vom 17. 10. 1932, BArch NS 24/110.
5 Vgl. das Schreiben von Kraus an Direktor Hahn vom 16. 10. 1932, ebenda.
6 Vgl. ebenda.
7 Schreiben von Kraus an Hühnlein vom 1. 12. 1931, ebenda.
8 Vgl. die Schreiben von Hühnlein an Kraus vom 3. 12. 1931 und vom 10. 12. 1931, ebenda.
9 Vgl. Monatsblätter des Nationalsozialistischen Kraftfahr-Korps und der Motorstürme und -staffeln der SA und SS vom August 1932: „Deutschlands Kraftfahrzeugindustrie".

dem Unternehmen Ford die Werbung mit dem Zusatz „deutsches Erzeugnis" verbieten wollte.[10]

Die Kritik des NSKK an Opel fiel hingegen sehr scharf aus. Der Hauptanteilseigner des Opelwerks, Morgan, wurde als deutschfeindlicher „Großbörsianer" angefeindet.[11] Nach der NS-Machtübernahme musste das NSKK, wie noch zu zeigen sein wird, aufgrund anders lautender politischer Richtungsvorgaben seine Haltung zu den genannten Unternehmen, insbesondere gegenüber Daimler-Benz, revidieren.

Mit dem Aufstieg des NSKK 1934 zu einer selbständigen Gliederung entwickelte sich die Parteiformation zu einem offiziellen Vertreter der Partei in Motorisierungsfragen. Sie pflegte nicht nur im Kraftfahrsport rege Kontakte zur Automobil- und Zubehörindustrie. Die große Anzahl an Briefen – 6000 Briefwechsel allein im Jahr 1936 – aus Kreisen der Automobil- und Zubehörindustrie an den Inspekteur für technische Ausbildung und Geräte belegt, dass sich das NSKK zu einer Instanz entwickelt hatte, der die Wirtschaft Bedeutung zumaß. Abgesehen von Bestellungen, Rechnungsprüfungen und Reklamationen beinhaltete der Großteil der Briefe Überlegungen, auf welche Weise die Arbeit des NSKK und der Industrie gefördert werden konnte.[12]

Patenschaften für die Motorsportschulen

Als Vertreter der Automobil-, Motorrad- und Zubehörindustrie fungierte der Reichsverband der deutschen Automobilindustrie. Die taktische Marschrichtung, mit der auf die politischen Veränderungen reagiert werden sollte, gab der Vorsitzende des RDA Robert Allmers vor. Er sah sofortigen Handlungsbedarf, um von vornherein die „guten" Absichten des RDA zu demonstrieren und eventuell weiter gehenden Zielsetzungen der neuen Machthaber vorzubeugen. Aus diesen Gründen warb Allmers dafür, den Beauftragten für den Kraftfahrsport Hühnlein zum Protektor des RDA zu ernennen.[13] Was den Führer des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps jedoch weit mehr als Ehrungen und Symbole einer Goodwillpolitik interessierte waren Sach- und Finanzspenden. Er legte Allmers im Juli 1933 nahe, eine Spende an das NSKK in Höhe von 15 000 bis 20 000 RM zu leisten. Allmers befürwortete in einem Schreiben an den Generaldirektor der Daimler-Benz AG Wilhelm Kissel die Erfüllung dieses Wunsches.[14] Des Weiteren erklärte sich der Reichsverband der Automobilindustrie im Dezember 1933 grundsätzlich bereit, die Motor-SA-Schulen zu finanzieren.[15] Der Motor-SA wurde eine Stif-

---

[10] Das Erkennungszeichen für deutsche Erzeugnisse war ein Eichenlaub, Brunn: Allmers, S. 175.

[11] Vgl. Monatsblätter des Nationalsozialistischen Kraftfahr-Korps und der Motorstürme und -staffeln der SA und SS vom September 1932.

[12] Vgl. BArch NS 24/113, 114, 121, 122, 123, 436.

[13] Vgl. Schreiben von Allmers an Kissel vom 3. 5. 1933, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.18.

[14] Vgl. Schreiben des RDA an Direktor Kissel vom 10. 7. 1933, ebenda.

[15] Vgl. Niederschrift der Vorstandssitzung am 13. 12. 1933, DCC-Konzernarchiv, Bestand Kissel 9.21.

tung zugesagt, die ausschließlich für Fahrzeuglieferungen rund 635000 RM vorsah.[16] In der Vorstandssitzung des RDA vom 28. Mai 1934 wurde festgelegt, dass jede Mitgliedsfirma 10% der Kosten übernahm. Der verbleibende Rest stammte zu 50% aus Ausstellungsrückvergütungen der IAMA und zu 50% aus dem Vermögen der Mitgliederfirmen des RDA. Die Reifenindustrie hatte bereits mit einer Stiftung in Höhe von 50000 RM zur Finanzierung beigetragen.[17]

Die Industrie schuf die Grundausstattung der Motorsportschulen in Form von Fahrzeugen, Werkzeugen und Modellen. Die generelle Zusage des RDA, die Finanzierung der Motor-SA-Schulen zu übernehmen, geriet zu einer sehr kostspieligen Unternehmung, da die Zahl der Motorsportschulen rapide anwuchs.

Davon unabhängig unterstützten einzelne Werke bereits kurz nach der NS-Machtübernahme die Gründung von Motorsport- und Geländeschulen, die in ihrer Region ansässig waren. 1933 stellte Hanomag für die Kraftfahr-Geländesportschule der SA-Gruppe in Niedersachsen Räume und Plätze zur Verfügung und richtete eine Werkstatt ein.[18] Daimler-Benz erklärte sich im Juli auf Anfrage des RDA bereit, drei Schulen zu unterstützen.[19] Die Motor-SA-Schule in Kochel wurde bei ihrem Aufbau im November von Daimler-Benz und BMW unterstützt.[20] Im Januar 1934 schenkte Daimler-Benz der Motor-SA 22 Fahrzeuge für ihre Motorschulen.[21] Weitere Unternehmen, die 1933 und 1934 einzelne Motorsportschulen förderten, waren die Ulmer Firma Magirus, die die Motorsportschule Bayerische Ostmark in der Nähe von Regensburg betreute und die Braunschweiger Büssing AG, die der Motorsportschule Kreiensen sechs geländegängige Dreiachsen-Lkw, Ersatzteile und Werkzeug übergab.[22]

Da der Korpsführer jedoch möglichst viele Unternehmen in die Pflicht nehmen wollte, nutzte er im Anschluss an eine Besichtigung der Führerschule in München mit den Industrievertretern am 11. November 1935 die Gelegenheit zu einer Aussprache.[23] Die Industriedelegierten wurden, sofern ihr Betreuungsverhältnis noch unklar war, den Motorsportschulen gemäß folgender Liste zugeteilt:[24]

---

16 Vgl. Mitteilung des RDA vom 6. 6. 1934, in: Niederschrift der Vorstandssitzung am 28. 5. 1934, DCC-Konzernarchiv, Bestand Kissel 9.21.

17 Vgl. ebenda.

18 Vgl. Hanomag Werkszeitung vom 29. 12. 1939: „Großzügige Förderung des NSKK".

19 Vgl. Schreiben von Kissel an von Hentig vom 17. 7. 1933, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.61; Schreiben von Kissel an den RDA vom 4. 11. 1933, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.18.

20 Vgl. Der SA-Mann vom 2. 12. 1933: „Gebirgs-Motor-SA".

21 Vgl. Roth: Der Weg zum guten Stern des „Dritten Reichs", S. 130.

22 Vgl. Magirus-Nachrichten vom Oktober/November 1935: „NSKK Motorsport-Schule Bayerische Ostmark"; G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 581, StadtA Hannover; Stiftung der Firma Büssing an die MSS Kreiensen, BArch NS 24/510.

23 Vgl. Völkischer Beobachter vom 12. 11. 1935: „Korpsführer Hühnlein vor der Delegierten-Tagung des Reichsverbandes der Automobilindustrie".

24 Quelle: Schreiben des Korpsführers an den Stab der Führer vom 21. November 1935, BArch NS 24/162.

Schule	Unternehmen	Ansprechpartner
1. Reichsführerschule des NSKK, Zeesen	Auto Union	Direktor Huschke
2. Reichsmotorsportschule des NSKK, Döberitz-Elsgrund	Daimler-Benz	Direktor von Hentig
3. Technische Führerschule des NSKK, München	RDA	
4. Motorsportschule der HJ, Arnstadt (Thüringen)	Zündapp	Direktor H. F. Neumeyer
5. Regensburg-Ostmark	Magirus	Direktor Karl Schröder
6. Bayreuth-Ostmark	MAN, Nürnberg	Direktor Otto Meyer
7. Berlin-Brandenburg	Adlerwerke	Direktor Ernst Hagemeier
8. Hansa in Schwerin	Friedrich Krupp	Direktor Roth
9. Hessen	Henschel & Sohn	Direktor Oskar Henschel
10. Gebirgsmotorsportschule Hochland, Kochel am See	Daimler-Benz	Direktor Werlin
11. Kurpfalz-Saar	Daimler-Benz	Direktor von Jungenfeld
12. Leipzig	Auto Union	Direktor Werner
13. Mitte, Schloss Gänsefurth bei Hecklingen	BMW	Oberingenieur R. Brenner
14. Ruhrland (Niederrhein)	NSU	Direktor von Falkenhayn
15. Niedersachsen, Kreiensen/Harz	Büssing NAG	Generaldirektor Werners
16. Nordmark, Itzehoe	Adam Opel	Direktor Bangert
17. Nordsee, Hülsen	Hanomag	Direktor Najork
18. Ostland I	Büssing NAG	Direktor Egger
19. Ostland II	Büssing NAG	Direktor Egger
20. Ostmark, Frankfurt/Oder	Adlerwerke	Direktor Kleyer
21. Pommern	Stoewer-Werke	Prokurist Möhrling
22. Sachsen	Auto Union AG	Direktor Bruhn
23. Schlesien	Phänomen-Werke	Direktor Hiller
24. Südwest	Daimler-Benz	Direktor Kissel
25. Thüringen	BMW	Direktor Fiedler
26. Westfalen	Friedrich Krupp	Direktor Habermaß
27. Westmark	Adam Opel	Geheimrat von Opel
Sonderdelegierter für elektrische Ausrüstung	Robert Bosch	Direktor Fellmeth

Die Überredungskünste und das selbstbewusste Auftreten des Korpsführers hatten wesentlichen Einfluss auf die Spendenbereitschaft der Industrie. NSKK-Obergruppenführer Wagener schrieb in seinen Aufzeichnungen nach 1945: „Hühnlein mit seinem bärbeißigen Charme hatte es verstanden, die Industriellen davon zu überzeugen, dass sie aus moralischen und praktischen Gründen verpflichtet seien, die sogenannten Patenschaften für die Schulen zu übernehmen."[25] Hühnlein übergab den Delegierten der einzelnen Schulen eine Liste der benötigten Lehrmittel und Werkstättenausrüstung.[26]

[25] G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 581, StadtA Hannover.

[26] Vgl. das Schreiben des Korpsführers an den Stab des Führers vom 21. 11. 1935, BArch NS 24/162. Auch den nach 1935 hinzugekommenen Motorsportschulen wurde ein Patenunternehmen zugeteilt. Direktor Falkenhayn von NSU beispielsweise übernahm im

Nicht alle auf dem deutschen Markt vertretenen Automobilproduzenten waren in das Patensystem eingebunden. Bereits am 13. Dezember 1933 hatte der Vorstand des RDA betont, dass es sich bei der Finanzierung der Motorsportschulen um eine rein „deutsche Angelegenheit" handele und deshalb auch nur deutsche Firmen herangezogen würden.[27] Diese Erklärung schloss das Automobilunternehmen Ford aus, das von den Industrievertretern und der NS-Führung als „undeutsch" gebrandmarkt wurde. Während Opel trotz des Besitzübergangs an General Motors wenig Probleme hatte, als deutsches Unternehmen zu gelten, musste Ford um die Anerkennung seiner Autos als deutsche Produkte bis 1937 kämpfen.[28] Ford-Fahrzeuge galten nach einer NSKK-Richtlinie von 1935 als ausländische Erzeugnisse und wurden trotz eines Ministerialerlasses von 1936, der es Ford erlaubte, mit dem Begriff „deutsches Erzeugnis" zu werben, weiterhin nicht für Dienststellen der NSDAP angeschafft.[29] Einerseits brachte man Ford in einen Paria-Status, andererseits nahm das NSKK auch von Ford kostenlos geliehene Fahrzeuge für sportliche Veranstaltungen an.[30]

Der Industrie oblag die Ausstattung der bereits bestehenden und neu eingerichteten Schulen mit Lehrmitteln und Werkstätteneinrichtungen.[31] Die Firma Hanomag unterstützte die von ihr betreute Motorsportschule Nordsee in Hülsen in den Jahren 1935 bis 1938 mit Spenden und Aufwendungen in Höhe von 65 000 RM.[32] Es liegt keine Gesamtaufstellung der Spenden vor. Sowohl NSKK-Führer als auch Industrievertreter betonten, dass die Schenkungen der Patenunternehmen zugunsten der Motorsportschulen einen Wert von mehreren Millionen Reichsmark hatten.[33]

Frühjahr 1938 die Patenschaft der neu eingeweihten Motorsportschule Rheindahlen; vgl. Der NSKK-Mann vom 19. 3. 1938: „Einweihung der NSKK-MSS Rheindahlen".

27 Vgl. Niederschrift der Vorstandssitzung am 13. 12. 1933, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.21.

28 Vgl. Edelmann: Vom Luxusgut, S. 170f. Nach dem Willen des „Führers" sollte Opel nicht als „fremder" Wagen angesehen werden, da in Deutschland arbeitendes Auslandskapital nicht „diskriminiert" werden dürfe; vgl. die Ausführungen des Beauftragten für Wirtschaftsfragen der Reichskanzlei vom 16. 4. 1936, BArch NS 24/471.

29 Vgl. die Mitteilung von Hühnlein an die Motorbrigade Niedersachsen vom 7. 3. 1935 mit dem Wortlaut: „Die Erzeugnisse Fiat und Ford gelten im Sinne meiner Verfügung vom 19. 1. 1935 als ausländische Erzeugnisse"; BArch NS 24/136; Aktenvermerk, Allgemeine Korrespondenz Kraus A-N, BArch NS 24/115. Der Korpsführer erklärte, es sei „schwierig" zu entscheiden, was ein „deutscher Wagen" sei. Auch höhere Stellen würden der Frage ausweichen; Schreiben des Korpsführers an das Amt Presse und handschriftlicher Vermerk vom 28. 6. 1935, BArch NS 24/421.

30 Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 9. 8. 1938, betr. Einsatz von Sportfahrzeugen, BArch NS 24/81.

31 Vgl. Schreiben des Korpsführers an die Kraftfahrinspekteure und Ämter vom 21. 11. 1935, BArch NS 24/212.

32 Vgl. Mitteilung an Direktor Najork: Aufstellung der Zahlungen an das NSKK vom 15. 7. 1939. Im beiliegenden Schreiben an den RDA, betr. Aufwendungen für die NSKK-Motorsportschulen, wird die Spenden-Gesamtsumme von 134 000 RM fälschlicherweise als Zuschuss für die Motorsportschule aufgelistet; vgl. HStA Hannover, Nds. 171 Hannover 22027/3.

33 NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Das NSKK, S. 15f. Der Inspekteur Technik betonte in einem Schreiben an den Inspekteur der MSS, dass die Industrie „Millionen" in die Schulen

Als die Motorsportschulen eingerichtet waren, ließ das Engagement der Firmen merklich nach.[34] Das NSKK wachte trotzdem darüber, dass die Firmen ihre „Schulen" tatkräftig unterstützten. Wenn es zu Nachlässigkeiten kam, wie im Falle von BMW und seiner Patenschule Thüringen in Greiz, dann richtete der Inspekteur Technik seine Beschwerde direkt an den Ansprechpartner im Unternehmen.[35]

Die Automobilindustrie legte in Bezug auf die Motorsportschulen eine große Kooperationsbereitschaft an den Tag und erfüllte einen Großteil der finanziellen Forderungen des Korpsführers. Doch gab es durchaus „Schmerzgrenzen", was die Höhe der Zuwendungen anging. Im Frühsommer 1936 stand ein Großprojekt an, für das Hühnlein den RDA als Sponsor gewinnen wollte: der Bau einer Motorsportschule in Gandersheim. Tatsächlich verpflichteten sich die Mitgliederfirmen des RDA, die veranschlagten Baukosten der neuen Reichsmotorsportschule in Gandersheim in Höhe von 300000 RM im Laufe der kommenden zwei Jahre aufzubringen. Aus dem eigenen Vermögen des RDA entstammten 50000 RM, der Rest sollte durch Umlagen auf die Mitglieder beglichen werden. Doch Fehlkalkulationen des NSKK führten dazu, dass die Baukosten im Januar 1938 statt der abgesprochenen 300000 RM auf 700000 RM stiegen. Die weiteren Forderungen des Korpsführers wurden vom RDA mit Unmut aufgenommen. Im Januar 1939 stiegen die Baukosten sogar auf weit über eine Million RM an, und der Vorsitzende des RDA Allmers war skeptisch, ob die Firmen für eine derartig hohe Summe aufkommen würden. Die ablehnende Haltung der Delegierten rührte nicht nur aus den unerwartet hohen Mehrausgaben für die Schule in Gandersheim, sondern auch aus den hohen Aufwendungen für die Patenschulen. Allmers bilanzierte in seinem Schreiben an Direktor Egger, den Leiter der Wirtschaftsgruppe Fahrzeugindustrie, im Januar 1939:

„Es kann nicht übersehen werden, dass wir für die Motorsportschulen schon sehr hohe Opfer gebracht haben, insgesamt 1,8 Millionen Mark; dazu kommen aber noch die Aufwendungen der einzelnen Firmen für die Motorsport-Paten-Schulen, die verschieden sind und sich bei einzelnen bis auf 150000 RM belaufen sollen, so daß also die Opfer der Industrie 3 Millionen Mark bereits überschritten haben dürften."[36]

Mit seinen maßlosen Forderungen hatte der Korpsführer, so schien es, nun die Grenze der Zahlungsbereitschaft der Automobil- und Zubehörindustrie überschritten. Dennoch wurden dem Korpsführer, der um weitere 400000 RM für

---

gesteckt habe; vgl. Schreiben vom 9. 8. 1937, BArch NS 24/102. Die Aufwendungen der Patenunternehmen für Fahrzeuge und Einrichtungen der Jahre 1933/1934 betrugen knapp 636000 RM; Schreiben des Inspekteurs Technik an die Inspektion Schulen vom 24. 9. 1937, BArch NS 24/372.

[34] Bericht des Inspekteurs Technik an den Korpsführer vom 16. 2. 1938, BArch NS 24/641.

[35] Kraus machte Direktor Popp 1936 Vorhaltungen, weil er sich nicht um seine Patenschule, die MSS Thüringen in Greiz, kümmern würde; vgl. Schreiben des Inspekteurs Technik an die Motorbrigade Thüringen vom 22. 5. 1936, BArch NS 24/137. Kritik gab es auch am Fahrzeughersteller Adler; vgl. Bericht des Inspekteurs Technik an den Korpsführer vom 16. 2. 1938, BArch NS 24/641.

[36] Schreiben von Allmers an Direktor Egger vom 12. 1. 1939 (Kopie), StA Chemnitz, Auto Union AG 745.

Gandersheim bat, im Februar 1939 nochmals 200000 RM von den Mitgliederfirmen des RDA bewilligt.[37] Doch wurde anstelle einer Umlage auf die Unternehmen ein Aufruf an die Mitgliedsfirmen gestartet, der für eine „korporative Mitgliedschaft" im NSKK warb. Die Mitgliedsbeiträge sollten die Spendengesuche des NSKK ersetzen. Abgesehen von der vorteilhaften Regelung, dass die Beiträge steuerfrei blieben, herrschte bei den Firmen große Erleichterung darüber, dass mit einem einmal gezahlten Jahresbeitrag sämtliche Forderungen des NSKK abgegolten waren.[38] Dies war der Versuch, sich von den nicht enden wollenden finanziellen Unterstützungsgesuchen des NSKK und seiner Motorgruppen durch einen festen Betrag „freizukaufen". Die Firma Daimler-Benz entrichtete für die Mitgliedschaft 10000 RM.[39] Das Stuttgarter Unternehmen brachte damit auch die anderen Firmen wie Opel in Zugzwang, die nunmehr mehr zahlen mussten, als sie ursprünglich geplant hatten.[40] Insgesamt erklärten sich binnen kurzer Zeit 78 Firmen bereit, einen Jahresbeitrag von insgesamt 103670 RM leisten zu wollen.[41] An der großen Zahl der Firmen wird deutlich, dass es für Automobil-, Motorrad-, und Zubehörhersteller unmöglich schien, sich diesem Gruppendruck zu entziehen, ohne als politisch verdächtig zu gelten oder in Ungnade des NSKK-Korpsführers zu fallen.

Spenden der Automobilindustrie

Der Reichsverband der deutschen Automobilindustrie zeigte sich nicht nur bei den Patenschaften für die Motorsportschulen, sondern auch in anderen Bereichen finanziell sehr großzügig. Bei Fahrzeugbestellungen wurde den Motorsportschulen vom RDA 15% Preisnachlass eingeräumt: 10% Behördenrabatt plus einer 5%igen Minderung des Bruttoverkaufspreises, die als Spende für die Motorsport-

---

[37] Vgl. Rundschreiben des RDA vom 2. 3. 1939 an die Mitglieder des Vorstands, darin: Niederschrift der Vorstandssitzung am 16. 2. 1939, StA Chemnitz, Auto Union AG 745.

[38] Die Erleichterung von Direktor Kissel über diese Lösung ist in seinem Schreiben an Allmers vom 17. 5. 1939 deutlich spürbar; DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.23.

[39] Vgl. Schreiben von Kissel an Geheimrat Allmers vom 17. 5. 1939, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.5.

[40] Kissel bedauerte in seinem Schreiben an Direktor Bangert von Opel die einsetzende Dynamik; Schreiben von Kissel an Bangert vom 14. 6. 1939, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.5.

[41] Vgl. Rundschreiben des RDA vom 31. 10. 1939 an die Mitglieder des Vorstands, darin: Niederschrift der Vorstandssitzung am 26. 2. 1939, StA Chemnitz, Auto Union AG 745. Das Engagement dieser 78 Firmen ging offensichtlich über die Pflichten im Rahmen ihrer Mitgliedschaft als „Korpsangehörige" hinaus, denn es waren im Oktober 1938 310 Firmen als Korpsangehörige eingeschrieben; vgl. Personalamt am 31. 10. 1938. Auszug aus der Stärkemeldung für Korpsangehörige, NS 24/162. Ob diese Art von Mitgliedschaft tatsächlich in Kraft trat, ist unklar. Der „Stellvertreter des Führers" verbot diese Art von „Werbung" und zahlte dem Korpsführer aus einem Sonderfonds 100000 RM in bar. Es geht aus dem Zusammenhang nicht hervor, ob mit „Werbung" die Aufforderung des NSKK an die Firmen zum Beitritt gemeint war, oder ob sich Heß an dem Werbeeffekt störte, den die Firmen durch den Beitritt erzielen könnten; vgl. Niederschrift über die Vorstandssitzung am 26. 10. 1939, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.23.

schule abgerechnet wurde.[42] Ersatzteile für die Schulen waren um 20% verbilligt.[43]

Besonders zu repräsentativen Anlässen, die zur Imageförderung der Automobilindustrie beitrugen, legte der RDA eine große Spendenbereitschaft an den Tag. Die Geburtstagsspende der Kraftfahrzeugindustrie an den „Führer" 1937 kam dem NSKK zugute. Sie wurde auf Wunsch Hitlers für die Beschaffung von Leichtkrafträdern für die Motor-HJ genutzt.[44] Der Reichsverband bezahlte jährlich aus Anlass der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung (IAMA) in Berlin an die Oberste Nationale Sportbehörde der Deutschen Kraftfahrt einen Pauschalbetrag von 5000 RM. 1937 bewilligte der RDA auf Antrag des Korpsführer Hühnlein 7500 RM für die Motor-HJ.[45]

Wie groß die Wunschliste des NSKK an den RDA war, zeigen die Anträge des NSKK, die allein in der Vorstandssitzung des RDA vom 19. Mai 1938 besprochen wurden: Das NSKK bat um eine finanzielle Beteiligung an der Herstellung eines Filmes über den Kraftfahrsport in Höhe von 100000 RM, die kostenlose Überlassung eines Standes auf der IAMA im Wert von 13000 RM und einen finanziellen Ausgleich für Bauleistungen der Motorgruppe Berlin bei der Ausstellung.[46]

Die Unternehmen ließen sich nicht nur durch den RDA vertreten, sondern strebten selbst direkte Beziehungen zur Korpsführung an. Daimler-Benz stellte der Korpsführung für Auslandsreisen und für besondere Anlässe, zu denen die Korpsführung repräsentative Wagen benötigte, große Mercedes-Automobile zur Verfügung.[47] Anlässlich des Staatsbesuchs von Mussolini im September 1937 halfen die Automobilfirmen Horch und Daimler-Benz der Motorbrigade Hochland mit je 40 Fahrzeugen für den Fahrbereitschaftsdienst aus.[48] Auto Union, Daimler-Benz und Opel stellten Fahrzeuge für die Diplomatische Fahrbereitschaft des Auswärtigen Amts zur Verfügung. Die Fahrer, allesamt NSKK-Angehörige, wurden auf Firmenkosten einheitlich eingekleidet.[49]

---

[42] Fahrzeuge und Ersatzteile für die Schulen wurden über den RDA abgerechnet; vgl. die Rechnung des RDA an den Chef des Kraftfahrwesens der SA vom 9. 8. 1934 über Kraftfahrzeuge im Wert von 500000 RM, BArch NS 24/269; Schreiben von Kissel an den RDA vom 26. 3. 1934, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.18.

[43] Ersatzteile wurden zu Großhandelspreisen verkauft; vgl. Rundschreiben des RDA an seine Mitglieder vom 12. 1. 1934 und Schreiben des Amtes Technik an den RDA vom 6. 7. 1935, BArch NS 24/269.

[44] Vgl. Verordnung des Korpsführers vom 30. 6. 1937, betr. Leichtkrafträder Motor-HJ-Scharen, BArch NS 24/278.

[45] Vgl. Schreiben des RDA an Kissel vom 6. 7. 1937, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.22.

[46] Vgl. Rundschreiben des RDA vom 19. 5. 1938, betr. Niederschrift der Vorstandssitzung des RDA am 6. 5. 1938, StA Chemnitz, Auto Union AG 745.

[47] Für die Fahrt des Korpsführers von Berlin nach Rom 1938 und für die Zeit des Aufenthalts von Kraus in London 1937 stellte Daimler-Benz Leihwagen zur Verfügung; BArch NS 24/124. Weitere Anlässe waren der Besuch des italienischen Regierungschefs in Berlin und der Empfang des „Führers" nach der Rückkehr aus Österreich; Schreiben des Inspekteurs der Motorsportschulen an den Inspekteur Technik vom 17. 3. 1938, BArch NS 24/150.

[48] Vgl. Befehle zum Staatsempfang Mussolinis, BArch NS 24/315.

[49] Der Leiter der Fahrbereitschaft, Standartenführer Bürk, war verantwortlich für die

Zu der unentgeltlichen Bereitstellung von Leihwagen kamen Zuschüsse, die die Unternehmen auf Anfrage einzelnen NSKK-Einheiten gewährten, wie z. B. eine Beihilfe in Höhe von 2000 RM der Firma Daimler-Benz an die Motorobergruppe zur Errichtung eines Kameradschaftsheims.[50] Kleinere Unternehmen waren bestrebt, ihre Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit dem NSKK auf regionaler Ebene unter Beweis zu stellen. Der Hannoveraner Fahrzeughersteller Hanomag unterstützte zwischen 1935 und 1938 die NSKK-Einheiten im Werk mit ungefähr 3000 RM, das NSKK in Hannover mit 65000 RM und die HJ-Motorgefolgschaft mit 1000 RM. Addiert man die Aufwendungen des Unternehmens Hanomag an das NSKK in den Jahren 1935 bis 1938 einschließlich der Spenden an die Motorsportschule, ergibt sich eine Summe von rund 134000 RM.[51]

Auch die Zubehörindustrie, vertreten durch den Reichsverband der Kraftfahrzeugteile-Industrie (RKI), entwickelte großen Spendeneifer. Der Inspekteur Technik im NSKK Kraus begrüßte es, dass der Geschäftsführer des RKI S. F. Kreitmair und der Leiter der Fachgruppe Kraftfahrzeug-Bestandteile und -Zubehör Wedig von Keyserlingk von sich aus den Wunsch äußerten, „als seine stillen Mitarbeiter" angesehen zu werden.[52] In einem Rundschreiben des RKI und der Fachgruppe vom 10. März 1937 wurden die Mitgliedsfirmen dazu aufgerufen, die Motorsportschulen des NSKK zu unterstützen und dabei nicht hinter dem Engagement des RDA zurückzustehen.[53] Damit keine Firma die Aktion ignorieren konnte, war eine Rückmeldung erforderlich. Rund 150 Firmen stellten ihr Spendenvorhaben in Form von Kraftfahrzeugteilen und Zubehör in Aussicht.[54]

Für die Betriebsstofffirmen stellten die Versorgung der Motorsportschulen, der Dienststellen des NSKK und der zahlreichen motorsportlichen Veranstaltungen mit Benzin und Schmierstoff einen Anreiz dar, gute Verbindungen zum Korps zu unterhalten. Darüber hinaus war das NSKK für die Versorgung der NSDAP und aller ihrer Gliederungen mit verbilligtem Treib- und Schmierstoff zuständig.[55]

Im konkurrierenden Werben um die Belieferung des Korps und der Schulen versuchten sich die Firmen in folgenden Punkten zu überbieten: Erstens: Wert und Menge der Schenkungen und Stiftungen an das NSKK; Zweitens: Deutschtümelnde Phraseologie („deutsches" Benzin, Kraftfahrzeuge mit „deutschen" Ei-

---

Durchführung und Rückleitung der Fahrzeuge; vgl. Meldung des Organisationsamts vom 12. 12. 1938, BArch NS 24/212.

[50] Vgl. das Schreiben Wolfgang von Hentigs an Kissel vom 16. 3. 1938, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.54.

[51] Vgl. Aufstellung der Zahlungen an das NSKK vom 15. 7. 1939, HStA Hannover, Nds. 171 Hannover 22027/3.

[52] Vgl. Schreiben des Inspekteurs Technik an den Geschäftsführer der RKI Kreitmair vom 8. 3. 1937, BArch NS 24/145. Kreitmair, der auch dem Stab der Korpsführung ehrenamtlich angehörte, unterhielt zu Kraus ein sehr perönliches Verhältnis.

[53] Vgl. Rundschreiben des RKI vom 10. 3. 1937 an die Geschäftsführungen der Mitgliedsfirmen, betr. Technisches Anschauungs- und Unterrichtsmaterial für die NSKK-MSS, BArch NS 24/105.

[54] Vgl. Schreiben von Kreitmair an Kraus vom 23. 4. 1937, BArch NS 24/105; Dankschreiben des Inspekteurs Technik an die Spenderfirmen, BArch NS 24/106.

[55] 1936 wurden die Partei und die Gliederungen mit 8650000 Litern beliefert; NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Das NSKK, S. 19.

genschaften); Drittens: Anspielungen auf die Parteimitgliedschaft der Betriebsführer oder Hinweis auf persönliche Beziehungen zur Korpsführung.[56]

Jedoch war die Eigenreklame in den meisten Fällen wirkungslos, da die Motorsportschulen nur Treibstoffe des Deutschen Benzol-Vetriebs bezogen. Sie waren an die Treibstoffkonvention gebunden, die ihnen auch den Wehrmachtsrabatt einräumte.[57] Das Autarkieprogramm der NS-Machthaber förderte die Entwicklung der synthetischen Treibstoffproduktion, die vor allem durch die IG Farben AG kostenintensiv vorangetrieben wurde. Im Dezember 1933 unterzeichnete Carl Bosch mit der Regierung den Benzin-Absatz-Preisgabepakt, der dem Unternehmen eine Absatzgarantie zu kostendeckenden Preisen sicherte.[58] Trotz des Protestes anderer Treibstoffversorger behielt es sich die Korpsführung vor, ihre Schulen nur von der Deutschen Gasolin AG und dem Benzolverband beliefern zu lassen.[59]

Den Einheiten des NSKK hingegen war der Bezug von Treib- und Schmierstoffen freigestellt, sofern es sich um rein „arische" Lieferfirmen handelte.[60] Das Buhlen um die Gunst der Motorgruppen, Motorstandarten und Motorstürme lohnte sich also. Die IG Farben AG, Haupt-Begünstigter der nationalsozialistischen Treibstoffpolitik, leistete regelmäßig Zahlungen und Benzinspenden an die Stürme, die Korpsführung und die Motorsportschulen des NSKK. Die Höhe der Spenden bewegte sich in den Jahren 1934 bis 1939 zwischen 5000 und 20000 RM. Aus einer Spendenaufstellung des Jahres 1944 geht hervor, dass die IG Farben Werke dem NSKK insgesamt rund 72000 RM zukommen ließen.[61]

Die genannten Beispiele können die finanziellen Zuwendungen an das NSKK nur bruchstückhaft dokumentieren. Dennoch wird ersichtlich, dass die gesamte im Motorisierungsgeschäft arbeitende Industrie große Bereitschaft an den Tag legte, die motorisierte Formation der NSDAP tatkräftig zu unterstützen.

---

[56] Vgl. die Briefe an den Inspekteur Technik, gesammelt in: BArch NS 24/121, 122: Die Deutsche Gasolin lieferte Leuna-Benzin, bezeichnet als „einziges deutsches Benzin"; vgl. Schreiben der Deutschen Gasolin an Kraus vom 30. 10. 1935. Die Firma Horex beschwerte sich über die Nichtberücksichtigung bei der Belieferung der MSS, „zumal Betriebsführer alter PG" sei; vgl. Schreiben von Horex an den RDA vom 1. 8. 1935. Die Deutsche Viscobil Öl AG empfiehlt sich mit dem Zusatz „rein deutsches Unternehmen". Die Victoriawerke warben in ihrem Schreiben an den Korpsführer vom 3. 4. 1936 damit, dass sämtliche Mitglieder des Vorstandes „Arier" seien.

[57] Schreiben von Kraus an Bauer vom 15. 7. 1936, BArch NS 24/113; Mitteilung des Inspekteurs Technik an die NSDAP-Gauleitung Ostpreußen vom 29. 12. 1936, BArch NS 24/114.

[58] Vgl. Hayes: Die I.G.-Farbenindustrie, S. 111f; Barkai: Die „stillen Teilhaber" des NS-Regimes, S. 118.

[59] Vgl. Schreiben der Reichskraftsprit GmbH an Hühnlein vom 12. 8. 1936, BArch NS 24/121.

[60] Vgl. Schreiben von Kraus an Bauer vom 15. 7. 1936, BArch NS 24/113; Inspekteur Technik an die NSDAP-Gauleitung Ostpreußen vom 29. 12. 1936, BArch NS 24/114.

[61] Vgl. StA Nürnberg, Nürnberger Dokumente, Rep. 502 I, NI-8444.

Persönliche Verbundenheit

Die Vertreter der Automobilindustrie suchten nicht nur über Sachspenden das Wohlwollen des NSKK und der Partei zu erringen, sondern auch durch die Aufnahme und Pflege persönlicher Kontakte. Der Inspekteur Technik im NSKK Erwin Kraus unterhielt private Verbindungen zu den Vorstandsmitgliedern der Auto Union Carl Hahn und Hans Huschke sowie zu Fritz Falkenhayn von der NSU.[62] Freiherr von Jungenfeld, der Leiter des Daimler-Benz-Werkes in Gaggenau, versicherte der Korpsführung, dass sich die Daimler-Benz AG „eng mit dem NSKK und seinen ersten Führern verbunden" fühle.[63] Dies war nicht nur ein Lippenbekenntnis, sondern wurde durch die große Bereitschaft der Industrierepräsentanten, dem NSKK als aktives Mitglied oder als Korpsangehöriger beizutreten, unter Beweis gestellt.[64] 12 der 14 Vorstandsmitglieder, die zwischen 1933 und 1945 für die Daimler-Benz AG arbeiteten, waren NSKK-Mitglieder.[65] Auch in vielen anderen Unternehmen gehörten die Direktoren und Betriebsleiter dem NSKK als Korpsangehörige an. Einige Beispiele seien hier genannt: Vier IG-Farben-Manager und -Direktoren hatten sich als passive Mitglieder einschreiben lassen.[66] Hans Huschke, Vorstandsmitglied der Auto Union AG, und der Direktor einer Münchner Auto-Union-Filiale gehörten dem NSKK an.[67] Wilhelm Scholz, der zwischen 1923 und 1935 als Generalsekretär des Reichsverbandes der Automobilindustrie tätig war und ab 1935 dem Reichskraftwagen-Betriebsverband vorstand, war NSDAP-Mitglied und Staffelführer des NSKK im Stab der Korpsführung.[68] Auch Anton Schlüter, Leiter einer Motoren- und Traktorenfirma, und Direktor Adolf Roth von Krupp hatten einen NSKK-Führerrang inne und standen zur besonderen Verfügung des Korpsführers bereit.[69] Ernst Hagemeier, der Vorstandsvorsitzende der Adler-Werke und Leiter der Wirtschaftsgruppe Fahrzeugindustrie in den Jahren 1934 bis 1937, trat dem NSKK als förderndes Mitglied

---

[62] Vgl. Schreiben von Hans Huschke an Kraus vom 17. 9. 1936; Schreiben von Hahn an Kraus vom 22. 7. 1936, BArch NS 24/252; Schreiben von Hahn an Kraus vom 19. 12. 1936, BArch NS 24/253; Schreiben des Vorstandsvorsitzenden der NSU an Kraus vom 2. 6. 1939, BArch NS 24/233.

[63] Schreiben des Freiherrn von Jungenfeld an Kraus vom 10. 9. 1935, BArch NS 24/251.

[64] Vgl. zur Mitgliedschaft vieler Vertreter der Automobilindustrie und des Kraftfahrzeughandwerks im NSKK auch S. 114ff. und 120f. dieser Arbeit.

[65] Vgl. Roth: Der Weg zum guten Stern des „Dritten Reichs", S. 328f.

[66] Vier von 23 Angeklagten im IG Farben Prozess waren Mitglieder des NSKK. Dies war zumeist eine unter vielen Mitgliedschaften; vgl. Radant (Hrsg.): Fall 6.

[67] Hans Huschke war Major a. D. und NSKK-Brigadeführer. Göring setzte sich 1934 persönlich für die Einstellung Huschkes bei Daimler-Benz ein, da es nach Görings Meinung Korpsführer Hühnlein besonders schmeicheln würde, wenn er einen Mann zur Verfügung habe „mit dem er stets kommandieren kann"; DCC Konzernarchiv, Best. Werksangehörige 16; Bericht des Motorsturms 28/M 86 an die M 86 vom 1. 10. 1937, BArch NS 24/14.

[68] Maschinenbauingenieur Wilhelm Scholz, geb. 1877, 1918–1923 Direktor der Adam Opel AG, 1923–1935 Generalsekretär des Reichsverbandes der Automobilindustrie und Hauptgeschäftsführer der Wirtschaftsgruppe Fahrzeugindustrie, 1935–1938 Präsident des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes, NSDAP Mitglied, Staffelführer des NSKK z.B.V. der Korpsführung; Lebenslauf von Dr. Ing. Scholz, BArch R 43 II, 749a, Bl. 72.

[69] Vgl. die Liste der NSKK-Führer zur besonderen Verfügung (z.b.V.) der Korpsführung vom 29. 7. 1938, BArch NS 24/85.

bei. Der Vorsitzende des RDA Robert Allmers, der nicht dem NSKK, wohl aber der NSDAP angehörte, rechtfertigte nach dem Krieg die Mitgliedschaften der Industriellen mit den vielseitigen Verbindungen zu Behörden und Partei. Es „entschlossen sich einige von uns, darunter Herr Hagemeier, das Opfer im Interesse der Industrie zu bringen und Parteigenosse zu werden".[70] Die Direktoren von Hanomag Erich Najork und Heinrich Plumpe gehörten der NSDAP und dem NSKK an.[71] Der Betriebsführer bei Steyr-Daimler-Puch Ernst Rausch[72], ebenso wie die Chefkonstrukteure bei Hanomag[73], bekleideten einen NSKK-Führerrang. Auch die Betriebsführer der Chemischen Werke Blaes & Co in München und die Direktoren der Vereinigten Aluminiumwerke in Töging, um Beispiele von kleineren Unternehmen zu geben, waren NSKK-Mitglieder.[74]

Der Zusammenarbeit zwischen NSKK und Industrie war es nicht nur dienlich, wenn die Repräsentanten, sondern auch, wenn möglichst viele Werksangehörige NSKK-Mitglieder waren. Auf Anregung Hühnleins setzte sich die Industrie für die Bildung von „NSKK-Werkstürmen" innerhalb ihrer Firmen ein.[75] Sie erfüllten repräsentative Aufgaben in ihren Betrieben und nahmen als Vertreter ihres Werkes an sportlichen Veranstaltungen teil.[76] Mit der Ankündigung, Hühnlein werde in erster Linie Firmen besuchen, in denen NSKK-Werkstürme organisiert seien, übte die Korpsführung Druck auf die Unternehmensleitungen aus, derartige Sondereinheiten aufzustellen.[77] Im Zwickauer Werk der Auto Union gab es drei NSKK-Stürme. Zusätzlich wurde der Motorstandarte 136 auf dem Werksgelände eine Lehrwerkstatt zur Verfügung gestellt.[78] Laut Bilanz wandte die Auto Union AG pro Monat für die Werkstürme 2000 bis 3000 RM auf.[79] Daimler-Benz unterhielt Werkstürme in den Niederlassungen Stuttgart-Untertürkheim, Sindelfingen und Gaggenau.[80]

---

[70] Entnazifizierungsakte Hagemeier, Abschrift der eidesstattlichen Erklärung von Dr. Robert Allmers vom 10. 8. 1947. Zur Mitgliedschaft und Zusammenarbeit mit dem NSKK wurde Hagemeier nicht befragt; HStA Wiesbaden, 520F.

[71] HStA Hannover, Nds. 171 Hannover 22027/1; Hanomag Werkszeitung vom 29. 12. 1939: „Großzügige Förderung des NSKK".

[72] Vgl. Perz: Projekt Quarz, S. 39.

[73] Vgl. HStA Hannover, Nds. 171 Hannover 31523, 36003, 37217, 18384.

[74] Der Führer der Motorgruppe Süd gratulierte der Firma Blaes & Co mit Schreiben vom 29. 4. 1940 zur Auszeichnung „Nationalsozialistischer Musterbetrieb"; BArch NS 24/764; Schreiben des NSKK Mühldorf an die M 84 vom 15. 11. 1935, BArch NS 24/660.

[75] Die Werkstürme waren den örtlichen Standarten angegliedert. Zu den Schwierigkeiten in der Namensgebung der Werkstürme vgl. S. 144f. dieser Arbeit.

[76] Vgl. HStA Hannover, Nds. 171 Hannover 31523.

[77] Vgl. Schreiben von Kraus an die Henschel & Sohn AG vom 5. 4. 1937, BArch NS 24/123.

[78] Vgl. Der NSKK-Mann vom 27. 1. 1940: „Besuch bei der Auto Union in Chemnitz und Zwickau".

[79] Die Beihilfen wurden in der Kategorie „Sonstige soziale Leistungen" im Oktober 1939 aufgelistet, StA Chemnitz, Auto Union AG 7298.

[80] Vgl. Mitteilung des NSKK-Chefstabsführers vom 9. 6. 1936, betr. NSKK-Werkstürme, BArch NS 24/276. 1940 war der Motorsturm in Stuttgart-Untertürkheim 82 Mann und der Sturm in Sindelfingen 324 Mann stark; vgl. Roth: Der Weg zum guten Stern des „Dritten Reichs", Tab. 16, S. 340.

Nicht nur die viel beachteten Automobilproduzenten Daimler-Benz und Auto Union folgten dem Wunsch des Korpsführers, auch kleinere Betriebe waren an der Aufstellung von Vorzeigestürmen interessiert. Das Unternehmen Hanomag unterhielt drei NSKK-Werkstürme.[81] Im Lkw-Werk von Opel in Brandenburg, in der Firma C. Borgward, bei Henschel & Sohn und bei BMW existierte jeweils mindestens ein Werksturm.[82] Die Firma Phänomen gründete einen NSKK-Motortrupp.[83] Allen Anfeindungen gegen Ford zum Trotz unterhielt auch die Ford-Company in Köln einen 250-Mann starken Sturm.[84] Die Großzügigkeit der Betriebsführer und die Bereitschaft, NSKK-Männer für Ausbildungen freizustellen, diente den NSKK-Führern als Gradmesser für die politische Einstellung des Unternehmens.[85]

2. Motive und Interessenlagen auf Seiten des NSKK und der Industrie

Vorteile für das NSKK

Nach der Machtübernahme stand der Aufbau der Motor-SA, des NSKK und der angeschlossenen Schulen im Mittelpunkt. Die Korpsführung forderte die Automobilindustrie zu Unterstützungsleistungen auf, die zur Messlatte für die Bereitschaft der Industrie zur Mitarbeit im neuen Staat erhoben wurden. Die Vorteile für das NSKK lagen auf der Hand. Das NSKK wollte die technische Kompetenz der Industrie und das finanzielle Potenzial für seine Zwecke nutzen. Der rasche und systematische Aufbau der Motorsportschulen wäre ohne die Mithilfe der Industrie und das System der Patenschaften nicht realisierbar gewesen. Schenkungen und Sonderrabatte der Industrie ermöglichten es dem NSKK, einen Grundstock an Fahrzeugen und Einrichtungsgegenständen in den Schulen zu schaffen. Da es den Spendern untersagt war, mit der Unterstützung der Motorsportschulen für kommerzielle Zwecke zu werben[86], zahlte das NSKK einen denkbar niedrigen

---

[81] Vgl. Hanomag-Werkszeitung vom 6. 1. 1939: „Die NSKK-Werk-Stürme im Jahre 1938".

[82] Vgl. Werkzeitschrift BMW 1942, Heft 7/8/9: „BMW-Motorsturm ‚Karl Gall'"; Borgward. Das Werk Bremen-Sebaldsbrück (Druckschrift); Der Henschelstern vom Juli 1938; Opel. Von Ordnung und Feierlichkeit (Druckschrift), S. 45.

[83] Vgl. Schreiben des Vorstandsvorsitzenden der Phänomen-Werke Rudolf Hiller an Kraus vom 20. 5. 1938, BArch NS 24/255.

[84] Vgl. das Schreiben der Gruppe Niederrhein an den Inspekteur Technik vom 30. 6. 1938, BArch NS 24/139. Der Sturm wurde 1937 gegründet und erhielt in der Firmenzeitung eine eigene Rubrik. Vgl. Ford-Werkzeitung vom Januar 1938: „Kameradschaftsabend am 14. Jan. 1938".

[85] Vgl. Mitteilung der NSKK-Motorgruppe Westmark an die Führer der Motorstandarten vom 14. 12. 1942, LA Speyer, T 65 Nr. 46.

[86] Die Unternehmen konnten ihr Engagement nicht durch Werbeanzeigen in der Öffentlichkeit kenntlich machen. Der Name des Patenunternehmens erschien nur in Berichten über die Einweihung der Motorsportschulen und in den Hausmitteilungen; vgl. BMW-Blätter vom November 1937: „Ein Tag bei der Gebirgs-Motorsportschule Kochel". Die Anfrage von Daimler-Benz nach Pressematerial wurde mit Hinweis auf die Geheimhaltung abge-

Preis für die Einbindung der Industrie in das Projekt Motorsportschulen. Das NSKK konnte sich als Initiator und Betreiber der Motorsportschulen feiern lassen, ohne die Anerkennung mit der Industrie teilen zu müssen.

So wichtig und gern gesehen die Spenden der Industrie waren, entfiel für das NSKK damit jedoch nicht die Notwendigkeit, für den Unterhalt der Schulen und für weitere Fahrzeugbestellungen Reichsmittel beantragen zu müssen und bei der Erweiterung des Reservoirs an Dienstfahrzeugen und der Ausstattung der Sturmheime die Finanzierung aus dem Etat der NSDAP sicherzustellen.[87]

Auch die persönlichen Verbindungen zwischen Industrievertretern und NSKK-Führern lagen im Interesse der Korpsführung. Der Korpsführer konnte die guten Beziehungen zur Automobil- und Zubehörindustrie und zum Kraftfahrzeughandwerk dafür nutzen, die Aufstellung und besondere Schulung von NSKK-Werkstürmen und Motor-HJ-Gefolgschaften in den Betrieben anzumahnen. Der Inspekteur für technische Ausbildung und Geräte Kraus machte in Einzelfällen seinen Einfluss geltend, um Freunden und Günstlingen wirtschaftliche Vorteile zu verschaffen. So drohte er im Mai 1938, das NSKK werde abgesehen von den Sportwagen keine Wagen mehr bei BMW bestellen, da die Firmenleitung sich weigere, die Lieferung über den Automobilhändler Ernst Henne (Weltrekordfahrer und NSKK-Mitglied) abzuwickeln.[88]

Die Repräsentanten und Entscheidungsträger der Wirtschaft, die sehr zahlreich die Mitgliedschaft als Korpsangehörige im NSKK erwarben, übernahmen Verpflichtungen gegenüber dem Führerkorps des NSKK. Wie Allmers berichtete, versuchte Hühnlein durch Ernennungen bzw. Beförderungen Einfluss auf die Industrie zu gewinnen. Dieser Einfluss, so fügte ein Vertrauter von Allmers nach dem Krieg hinzu, sei jedoch unerwünscht gewesen und habe die Beziehungen belastet.[89] 1934 war davon noch wenig zu spüren, wie die hymnischen Verse des RDA-Vorsitzenden Robert Allmers zu Ehren des NSKK veranschaulichen: „Ist das Vaterland in Gefahr/ Sind wir alle zur Stelle/ Unter dem Banner des NSKK/

---

lehnt: „Derartige Veröffentlichungen über Motorsportschulen liegen nicht im Interesse des Staates", hieß es im Schreiben des Amtes Technik an die Daimler-Benz AG vom 13. 12. 1934; BArch NS 24/121. Der Inspekteur Technik wies die Schulen am 2. 2. 1937 sogar an, die Lehr- und Ausbildungstafeln der Industrie, insbesondere die mit Werbeaufdrucken, aus den Schulen zu entfernen und durch Tafeln zu ersetzen, die vom Korps inzwischen angefertigt worden waren; BArch NS 24/93.

87 Vgl. zur Finanzierung der Motorsportschulen S. 263 ff. dieser Arbeit.

88 Vgl. die Schreiben von Kraus an die Firma Ernst Henne und an BMW vom 5. 5. 1938, BArch NS 24/124. Derart massive Drohungen waren Ausnahmen in der umfangreichen Korrespondenz des Inspekteurs für technische Ausbildung und Geräte mit der Industrie. Festzustellen bleibt, dass die Beziehungen zwischen BMW und NSKK nicht immer gut waren. BMW sitze im Geschäftsverkehr „auf hohem Ross", so der Inspekteur Technik in seinem Schreiben vom 16. 2. 1938 an den Korpsführer; BArch NS 24/641.

89 Die Beziehung zwischen Hühnlein und Allmers wurde nach 1945 als schlecht beschrieben, da es zahlreiche Auseinandersetzungen zwischen beiden gegeben haben soll; vgl. Brunn: Allmers, S. 250. Bei Meinungsverschiedenheiten wurde der Ton unfreundlich; vgl. Schreiben von Hühnlein an Allmers vom 1. 4. 1938; BArch NS 24/675.

Jagen den Feind wir zur Hölle/ Motorrad, Waffe der Zukunft/ Wirst mit Ehren bestehen/ Hitlers Husaren, sportgestählt/ Schlagen der Gegner Armeen."[90]

Der Nutzen für die Industrie

Es leuchtet ein, dass dem NSKK an guten Beziehungen zur Industrie gelegen war und es Spenden aller Art gerne entgegennahm. Weshalb jedoch zeigten sich die Auto- und Motorradproduzenten so anpassungsbereit und großzügig, zumal der Werbeeffekt nach außen nur eingeschränkt wirksam war?

Da die Automobil- und Zubehörindustrie ein Nutznießer der nationalsozialistischen Motorisierungspläne war, legte die Industrie von sich aus die Bereitschaft an den Tag, ihre Zustimmung durch die Förderung des NSKK zu dokumentieren. Dies war zum einen als allgemeiner Gunsterweis an eine Regierung zu verstehen, die eine aktive Motorisierungspolitik betrieb und zum anderen, wie die Industrievertreter immer wieder öffentlich versicherten, ein Zeichen für ihre Bereitwilligkeit, die Bestrebungen der Korpsführung nach Kräften zu unterstützen.[91]

Hinter diesen Loyalitätsbekundungen standen jedoch auch handfeste wirtschaftliche Interessen, die sich auf das NSKK und darüber hinaus auf staatliche Stellen bezogen. Die Unternehmen versprachen sich vom NSKK lukrative Aufträge für die Aufstellung des Wagenparks, für die Fahrzeugausstattung der Breitengliederung und der Motorsportschulen. Das Korps hatte im März 1936 rund 1000 Dienstkraftfahrzeuge in Betrieb. Um die Motorisierung sämtlicher Dienststellen des NSKK mit Fahrzeugen voranzutreiben, sah der Beschaffungsplan für die nächsten drei Jahre ein Auftragsvolumen von drei bis fünf Millionen RM vor.[92]

Die Ausgaben für die Beschaffung von Kraftfahrzeugen im Jahre 1938 betrugen über zwei Millionen Reichsmark. Von dieser Investition profitierte vor allem die Daimler-Benz AG mit einem Volumen von 510408 RM, gefolgt von der Auto Union (DKW und Wanderer) mit 486615 RM.[93] In der Reihenfolge des Auftragswerts sind folgende Firmen weiter aufgeführt: Zündapp, NSU, Steyr-Puch, Triumph, BMW, Opel, Stoewer, Adler. Zum Vergleich: Die vier Automobilhersteller Opel, Daimler-Benz, Auto Union und Adler hatten 1935 an den Personenwagen-Zulassungen in Deutschland einen Anteil von 80%. Opel als verkaufsstärkste Firma lag mit 42,2 % aller Neuzulassungen an der Spitze.[94] Wie aus der Auftragsvergabe abzulesen ist, wurde das ausländisch geführte Automobilunternehmen Opel, gemessen am hohen Umsatzvolumen in Deutschland, bei den Aufträgen des

---

[90] Das Lied des NSKK, von R. Allmers vom 10. 3. 1934, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.57.

[91] Vgl. Schreiben der Daimler-Benz AG an die Korpsführung vom 2. 7. 1935, BArch NS 24/121.

[92] Vgl. den Beschaffungsplan an Dienstkraftfahrzeugen des NSKK für die Jahre 1936/1937/1938 und Erläuterung zum Beschaffungsplan an Dienstkraftfahrzeugen des NSKK vom 13. 3. 1936, BArch NS 24/147.

[93] Vgl. Mitteilung des Inspekteurs für technische Ausbildung und Geräte an das Amt Presse vom 26. 1. 1939, BArch NS 24/220.

[94] Vgl. Edelmann: Vom Luxusgut, S. 170f.

NSKK weitgehend übergangen. Das Unternehmen Daimler-Benz, das genauso wie Opel Autos und Lkw herstellte, wurde hingegen überdurchschnittlich hoch am NSKK-Auftragsvolumen beteiligt[95] – ein Beleg für eine bevorzugte Behandlung der Daimler-Benz AG.

Besonders lukrativ war für die Fahrzeughersteller die Belieferung der Motorsportschulen. Aufgrund der lückenhaften Aktenlage können für die MSS keine Gesamtzahlen vorgelegt werden, doch zeigen einzelne Bestellungen den erheblichen Auftragswert. 1934 bestellte das NSKK 49 Lkw für die Motorsportschulen im Wert von 500000 RM.[96] Zur Ergänzung des Fahrzeugbestandes der MSS gab das NSKK am 1. September 1936 beim RDA 45 Solokräder, 25 Kübelsitzwagen, 40 Lkw über 3,5 t und 56 Lkw unter 3,5 t in Auftrag, die insgesamt einen Wert von einer Million RM hatten.[97] 1938 stellte der RDA der Korpsführung 58 Lkw für die Motorsportschulen zu einem Stückpreis zwischen 12000 und 13000 RM in Rechnung.[98]

Das NSKK als neu hinzugekommener Auftraggeber im „Dritten Reich" wurde von den Fahrzeugherstellern umworben. Insgesamt gesehen darf jedoch die Wirtschaftskraft des NSKK nicht überschätzt werden. Der Anteil, den das NSKK zum Gesamtumsatz der Unternehmen beitrug, war relativ gering. 3,9% des Bruttoumsatzes der Daimler-Benz AG, das entsprach rund 16 Millionen, gingen 1939 auf Aufträge der NSDAP und ihrer Gliederungen zurück. Die Bestellungen des NSKK waren darin enthalten. Im Vergleich dazu machte das Behördengeschäft von Daimler-Benz 12,6% seines Umsatzes aus. Da die finanziellen Möglichkeiten des NSKK begrenzt waren, das Korps als eigenständiger Wirtschaftsfaktor somit nur beschränktes Gewicht besaß, müssen die Schenkungen und die persönliche Verbundenheit der Industrievertreter mit dem NSKK in einem breiteren Kontext gesehen werden. Der größte Auftraggeber für die Automobilindustrie stellte 1939 die Wehrmacht dar, im Falle der Daimler-Benz AG waren es 35,9% ihres Umsatzes.[99] Da die Korpsführung aufgrund ihrer vormilitärischen Aufgaben und als Veranstalter des Geländesportes rege Kontakte zu militärischen Stellen unterhielt, konnte ihre Empfehlung für die Vergabe von hochdotierten Aufträgen entscheidend sein. Mit dem von Hühnlein geleiteten „Arbeitsausschuß des Beirats für das Kraftfahrwesen" stand das NSKK außerdem dem Reichsverkehrsministerium in wirtschaftlichen und technischen Angelegenheiten beratend zur Seite.[100] Mit Spenden, Fahrzeuggestellungen und politischer Anpassung versuchten die Indus-

---

[95] Bei den Neuzulassungen zwischen 1933 und 1938 blieb Opel weiter vorne: 1933 wurden 28494 Opel-Fahrzeuge und 7844 Fahrzeuge von Mercedes-Benz neu zugelassen. 1938 waren es 81983 Opel-Fahrzeuge und 20889 von Daimler-Benz; vgl. die Aufstellung bei Seherr-Thoss: Automobilindustrie, S. 343.

[96] Vgl. Schreiben des Korpsführers an den Reichsschatzmeister Schwarz vom 12. 7. 1935, BArch NS 24/107.

[97] Vgl. NSKK-Auftrag an den RDA vom 1. 9. 1936, BArch NS 24/102.

[98] Vgl. Rechnung des RDA an das NSKK vom 2. 5. 1938, betr. NSKK-Lieferung, BArch NS 24/150.

[99] Die Privatwirtschaft war zu 36,3% am Umsatz beteiligt, auf den Export entfielen 11,5%, vgl. Brutto-Umsatz der AG nach Käuferklassen 1939–1942; Pohl u.a: Die Daimler Benz AG, Dok. 52, S. 307.

[100] Deutsche Kraftfahrt vom 15. 6. 1933: „Der Siegeszug des NSKK".

trievertreter, Hühnleins Wohlwollen und seine Zustimmung zu Materialkontingenten und Devisenzuteilungen zu gewinnen sowie das Geschäftsklima zwischen Industrie, Partei und Behörden zu verbessern.[101] Das NSKK blieb hinsichtlich seiner Einflussmöglichkeiten für die Industrie ein schwer berechenbarer Machtfaktor. Dies galt nicht nur in Bezug auf die negativen, sondern auch auf die positiven Einflussmöglichkeiten. Die Daimler-Benz AG überschätzte die Reichweite des NSKK-Kompetenzbereichs jedoch, als sie sich vom Korpsführer Maßnahmen versprach, die den Absatz ausländischer Kraftfahrzeuge unterbinden sollten.[102]

Neben der Auftragsvergabe gab es noch weitere Gründe, die dafür sprachen, gute Beziehungen zum NSKK zu pflegen. In der Korpsführung fanden die Automobilhersteller einen Ansprechpartner für Wünsche und Klagen rund um die öffentliche Bewertung ihrer Produkte. Als der Automobilclub DDAC in seinen Mitteilungen die Garantie- und Lieferbedingungen des RDA kritisierte, protestierte Dr. Allmers beim Korpsführer. Dieser versprach, den DDAC zur Einstellung seiner „Angriffe" zu veranlassen.[103] Wenn möglich, versuchte die Industrie, Mängelanzeigen gegen ihre Produkte abzuwehren. Ein ideales Druckmittel, das die Automobilindustrie gegen Kritik aus NSKK-Kreisen einsetzte, war die Zurückbehaltung der als freiwillig deklarierten Unterstützungsleistungen an das NSKK. Die Nachbewilligungen für die Motorsportschule in Gandersheim wurden 1938 für einige Zeit auf Eis gelegt, weil die Repräsentanten des RDA sich über einen Artikel in der Zeitschrift „Der NSKK-Mann" ärgerten, der die Qualität des in der Autoindustrie verwendeten Zubehörs bemängelte.[104]

Ein Zusatzargument, das unliebsame Kritiker im Zaum halten konnte, lieferte das von den Nationalsozialisten eingeführte Bekenntnis zur „geeinten Kraftfahrt".[105] Ursprünglich eingebracht, um die bestehende Konkurrenz unter den einzelnen Firmen zu unterdrücken, konnte diese Befriedungsfloskel nun auch umgekehrt von der Industrie gegen die NSKK-Presse eingesetzt werden. Kritische Anmerkungen wurden mit dem Hinweis zurückgewiesen, sie würden die na-

---

[101] Als der Pressechef des NSKK Krenzlin gegenüber Daimler-Benz andeutete, Hühnlein werde sich darüber ärgern, in der Renngeschichte des Unternehmens 1933 bis 1939 nicht erwähnt worden zu sein, fügte man den obligatorischen Dank an den Korpsführer in der Restauflage hinzu; vgl. Schreiben von Gerhart Naumann an Kissel vom 7. 1. 1941 und seine Anwort vom 14. 1. 1941, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.5.

[102] Vgl. Schreiben Werlins an Hühnlein vom 15. 10. 1934, BArch NS 24/121.

[103] Mitteilung an die Mitglieder des Vorstands vom 5. 10. 1934, betr. Niederschrift der Vorstandssitzung am 27. 9. 1934, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.21.

[104] Vgl. Schreiben von Allmers an den Korpsführer vom 8. 3. 1938, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.22. Allmers formulierte seine Kritik recht allgemein. Anstoß dürfte der Artikel „Hier meckert der Kunde", in: Der NSKK-Mann vom 19. 2. 1938, Sondernummer zur IAMA, erregt haben, in dem den Autofirmen vorgeworfen wurde, dass sie trotz hoher Umsätze an der Qualität des Zubehörs sparen würden. Die Wogen scheinen sich wieder geglättet zu haben, denn Anfang 1939 zeigten sich die RDA-Mitgliedsfirmen zu weiteren Zahlungen für die MSS bereit.

[105] Die „geeinte Kraftfahrt" wurde der „zersplitterten Kraftfahrt" des Auslands als Ideal gegenübergestellt. Im Unterschied zu den Automobilausstellungen in Paris und London, in denen sich die Industrie „bekriegen" würde, habe die IAMA das Ziel, die Leistungen der großdeutschen Kraftfahrt zu präsentieren; vgl. Der NSKK-Mann vom 18. 2. 1939: „Salon contra Leistungsschau!"

tionale Industrie schlecht machen. Die Unternehmen waren für negative Urteile nur dann offen, wenn der Inspekteur Technik des NSKK sich in aller Diskretion an die Unternehmensführungen wandte.[106]

In dieser Eigenschaft kritisierte er Anfang des Jahres 1938 in einem vertraulichen Brief die technische Qualität der Wagen der Auto Union und äußerte sich skeptisch, was die Absatzmöglichkeiten innerhalb des NSKK in der Partei und den Gliederungen betraf. Der Vertreter der Auto Union AG Hans Huschke zeigte sich alarmiert und betonte, es müsse „alles geschehen, um die Bestellungen von Seiten des NSKK und den anderen Gliederungen auch in Zukunft für uns sicherzustellen".[107]

Da viele Bestellungen über den Reichsverband der deutschen Automobilindustrie liefen, war die Auftragsvergabe des NSKK überraschend transparent. Dies führte dazu, dass sich das NSKK gegenüber dem RDA und Konkurrenzunternehmen rechtfertigen musste, wenn es größere Aufträge an einzelne Firmen vergab. Das NSKK versprach nach einem Großauftrag an Daimler-Benz 1935, bei nachfolgenden Bestellungen wieder die Auto Union AG zu bedenken.[108] Wenn Unternehmen wie Hanomag oder Phänomen sich bei der Vergabe von Aufträgen des Korps benachteiligt fühlten, beschwerten sie sich beim Korps mit Hinweis auf ihre Unterstützungsleistungen für die Motorsportschulen.[109] Diese Taktik schien zumindest in Einzelfällen aufzugehen, denn der Inspekteur Technik Kraus bestellte 1936 bei Hanomag auf Drängen der Firma zehn Dienstfahrzeuge.[110]

Der Versuch der Industrievertreter, durch Gefälligkeiten und den Aufbau persönlicher Beziehungen das Wohlwollen des NSKK zu erkaufen, war der Versuch, Lücken in ein immer dirigistischeres Wirtschaftssystem zu reißen. Indem Industrievertreter den nationalsozialistischen Entscheidungsträgern dienstbar waren, änderten sie nichts an der seit 1936 konsequent verfolgten Autarkiepolitik, sie hofften aber darauf, sich im Wettbewerb um Aufträge und Rohstoffkontingente Vorteile zu verschaffen.[111]

---

[106] Anlässlich des Delegiertentages der RDA teilte der Inspekteur für technische Ausbildung und Geräte Kraus Erfahrungsberichte der NSKK-Mitglieder aus: Er sagte: „die Delegierten der Industrie finden jedoch auf ihren Tischen in verschlossenem Umschlag einen knappen Auszug der Erfahrungsberichte über die Erzeugnisse ihrer eigenen Firma, wie sie derzeit gegeben sind"; Referat des Gruppenführers Kraus am 11. 11. 1935 anlässlich der Tagung der Delegierten des RDA in München, BArch NS 24/269. Auch in den nächsten Jahren wurden technische Erfahrungen gesammelt und weitergegeben; vgl. Dienstanweisung der Motorgruppe Franken vom 3. 12. 1937, BArch NS 24 /1.

[107] Schreiben von Direktor Huschke von Auto Union an den Inspekteur Technik Kraus vom 8. 2. 1938, BArch NS 24/255.

[108] Die Korpsführung bestellte 35 offene Pkw bei Daimler-Benz. Die Auto Union AG protestierte, da sie den Auftrag sicher geglaubt hatte; vgl. Anfrage des RDA an das Amt Technik des NSKK vom 12. 10. 1935, BArch NS 24/269.

[109] Vgl. Schreiben von Kraus an Direktor Najork vom 21. 12. 1935, BArch NS 24/121; Schreiben von Hiller an Kraus vom 15. 11. 1935, BArch NS 24/112.

[110] Vgl. Schreiben von Kraus an Direktor Najork vom 21. Dezember 1935, BArch NS 24/121. Kraus kommentierte die Bestellung mit den Worten: „Damit sind die Klagen der Firma Hanomag über Nichtbestellung ihrer Erzeugnisse wohl erledigt"; Schreiben des Inspekteurs Technik an das Amt Schulen vom 31. 3. 1936, BArch NS 24/387.

[111] Vgl. zu den negativen Konsequenzen der staatlichen Wirtschaftspolitik für die Industrie

Die Spendenpraxis der Industrie – Marketingstrategie oder Korruptionssystem?

Die besten Verbindungen zu Hitler und zu führenden NS-Funktionären unterhielt zweifellos die Daimler-Benz-Leitung. Hitlers Liebe zum Auto mit dem Stern begann am 7. September 1923, als er auf Vermittlung von Werlin einen offenen Mercedeswagen kaufte. Im Oktober erwarb er einen zweiten größeren Wagen, und 1931 leistete er sich einen „Großen Mercedes", der mit Werbeanzeigen im „Völkischen Beobachter" finanziert wurde.[112] Hitler betonte in einem Schreiben an Direktor Kissel vom 13. Mai 1932, er werde durchsetzen, dass alle führenden Nationalsozialisten Mercedes-Benz-Wagen fahren.[113] Vor 1933 hatte Daimler-Benz jedoch nicht das Monopol für die Belieferung der NSDAP mit Luxuswagen. An prominente Nationalsozialisten in München, unter anderem auch an den Parteiprogrammatiker Gregor Straßer, lieferte der Autobauer Horch elf Pkw.[114] Nach der Machtübernahme fuhren die Parteiführer fast ausnahmslos die Automarke Mercedes-Benz. Dazu zählten: Robert Ley, Fritz Todt, Heinrich Himmler, Hermann Göring, Reinhard Heydrich und Joseph Goebbels.[115] Adolf Hühnlein, der einen Leihwagen der Firma Horch fuhr, zeitweilig einen BMW und einen Hanomag-Geländewagen nutzte, kaufte 1935 einen offenen Mercedes-Tourenwagen.[116] Später wurde ihm von Daimler-Benz ein eigens für ihn gefertigter Kompressor-Sportwagen zur Verfügung gestellt.[117]

Daimler-Benz nahm eine Sonderstellung unter den Automobilherstellern ein. Das Unternehmen, das im Rennsport wie in der Wirtschaft den Anspruch erhob, als die führende deutsche Firma zu gelten, war bestrebt, diesen Anspruch auch durch eine besondere Nähe zum Regime zu dokumentieren. Die zahlreichen Patenschaften für Motorsportschulen, die große Zahl an Vorstandsmitgliedern, die einen NSKK-Rang einnahmen und nicht zuletzt die besondere Freigebigkeit bei Spenden und Fahrzeuggestellungen zeigen die Anstrengungen des Unternehmens. Das NSKK war, wie auch Direktor Kissel bestätigte, der größte Spendenempfänger unter den NS-Organisationen.[118]

Auf den guten Ruf, den Daimler-Benz in Parteikreisen genoss, nahm auch der Korpsführer des NSKK in seiner Funktion als Führer des deutschen Kraftfahr-

---

Prollius: Das Wirtschaftssystem der Nationalsozialisten, S. 274 f. Vgl. zur Abhängigkeit der Industrie von Entscheidungen des Korpsführers im Motorsport S. 303 und 309 dieser Arbeit.

112 Roth u. a. (Bearb.): Die Daimler-Benz AG 1916–1948. Schlüsseldokumente, Anmerkung 1 zu Dok. Nr. 38 und Anmerkung 3 zu Dok. Nr. 39a, S. 418.

113 Vgl. ebenda, Anmerkung 1 zu Dok. Nr. 39b, S. 418.

114 Vgl. Feldman: Die Deutsche Bank und die Automobilindustrie, S. 12.

115 Vgl. DCC-Konzernarchiv, Best. Prominente Besitzer.

116 Dies war ein 8-Zylinder, Typ 290, im Wert von 9600 RM, Schreiben von Daimler-Benz an Kraus vom 6. 12. 1935, BArch NS 24/121. Zu den von Hühnlein genutzten Wagen vgl. BArch NS 24/471, 530, 542, 675, 737.

117 Typ 540 K; vgl. Schreiben von Kissel an die Verkaufsstelle München vom 2. 2. 1940, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.5.

118 Vgl. Roth: Der Weg zum guten Stern des „Dritten Reichs", S. 132. Sowohl die Aufwendungen an die MSS als auch die meisten anderen Zuschüsse an das NSKK sind in den internen Spendenlisten nicht aufgeführt. Wo und unter welchen Posten sie verbucht wurden, geht aus den vorhandenen Quellen nicht hervor.

sports Rücksicht. Für die Unterdrückung von Radiokommentaren, beispielsweise über das zweitrangige Abschneiden der Mercedes-Fahrer hinter den Wagen von der Auto Union auf der Avus 1934, setzte sich Korpsführer Hühnlein ein.[119] Zusätzlich erklärte der Korpsführer zur Freude der Daimler-Benz AG, dass auf der IAMA von 1936 keine Reklame für Firmen mit Rekordergebnissen betrieben werden durfte, was besonders für die Auto Union in diesem Fall ein Nachteil war.[120] Weitere Beispiele, die eine Benachteiligung anderer Unternehmen durch die vom NSKK dominierte Oberste Nationale Sportbehörde vermuten ließen, waren die Nichterwähnung der Rekordleistungen der Auto Union in einem Motorsportfilm von 1937 und die Erlaubnis an Daimler-Benz im Januar 1938, außerplanmäßig Rekordversuche durchzuführen. Die Auto Union AG kritisierte Hühnlein für die Ungleichbehandlung der beiden Unternehmen in der Öffentlichkeit.[121] Eine generelle Bevorzugung der Daimler-Benz AG gegenüber der Auto Union lässt sich jedoch für das NSKK in sportlichen Angelegenheiten nicht feststellen. Der Rennleiter des Mercedes-Teams Alfred Neubauer war im Gegenteil davon überzeugt, dass die Gunst des NSKK auf Seiten der Auto Union lag.[122] Auch die Bemerkung von Direktor Kissel in einem internen Briefwechsel, er wünsche sich eine bessere Einstellung von Hühnlein zu Daimler-Benz, lässt darauf schließen, dass sich auch das automobile Aushängeschild im „Dritten Reich" dem Wohlwollen des Korpsführers nicht immer sicher sein konnte.[123]

Das NSKK selbst hatte kein eigenes Interesse an einer Exklusivbeziehung zwischen der Korpsführung und der Daimler-Benz-Firmenleitung. Die eindeutige Begünstigung eines Unternehmens wäre aus Sicht des NSKK unklug gewesen, da für den Führer des deutschen Kraftfahrsports der Ruhm Deutschlands oberste Priorität hatte. Zu dessen Vermehrung hatten die Rennleitung, die Fahrer und die Rennwagen und Motorräder der Auto Union ebenso viel beigetragen wie die von Daimler-Benz. Außerdem war das NSKK auf eine breite Unterstützung der gesamten Automobilindustrie angewiesen, um eigene Projekte durchsetzen zu können. Deshalb sah die Korpsführung ihre Aufgabe nicht darin, Konkurrenten der Daimler-Benz AG auszuschalten, sondern möglichst viele Firmen, darunter auch die für das NSKK wichtigen Motorradhersteller DKW, NSU und Zündapp, als Sponsoren zu gewinnen und zu behalten. Diese Strategie hatte Erfolg. Alle großen Automobil- und Motorradhersteller, mit Ausnahme von Ford, übernahmen Patenschaften für die Motorsportschulen und erklärten sich bereit, die korporative Mitgliedschaft im NSKK zu erwerben. Die Patenschaften der Auto Union für

---

[119] Hühnlein versprach in einem Gespräch mit Direktor Kissel am 16. 6. 1934, dass er seinen Einfluss gegen eine schlechte Presse für das Unternehmen geltend machen werde; vgl. Schreiben von Kissel an Staatsrat von Stauß vom 19. 6. 1934, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.5.

[120] Vgl. Schreiben von Direktor Kissel an Direktor Wolfgang von Hentig vom 28. 1. 1936, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 11.2.

[121] Vgl. Schreiben der Auto Union an die ONS vom 3. 1. 1938, abgedruckt bei: Kirchberg: Grand-Prix-Report Auto Union 1934 bis 1939, S. 112.

[122] Vgl. Rowe: Männer, Frauen und Motoren, S. 256, 260.

[123] Vgl. Schreiben von Direktor Kissel an Direktor Schippert vom 2. 9. 1935, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.5.

drei Motorsportschulen und die Spendenpraxis der Firma Hanomag sprechen dafür, dass das NSKK unter den nationalsozialistischen Organisationen nicht nur der größte Spendenempfänger der Daimler-Benz AG war, sondern auch der der meisten anderen Automobil- und Motorradhersteller.[124]

Bedenkt man weiter, dass die Mehrheit der Geschäftsführer, Direktoren und Vorstände der Fahrzeughersteller Korpsangehörige des NSKK waren, wird klar, dass sich die Pflege guter Beziehungen zum Korps zu einer ungeschriebenen Norm in der Kraftfahrzeugindustrie entwickelt hatte.

Der Historiker Karl-Heinz Roth bezeichnete die Schenkungen der Daimler-Benz AG an Gliederungen der Partei als Versuch, ein „Korruptionssystem" zu errichten, mit dessen Hilfe die dominierende Stellung im anlaufenden Motorisierungsgeschäft errungen werden sollte.[125] Aus dem vorliegenden Quellenmaterial lassen sich Bevorzugungen der Daimler-Benz AG durch das NSKK nachweisen, doch geht nicht daraus hervor, ob die Vorteile auf gezielte Bestechungen zurückzuführen waren.[126] Die Bezeichnung „Korruptionssystem" legt nahe, dass für die Schenkungen der Industrie eine konkrete Gegenleistung des NSKK erbracht wurde. Es fehlen jedoch Belege für Absprachen und Auftragserschleichungen im größeren Stil, die ein solches „System" begründen würden. Auch Daimler-Benz bestand auf der fristgerechten Bezahlung seiner Rechnungen durch das NSKK.[127] Aufgrund des hohen Konkurrenzdrucks in der Automobilbranche war damit zu rechnen, dass Auftragserschleichungen einzelner Firmen im großen Stil und Preisnachlässe, die die üblichen 10% Behördenrabatt an das NSKK überstiegen, von der Wirtschaftsgruppe Fahrzeugindustrie oder der Deutschen Automobiltreuhand Gesellschaft, die über die Marktordnung wachte, angeprangert worden wären.[128]

Auf Gerüchte über Preisnachlässe für NSKK-Angehörige im Saarland intervenierte unverzüglich die Vereinigung der Motorradfabriken.[129] Auch wenn der Inspekteur Technik sich, wie in der bereits erwähnten Auseinandersetzung zwischen dem Motorradrennfahrer Henne und BMW, parteiisch verhielt, reagierte Hühnlein auf vertrauliche Absprachen zwischen untergeordneten NSKK-Dienst-

---

[124] In den noch vorhandenen Unterlagen der Auto Union lassen sich keine konkreten Hinweise auf Spenden an die MSS des NSKK oder die Korpsführung finden. Vgl. im StA Chemnitz: Werksabrechnungen, Auto Union AG 7298; Bilanzen, Auto Union AG 681; Unterlagen zum Jahresabschluss, Auto Union AG 3963 und 1034; Prüfungen für das Geschäftsjahr 1938/39, Auto Union AG 629.

[125] Vgl. Roth: Der Weg zum guten Stern des „Dritten Reichs", S. 133.

[126] Auch Roth bleibt Belege schuldig; vgl. ebenda, S. 133ff. Da sich Korruptionsgeschäfte meistens außerhalb der aufgezeichneten Dienstvorgänge abspielen, kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass es Begünstigungen gegeben hat, die über den Grad von Gefälligkeiten hinausreichten.

[127] Vgl. Pohl u. a.: Die Daimler Benz AG, S. 59 und Dok. 30.

[128] Vgl. das Schreiben von Kraus auf eine Anfrage der Wirtschaftsgruppe Fahrzeugindustrie vom 2. 8. 1935, BArch NS 24/121.

[129] Beschwerde der Vereinigung der Motorradfabriken an den Korpsführer vom 10. 7. 1935, ebenda.

stellen und Automobilfilialen ungehalten: „Wirtschaftsgebundene Referenten und Führer dulde ich auf keinen Fall“[130], so der Korpsführer.

Dennoch scheint es eine Koppelung von Firmenspenden und Aufträgen gegeben zu haben. Der Inspekteur Technik legte in einem internen Schreiben vom 17. November 1936 offen, dass bei Fahrzeugbestellungen des Korps diejenigen Firmen bevorzugt würden, die dem Korps bei der Errichtung und Ausstattung der Motorsportschulen geholfen hätten.[131] Doch weist Kraus, den auch in NSKK-Kreisen schwelenden Vorwurf zurück, die Industriespenden seien Gratifikationen für Aufträge. Die erste Stiftung von zwei Millionen RM für Fahrzeuge und Werkstatteinrichtungen, so Kraus, wurde dem Korps zur Verfügung gestellt, bevor auch nur „ein Pfennig aus Reichsmitteln“ für Fahrzeuge ausgegeben worden war.[132]

Die Frage nach einer vermeintlichen „Komplizenschaft“ zwischen dem NSKK und einzelnen Unternehmen greift zu kurz. Wichtiger ist die Erkenntnis, dass die Unterstützung des NSKK von der industriellen und gewerblichen Wirtschaft breit gestreut war. Eine Vielzahl von Sponsoren wirkte mit persönlichem, materiellem und finanziellem Aufwand am Aufbau und an der Konsolidierung der NSKK-Machtbasis mit. Die Förderung des NSKK durch die Industrie war weniger Bestandteil eines „Korruptionssystems“ im Sinne einer Auftragserschleichung als vielmehr die Basis eines unternehmerischen „Marketingkonzeptes“, das unter Akzeptanz der völkischen Ideologie und der Aufrüstungsziele die Grundlage für den ökonomischen Erfolg der Firmen bereitete. Für die Automobil-, Motorrad- und Zubehörproduzenten und für die Treibstoffindustrie fielen die Beihilfen in den Bereich der politischen Imagepflege – sie waren gewissermaßen „Investitionen“, die sich wie die Mitgliedschaft im NSKK 1939 zudem noch steuerlich absetzen ließen.

Das Verhältnis NSKK – Automobilindustrie aus Sicht der Direktoren

Der Umgangston, den Industrievertreter in Schreiben an den Korpsführer und in öffentlichen Reden anschlugen, war freundlich, entgegenkommend und teilweise devot. Kritische Anfragen an die Ämter des NSKK oder Forderungen, die darauf zielten, das Verhältnis zwischen NSKK und Industrie klar zu definieren, gab es nicht. Interne Briefwechsel unter den Vorstandsmitgliedern des Reichsverbandes der deutschen Automobilindustrie zeigen jedoch, dass auf Seiten der Industrie der dringende Wunsch nach einer Neuregelung der Beziehungen zwischen der Automobilindustrie und dem NSKK bestand. Es wird deutlich, dass sich bis 1939 Frustrationen gegenüber dem NSKK aufgebaut hatten. Nicht nur, weil die Korpsführung unmäßige finanzielle Forderungen stellte, sondern vor allem, weil das NSKK

---

130 Schreiben des Korpsführers an die Kraftfahrinspektionen vom 10. 1. 1935, ebenda.

131 Deshalb hätte die kleine Firma Horex, die keine Patenfirma war, wenig Chancen auf Aufträge durch das Korps; vgl. Schreiben des Inspekteurs Technik an die Schriftleitung der „Deutschen Kraftfahrt“, vom 17. 11. 1936, BArch NS 24/513.

132 Schreiben des Inspekteurs Technik an das Verwaltungsamt der Inspektion Schulen vom 23. 3. 1937, BArch NS 24/372.

seinen Einfluss auf das automobile Clubwesen und den Kraftfahrsport ausgeweitet und damit den Einfluss der Automobilindustrie in ihren angestammten Wirkungsbereichen langfristig beschnitten hatte. In larmoyantem Ton beklagte BMW-Generaldirektor Franz Josef Popp 1940: „Man hat uns die Clubs weggenommen".[133] Er spielte dabei auf die bereits 1933 verloren gegangene Mittlerfunktion der Automobilclubs an, die über viele Jahrzehnte hinweg den gesellschaftlichen Verkehr zwischen Vertretern der Automobilindustrie und den Vertretern von Wehrmacht und Behörden gefördert hatten. Der Einheitsclub DDAC sollte nach den Wünschen der Industrie wieder mehr Eigenständigkeit erhalten.[134]

Unzufriedenheit herrschte auch darüber, dass die von der Industrie angestrebte wirtschaftliche Vermarktung der Rennerfolge durch die politischen Instrumentalisierungsversuche des NSKK in ihrer Zielsetzung behindert wurde. Die Industrievertreter gaben sich ungewohnt kämpferisch und fest entschlossen, die Hegemonie des NSKK im Automobil- und Motorradsport nach dem Krieg zu brechen und, wie es Popp formulierte, das „verlorene Terrain" Kraftfahrsport „zurückzuerobern".[135]

Im Interesse der Industrie war eine Neubestimmung der Aufgaben für das NSKK nach Beendigung des Krieges dringend erforderlich. Die Industrievertreter plädierten dafür, dass das NSKK aus seiner „unklaren Stellung innerhalb ziviler, parteimäßiger und militärischer Aufgaben herausgelöst" werden und sich vorrangig der vormilitärischen Ausbildung und dem Verkehrswesen widmen sollte.[136]

Zu bezweifeln ist, dass es den Wirtschaftsführern tatsächlich gelungen wäre, die einmal errungene Einflussnahme des NSKK innerhalb der Industrie zurückzudrängen. Die staatliche Lenkung der Wirtschaft und die Einmischung nationalsozialistischer Formationen waren charakteristisch für die nationalsozialistische Wirtschaftspolitik. Diese Praxis zu akzeptieren und sich damit in Abhängigkeit zu NS-Organisationen – hier dem NSKK – zu begeben, war der Preis, den die Industrie zu zahlen hatte, wollte sie an den steigenden Unternehmensgewinnen im „Dritten Reich" partizipieren.

---

[133] Aktennotiz von Popp, betr. Vorstandssitzung des RDA am 7. 2. 1940, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.23.

[134] Vgl. Schreiben von Popp an Allmers vom 20. 2. 1940, ebenda.

[135] Aktennotiz von Popp, betr. Vorstandssitzung des RDA am 7. 2. 1940 und Schreiben von Popp an Allmers vom 1. 4. 1940, ebenda.

[136] Vgl. Schreiben von Direktor Popp an Allmers vom 20. 2. 1940, ebenda.

VIII. Kraftfahrsachverständige und Fahrlehrer – zwischen Unabhängigkeit und Vereinnahmung

Im Sommer 1938 bilanzierte der Korpsführer des NSKK Adolf Hühnlein das bisher in der Motorisierungspolitik Erreichte und äußerte sich in diesem Zusammenhang unzufrieden über den Zustand des Fahrlehrergewerbes und des technischen Sachverständigenwesens. Um „Missstände" in diesen Bereichen zu beseitigen, sei es notwendig, so Hühnlein, die Fahrlehrer unter die Aufsicht des Korps zu stellen und die Kraftfahrsachverständigen aus den „überlebten Vereinen" herauszulösen. Als oberstes Gebot nannte er für die genannten Berufsgruppen „politische Zuverlässigkeit" und suggerierte damit Loyalitätsdefizite bei den Trägern der Fahrausbildung und den Sachverständigen gegenüber dem nationalsozialistischen Staat.[1] Die Neuordnungspläne des NSKK wurden jedoch nur teilweise verwirklicht. Anhand der Auseinandersetzungen, die das NSKK mit den Technischen Überwachungs- und Fahrlehrer-Vereinen und sie betreffend auch mit anderen Institutionen in Staat und Partei führte, werden die Möglichkeiten und Grenzen der Machtausweitung des NSKK deutlich.

1. Tradition und Neuordnung im Technischen Prüfwesen

Mit der Gründung des Zentral-Verbandes der Preußischen Dampfkessel-Überwachungs-Vereine im Jahre 1886 übernahm die Wirtschaft die Verantwortung für den gefahrenfreien Betrieb ihrer technischen Anlagen. Namhafte Industrievertreter gründeten Dampfkessel-Überwachungs- oder Revisionsvereine (später: Technische Überwachungsvereine), deren Kennzeichen die privatrechtliche Organisation in Vereinen war. Ein immer größer werdendes Aufgabengebiet bildeten die Überprüfung von Kraftfahrzeugen, die Abnahme von Führerscheinprüfungen und die Mitwirkung bei der Zulassung von Fahrlehrern. Die Überwachungskompetenz der Sachverständigen trat im „Dritten Reich" fast zwangsläufig in Konflikt mit dem staatlichen Anspruch auf Regulierungskompetenz. Da die Technischen Überwachungsvereine seit jeher vor „staatlicher Reglementierungssucht"[2] warnten und den Grundsatz der Selbstverwaltung der Wirtschaft verteidigten, war eine Kollision mit den nationalsozialistischen Ordnungsprinzipien vorhersehbar.

Anfänglich zeigte sich bei den Repräsentanten der Technischen Überwachungsvereine, deren Mitarbeiter alle eine Ingenieurausbildung absolviert hatten, eine große Genugtuung über die politische und gesellschaftliche Akzeptanz, die der

---

[1] Vgl. Krafthand vom 6. 8. 1938: „Es ist ein großer Stolz, NSKK-Mann zu sein!"
[2] Hoffmann: Unabhängig und neutral, Vorwort.

Technik im nationalsozialistischen Staat zugesprochen wurde.[3] Die Verbandszeitschrift des Bayerischen Revisions-Vereins von 1938 begrüßte anlässlich der Gründung des Hauses der Deutschen Technik den Statusgewinn der Ingenieure:

„Noch niemals hat die Technik solche Anerkennung gefunden wie im Dritten Reiche. Sie steht nicht mehr zweitrangig hinter anderer geistiger Arbeit; sie ist ebenbürtig, mehr noch, Symbol unserer Zeit, das vom ganzen Volke verstanden und freudig bejaht wird. Waren in all den Jahrzehnten die Techniker und ihre Werke von einer materialistischen Wirtschaft mißbraucht worden, so steigerte sich die Mißachtung der schöpferischen Ingenieurleistung in den Jahren der großen Arbeitslosigkeit zu einer Diffamierung der Ingenieurschaft. Zwar sprach man vom ‚Fluch der Technik', man wollte aber damit die Schaffenskraft der deutschen Techniker brechen. Ihre Arbeit drohte den Sinn zu verlieren."[4]

In diesen Worten schwingt Dankbarkeit darüber mit, dass der Nationalsozialismus die Technik aus der Dienstbarmachung des Kapitalismus und aus den bürgerlichen Zwängen befreit habe. Doch auch im „Dritten Reich" sollte die Technik der Politik dienstbar sein. Nach nationalsozialistischer Technikauffassung bestand für den Ingenieur die geistige Notwendigkeit, sich loszulösen vom „rein materialistisch-technischen Denken", und sich bewusst zu werden, dass sich all sein Tun und Handeln „höheren, staatspolitischen Gesichtspunkten" unterzuordnen habe.[5] Weiterhin musste den Ingenieuren in der NS-Zeit missfallen haben, dass die praktische Umsetzung der zur Schau gestellten Technikbegeisterung des NS-Regimes hinter den Ansprüchen zurückblieb. Es fand weder eine systematische Technikförderung statt noch ein gezielter Ausbau des Ingenieurstudiums.[6]

Die Ingenieure der Technischen Überwachungsvereine sahen sich spezifischen Schwierigkeiten ausgesetzt. Verschiedene Ministerien und die NSDAP nahmen bald nach der NS-Machtübernahme Anstoß an den Organisationsstrukturen der Vereine. 1934 beauftragte der Reichsverkehrsminister den Allgemeinen Verband der Deutschen Dampfkessel-Überwachungsvereine Berlin mit der Zusammenfassung der amtlich anerkannten Kfz-Sachverständigen. Die Vereine schlossen sich 1936 auf Befehl des Reichsverkehrsministers im Reichsverband der Technischen Überwachungsvereine (RTÜV) zusammen.[7] 1938 waren bei den Überwachungsvereinen 462 amtliche Kraftfahrsachverständige angestellt, deren Aufgabenschwerpunkte in der Abnahme von Führerscheinprüfungen und Kraftfahrzeuguntersuchungen lagen. Weitere Sonderaufträge bestanden in der Prüfung neuer Fahrzeugmodelle auf sicherheitstechnische Erfordernisse (Typprüfung), in „Fahr-

---

[3] Dem Ingenieur wurden neben der fachlichen Führung auch politisch-ideologische Aufgaben anvertraut. Er sollte die Beziehungen zwischen Betriebsführer und Gefolgschaft harmonisieren; vgl. dazu: Walker u. a.: Technikdiskurs und Technikideologie im Nationalsozialismus, S. 440 ff.

[4] Beitrag von Dr. Flemming in der Zeitschrift des Bayerischen Revisions-Vereins vom 30. 9. 1938: „Die Technik, ein wertvoller Teil des deutschen Kulturschaffens".

[5] Die Autobahn und die „Reichsautobahn" vom 1. 2. 1934: „Nationalsozialismus der Tat: Schaffung eines deutschen Volkskraftwagens" von Erwin Gottschalk.

[6] Vgl. Faulenbach: Zur Einleitung in das Themenfeld „Technik und Arbeit", S. 80.

[7] Vgl. Rede des Verbandsführers auf der ersten Mitgliederversammlung des Reichsverbandes am 22. 10. 1936, in: Hoffmann: Unabhängig und neutral – die TÜV, S. 149.

zeugmusterungen" bei den Wehrersatzinspektionen und in der laufenden Überwachung der Lastkraftwagen für den Reichskraftwagen-Betriebs-Verband.[8]

In seiner Verordnung vom 19. März 1938 kündigte der Reichswirtschaftsminister gegen den Willen des RTÜV die Gliederung des Reichsgebietes in 14 Überwachungsbezirke und die Errichtung einer Reichshauptstelle für die technische Überwachung an.[9] Was für die Ministerien eine Art verwaltungstechnische „Flurbereinigung" und Klärung von Zuständigkeiten bedeutete, stellte sich für den RTÜV als Generalangriff auf seine Unabhängigkeit dar. Der Verbandsführer X. Mayer kritisierte auf der Mitgliederversammlung des Reichsverbandes am 2. September 1938 die behördlichen Eingriffe in die zugestandene Selbstverwaltung und die von oben verordnete Reduzierung der ehemals 37 Vereine auf 14 Überwachungsvereine.[10] Offen beklagte er die starke Einflussnahme der Ministerien im „Geist polizeilicher Bevormundung".[11] Die Leitung des RTÜV musste nicht nur dem Reichswirtschaftsministerium Folge leisten, sondern sah sich im Sommer 1938 auch mit Angriffen von Seiten der Korpsführung des NSKK konfrontiert.

2. Der Machtkampf zwischen RTÜV und NSKK

Der Verbandsvorsitzende des RTÜV X. Mayer erklärte sich mit einer Zusammenarbeit zwischen den Sachverständigen und dem NSKK im Bereich des Kraftfahrwesens grundsätzlich einverstanden. So bat er den Korpsführer im Dezember 1937, NSKK-Vertreter in den Beirat des RTÜV zu entsenden. NSKK-Obersturmführer Hösl trat dem technischen Ausschuss bei und Obergruppenführer Kraus saß als Vertreter des NSKK im Beirat des Reichsverbandes.[12] Mayer kündigte darüber hinaus seine Bereitschaft an, unter den Sachverständigen für die Mitgliedschaft im Korps zu werben.[13] In der Annahme, das NSKK auf seiner Seite zu haben, äußerte er sich auf der Tagung des RTÜV am 23./24. Februar 1938 sehr selbstbewusst: „Wir haben die Freundschaft der beiden zuständigen Ministerien (RIM, RVM). Und nunmehr gehört auch das NSKK zu uns."[14] Dass diese Einschätzung trügerisch war, zeigte sich in den folgenden Monaten. Mit Schreiben vom 19. Juli 1938 an den „Stellvertreter des Führers" bat Hühnlein um die Voll-

---

[8] Vgl. Niederschrift über die Beiratssitzung des RTÜV vom 30. 5. 1938, BArch NS 24/111; Hoffmann: Unabhängig und neutral, S. 150f. Zur Bedeutung des Reichskraftwagen-Betriebsverbandes siehe S. 166 dieser Arbeit.

[9] Vgl. 100 Jahre Technischer Überwachungs-Verein, Bayern e.V., S. 62.

[10] Vgl. Hoffmann: Unabhängig und neutral, S. 151ff.

[11] Vgl. ebenda. S. 152. Weitere ministerielle Eingriffe des Reichswirtschaftsministeriums, wie etwa die Zwangsmitgliedschaft von Unternehmen, deren Anlagen überwacht werden mussten, und das Führerprinzip, nach dem der Vorsitzende des jeweiligen Vereins von einem Beirat und dem RWM berufen wurde, brachten den Status der rechtsfähigen Vereine bürgerlichen Rechts ins Wanken, ohne ihn jedoch zu Fall zu bringe; vgl. Wiesenack: Wesen und Geschichte der Technischen Überwachungs-Vereine, S. 87ff., 91.

[12] Vgl. Schreiben des RTÜV an den Korpsführer vom 30. 12. 1937, BArch NS 24/111.

[13] Vgl. Schreiben von Mayer an den Inspekteur Technik Kraus vom 13. 5. 1938, ebenda.

[14] Meldung von Hösl an Kraus vom 3. 3. 1938 über die Tagung des RTÜV am 23./24. 2. 1934, ebenda.

macht, im Auftrag der Partei das Sachverständigenwesen zusammenzufassen und „innerlich auszurichten".[15] Der Korpsführer begründete sein Anliegen mit dem Eigenleben der Vereine, das trotz der Dienstaufsicht der Behörden zu sehr ausgeprägt sei. Er kritisierte die immer noch zu hohen Prüfgebühren und den Umstand, dass die Vereine an die Interessen der Industrie gebunden seien. Außerdem, so lautete ein ideologischer Vorwurf, fehle den Prüfern die Verbundenheit mit dem „jungen motorisierten Deutschland", als dessen Anwalt und Förderer sich das NSKK betrachtete.[16]

Gleichzeitig verstärkte der Korpsführer den Druck auf den RTÜV in der Öffentlichkeit. Er sprach in einem Artikel im Völkischen Beobachter vom 23. Juli 1938 in Bezug auf die Technischen Überwachungsvereine von „überlebten Vereinen, in denen die Kraftfahrsachverständigen heute noch organisiert" seien.[17] Außerdem beanstandete er die unzureichende Prüfung von Fahrlehrern bei den Neuzulassungen durch amtliche Sachverständige und ihre mangelnde gutachterliche Kompetenz in Gerichtsverfahren.[18] Zu den fachlichen Streitigkeiten traten atmosphärische Störungen. Es wurde der Korpsführung das Gerücht zugetragen, dass sich Sachverständige in Vereinen abfällig über das NSKK geäußert hätten.[19]

Der RTÜV und die angeschlossenen Überwachungsvereine protestierten gegen die Vorwürfe. Rudolf Rist, Direktor des Bayerischen Revisions-Vereins, verteidigte in einem Schreiben vom 23. August 1938 die Vereinsstruktur und wies Vorwürfe in Bezug auf die fehlende politische Zuverlässigkeit zurück.[20] Der RTÜV wehrte sich vehement gegen Neugestaltungs- und Übernahmepläne durch das Korps. Mit dieser offensiven Haltung unterschied sich der Vorstand der Technischen Überwachungsvereine von den Automobilclub-Funktionären, die vor ihrer Fusion versucht hatten, das Wohlwollen des Korpsführers durch Kooperation und Anpassung zu erringen. Um zu verhindern, dass sich die Auseinandersetzung zu einem Privatkrieg zwischen dem Korps und dem RTÜV entwickelte, erstellte der Reichsverband Ende August 1938 eine Denkschrift, die er den zuständigen Ministerien, dem „Stellvertreter des Führers" und dem Chef der Reichskanzlei zuleitete.[21] Darin verwies der RTÜV auf die 70-jährige erfolgreiche Tätigkeit der Technischen Überwachung unter Aufsicht und Lenkung des Staates. Die Vereine

---

[15] Vgl. Schreiben des Korpsführers an den Stellvertreter des Führers vom 19. 7. 1938, betr. Sachverständigenwesen, BArch NS 24/90.

[16] Vgl. ebenda. Im Mai 1938 erhob Kraus auf der Beiratssitzung Vorwürfe gegen den RTÜV. Er bemängelte, dass es bei den Vereinen zu viele weltfremde Prüfer gebe, denen das „Herz für die Jugend" fehle. Die Erziehung der Jugend zur Motorisierung sei aber das Hauptziel; vgl. Niederschrift über die Beiratssitzung am 30. 5. 1938 in Stuttgart, BArch NS 24/111.

[17] Verbandsführer Mayer zitierte in seinem Schreiben an den Korpsführer vom 1. 8. 1938 aus dem Völkischen Beobachter, BArch NS 24/111.

[18] Vgl. Übersicht über das Sachverständigenwesen im deutschen Verkehrsstrafrecht (geheim), zusammengestellt durch die NSKK-Abteilung Gnadensachen und Verkehrsstrafrecht vom 21. 10. 1937 (gebundenes Manuskript), BArch NS 24/676.

[19] Vgl. Schreiben von Inspekteur Kraus an Mayer vom 1. 10. 1938, BArch NS 24/111.

[20] Schreiben von Ingenieur Rudolf Rist, Direktor des Bayerischen Revisionsvereins, an den Korpsführer vom 23. 8. 1938, ebenda.

[21] Vgl. Schreiben des RTÜV an den Korpsführer vom 7. 9. 1938 und Denkschrift vom 29. 8. 1938, ebenda.

seien auch im „Dritten Reich" die geeigneten Stellen für die technischen Prüfungen, weil „der technisch fortschrittliche, ingenieurmäßige Geist im Überwachungsdienst mit der Selbstverwaltung der Vereine stehe und falle".[22] Den Forderungen des Korpsführers nach Loslösung des Kraftfahrwesens von den Ingenieurkörpern setzte der RTÜV die Überzeugung entgegen, dass es ein Grundsatz der Partei sei, wonach bewährte Organisationen nicht in ihrer Tätigkeit gestört werden sollten. Der RTÜV gab zu bedenken, dass der „organische Aufbau" des Sachverständigenwesens durch eine Abtrennung des Kraftfahrwesens zerstört werde.

Trotz des massiven Protests von Seiten des RTÜV gab sich Hühnlein optimistisch, den Einfluss des NSKK auf das Kraftfahrzeug-Prüfwesen ausweiten zu können. Er fühlte sich zur Übernahme des Sachverständigenwesens ermutigt, da er die grundsätzliche Zustimmung des Stabsleiters der Dienststelle des „Stellvertreters des Führers" Martin Bormann erhalten hatte und sich durch die persönliche Vollmacht des „Stellvertreters des Führers" Rudolf Heß vom 10. August 1938 abgesichert wusste. Darin wurde dem Korpsführer die Beobachtung der Kraftfahrzeugwirtschaft und der Kraftfahrsachverständigen im Auftrag der NSDAP anvertraut.[23]

Vor diesem Hintergrund glaubte sich Hühnlein in überlegener Position. In seinem Schreiben vom 14. September 1938 an den RTÜV stellte er mit Nachdruck fest:

„Damit nun bei Ihnen keinerlei Unklarheit mehr besteht, wie ich über das Prüfungswesen in der Motorisierung denke, erkläre ich Ihnen hiermit ausdrücklich, daß ich alle Schritte unternommen habe und auch noch unternehmen werde, um die Prüfung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeugführern, Kraftfahrlehrern, Kraftfahrsachverständigen usw. unter eine entsprechende Dienstaufsicht der Partei, und, da ich als Führer des NSKK hier Sachbearbeiter des Stellvertreters des Führers bin, praktisch unter meine Dienstaufsicht zu nehmen und organisch mit der Arbeit des Korps gleichzuschalten."[24]

Die Stellungnahmen der Ministerien

Verärgert über die Uneinsichtigkeit der Technischen Überwachungsvereine ersuchte Hühnlein um eine Entscheidung an höchster politischer Stelle. Er forderte einen „Führerentscheid" und knüpfte in seinem Antrag an einen bereits ergangenen Auftrag Hitlers an das NSKK an, alle Omnibusse im Reich auf ihre Betriebssicherheit zu überprüfen.[25] Bevor die Reichskanzlei das Gesuch des Korpsführers

---

[22] Denkschrift vom 29. 8. 1938, betr. Amtliche Kraftfahrsachverständige, ebenda.

[23] Vgl. Schreiben von Martin Bormann an den Korpsführer vom 20. 7. 1938, BArch NS 24/90; Der NSKK-Mann vom 22. 10. 1938: „Förderung der Motorisierung".

[24] Schreiben von Hühnlein an den RTÜV-Vorsitzenden Mayer vom 14. 9. 1938, BArch NS 24/111.

[25] Vgl. Schreiben des Stellvertreters des Führers an den Chef der Reichskanzlei vom 14. 10. 1938, BArch R 43 II 749a; Vollmacht des Führers an Korpsführer Hühnlein vom 16. 6. 1938; vgl. im Westdeutschen Beobachter vom 16. 6. 1938: „Jedes Leben ist kostbar". Gemäß Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 17. 6. 1939 wurden die Führerscheinprüfungen für Omnibusfahrer vor einem Prüfungsausschuss abgelegt, dem auch ein NSKK-Führer angehörte; vgl. Mitteilung des Amtes Verkehr vom 27. 6. 1939, BArch NS 24/282, 659.

an Hitler weiterleitete, sammelte sie die Stellungnahmen der beteiligten Ministerien.

Der argumentationsschwache Schnellschuss des Korpsführers traf auf weitgehende Ablehnung innerhalb der Ministerien. Das Reichsverkehrsministerium sprach sich gegen eine Eingliederung des Sachverständigenwesens in das NSKK aus. Es stellte klar, dass sich der bisherige „Führerauftrag" nur auf die Nachprüfung der Eignung von Omnibusfahrern, nicht aber auf die Überprüfung der Omnibusse beziehe. Der Reichsverkehrsminister befürchtete, dass eine Übertragung der Prüfungsrechte auf das NSKK eher eine Verschlechterung der Kontrollqualität mit sich bringen würde. Außerdem, so das Ministerium, sei die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Sachverständigen nicht gewahrt, da dem NSKK Industrievertreter und Inhaber von Reparaturwerkstätten angehörten.[26] Vor allem aber ergebe sich der „unhaltbare Zustand, daß der Reichsverkehrsminister (als Staat) den Kraftfahrzeugsachverständigen (als Angehörigen einer Parteigliederung) Befehle erteilen müsse".[27]

Auch das Reichswirtschaftsministerium, das Reichsinnenministerium und der Generalbevollmächtigte der Kriegswirtschaft sprachen sich gegen eine Neuorganisation des Sachverständigenwesens aus.[28] Konsens herrschte bei den angefragten Ministerien darüber, dass das NSKK die Sachverständigen auf ihre Eignung im fachlichen und weltanschaulichen Bereich überprüfen sollte, wie dies bei den Fahrlehrern bereits geschehe. Der Vorschlag, das Sachverständigenwesen als Ganzes in die NSDAP-Gliederung zu überführen, wurde von den Behörden hingegen verworfen.[29]

Ausschlaggebend für die ablehnende Haltung der Ministerien war die fachlich gute Arbeit der Sachverständigenvereine und die Tatsache, dass die Eingliederung der Sachverständigen in das NSKK verwaltungstechnische Komplikationen und unnötiges Kompetenzgerangel heraufbeschworen hätte. Schwerer noch wog das Argument, der Reichsverkehrsminister und der RTÜV würden im Rahmen der Landesverteidigung Verantwortung für einen großen Bestand an funktionstüchtigen Fahrzeugen tragen – eine wichtige Aufgabe, die nicht gestört werden dürfe.[30]

Der Korpsführer wurde durch die große Geschlossenheit der Ablehnungsfront und die erfolgreiche Lobbyarbeit des Reichsverbandes der Technischen Überwachungsvereine daran gehindert, seine Befugnisse zu erweitern. Verantwortlich für die Niederlage waren vor allem Widerstände im Reichsverkehrsministerium. Das

---

[26] Vgl. Schreiben des Reichsverkehrsministers an den Chef der Reichskanzlei vom 7. 11. 1938, BArch R 43 II 749a. Als zusätzliches Gegenargument nannte der RVM noch den unklaren Status, den die Sachverständigen als pensionsberechtigte Angestellte und NSKK-Angehörige hätten.

[27] Aktenvermerk der Reichskanzlei vom 28. 10. 1938, BArch R 43 II 749a.

[28] Vgl. Schreiben des Generalbevollmächtigten für die Kriegswirtschaft an die Reichskanzlei vom 18. 11. 1938, BArch R 43 II 749a, Bl. 25 f.

[29] Vgl. das Schreiben des Reichsministers des Innern an den Chef der Reichskanzlei vom 28. 2. 1939, BArch R 43 II, 749a Bl. 55 ff.

[30] Vgl. den Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 28. 3. 1938 an den RTÜV gelegentlich der militärischen Vormusterung, in: Denkschrift vom 29. 8. 1938, betr. Amtliche Kraftfahrsachverständige, BArch NS 24/111.

Ministerium befürchtete durch die Einmischung des NSKK den Verlust der Oberhoheit. In seiner Stellungnahme machte Minister Julius Dorpmüller sehr deutlich, dass das NSKK Sand ins Getriebe eines gut funktionierenden Auftragsverhältnisses zwischen TÜV und RVM streue.[31]

Ein im politischen System angelegtes „Prinzip der Kompetenzkonkurrenz"[32] wird hier erkennbar. Die mit Einzelaufträgen ausgestattete Parteigliederung versuchte, den bestehenden Behörden und traditionellen Berufsvereinigungen Befugnisse streitig zu machen. Erfolgreich waren solche Unternehmungen im Falle des Beauftragten für den Vierjahresplan, der seit 1936 das Reichswirtschaftsministerium in den Schatten stellte und auch im Falle des Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz, der 1942 die Macht des Reichsarbeitsministeriums schmälerte.[33] Auf der Grundlage von Ernst Fraenkels vorgenommener typologischer Unterscheidung zwischen „Normen- und Maßnahmenstaat", die das formale Fortbestehen der Reichsverfassung, geschwächt durch die Einflussnahme nationalsozialistischer Organisationen, beschreibt,[34] lässt sich der Versuch Hühnleins, durch Vollmachten des „Stellvertreters des Führers" oder Hitlers selbst die Entscheidungsbefugnis des Reichsverkehrsministeriums zu untergraben, erklären. Doch gelang es ihm nicht, eine Bevollmächtigung des „Führers" zu erhalten, die es ihm ermöglicht hätte, die Interessen und Machtbefugnisse der beteiligten Kräfte zu umgehen. Noch bevor es zum Vortrag bei Hitler kam, zog der Korpsführer am 16. Februar 1939 seinen wenig Erfolg versprechenden Antrag zurück.[35] Er gab sich damit zufrieden, dass die Zulassung amtlich anerkannter Kraftfahrsachverständiger in Zukunft abhängig von der Zustimmung des Korps war und der Nachweis der „arischen" Abstammung vorgelegt werden musste.[36] Als Zuge-

---

[31] Der TÜV hatte nach Meinung von Kraus auch deshalb nichts „gelernt", weil die Sachbearbeiter des Reichsverkehrsministeriums zu ihm hielten; vgl. das private Schreiben von Kraus an Gustav Fischer vom 17. 1. 1941, BArch NS 24/120.

[32] Vgl. Hachtmann: Thesen zur „Modernisierung" der Industriearbeit, S. 439. Zur Kompetenzzersplitterung in der Verkehrspolitik vgl. Kopper: Modernität oder Scheinmodernität, S. 411.

[33] Beispiele hierfür bei Hachtmann: Thesen zur „Modernisierung" der Industriearbeit, S. 439.

[34] Die Bezeichnungen „Maßnahmenstaat" und „Normenstaat" als Charakteristika der Herrschaftsstruktur des Nationalsozialismus gehen zurück auf Fraenkel: Der Doppelstaat. Ein Beispiel für die „Entstaatlichung" des Systems stellt der Machtgewinn der Gauleiter dar; vgl. Mommsen: Nationalsozialismus als vorgetäuschte Modernisierung, S. 409.

[35] Hühnlein kritisierte das Reichsverkehrsministerium für die mangelnde Gesprächsbereitschaft und zeigte sich verärgert darüber, dass andere Ministerien einbezogen werden, die „gar nicht zuständig" seien. Die Rücknahme des Gesuchs begründete Hühnlein aber nicht mit seinen geringen Erfolgsaussichten, sondern mit vermögensrechtlichen Abwicklungsschwierigkeiten der Vereine; vgl. Schreiben des Korpsführers des NSKK an den Reichsminister und Chef der Reichskanzlei Dr. Lammers vom 16. 2. 1939, BArch R 43 II 749a, Bl. 46ff.

[36] Vgl. die Notiz über die Besprechung am 28. 2. 1939 bei Ministerialdirektor Brandenburg, BArch R 43 II 749a, Bl. 62; Anordnung des Reichsverkehrsministers zur Verordnung über Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr mit Prüfungsordnung vom 11. 1. 1940, BArch NS 24/283. Nicht erst 1939 machte das NSKK seinen Einfluss bei Neuzulassungen von Sachverständigen geltend. Auf die Anfrage der Stuttgarter Handelskammer beim Chef des Kraftfahrwesens der SA nach der Zuverlässigkeit eines Bewerbers sprach sich In-

ständnis sagte das Reichsverkehrsministerium dem Korpsführer 1940 zu, das Thema nach Ende des Krieges noch einmal aufzurollen.[37] Außerdem hatte die NSKK-Korpsführung sichergestellt, dass seine Sachverständigen als hauptamtliche Angestellte des Korps bereits seit 1936 auf den Motorsportschulen (MSS) weitgehend souverän agierten.[38]

Die Repräsentanten der Technischen Überwachungsvereine erfüllte es mit „tiefer Befriedigung", dass durch die Verordnung über Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr vom 6. Januar 1940 die Verdienste des RTÜV auf dem Gebiet des Kraftfahrwesens Anerkennung fanden.[39] Die Prüfstellen der Vereine dienten auch weiterhin als Träger der technischen Überwachung des Kraftfahrzeugverkehrs.

3. Die Entwicklung der Fahrschulausbildung und der Fahrlehrerverbände

Die Förderung der Motorisierung ließ sich nicht ausschließlich durch eine Erhöhung der Fahrzeugdichte im Deutschen Reich erreichen, sondern gleichermaßen über eine Steigerung der Zahl an Führerscheinbesitzern. Um diesem Ziel näher zu kommen, plante das Reichsverkehrsministerium als Impulsgeber im gesetzgeberischen Bereich einen vereinfachten und kostengünstigen Zugang zum Führerschein. Bis 1933 übernahmen rund 1000 konzessionierte Fahrschulen die obligatorische Ausbildung der Führerscheinbewerber.[40] Die Fahrschulen wandten sich gegen eine in der Öffentlichkeit diskutierte Aufhebung der Ausbildungspflicht. Sie sahen ihre wirtschaftlichen Interessen gefährdet und befürchteten eine Steigerung der Unfallzahlen.[41] Auch die nationalsozialistische Presse[42] und das NSKK

---

spekteur Technik Kraus gegen die Anerkennung des Kandidaten aus. Dieser sei als Gegner der NSDAP bekannt; vgl. Schreiben der Handelskammer Stuttgart an den Chef des Kraftfahrwesens der SA vom 29. 3. 1934 und die Antwort von IT Kraus an die Handelskammer vom 5. 4. 1934, BArch NS 24/250.

37 Vgl. das Schreiben des Korpsführers an den Führer der Motorgruppe Thüringen, Gruppenführer Barth, vom 2. 8. 1941, BArch NS 24/142. Hühnlein war mit den vor dem Krieg getroffenen Regelungen unzufrieden; vgl. den Bericht zur Frage der Betätigung der Technischen Überwachungsvereine auf dem Gebiet des Kfz-Wesens, 1940 oder später, BArch NS 24/313.

38 Vgl. Schreiben des Korpsführers des NSKK an den Reichsminister und Chef der Reichskanzlei Dr. Lammers vom 16. 2. 1939, BArch R 43 II 749a, Bl. 46ff.

39 Vgl. Technische Überwachung vom 16. 3. 1940: „Die Technische Überwachung des Kraftfahrzeugverkehrs".

40 Die Automobilclubs bezeichneten die Fahrschulen als Feinde des Automobilismus und forderten die Abschaffung des „Fahrschulzwangs"; vgl. Schreiben des Reichsverbandes Deutscher Kraftfahrschulen an den Regierungspräsidenten von Potsdam vom 3. 3. 1933, BLHA Potsdam, Rep. 2 A, Regierung Potsdam Abt. IV Nr. 1364.

41 Vgl. Denkschrift des Reichsverbandes Deutscher Kraftfahr- und Fliegerschulen zur Frage einer geplanten Aufhebung des Fahrschulzwanges vom 25. 7. 1933 und Eingabe des Verbandes an die Reichsregierung vom 9. 9. 1933, BLHA Potsdam, Rep. 2 A, Regierung Potsdam Abt. IV Nr. 1364; Denkschrift „Zwingende Erfordernisse der Kraftverkehrswirtschaft im nationalsozialistischen Staate" vom Reichsbund der Kraftverkehrs-Technik

traten für den Fortbestand einer geregelten Ausbildung ein. Der Korpsführer machte in seiner programmatischen Rede anlässlich der Flaggenweihe des DDAC am 30. November klar: „Wir treten ein für den Beibehalt des Ausbildungszwanges und behördlichen Prüfungszwanges. Der streng geprüfte und gewissenhaft zugelassene Fahrlehrer ist hierbei der verantwortliche Träger der Ausbildung, nicht der Besitzer der Fahrschule."[43]

Das Fahrschulwesen wurde in diesem Sinne reformiert. Die Verordnung über die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern vom 21. Dezember 1933 beseitigte das Monopol der Fahrschulen.[44] Das Recht zur Ausbildung ging von den Fahrschulen auf jeden behördlich geprüften Fahrlehrer über.[45] Der Fahrlehrer musste behördlich geprüft, nicht aber besonders ausgebildet sein, da sich nach Meinung des Reichsverkehrsministers das Anerkennungsverfahren für Fahrlehrer ohnehin zu einem reinen „Attesthandel" über die medizinische Eignung entwickelt hatte.[46] Außerdem war die Zulassung des Fahrlehrers nicht mehr von einer dreijährigen Fahrpraxis und dem behördlich festgelegten Bedarf an Ausbildern oder dem Nachweis bestimmter Lehrmittel abhängig.[47] Falls zur Ausbildung keine öffentlichen Wege benutzt wurden, entfiel für den Führerscheinbewerber sogar die Notwendigkeit, einen behördlich zugelassenen Fahrlehrer aufzusuchen.[48] Weitere Lockerungen, die den Führerscheinerwerb vereinfachten, waren der Wegfall der Mindestausbildungsdauer und die amtsärztliche Untersuchung für Fahrschüler.[49]

Diese freizügige Handhabung der Ausbildung von Fahrschülern entsprach dem Motorisierungswillen des Regimes. Um eine schnellere Erhöhung der Zahl an Führerscheininhabern in Deutschland zu erreichen, wandte das Reichsverkehrsministerium Strategien an, die bereits aus der zeitgenössischen Perspektive heraus kurzsichtig genannt werden können. Die gesetzlichen Erleichterungen, die im „Interesse der Motorisierung Deutschlands" eingeführt worden waren, hatten in

(Eingang der Denkschrift in Potsdam am 25. 6. 1933), BLHA Potsdam, Rep. 2 A, Regierung Potsdam Abt. IV Nr. 1364.

[42] Vgl. Sonderdruck aus dem Völkischen Beobachter, Beiblatt Berliner Beobachter vom 29. 9. 1933: „Sabotage der Arbeitsförderung".

[43] Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 1. 12. 1933: „Richtfest und Flaggenweihe im DDAC".

[44] Vgl. Das Auto und Kraftrad vom Februar 1935: „Reichsverband der Kraftfahrlehrer"; „Verordnung über die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern vom 21. 12. 1933", RGBl. I 1934, Nr. 2.

[45] Vgl. Abschrift des Schreibens des Reichsverkehrsministers an den Preußischen Minister für Wirtschaft und Arbeit vom 18. 1. 1934, StA Münster, Regierung Münster Nr. 8774.

[46] Vgl. Der deutsche Volkswirt, (Kraftverkehrswesen im neuen Deutschland, Sonder-Beilage) vom 2. 3. 1934: „Was kann der Staat für die Motorisierung des Verkehrs tun?" von RVM von Eltz-Rübenach.

[47] Vgl. Kraftfahrt-Pressedienst vom 28. 9. 1934: „Fahrschüler und Fahrlehrer"; Schreiben des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers an die obersten Landesbehörden vom 15. 5. 1935, StA Augsburg, Bezirksamt Krumbach Nr. 730.

[48] Vgl. Verkehrswarte vom Mai 1934: „Führerschein ohne Fahrlehrer"; Fack: Das deutsche Kraftfahrschulwesen, S. 127.

[49] Vgl. Kraftfahrt-Pressedienst vom 28. 9. 1934: „Fahrschüler und Fahrlehrer".

vielerlei Hinsicht nachteilige Konsequenzen.[50] Zahlreiche Neugenehmigungen von Fahrlehrern auf der Grundlage der neuen Verordnung zur Ausbildung von Kraftfahrzeugführern waren die Folge. Durch die verschärfte Konkurrenzsituation unter den Fahrlehrern und den Wegfall behördlich festgesetzter Ausbildungsgebühren verringerten sich die Kosten für die Ausbildung.[51] Dies kam den Führerscheinanwärtern entgegen, schmälerte aber andererseits die Einnahmen der Fahrlehrer und gefährdete ihre wirtschaftliche Existenz. Eine weitere negative Konsequenz, die durch den Wegfall einer gesetzlich geforderten Ausbildung der Kraftfahrlehrer und einer nicht näher spezifizierten Ausbildung für Führerscheinbewerber eintrat, war die Verschlechterung der Qualitätsstandards der Ausbildung. Dies musste sich negativ auf die Fahrtüchtigkeit bei Fahranfängern auswirken und stellte eine erhebliche Gefahr für die Verkehrssicherheit in Deutschland dar.[52]

Organisatorische Entwicklung

Die in verschiedenen Fahrlehrerverbänden organisierten Fahrlehrer waren sich bewusst, dass nur eine geschlossene Haltung und ein gemeinsamer Verband ihre Interessen wirkungsvoll vertreten konnte. Sie erhofften sich 1934 noch die Unterstützung des Korpsführers:

„Nur wenn es uns gelingt, im neuen Verband alle Fahrlehrer zu erfassen und sie dem Chef des Kraftfahrwesens zu unterstellen, können wir darauf rechnen, daß – entgegen der Verordnung vom 21. Dezember 1933 – die Bedürfnisfrage in Zukunft trotzdem geprüft, der Fahrlehrerberuf vor zweckloser Überfüllung geschützt und die Ausbildung der Kraftfahrer in Deutschland auf der bisherigen hohen Stufe erhalten wird."[53]

Kurzzeitig stellte das NSKK selbst Überlegungen an, das Fahrlehrergewerbe institutionell an das Korps zu binden. In der Konsequenz hätte dies die Abschaffung des Fahrlehrerberufs als freien Berufsstand bedeutet.[54] Die Übernahmepläne wurden jedoch verworfen, weil die Ausbildung von Zivilpersonen in keiner Weise dem Aufgabengebiet des Korps entsprach. Die Korpsführung, die einem Machtgewinn auf dem Gebiet des Kraftfahrwesens niemals abgeneigt war, schreckte da-

---

[50] Vgl. Schreiben des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers an die obersten Landesbehörden vom 15. 5. 1935, StA Augsburg, Bezirksamt Krumbach Nr. 730.

[51] Eine neue Gebührenordnung wurde in Aussicht gestellt, wenn die Fahrlehrer im Zuge des berufsständischen Aufbaus organisiert seien; vgl. Der Preussische Minister für Wirtschaft und Arbeit vom Januar 1934, GStA PK Berlin, CVIII 1 Nr. 119, Bd. 5.

[52] Die Einschätzung trug auch der Führer der Motorgruppe Thüringen in seinem Schreiben an den Korpsführer vom 20. 1. 1941 vor: „Die hohen Unfallzahlen nehmen in Anbetracht der unfähigen Fahrlehrer nicht wunder"; BArch NS 24/750. Vgl. dazu das Kapitel „Das Ideal: Verkehrssicherheit auf den Straßen des ‚Dritten Reiches'" dieser Arbeit.

[53] Rundschreiben des Reichsverbandes deutscher Kraftfahrschulen, des Verbandes der Inhaber privater Kraftfahrkurse Bayerns, der Vereinigung der Fahrlehrer Bayerns an alle derzeitigen Inhaber des Fahrlehrerscheins vom 14. 1. 1934, HStA Stuttgart, E 151/07/Bü 127.

[54] Überlegungen, die Fahrerausbildung im NSKK zu übernehmen, kursierten auch als Gerücht im NSKK; vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 649, StadtA Hannover.

vor zurück, ein „Erwerbsunternehmen" zu werden, das nach eigenen Aussagen dadurch „viel Verdruß und Behördenkram" bekommen hätte.[55]

Im Zuge der nationalsozialistischen „Gleichschaltung" und der Bemühungen für einen organischen Aufbau der Wirtschaft rief der Reichsverkehrsminister am 13. Dezember 1934 eine einheitliche Berufsorganisation der Kraftfahrlehrer, den „Reichsverband der Kraftfahrlehrer", ins Leben. Alle Fahrlehrer mussten die Mitgliedschaft erwerben. Am 1. Oktober 1935 wurde der Reichsverband in „Fachgruppe Kraftfahrlehrer" umbenannt und in die Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe eingegliedert.[56] Bis zum 1. Oktober 1936 erwarben 7200 Fahrlehrer die Mitgliedschaft der Fachgruppe. Damit hatte sich die Zahl der Fahrlehrer seit Erlass der neuen Ausbildungsvorschrift am 21. Dezember 1933 verdreifacht. Nicht mitgezählt waren hierbei die Ausbilder des Reichsheers, der Reichsbahn und der NSKK-Motorsportschulen.[57]

Der Öffnung des Fahrlehrergewerbes, die zu einer regelrechten „Fahrlehrerinflation" geführt hatte, begegneten die Behörden mit einer Fahrlehrersperre am 31. Januar 1935.[58] Der gleiche planlose Aktionismus, der die Verantwortlichen im Reichsverkehrsministerium 1933 dazu veranlasst hatte, den Zugang zum Fahrlehrergewerbe zu öffnen und Ausbildungsvorschriften für den Führerscheinerwerb abzuschaffen, ohne die möglichen Konsequenzen zu bedenken, veranlasste das Ministerium ein Jahr später, die „Schotten" wieder dicht zu machen. Auch die Aufhebung behördlich festgelegter Ausbildungstarife wurde rückgängig gemacht, indem die Fachgruppe am 20. Juli 1936 wieder eine Preisordnung erließ.[59]

Die radikale Abriegelung des Fahrlehrerberufs war ebenfalls nicht von Dauer. Am 20. September 1935 lockerten die Behörden die Fahrlehrersperre, so dass die höheren Verwaltungsbehörden dort, wo Fahrlehrer fehlten, neue Fahrlehrer zulassen konnten.[60] Damit wurde die Zulassung wieder von der Bedarfsfrage abhängig gemacht, die bereits vor 1933 mitbestimmend gewesen war.

---

[55] Der genaue Zeitpunkt und der Verlauf der Diskussion sind nicht bekannt. Kraus rekapitulierte in seinem Schreiben an Hühnlein vom 2. 8. 1941 den zurückliegenden Streit um das Fahrlehrergewerbe; BArch NS 24/142.

[56] Schreiben des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers vom 25. 9. 1935 über die Überführung des Reichsverbandes in die Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe vom 1. 10. 1935, abgedruckt in: Mitteilungen des Reichsverbandes der Kraftfahrlehrer e. V.,1. Jg. 1935, Nr. 6.

[57] Der gewerbliche Kraftverkehr vom 23. 11. 1936: „Der Kraftfahrlehrerberuf im Rahmen des Motorisierungsprogramms".

[58] Vgl. Schreiben der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe, Fachgruppe Kraftfahrlehrer, Bezirksfachgruppe Bayern an das NSKK vom 27. 12. 1937, BArch NS 24/117.

[59] Vgl. Der gewerbliche Kraftverkehr vom 23. 11. 1936: „Der Kraftfahrlehrerberuf im Rahmen des Motorisierungsprogramms" von Kleist, dem Leiter der Fachgruppe Kraftfahrlehrer.

[60] Vg. ebenda. Zur Fahrlehrerprüfung traten 1936: 829, 1937: 561 und 1938: 489 Fahrlehrer an; Reichsverband der deutschen Automobilindustrie (Hrsg.): Tatsachen und Zahlen der Kraftverkehrswirtschaft 1937, S. 152 und 1938, S. 117.

4. Weltanschauliche Überwachung der Fahrlehrer und marktwirtschaftliche Eingriffe

Auch wenn es nicht zu einem organisatorischen Anschluss der Fahrlehrer an das NSKK kam, beharrte die Korpsführung des NSKK doch auf einer Einflussnahme in diesem Bereich. Da der Fahrlehrerberuf erzieherische Aufgaben beinhaltete und der Korpsführer an der Schaffung eines „neuen Verkehrsmenschen"[61] mitwirken wollte, beanspruchte das NSKK die Aufsicht über die Fahrlehrer sowie die Auswahl und Prüfung der Fahrlehrer.[62] Der Reichsverkehrsminister kam diesem Ansinnen teilweise entgegen, indem er mit dem Erlass vom 16. Dezember 1937 das NSKK anwies, eine Nachprüfung aller Fahrlehrer im Deutschen Reich vorzunehmen.[63] Da das Korps aus ideologischen Gründen die Überprüfung jüdischer Kraftfahrlehrer verweigerte, gab der Reichsverkehrsminister diese Aufgabe im September 1938 an die Polizei weiter.[64]

Das NSKK legte an die zu prüfenden Fahrlehrer verschiedene Prüfkriterien an. Wichtig waren die persönliche Eignung des Fahrlehrers, die fachliche Kompetenz und das Vorhandensein von Lehreinrichtungen. Die mit der Nachprüfung beauftragten Führer der Motorgruppen forderten neben den Akten der Höheren Verwaltungsbehörden zusätzlich noch persönliche Unterlagen zur Person des Fahrlehrers an – darunter das Zeugnis der örtlich zuständigen Kreisleitung der NSDAP über die politische Zuverlässigkeit.[65] Befanden die Führer der Motorgruppen den Fahrlehrer für ungeeignet, reichten sie den Vorgang zur Prüfung an den Inspekteur für technische Ausbildung und Geräte im NSKK Erwin Kraus weiter, der den Entzug der Ausbildungserlaubnis veranlasste.[66] Kraus entschied gemäß der Devise: „Unsere Aufgabe ist es, die Fahrlehrer zu erziehen und zu führen, unlautere und unfähige Elemente auszumerzen [...]."[67] Die Tatsache, dass einer Parteigliederung und nicht der Polizei oder den Technischen Überwachungsvereinen diese Aufgabe übertragen wurde, ist ein Beleg für das Eindringen welt-

---

[61] Zur Definition des „deutschen Verkehrsmenschen" vgl. S. 382 dieser Arbeit.

[62] Vgl. Erlaß des Korpsführers vom 21. 12. 1943, betr. Kraftfahrtechnik-Ausbildung, abgedruckt in: Kraftfahrtechnische Mitteilungen vom 1. 1. 1944, BArch NSD 42/5.

[63] Vgl. Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 27. 3. 1939, betr. Prüfung der Kraftfahrlehrer, BArch NS 14/103. Die Fahrlehrerüberprüfungen wurden nach der Angliederung Österreichs und des Sudetenlandes auf diese Gebiete ausgeweitet; vgl. BArch NS 24/118.

[64] Vgl. Mitteilung des Inspekteurs Technik vom 13. 10. 1938, BArch NS 24/281. Im Regierungsbezirk Frankfurt (Oder) gab es unter den rund 160 Fahrlehrern zwei jüdische Fahrlehrer, die nicht vom NSKK überprüft worden waren; Information der NSKK-Gruppe Kurmark an den Regierungspräsidenten von Frankfurt (Oder) vom 1. 12. 1938 und vom 2. 3. 1939, BLHA Potsdam, Rep. 3 B, Regierung Frankfurt Abt. IV Nr. 117. Zum Umgang des NSKK mit jüdischen Fahrlehrern vgl. auch S. 411 und S. 413 f. dieser Arbeit.

[65] Vgl. Verordnung des Korpsführers vom 15. 2. 1938, betr. Nachprüfung der Kraftfahrlehrer (Entwurf), BArch NS 24/94.

[66] Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 19. 1. 1938, BArch NS 24/155.

[67] Schreiben von Kraus an Hühnlein vom 2. 8. 1941, BArch NS 24/142. In einer Zwischenfeststellung von 1938 hatte Kraus sogar 50% aller bereits überprüften Fahrlehrer als unbrauchbar bezeichnet; vgl. Inspekteur Technik an den Korpsführer vom 31. 8. 1938, Auswertung der Halbjahresberichte 1. 4. 1938 bis 30. 9. 1938, BArch NS 24/100.

anschaulicher Elemente in den Überwachungsapparat des Kraftfahrwesens. Bis zum Kriegsausbruch hatte das Korps nach eigenen Angaben etwa einem Drittel der damals zugelassenen Fahrlehrer die Ausbildungserlaubnis entzogen. Die verbliebenen Fahrlehrer wurden auch im Krieg laufend überwacht.[68] Die Gründe für die Entziehung der Fahrlehrerscheine lagen meist in den unzulänglichen Lehrräumen und der geringen Lehrbefähigung der Ausbilder. Bei einigen waren Zweifel an der „persönlichen Zuverlässigkeit" ausschlaggebend.[69]

Die Nachprüfung der Fahrlehrer ab Ende 1937 hatte einen Boom von Beitrittsanträgen zum NSKK zur Folge. Viele Fahrlehrer versuchten offenbar, sich durch politische Anpassung berufliche Vorteile zu verschaffen, oder wollten zumindest sicherstellen, keine beruflichen Nachteile zu erleiden. Dies rief beim Korpsführer Zweifel an der Ernsthaftigkeit der Gesuche und der Dienstbereitschaft der eintrittswilligen Fahrlehrer hervor. Deshalb bekräftigte er: „Ich will auf jeden Fall vermeiden, dass hier Politik und Geschäft verquickt werden und sich bestimmte Berufsschichten nur deshalb zeitlich vorübergehend oder auf längere Dauer dem Korps einreihen, weil sie dann dessen Schutz genießen."[70]

Die Absichtserklärung des Korpsführers war ein Widerspruch in sich, da gerade die Einflussnahme des NSKK ein Beispiel für das Eindringen der Politik in geschäftliche Dinge darstellte; des Weiteren war das NSKK aus pragmatischen Gründen darauf angewiesen, möglichst viele Fahrlehrer anzuwerben, da es von deren Übungsräumen und Fachkenntnissen profitieren wollte.

Die Eingriffe des NSKK in das Kraftfahrlehrergewerbe erstreckten sich nicht nur auf die Nachprüfung der bestehenden Fahrschulen, sondern auch auf das Zulassungsverfahren neuer Fahrlehrer.[71] Vor Erteilung der neuen Ausbildungserlaubnis baten die Verwaltungsbehörden die zuständigen Motorgruppen um ihre Einschätzung.[72] Die NSKK-Führer befürworteten die Gesuche dann besonders bereitwillig, wenn der Bewerber Angehöriger des NSKK war und auf die Gutach-

---

[68] Vgl. Schreiben von Kraus an Hühnlein vom 2. 8. 1941, BArch NS 24/142.

[69] Vgl. Schreiben der Motorgruppe Brandenburg an die Reg. Frankfurt (Oder) vom 29. 3. 1939, BLHA Potsdam, Rep. 3 B, Regierung Frankfurt IV Nr. 117. Der Inspekteur Technik war bei einer Nachprüfung von 50 Fahrlehrern in Berlin anwesend. Die Mehrzahl habe die technisch notwendigen Berufskenntnisse nicht besessen, so das Urteil; vgl. Meldung des Inspekteurs Technik an Hühnlein vom 27. 5. 1938, BArch NS 24/675.

[70] Anweisung des Korpsführers an die Motorgruppen vom 5. 11. 1938, (Entwurf), BArch NS 24/93. Nach dem persönlichen Eindruck des NSKK-Gruppenführers von Hannover Georg Wagener hingegen stand der größte Teil der Fahrlehrer im „Dritten Reich" abseits des NSKK; G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 649, StadtA Hannover.

[71] Vgl. Anordnung des Inspekteurs Technik an die Motorobergruppen und Motorgruppen vom 24. 3. 1939 (Entwurf), betr. Nachprüfung der Kraftfahrlehrer durch das NSKK, BArch NS 24/95.

[72] Der Beauftragte der Motorgruppe prüfte auf Anweisung der höheren Verwaltungsbehörden: 1. Charakter und politische Unbedenklichkeit der Person; 2. Fachliche Kenntnisse; 3. Vorhandensein ausreichender Lehrmittel; vgl. Briefbucheintrag des Inspekteurs Technik vom 7. 11. 1938, betr. Verfahren bei Neuzulassung von Fahrlehrern und Runderlaß des Reichsverkehrsministeriums vom 16. 12. 1937, BArch NS 24/281. Vgl. auch das Schreiben der NSKK-Motorgruppe Kurmark an den Regierungspräsidenten Frankfurt (Oder) vom 5. 7. 1938, BLHA Potsdam, Rep. 3 B, Regierung Frankfurt Abt. IV Nr. 117.

ter einen „weltanschaulich gefestigten" Eindruck machte.[73] Anfang des Jahres 1939 wurde eine zentrale Kommission eingerichtet, die sich unter Mitwirkung des NSKK künftig mit der Zulassung neuer Fahrlehrer beschäftigen sollte.[74]

Weltanschauliche Regimetreue wurde zu einem wichtigen Kriterium für die amtliche Ausstellung des Fahrlehrerscheins. Es gelang dem NSKK im Verkehrssektor, in den Bereich herkömmlicher rechtlicher Normen Elemente des „Maßnahmenstaates" einzufügen, die seine Etablierung im öffentlichen Kraftfahrwesen förderten und der Bekämpfung nationalsozialistischer Gegner dienten.

NSKK-Korpsführer Hühnlein intensivierte die Beziehungen zur Fachgruppe Kraftfahrlehrer. In einer Vereinbarung vom 4. Februar 1939 mit dem Fachgruppenleiter Kleist wurde eine für das NSKK vorteilhafte Zusammenarbeit festgeschrieben. Die Fachgruppe verpflichtete sich, sämtliche von ihr erfassten Kraftfahrlehrer zum Eintritt und zur Mitarbeit im Korps aufzufordern. Außerdem fand die Sonderausbildung der Bezirksfachgruppenleiter und aller Lehrkräfte für die Weiterbildung der Kraftfahrlehrer auf der Technischen Führerschule in München statt. Dadurch war es den Fahrlehrern kaum möglich, sich der Aufsicht und Kontrolle durch das NSKK zu entziehen. Als äußeres Zeichen der Zusammenarbeit traten der Leiter der Fachgruppe Kleist und der Geschäftsführer Pagenstecher dem Stab des Korpsführers bei; die Bezirksfachgruppenleiter gliederten sich als ehrenamtliche Referenten den Stäben der NSKK-Motorgruppen an.[75]

Resümiert man die äußeren Einflüsse auf das Fahrlehrergewerbe zwischen 1933 und 1939, ist abgesehen von der Einmischung des NSKK, die von vielen Fahrlehrern als Anmaßung empfunden worden sein muss, das äußerst widersprüchliche politische und bürokratische Vorgehen hervorzuheben. Die angeordnete Öffnung des Fahrlehrergewerbes führte zu einer hohen Zahl an Fahrlehrern und erhöhte die Gefahr der sinkenden Qualität der Ausbildung. Um diese negative Tendenz abzuwehren, beauftragte das Reichsverkehrsministerium das NSKK mit der Nachprüfung der Fahrlehrer. Dies führte zu der eigentümlichen Konstellation, dass hier Elemente des „Maßnahmenstaates" genutzt wurden, um Fehler des „Normenstaates" zu korrigieren.

Eingriffe in den freien Markt

Das durch die schlechte wirtschaftliche Situation Anfang der dreißiger Jahre in die Krise geratene Fahrlehrergewerbe erfuhr ab 1934 durch die Ausbildungslehrgänge des NSKK auf den Motorsportschulen Konkurrenz. Um eine wirtschaftliche Schädigung der privaten Fahrschulen zu vermeiden, verpflichtete sich die Korpsführung am 23. Februar 1935, auf den Motorsportschulen Führerscheine nur für

---

[73] Vgl. Befürwortungsschreiben der NSKK-Motorstandarte 66 Münster vom 16. 2. 1939 an den Regierungspräsidenten in Münster, StA Münster, Regierung Münster Nr. 8667.

[74] Vgl. Notiz über die Besprechung am 28. 2. 1939 bei Ministerialdirektor Brandenburg, BArch R 43 II 749a, Bl. 62.

[75] Vgl. Krafthand vom 11. 2. 1939: „Arbeitsgemeinschaft NSKK – Kraftfahrlehrer"; Anordnung des Inspekteurs Technik vom 20. 2. 1939, betr. Kraftfahrlehrer, BArch NS 24/94.

Lehrgangsteilnehmer zwischen 18 und 25 Jahren zu beantragen.[76] Zur weiteren Besänftigung führten NSKK-Führer an, dass die MSS des NSKK nur die vormilitärische Ausbildung derjenigen Deutschen durchführten, die zu motorisierten Truppenteilen der Wehrmacht gemustert waren.[77] Die Beruhigungsstrategie, nach der „nur" Rekruten ausgebildet würden und sich diese Zielgruppe die gewerbliche Ausbildung und Prüfung ohnehin nicht leisten könne, vermochte nicht zu überzeugen, denn die Absolventen der Motorsportschulen schieden zu Tausenden auch für die Zukunft als potenzielle Fahrschul-Kunden aus.

Eine ganz persönliche Konkurrenz erwuchs den Fahrlehrern durch die NSKK-Fahrlehrer der MSS. Die Reichsmotorsportschule in Döberitz bildete eigene Fahrlehrer für das NSKK aus, die danach auf den 24 Motorsportschulen im Reich als Ausbilder tätig waren. Auch hier wurde auf die Interessen der „allgemeinen" Fahrlehrer Rücksicht genommen. Der Erlass des Reichsverkehrsministeriums vom 5. März 1933 genehmigte die Zulassung von 18 Fahrlehrern pro Motorsportschule mit der Auflage, dass die Fahrlehrer nach ihrem Ausscheiden den Fahrlehrerschein zurückgeben.[78]

Da die Motorisierung in der NS-Zeit eng an die Wehrhaftmachung der Nation geknüpft war, brachte das von Hitler angekündigte Motorisierungsprogramm Nachteile für den Fahrlehrerberuf. Die militärische Form der Motorisierung hatte Priorität vor einer zivilen Förderung der Motorisierung. Ein Protest der Fahrlehrer wäre aussichtslos gewesen, denn auch das Reichsverkehrsministerium gestand dem NSKK verkehrsrechtliche Freiräume auf den MSS zu und gab den militärischen Interessen mehr Gewicht als den beruflichen Existenzängsten der Fahrlehrer.[79]

Der parteigelenkte und staatlich geschützte Ausbildungs- und Beschäftigungssektor, der sich auf den MSS entwickelt hatte, ließ sich zum Bedauern der Korpsführung nicht auf die Basis der Motorstürme und der Motor-HJ übertragen. Die Motorsturmführer wandten sich wiederholt an die Führer der Motorbrigaden und -gruppen mit der Bitte, kostenlose oder preisreduzierte Fahrschulausbildung durch Fahrlehrer in ihren lokalen Stürmen durchführen lassen zu dürfen.[80] Hühnlein untersagte sturminterne Fahrkurse, denn es vertrage „sich nicht mit der nationalsozialistischen Weltanschauung, das Fahrlehrergewerbe auf diese Weise zu schädigen".[81] Obgleich nach der NS-Machtübernahme einige Regierungsbe-

---

[76] Vgl. Das Auto und Kraftrad vom 1. 9. 1935: „Führer- und Fahrlehrerscheine für Motorsportschulen".

[77] Vgl. Schreiben des Inspekteurs Technik an die NSDAP, Stab des Stellvertreters des Führers vom 14. 11. 1936, BArch NS 24/114; Krafthand vom 25. 7. 1935: „Kraftfahrer-Ausbildung".

[78] Vgl. Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 5. 3. 1933, in: Das Auto und Kraftrad vom 1. 9. 1935: „Führer- und Fahrlehrerscheine für Motorsportschulen".

[79] Vgl. Abschrift des Erlaßes des Reichsverkehrsministers vom 11. 5. 1935, betr. Kraftfahrlehrer an den NSKK-Motorsportschulen, BArch NS 24/317. Die Genehmigung erfolgte im „wehrpolitischen Interesse", da ein großer Bedarf an Fahrlehrern für die Motorsportschulen bestand.

[80] Vgl. Schreiben der Motorstandarte 112 an die Motorbrigade Hansa vom 19. 7. 1935, BArch NS 24/136.

[81] Vgl. Korpsführung an die Motorbrigade Hessen vom 25. 7. 1935, ebenda.

zirke und zuständige Revisionsvereine Motor-SA-Stürmen bis zu 50% Ermäßigung beim Führerscheinerwerb zugestanden hatten,[82] waren nach Festsetzung der Gebührenordnung 1936 Nachlässe für die Ausbildung von NSKK-Angehörigen gesetzlich verboten.[83]

Doch es kam vor, dass sich insbesondere bei der Motor-HJ die Schulung nah an der Grenze dessen bewegte, was man als Ausbildung von Fahrzeugführern bezeichnen könnte. Fahrlehrer, die in NSKK-Stürmen Dienst taten und auch für die Betreuung der Motor-HJ zuständig waren, kamen in Konflikt mit ihren eigenen Berufsinteressen. Die Kompromissformel lautete, dass kein praktischer Fahrunterricht vorgesehen sei und die Jungen höchstens Beifahrer sein sollten.[84]

Trotz der öffentlichen Beschwichtigungen an die Adresse der Fahrlehrer stand die Motorisierung der eigenen Formation an oberster Stelle in der Wunschliste des Korpsführers. Er versuchte im Laufe des Jahres 1937 den Reichsverkehrsminister davon zu überzeugen, dass eine systematische Ausbildung innerhalb der Breitengliederung des NSKK vonnöten sei. Die Männer sollten nach einer Ausbildung im Sturm nur noch die erforderliche Prüfung vor dem Kraftfahrlehrer und dem amtlichen Sachverständigen ablegen.[85] Anders als auf den MSS wurden dem NSKK innerhalb seiner Motorstürme keine Sonderkonditionen und keine verkehrsrechtliche Autonomie zugebilligt. Eine Art Entgegenkommen bewies der Reichsverkehrsminister bei der Einführung der Führerscheinklasse 4 für Kleinkrafträder, die am 1. Oktober 1938 in Kraft trat. Das NSKK erhielt die Ermächtigung, seine Mitglieder und Angehörige der HJ ab dem vollendeten 16. Lebensjahr auf die Kenntnisse der Verkehrsvorschriften selbst zu prüfen.[86]

Grenzen und Möglichkeiten der Einflussnahme des NSKK

Die organisatorische Neuordnung im Technischen Überwachungswesen hatte positive Modernisierungseffekte zur Folge. Gegen den Widerstand des Allgemeinen Verbandes der Deutschen Dampfkessel-Überwachungsvereine setzte das Reichsverkehrsministerium die Vereinheitlichung der Organisation und der Prüfstrukturen sowie die Schaffung einer Dachorganisation durch. Auf diese Weise

---

[82] Vgl. StA Augsburg, Regierung von Schwaben und Neuburg Nr. 10047. Auch die Regierung von Ober- und Mittelfranken genehmigte die verbilligte Ausbildung für Motor-SA-Stürme; StA Nürnberg, Regierung von Ober- und Mittelfranken, KdI Abgabe 1978 Nr. 4214.

[83] Vgl. Schreiben der Kraftverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe, Fachgruppe Kraftfahrlehrer, Bezirksleitung Südwestdeutschland vom 20. 2. 1937 an einen Fahrlehrer mit der Warnung, er mache sich strafbar, wenn er Angehörigen des NSKK einen Nachlass von 50% auf die vorgeschriebenen Richtpreise für Ausbildungen gewähre; StA Ludwigsburg PL 508.

[84] Der Inspekteur der Motorsportausbildung der HJ des Kraftfahr-Inspektionsbereiches Süd zerstreute in seinem Schreiben an die Motorstandarte 87 vom 12. 4. 1935 die Bedenken des Vorsitzenden der Fahrlehrervereinigung von Schwaben und Neuburg; StA München, NSDAP 1310.

[85] Schreiben der Korpsführung an den Reichsverkehrsminister vom 18. 2. 1937, BArch NS 24/103.

[86] Der NSKK-Mann vom 20. August: „Ritter vom Kleinmotor werden geschult".

wurden reichseinheitliche Strukturen geschaffen, auf die die Technischen Überwachungsvereine nach dem Zweiten Weltkrieg aufbauen konnten.[87]

Die Mitwirkung des NSKK an der Überwachung der Fahrlehrer und an der Neuzulassung der technischen Sachverständigen führte jedoch zu einer Gemengelage von Interessen und Machtstrukturen, die sich insgesamt lähmend auswirkte. Die Einführung weltanschaulicher Kriterien – politische Zuverlässigkeit und „arische" Herkunft – stellten einen Rückschritt in Bezug auf eine freizügige Berufsausübung dar.

Eine institutionelle Übernahme der Fahrlehrer und der technischen Sachverständigen in das Korps wäre einer Revolutionierung der staatlichen Verwaltung im Verkehrssektor gleichgekommen. Dieses Bestreben schlug fehl. Der Partei und ihren Gliederungen oblag, gemäß dem Gesetz zur Sicherung der Einheit von Partei und Staat vom 1. Dezember 1933, die „Menschenführung", dem Staat jedoch die „Sachwaltung". Sobald das NSKK in seinem Expansionsstreben die Grenzen als „Erziehungsschule der Motorisierung" überschreiten wollte, rief es den Widerstand in Parteikreisen und von Seiten des Reichsverkehrsministeriums hervor. Im Neben- und Gegeneinander von NSKK und Reichsverkehrsministerium wird der Dualismus von Partei und Staat deutlich. Der Versuch des NSKK, die Autonomie der Fahrlehrerverbände und Technischen Überwachungsvereine zu durchbrechen, scheiterte am Widerstand der stärkeren Machtblöcke.

[87] Technische und wirtschaftliche Gründe für die Neuordnung, also durchaus modernisierende Elemente, die auch nach dem Krieg ihre Geltung behielten, konstatierte auch Wiesenack in seiner Untersuchung: Wesen und Geschichte der Technischen Überwachungs-Vereine, S. 85.

IX. Das Ideal: Verkehrssicherheit auf den Straßen des „Dritten Reiches"

1. Die Schattenseite der Motorisierung: Verkehrsunfälle in den dreißiger Jahren

Jedes technische System bringt neben positiven Effekten für seine Nutzer auch „Katastrophen" hervor. Was in der Schifffahrt der Schiffbruch, bei der Eisenbahn die Entgleisung, bei der Luftfahrt der Absturz, in der Atomkraft der Super-Gau, bedeutet im Verkehr mit Kraftfahrzeugen der Zusammenstoß.[1] Ein Preis, den die automobile Gesellschaft für größere Mobilität und Geschwindigkeit bezahlt, bemisst sich in ihren Unfallopfern. Die Geschichte des motorisierten Straßenverkehrs ist deshalb seit ihrem Anbeginn auch eine Geschichte der Verkehrsunfälle.

Das nachfolgende Kapitel behandelt die Entwicklung der Unfallzahlen in der Zeit des „Dritten Reiches", stellt die ersten Versuche einer Unfallursachenforschung dar und geht den Maßnahmen nach, die ergriffen wurden, um die Unfallzahlen zu senken. Aus der Sicht der dreißiger Jahre stellt sich die Frage, wie eine Partei, die nach dem Regierungsantritt die Erhöhung des Kraftfahrzeugbestandes zu einem wichtigen Politikziel erklärt hatte, auf die negativen Folgen des motorisierten Straßenverkehrs reagieren würde. Bei der Beantwortung dieser Frage kommt dem NSKK als „Erziehungsschule der Motorisierung" eine besondere Bedeutung zu. In dieser Funktion verkörperte es sowohl Motorisierungsfreude als auch Verkehrsdisziplin – zwei Ziele, die nicht widerspruchsfrei einzulösen waren.

Die Unfallentwicklung in den dreißiger Jahren

Zuverlässiges Datenmaterial für vergleichende Studien und Entwicklungen boten erst die ab dem 1. Oktober 1935 eingeführten vierteljährlichen Nachweisungen der Straßenverkehrsunfälle, die alle Unfälle im gesamten Reichsgebiet erfassten.[2] Die Unfallzahlen und die Art und Ursache der Unfälle können dem Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich entnommen und in Relation zum Kraftfahrzeugbestand und der Einwohnerzahl gesetzt werden. Daraus ergeben sich jedoch nur unzureichende Vergleichszahlen, da die erbrachten Verkehrs- und Betriebs-

---

[1] Die Medienwissenschaftler Matthias Bickenbach und Michael Stolzke veröffentlichten zum Thema „Autounfälle" in der online erscheinenden Zeitschrift „textur online" einen Aufsatz mit dem Titel „Schrott – Bilder aus der Geschwindigkeitsfabrik. Eine fragmentarische Kulturgeschichte des Autounfalls". Seit 1996 online unter: <http://www.textur.com/schrott>

[2] Über die Anfänge der Unfallstatistik und die daraus gewonnenen Erkenntnisse vgl. Kellerer. Verkehrsstatistik; Berthold: Verkehr, Verkehrsunfälle; Zatsch: Staatsmacht und Motorisierung.

leistungen der Kraftfahrzeuge nicht berücksichtigt sind.[3] Trotz dieses Mankos lassen sich wichtige Aussagen in Bezug auf die Unfallzahlen machen: 1936 kam es im Deutschen Reich zu 262918 Verkehrsunfällen mit über 8000 Toten, 171000 Verletzten und 350 Millionen RM Sachschaden.[4] Ein Jahr später starben bei Verkehrsunfällen 7636 Menschen. Die Zahl der Verkehrstoten bewegte sich in den Jahren 1933 bis 1939 zwischen 6500 und 8000 Personen. Bei der Unfallhäufigkeit lag Deutschland im internationalen Vergleich im Mittelfeld. Je 10000 im Verkehr befindliche Kraftfahrzeuge verursachten 1938 in den USA etwa 13,5 Unfälle, in Deutschland 28, in Frankreich 30, in England 31 und in Italien 60.[5]

Jedoch stand Deutschland im europäischen Vergleich mit der Zahl tödlicher Unfälle an der Spitze. Ein maßgeblicher Grund dafür lag im hohen Verbreitungsgrad von Motorrädern im Deutschen Reich und dem damit verbundenen Risiko, im Falle eines Unglücks tödliche Verletzungen davonzutragen.[6] Die Zahl der Toten im Straßenverkehr stieg auch nach dem Zweiten Weltkrieg kontinuierlich an und erreichte 1970 einen traurigen Höhepunkt mit 19193 Unfallopfern im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Danach war die Zahl der tödlichen Unfälle rückläufig, obwohl die Kraftfahrzeugdichte weiter anstieg.[7] Im wiedervereinigten Deutschland des Jahres 1993 kamen bei Verkehrsunfällen 9949 Menschen ums Leben. Wie gravierend die Tötungsrate in den dreißiger Jahren war, wird deutlich, wenn man die Zahl der Getöteten in Relation zum Kraftfahrzeugbestand setzt. Während sich die Zahl der Kraftfahrzeuge im „Dritten Reich" zwischen 1,5 und 3,7 Millionen bewegte, lag der Kraftfahrzeugbestand 1993 bei 45 Millionen.[8]

Die meisten Unfälle (82%) ereigneten sich in den dreißiger Jahren innerhalb geschlossener Ortschaften in erster Linie durch Zusammenstöße.[9] Die Unfälle, die in den Landkreisen passierten, waren seltener, jedoch schwerwiegender und ende-

---

[3] Um die „Gefährlichkeit" des Straßenverkehrs zu messen, existieren auch heute noch unterschiedliche statistische Methoden. Bezieht man die Unfallzahlen auf die erbrachten Verkehrs- und Transportmengen, steht dahinter der Grundgedanke, dass Verkehrssicherheit ein Nebenziel gegenüber dem Hauptziel der Erbringung von Verkehr (Fahrzeug- und Personenkilometer) und Transport (Tonnenkilometer) ist. Eine zweite in der verkehrssicherheitspolitischen Diskussion weit häufigere Argumentationslinie bezieht die Unfälle auf die Zahl der Einwohner pro Jahr. Dadurch rücken die absoluten Unfallzahlen mit Verletzungs- und Todesfolge in den Mittelpunkt der Betrachtung, die für eine Verlagerung des Straßenverkehrs auf andere Verkehrssysteme sprechen; vgl. Walter Schneider: Anwendung von Forschungsergebnissen, S. 116f.

[4] Vgl. Tost: Verkehrserziehung – eine notwendige Aufgabe der Schule, S. 7.

[5] Vgl. Motor, H. 1, 1939: „Die Ursachen der Verkehrsunfälle in statistisch-wissenschaftlicher Beleuchtung".

[6] Vgl. Foreman-Peck: Death on the Roads, S. 265.

[7] Vgl. ebenda, S. 266f. Praxenthaler zählt als wichtigste Maßnahmen zur Reduktion der Unfall-Mortalität folgende Punkte auf: Gurt und Airbag, Verlagerung des Autoverkehrs auf Autobahnen und Umgehungsstraßen, Ausbau des Rettungswesens und Tempobeschränkungen; vgl. ders.: Die Geschichte der Verkehrssicherheit nach 1945.

[8] Vgl. Statistisches Reichsamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1937, S. 220. Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1994.

[9] Vgl. Schreiben des Staatsministeriums des Innern an die Regierungen vom 29. 4. 1937, betr. Unfallstatistik, StA Augsburg, Regierung von Schwaben und Neuburg Nr. 17518.

ten oft tödlich.[10] Bei der überwiegenden Zahl der Straßenverkehrsunfälle in den Großstädten waren Kraftfahrzeuge beteiligt, bei rund der Hälfte der Unfälle war der Kraftfahrzeugführer der Unfallverursacher.[11] Die Zahl der Getöteten und Verletzten verteilte sich im letzten Quartal 1938 relativ gleichmäßig auf Kraftfahrzeugführer, Fußgänger und Fahrradfahrer, wobei tendenziell die Zahl der getöteten Fußgänger zunahm.[12]

Einen alljährlichen Höhepunkt in der Unfallstatistik stellte der Pfingstverkehr dar. Nachdem viele Halter ihre Fahrzeuge nach der Winterpause wieder angemeldet hatten und die Feiertage für Ausflüge nutzten, entstand ein lebhafter Verkehr auf den Straßen. So sehr die Verkehrsverantwortlichen das hohe Verkehrsaufkommen an Pfingsten begrüßten, weil eine nennenswerte Zahl an Autofahrern die Straßen und die Autobahnen des Reiches nutzte, so wenig erfreut waren sie über die nach oben schnellenden Unfallzahlen, die zumeist auf übermäßigen Alkoholgenuss zurückzuführen waren.[13]

Öffentlich geführte Diskussionen über Verkehrsunfälle

Die öffentliche Berichterstattung und Diskussion über Unfälle und ihre Ursachen warf einen Schatten auf das von den Nationalsozialisten glanzvoll propagierte Motorisierungsprogramm. Eine Möglichkeit, die unerfreulichen Unfallstatistiken vor der Öffentlichkeit geheimzuhalten, hätte darin bestanden, sie entweder nicht zu veröffentlichen oder zu beschönigen. Die Gründe, warum man das Instrument der Pressezensur nicht einsetzte, mögen in der Neuartigkeit der Entwicklung gelegen haben: Die Auswertung der in den dreißiger Jahren gesammelten Erfahrungen und Erkenntnisse in der Unfallursachenforschung hielt zeitlich nicht Schritt mit den nach oben schnellenden Unfallzahlen. Außerdem hegte man die Hoffnung, die Veröffentlichung der Zahlen könne einen Abschreckungseffekt erzielen.[14]

Der Hauptgrund für den offenen Umgang mit der Verkehrsproblematik lag jedoch in dem erklärten Willen der Nationalsozialisten beim Regierungsantritt, eine Senkung der Unfallzahlen zu erreichen. In der Verkehrsdisziplin spiegelten sich die Ordnungsideale des „Dritten Reiches" und die Sehnsüchte nach einem wahren Gemeinschaftssinn der Volksgenossen. Erfolge auf diesem Gebiet vorweisen zu können, war aufgrund des hohen Prestigefaktors der Motorisierung von großer Bedeutsamkeit. Gerade gegenüber dem Ausland wollte man den Beweis antreten,

---

[10] Im Winterhalbjahr 1935/36 gab es doppelt so viele Verkehrstote auf dem Land wie in der Stadt; Berthold: Verkehr, Verkehrsunfälle, S. 26.

[11] Vgl. das Schema: An Unfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer in 9 Großstädten: IV. Vierteljahr 1938: 70% Kfz; IV. Vierteljahr 1939: 52,8% Kfz; Unfallverursacher in 9 Großstädten: IV. Vierteljahr 1938: Kraftfahrzeugführer 54%; IV. Vierteljahr 1939: Kraftfahrzeugführer 40,4%; HStA Stuttgart, E 151/07/Bü 7.

[12] Schema: Getötete und Verletzte auf Kfz, Fahrrädern und zu Fuß in 9 Großstädten; IV. Vierteljahr 1938: Kfz 33,8%; Fußgänger: 32,2%; Fahrradfahrer: 29,0%; IV. Vierteljahr 1939: Fußgänger 47,3; Kfz: 19,4; ebenda.

[13] Vgl. Stroben (Hrsg.): Autofahren, Autohalten aber so...!, S. 39.

[14] Vgl. Daluege: Nationalsozialistischer Kampf gegen das Verbrechertum, S. 67.

dass auch in den entlegensten Gegenden des Reiches auf der Straße eine vorbildliche und nicht zu übertreffende Ordnung und Disziplin herrschte.[15] Die Hoffnung, das Unfallproblem durch Aufklärung, Belehrung und Bestrafung der Verkehrsteilnehmer in den Griff zu bekommen, wurde erst mit den Jahren durch den geringen Nutzen[16] der Aktionen erschüttert. Die Unfallzahlen blieben konstant hoch und dürften vor den Augen der Öffentlichkeit die Problemlösungskompetenz der Machthaber in diesem Bereich in Zweifel gezogen haben.

Die ersten Reichsstraßenverkehrsordnungen

Die Ausweitung des motorisierten Verkehrs erhöhte den Regelungsbedarf des Staates im Bereich der Verkehrspolitik.[17] Bereits zu Anfang des 20. Jahrhunderts wurden Rahmenbedingungen notwendig, die eine „friedliche" Koexistenz der Verkehrsteilnehmer sicherstellten. Zu den Regelungs- und Kontrollinstrumentarien des Staates zählten die Polizei, die Technischen Überwachungsvereine, Verkehrszeichen und Straßenverkehrsordnungen.

Die Weimarer Reichsverfassung ordnete den Verkehr mit Kraftfahrzeugen und den Bau von Landstraßen der konkurrierenden Gesetzgebung zu. Das erste Kraftfahrzeuggesetz von 1909 war Grundlage einer Reichsverordnung von 1923, die dann 1925 neu gefasst wurde. Das Reich verschaffte sich 1923 das Recht, polizeiliche Verordnungen über den Kraftverkehr einheitlich zu erlassen, beschränkte sich aber gleichzeitig darauf, die Regelungen der Länder zu koordinieren.[18]

Die nationalsozialistische Machtübernahme bedeutete in vielerlei Hinsicht eine Zäsur in der Verkehrspolitik. Nach den steuerlichen Erleichterungen für Kraftfahrzeugbesitzer kündigte das Reichsverkehrsministerium eine neue Gesetzgebung an. Die Voraussetzung für reichseinheitliche Regelungen schuf das Gesetz vom 13. Dezember 1933, das die Zuständigkeit der Länder in der Verkehrsregelung auf das Reich übertrug und dem Reichsverkehrsminister freie Hand für seine Gesetzesinitiative gab.[19] Der amtierende Minister Freiherr von Eltz-Rübenach kündigte 1934 eine kraftfahrzeugfreundlichere Gesetzgebung an, die nach seiner Aussage von einem „großzügige[n] Geist" geprägt sein sollte. Damit entsprach er der Forderung Hitlers, der in seiner Eröffnungsrede der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung 1933 „kleinliche Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen" verurteilt hatte.[20] Die erste reichsweit gültige Reichsstraßenver-

---

[15] Vgl. Allgemeine Automobilzeitung vom 9. 12. 1933: „Der Preußische Minister des Innern an die undisziplinierten Kraftfahrer".

[16] Die Unfallzahlen gingen nicht zurück. Damit ist aber nicht gesagt, dass die Aktionen insgesamt und langfristig wirkungslos waren.

[17] Alle Staaten mit einer stärker werdenden Verkehrsdichte diskutierten über Tempolimits, Fahrschulausbildung, Haftpflicht und andere Themen und erließen Straßenverkehrsordnungen; vgl. zu England: Emsley: „Mother, what did policemen do when there weren't any motors?"

[18] Vgl. Grandke: Kommunale Verkehrspolitik in Münster, S. 317; Stichwort „Kraftwagen" in: Meyers Großes Lexikon, Bd. 7, 1927, S. 54.

[19] Vgl. Zatsch: Staatsmacht und Motorisierung, S. 368.

[20] Reichsverkehrsminister von Eltz-Rübenach in: RDA (Hrsg.): „Vollgas Voraus!", S. 18 und die Rede Hitlers in: RDA (Hrsg.): „Kraftfahrt tut not!", S. 10.

kehrsordnung (RStVO) wurde am 28. Mai 1934 (RGBl. 1934 I Nr. 59) erlassen. Dem neuen Freiheitsdenken entsprechend und als Beweis der Motorfreundlichkeit des Regimes wurden mit der Reichsstraßenverkehrsverordnung von 1934 auch die Bestimmungen über höchstzulässige Fahrgeschwindigkeiten aufgehoben. Folglich entfielen die bei Autofahrern unpopulären und von den Automobilclubs bekämpften Stoppkontrollen der Polizei.[21] Auch der vom Führer des NSKK erhobenen Forderung, die „Verkehrsvorschriften müssen frisch durchblutet sein, es wird notwendig, den starren Wald der Paragraphen durchzuholzen"[22], wurde entsprochen. Der Reichsverkehrsminister ersetzte die bestehenden Einzelvorschriften, die nach seinen Angaben „zwölf eng beschriebene Schreibmaschinenseiten" umfassten, durch einen kurzen Paragraphen. Der Schlüsselparagraph (§ 25) über das richtige Verhalten im Verkehr lautete: „Jeder Teilnehmer am öffentlichen Verkehr hat sich so zu verhalten, daß er keinen anderen schädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt." Geahndet wurde von der Polizei die Schädigung eines anderen Verkehrsteilnehmers, nicht aber dessen Gefährdung. Wenn jeder Kraftfahrer diesem Paragraphen Folge leisten würde, so prophezeite der Reichsverkehrsminister, sei der Idealzustand nationalsozialistischer Erziehung erreicht.[23] Diese Klausel wurde als Abkehr von unsinniger Reglementierung und Kasuistik gefeiert,[24] schien damit doch alles Notwendige über die Pflichten der Verkehrsteilnehmer gesagt. Doch der Anbruch paradiesischer Zustände auf Deutschlands Straßen ließ auf sich warten: Erste Erfahrungen mit § 25 zeigten, dass die Polizei und die Verkehrsteilnehmer die mangelnde Rechtssicherheit kritisierten, die durch den Wegfall klarer Verbote eintrat.[25] Eine zusätzliche Verordnung vom 29. September 1934 (RGBl. 1934 I, S. 869–908) über Durchführungsbestimmungen musste für Eindeutigkeit sorgen.

In den folgenden Jahren zeigte sich, dass die Generalklausel der Reichsstraßenverkehrsordnung nicht geeignet war, die hohen Unfallzahlen zu senken. Auch Korpsführer Hühnlein rückte von ihr ab, als er bereits im Juli 1936 Abstriche an ihrer Wirksamkeit machte: „In der Theorie eine meisterhafte und volkstümliche Lösung – in der Praxis nur dann, wenn die wichtigste Voraussetzung hierfür, eine vom nationalsozialistischen Geiste getragene Verkehrsgemeinschaft aller Wegebenutzer, erfüllt ist."[26] Im Jahre 1937 gestand Korpsführer Hühnlein in einer

---

[21] Vgl. Der deutsche Volkswirt (Kraftverkehrswesen im neuen Deutschland, Sonderbeilage) vom 2. 3. 1934: „Verkehrsfreundliche Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtsprechung"; Schreiben des Polizeipräsidenten von Berlin an Parteigenosse Lippert vom 1. 10. 1935, LA Berlin, A Pr. Br. Rep. 57 Nr. 386, Bl. 12f. Der ADAC drohte 1929 mit dem Boykott aller Städte, die Stoppstellen als Einnahmequelle nutzen; vgl. Rechtsanwalt der Stadt Tübingen vom 24. 9. 1929 an die ADAC-Zeitschrift „Solitude" und Zeitungsausschnitt aus dem Schwäbischen Merkur vom 6. 3. 1930: „Stoppstellen und Gemeindekassen", StadtA Tübingen, A 150–2824.

[22] Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 1. 12. 1933: „Richtfest und Flaggenweihe im DDAC".

[23] Nach Langenscheidt: Nationalsozialismus und Kraftfahrwesen, S. 325.

[24] Verkehrswarte vom Juli 1934: „Grundzüge der Reichsstraßenverkehrsordnung".

[25] Besprechung der Verkehrsreferenten der Länder über die Durchführung der RStVO am 13. 9. 1934 im RMI, HStA Stuttgart, E 151/07/Bü 8.

[26] Vortrag von Wilhelm Bonolsen, gehalten vor der Schulleiterkonferenz aller Schularten in

Grundsatzrede über die Verkehrsentwicklung in Deutschland ein, dass man in der Reichsstraßenverkehrsordnung von 1934 insgesamt „zu weit gegangen" sei, als man vorwiegend auf das Verantwortungsgefühl und den Anstand der Verkehrsteilnehmer gesetzt habe.[27]

Eine härtere Gangart schlug die neue RStVO vom 13. November 1937 (RGBl. 1937 I, S. 1179–1214) ein. § 1 stellte nunmehr das verkehrsgefährdende Verhalten unter Strafe. Damit wandte man sich vom „Erfolgsgedanken" ab, der eine Handlung erst dann bestrafte, wenn sie eine Negativwirkung zur Folge hatte. Man setzte auf den präventiv gefassten „Gefährdungsgedanken". Dieser Grundsatz war ab 1937 die eigentliche Handhabe für die Polizei, um verkehrswidriges Verhalten zu unterbinden.[28]

In einer Vielzahl waren Unfälle jedoch auf überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen. Die zahlreichen Appelle der Verkehrsverantwortlichen gegen die „Schnellfahrerei" fruchteten wenig.[29] Da sich der gewünschte Erfolg nicht einstellte, wurden im Mai 1939 wieder Tempolimits eingeführt. Die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit betrug in geschlossenen Ortschaften 60 km/h und außerhalb von Ortschaften 100 km/h. Für Lkw und Omnibusse galten 40 km/h und 70 km/h als Obergrenzen.[30] Aus Gründen der Treibstoffeinsparung im Krieg senkte man im Oktober 1939 die Geschwindigkeitsobergrenze weiter ab.[31] Innerhalb geschlossener Ortschaften betrug die Höchstgeschwindigkeit für Kfz 40 km/h; außerhalb durften Pkw nicht schneller als 80 km/h und Lkw und Omnibusse nicht schneller als 60 km/h fahren.[32] So wurde auch der „lauernde Landgendarm mit Stoppuhr" wieder auf den Plan gerufen, den man noch wenige Jahre zuvor als hinterwäldlerisch verspottet hatte.[33] Um sich nicht vollkommen lächerlich zu machen, durfte die Polizei keine Stoppuhren benutzen. Andere technische Hilfsmittel zur Geschwindigkeitsmessung waren jedoch erlaubt.[34]

Düsseldorf, abgedruckt in: Verkehrswarte vom Juli 1936: „Grundsätzliches zur Frage der Verkehrserziehung".

27 Vgl. Motorwelt vom 11. 6. 1937 (Beilage): „Das NSKK im Dienste der Verkehrsgemeinschaft". Auch wenn das NSKK die negativen Auswirkungen des § 25 auf die Verkehrssicherheit zur Kenntnis nahm, wandte sich das Rechtsamt vehement gegen die Wiedereinführung des „berüchtigten Gefährdungsprinzips" und befürchtete, dass die Zeit wieder kommen werde, in der der „Kraftfahrer von vornherein als das gefährliche Ungeheuer betrachtet" werde; Schreiben des Rechtsamtes an das Amt Verkehr vom 23. 4. 1936 und Antwortschreiben vom 27. 4. 1936, BArch NS 24/483.

28 Vgl. Motor, H. 12, 1937: „Die Neuregelung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen in Deutschland".

29 Verkehrswarte vom November 1935: „Die Geschwindigkeit beim Kraftfahren".

30 Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr vom 3. 5. 1939, RGBl. 1939 I, S. 874 f. Zwischen 1934 und 1937 durfte der Kraftfahrer die Fahrgeschwindigkeit so einrichten, dass er das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anhalten konnte.

31 Vgl. Schütz u. a.: Mythos RAB, S. 26.

32 Vgl. Verordnung des RFSS, betr. Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge vom 4. 10. 1939, NS 31/345.

33 Vgl. Der deutsche Volkswirt, Kraftverkehrswesen im neuen Deutschland, Sonderbeilage vom 2. 3. 1934: „Verkehrsfreundliche Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtsprechung".

34 Verkehrswarte vom Mai 1939: „100 Kilometer auf Autobahn und Landstraße – 60 Kilometer in der Stadt".

In den Reichsstraßenverkehrsordnungen von 1934 und 1937 manifestierten sich die verkehrspolitischen Zentralisierungstendenzen des NS-Staates in Form von einheitlichen Gesetzen, Verkehrsregeln und Verkehrszeichen. Mit der Einführung der Reichsstraßenverkehrsordnung von 1934 entfielen die zahlreichen regionalen Einzelbestimmungen, mit der Verordnung von 1937 wurden die Durchführungsbestimmungen vereinheitlicht. Diese gesetzlichen Grundlagen schufen im Gegensatz zu den stark föderal geprägten Verordnungen der Weimarer Republik auch nach heutiger Erkenntnis wichtige Rahmenbedingungen für die Erfordernisse des modernen Verkehrslebens.[35] Die Straßenverkehrsordnung von 1937 blieb bis auf wenige Veränderungen bis 1971 in Kraft.

Die verordnete „Autofreundlichkeit"

Die nationalsozialistische Motorisierungspolitik verlieh dem Kraftfahrzeugbesitzer einen neuen Status in der Gesellschaft.[36] Der Autofahrer wurde anders als in der Weimarer Republik von der Presse und Politik nicht als „wilder Autler" angefeindet oder als „Herrenfahrer" verspottet, sondern zum „Träger des Fortschritts und der Motorisierungswünsche des Führers"[37] geadelt. Diese Auszeichnung stellte eine Protektion gegenüber öffentlicher Kritik am Gebrauch von motorisierten Fortbewegungsmitteln dar. So rügte das Bayerische Staatsministerium des Innern in einem Schreiben an die Regierungsbezirke die Presseberichterstattung über Kraftfahrzeugunfälle, die eine „bedenkliche Propaganda gegen die Benutzung von Kraftfahrzeugen" darstelle.[38] Um dem entgegenzuwirken, wurde die Polizei aufgefordert, auch Berichte weiterzugeben, die auf die Verantwortung anderer Verkehrsteilnehmer am Zustandekommen von Unfällen hinwiesen. Mittels einer von Parteikreisen propagierten und von oben verordneten Verkehrsfreundlichkeit wollte man bestehende Widerstände gegen den Autoverkehr in der Öffentlichkeit und der Rechtsprechung beseitigen.

Der Aufbruch in eine autofreundliche Zeit sollte auch in richterlichem Wohlwollen gegenüber Kraftfahrern vor Gericht erkennbar sein. Dazu waren nach Einschätzung des Korpsführers Fortbildungskurse für Richter und Staatsanwälte notwendig, da kraftfahrende Richter „praxisnähere Urteile" – gemeint waren im Sinne des Korpsführers kraftfahrerfreundliche Urteile – sprechen würden.[39]

---

[35] Vgl. Grandke: Kommunale Verkehrspolitik, S. 320. Die Neuordnung von 1934 bezog sich auch auf das Straßenwesen (Reichsgesetz vom 26. 3. 1934 zur Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung). Das Straßennetz und die Straßenbauverwaltung wurden nach Richtlinien vereinheitlicht und geordnet, die bis heute von Bedeutung sind; vgl. Kirchbach: Der Einfluß des Kraftfahrzeugs auf die Gestaltung der Straße, S. 223.

[36] Vgl. zu den Bemühungen um ein motorisierungsfreundliches Klima im „Dritten Reich" auch S. 178 ff. dieser Arbeit.

[37] Motorwelt vom 11. 6. 1937 (Beilage): „Das NSKK im Dienste der Verkehrsgemeinschaft".

[38] Schreiben des Staatsministeriums des Innern an die Regierung vom 26. 11. 1934, StA Augsburg, Regierung von Schwaben und Neuburg Nr. 17517.

[39] Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 1. 12. 1933: „Richtfest und Flaggenweihe im DDAC". Der ADAC-Gau Berlin hatte bereits 1929 den Beschluss gefasst, die Berliner Richter auf Gaukosten im Autofahren ausbilden zu lassen, um ihnen das „nötige" Ver-

Die Autofreundlichkeit des NSKK schlug sich vorrangig in Schuldzuweisungen an andere Verkehrsteilnehmer nieder. So äußerte der Korpsführer die Überzeugung, die liberale Fassung der Reichsstraßenverkehrsordnung von 1934 habe deshalb zu Schwierigkeiten geführt, weil „ein großer Teil der Verkehrsteilnehmer, insbesondere des nicht motorisierten Verkehrs, die Voraussetzungen zu einer derartig großzügigen Regelung bisher nicht erfüllt" habe.[40]

NSKK-Repräsentanten sahen die Schuld für die Unfälle vorrangig in der Rücksichtslosigkeit der Radfahrer gegenüber den Kraftfahrern.[41] Der NSKK-nahe Kraftfahrt-Pressedienst war der Meinung: „Der Radfahrer ist – durch sein Auftreten in Massen, also seine rein zahlenmäßige Überlegenheit – im Kampf um den bequemsten Platz auf der Straße und gegen den Geist der Ordnung und Vernunft unbestrittener Sieger geblieben."[42] Der NS-Kurier vom 17. Februar 1936 titelte „Die Straße gehört dem Auto" und triumphierte, dass die Zeiten vorbei seien, wo Fußgänger sich als Herren über die Straßen fühlen durften.[43]

Als Zeichen der Verkehrsfreundlichkeit wertete das NSKK die 1934 vollzogene Aufhebung sämtlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen. Verkehrsschilder, die ein Tempolimit vorgaben, wurden vom NSKK als „Verkehrsbehinderungsschilder"[44] bezeichnet. Der Wegfall von Geschwindigkeitsbegrenzungen für motorisierte Fahrzeuge und die Forderung des Korpsführers an die Kommunen, auf allen öffentlichen Plätzen kostenloses Parken zu erlauben,[45] belegen den privilegierten Status, der dem Auto in der Anfangszeit des „Dritten Reiches" eingeräumt worden war. Dies drückt sich auch in der Auslegung des Rechts-vor-Links-Gebotes aus. In der RStVO von 1934 wurde festgelegt, dass an Kreuzungen und Einmündungen von Straßen bevorrechtigt ist, wer von rechts kommt; jedoch haben Kraftfahrzeuge und Schienenfahrzeuge die Vorfahrt vor anderen Verkehrsteilnehmern.[46]

Das NSKK übte seinen Einfluss als Interessenvertretung des Kraftfahrers auch aus, als die Behörden die Einführung einer Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge diskutierten. Korpsführer Hühnlein und das Rechtsamt des NSKK wehrten sich vehement gegen die „Zwangshaftpflichtversicherung" für Kraftfahrer, die in

---

kehrsverständnis zu vermitteln; vgl. Amtliche Mitteilungen des ADAC vom 23. 12. 1929: „Gau I. 2. Studienfahrt für Staatsanwälte und Richter".

40 Schreiben des Korpsführers an den RVM vom 29. 4. 1936, BArch NS 24/470.

41 Bei einer Sonntagsschule für Verkehrssünder am 15. 5. 1938 in München waren unter den 1000 Geladenen 80% Radfahrer und 20% Motorradfahrer; Seherr-Thoss: Automobilindustrie, S. 382. Der NSKK-Mann vom 21. 2. 1942 betonte in seiner Rubrik „Aus den Reihen", dass an der Spitze der Verkehrssünder in Kiel die Radfahrer lagen – ein Umstand, der aufgrund des zurückgegangenen motorisierten Verkehrsaufkommens während des Krieges nicht überrascht.

42 Kraftfahrt-Pressedienst vom 10. 8. 1934: „Der alte Gegensatz: Radfahrer – Kraftfahrer!" Der Untertitel lautete sinnigerweise „Warum schafft sich der Radfahrer nur Feinde statt Freunde?"

43 Vgl. NS-Kurier vom 17. 2. 1936: „Die Straße gehört dem Auto".

44 Deutscher Kraftfahrt-Pressedienst vom 8. 2. 1934: „Immer noch Autokontroll-Fallensteller".

45 Vgl. Grandke: Kommunale Verkehrspolitik, S. 295.

46 Vgl. RStVO vom 28. 5. 1934, § 27, RGBl. 1934 I, Nr. 59.

ihren Augen eine moralisch unbegründete, einseitige Maßnahme gegen die motorisierten Verkehrsteilnehmer darstellte. Hühnlein plädierte alternativ für den Aufbau einer „Reichskasse für Verkehrsunfälle", in die alle Verkehrsteilnehmer solidarisch einzahlen sollten.[47] Seine Vorschläge blieben jedoch bei der Ausgestaltung unberücksichtigt.

Verordnungen, die geeignet waren, dem motorisierten Verkehr in irgendeiner Weise Beschränkungen aufzuerlegen, lehnte das NSKK kategorisch ab. DDAC und NSKK protestierten im Januar 1936 gegen das in manchen Kurorten bestehende Nachtfahrverbot für Motorräder. Sie erkannten darin eine „verkehrsfeindliche Haltung". Mit der Begründung, dass die erlassenen Verbote zum Schutze der Kranken und Erholungsbedürftigen in den Kurorten die erstrebte Motorisierung hemmen würden, erklärte das Staatsministerium des Inneren in München die Verbote für unrechtmäßig.[48] Dieses Beispiel veranschaulicht, dass die von oben verordnete Autofreundlichkeit in der Konsequenz eine Geringschätzung gegenüber den Interessen der nicht-motorisierten Volksgenossen bedeutete und Ausdruck einer zutiefst inhumanen Verkehrspolitik war.

2. Die neue Formel: „Verkehrsgemeinschaft" – ein Stück „Volksgemeinschaft"

Im Blickpunkt der Verkehrsexperten und politisch Verantwortlichen in den dreißiger Jahren stand der Mensch als Verursacher von Verkehrsunfällen.[49] Als menschliche Fehlleistungen, die zu einem Unfall führten, galten: Die unzulängliche Beherrschung des Fahrzeugs, die Nichtbeachtung der Verkehrsvorschriften und die Rücksichtslosigkeit im Umgang der Verkehrsteilnehmer miteinander. NSKK-Verkehrserzieher widmeten ihre Aufmerksamkeit vor allem dem zuletzt genannten Aspekt. In einem Appell an alle Straßenbenutzer rief der Korpsführer

---

[47] Vgl. Schreiben des Korpsführers an die Akademie für deutsches Recht vom 10. 2. 1936, BArch NS 24/483 und vom 18. 7. 1936, BArch NS 24/470; Deutsches Autorecht vom 15. 10. 1935: „Gefährdungshaftung – Zwangshaftpflichtversicherung – Reichskasse für Verkehrsunfälle" von Ludwig Trendel; vgl. auch BArch NS 24/624. Die Korpsführung sah es als ihre Aufgabe an, Verkehrsgesetze und -verordnungen auf ihre „Kraftfahrfreundlichkeit" hin zu untersuchen. Vgl. auch die Zustimmung des Korpsführers an das Reichsarbeitsministerium zur „Reichsgaragen-Ordnung" vom 14. 2. 1939, BArch NS 24/521.

[48] Vgl. die Schreiben des Staatsministeriums des Innern an die Regierungen von Oberbayern und von Schwaben und Neuburg vom 22. 1. 1936 und vom 26. 6. 1936, StA Augsburg, Regierung von Schwaben und Neuburg Nr. 10047a. Doch war das NSKK in Einzelfällen auch zu Konzessionen bereit. Der Inspekteur Technik forderte die Kraftfahrer der Motorsportschule Kochel auf, langsam durch den Kurort zu fahren, „solange Kochel derart mit Fremden übervölkert ist, die dem Kraftverkehr verständnislos gegenüber stehen"; Schreiben des Inspekteurs Technik an die Gebirgs-MSS-Hochland vom 21. 7. 1936, BArch NS 24/725.

[49] Die Erkenntnis, dass sich 80% der Verkehrsunfälle vermeiden lassen, wenn sich die Verkehrsteilnehmer verkehrsgemäß verhalten, ist genauso richtig wie nichtssagend; vgl. Kraftfahrt-Pressedienst vom 8. 6. 1933: „Kampf dem Verkehrsunfall!"; Berthold: Verkehr, Verkehrsunfälle, S. 26.

die Verkehrsteilnehmer auf, durch Selbstdisziplin und gegenseitige Rücksichtnahme Unfälle zu vermeiden. Er brandmarkte die Unfallverursachung als verantwortungslosen Akt gegenüber der „Volksgemeinschaft": „Während der Wiederaufbau des deutschen Vaterlandes jede Arbeitskraft erfordert, müssen zahlreiche Volksgenossen im Krankenhaus die Folgen von mangelndem Pflichtbewußtsein und unzulänglicher Beherrschung des Fahrzeuges auf der Straße büßen."[50] Die NSKK-Korpsführung erklärte Unfälle zu Relikten aus der Weimarer Republik: „Bei dieser Gelegenheit beobachten wir die mangelnde Kameradschaft der Landstraße, die ein beschämendes Abbild der Auswirkungen des sterbenden Systems ist: Selbstsucht statt Verbundenheit; sogar Überfälle und Sachschäden, Neid und sonstige Hemmnisse."[51]

Der hier angesprochene „Egoismus" auf der Straße wurde im „Dritten Reich" als Affront gegen das Volksgemeinschaftspostulat gedeutet. Die Lösung des Verkehrsproblems lag für die NSKK-Funktionäre in der Utopie, durch die „Erziehung des deutschen Menschen zum Verkehrsmenschen"[52] Unfälle aus der Welt zu schaffen. Unter einem „Verkehrsmenschen" stellte sich der Korpsführer einen

„seit frühester Jugend im Verkehr und zum Verständnis eines modernen Verkehrs erzogenen Volksgenossen vor, dem als Nationalsozialisten die Einfügung in die Verkehrsgemeinschaft bereits eine Selbstverständlichkeit bedeutet, der frei von jedem Neidgefühl einem anderen Verkehrsteilnehmer die höhere Geschwindigkeit und das rasche Vorwärtskommen nicht mißgönnt".

Das Leitbild einer nationalsozialistischen Verkehrsgemeinschaft regte die Phantasie der Verkehrsverantwortlichen an. Gustav Langenscheidt, Polizeimajor a.D., beschrieb den Idealzustand der Zukunft folgendermaßen:

„Am Steuer des Kraftfahrzeugs sitzt dann nicht mehr der Luxusschofför, der seinen Millionär in rasendem Tempo durch die Straßen fährt, und der den Weg der mühsam zur Arbeit laufenden oder radfahrenden Volksgenossen gefährdet oder behindert. Das Bild ist heute schon ein anderes und wird es in verstärktem Maße in Zukunft sein. Der Arbeiter, der auf seinem Kraftfahrzeug die Straße kreuzt, wird den Arbeitskollegen ebenso gefährden wie den zufällig einhergehenden Großindustriellen, und unter dem Gesichtspunkt völlig veränderter Verhältnisse wird die zu fordernde Rücksichtnahme aller gegen alle, des Kraftfahrers auf den Fußgänger, des Fußgängers auf den Radfahrer und der beiden letzten untereinander und gegen den Kraftfahrer, zum Spiegelbild einer Volksgemeinschaft in bestem Sinne."[53]

Die Verkehrsgemeinschaft sollte nach dieser eigenwilligen Vorstellung über einen sozialen Ausgleich erreicht werden. Erst wenn vom Arbeiter-Kraftfahrer und vom Millionärs-Kraftfahrer ein gleich starkes Gefährdungspotential ausgehe, also eine Art „Waffengleichheit" herrsche, so die unkonventionelle Sicherheitsstrategie, würde die gegenseitige Rücksichtnahme endgültig Befriedung bringen.

---

[50] Presseausschnitt: „Ein Appell an alle Straßenbenutzer!" von Korpsführer Hühnlein (wahrscheinlich von August 1936), BArch NS 24/25.

[51] Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 61.

[52] Motorwelt vom 11. 6. 1937 (Beilage): „Das NSKK im Dienste der Verkehrsgemeinschaft".

[53] Langenscheidt: Nationalsozialismus und Kraftfahrwesen, S. 326f. Der wohlhabende Automobilbesitzer, dessen Chauffeur einen Arbeiter umfährt, war in den zwanziger Jahren ein weit verbreitetes Feindbild sozialkritisch inspirierter Automobilfeindschaft; vgl. Gumbrecht: 1926, S. 44.

Die Mehrheit der für den Verkehr im „Dritten Reich" Verantwortlichen sah in der „Verkehrsunsicherheit" jedoch keine soziale Herausforderung, sondern ein Problem der allgemeinen Rücksichtnahme. So forderten der Chef der Deutschen Polizei, Reichsführer SS Heinrich Himmler, und Reichsminister Goebbels die „Volksgenossen" auf, durch die Beachtung der Verkehrsvorschriften, durch „ritterliches Verhalten"[54] und Disziplin eine echte Gemeinschaft des Verkehrs zu schaffen.[55] Die Zeitschrift „Motor und Sport" widmete sich 1939 in ihrer Serie „Vom Verkehrssünder zum Motorritter" der Verkehrserziehung ihrer Leserschaft. In seinen 12 Leipziger Thesen vom 20. Juni 1937 ermahnte der Korpsführer speziell die Kraftfahrer zu „ritterlicher Fahrweise"[56]. Die Appelle an die „Ritterlichkeit" scheinen auf den ersten Blick nicht recht in den Bauplan eines „modernen Verkehrslandes"[57], das klaren Regeln folgt, zu passen. Jedoch gibt es Parallelen zwischen dem Auftreten und dem Ethos eines mittelalterlichen Ritters und den Erwartungen, die die nationalsozialistischen Verkehrserzieher an die motorisierten Verkehrsteilnehmer richteten. Folgende metaphorische Übertragungen auf den Verkehrsbereich erscheinen möglich: Der „moderne Ritter" hat sein Pferd gegen das Kraftfahrzeug eingetauscht und die mittelalterliche Rüstung gegen die Karosserie des Autos oder den Helm des Motorradfahrers. Der Ritter ist nicht nur mit einem Kraftfahrzeug „ausgestattet", sondern wird durch den Besitz eines motorisierten Fortbewegungsmittel in den Ritterstand erhoben. Er stellt sich dem „Kampf" der Verkehrsteilnehmer auf der Straße. In „ritterlicher" Weise – im positiven Sinne von hilfsbereit und tugendhaft – lässt er „Barmherzigkeit" gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmern walten, indem er darauf verzichtet, seine Stärke, die in der geballten Kraft des Motors liegt, auszuspielen. Auch die mit dem Ritterstand verbundenen Konnotationen des Soldatischen kamen der nationalsozialistischen Vorliebe für männlich-geprägte Sprache entgegen.[58] Gerne ließen sich die NSKK-Männer deshalb auch den Beinamen „Ritter unserer Motorisierungszeit" gefallen.[59]

Das NSKK mahnte ein Gemeinschaftsgefühl der Deutschen an, das sich in verantwortungsvollem Handeln und, daraus resultierend, in sinkenden Unfallzahlen manifestieren sollte. Auch der Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda Joseph Goebbels wollte in seinen Reden das Verkehrsgewissen der Deutschen schärfen und setzte auf die oft wiederholte apodiktische Formel: „Die Ver-

---

[54] Reichsführer SS und Chef der Deutschen Polizei (Hrsg.): Kraftfahrer im Verkehr.

[55] Goebbels in seiner Rede auf der IAMA 1938, in: RDA (Hrsg.): „Das Kraftfahrzeug. Verkehrsmittel des ganzen Volkes", S. 10.

[56] Völkischer Beobachter vom 21. 6. 1937: „Die 12 Thesen des NSKK-Mannes für anständiges und ritterliches Fahren".

[57] Die Bezeichnung „modernes Verkehrsland" geht auf den Korpsführer zurück; vgl. Hühnlein: Das Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps, S. 4.

[58] Doch die Rittermetaphorik war nicht neu. Bereits um 1900 bemühte man Vergleiche aus dem Mittelalter, um die Qualitäten von Rennfahrern hervorzuheben. Ritter, wie auch geschwindigkeitsverliebte Herrenfahrer, galten als unerschrocken und geschickt, aber auch als galant und kultiviert; vgl. Merki: Die ‚Auto-Wildlinge' und das Recht, S. 61. Die Nationalsozialisten dürfte am Rittertum weniger das galante Auftreten als vielmehr die Stärke und die martialische Überlegenheit angesprochen haben.

[59] Stoll: Jungens, Männer und Motoren, S. 35.

kehrsgemeinschaft ist ein Stück Volksgemeinschaft. Wer sich gegen sie vergeht, vergeht sich auch gegen die Volksgemeinschaft."[60]

Mit den Jahren traten aber doch eine gewisse Ungläubigkeit und Enttäuschung darüber auf, dass selbst bei Volksgenossen, „deren gemeinschaftliche Gesinnung über jeden Zweifel erhaben ist"[61], die Rücksichtslosigkeit immer wieder zum Durchbruch gelangte. In paternalistischem, inzwischen auch drohendem Ton, appellierte Korpsführer Hühnlein an das Gewissen der Verkehrsteilnehmer, die Chancen der Motorisierung nicht zu missbrauchen: „Ist das der Dank für das große Geschenk der Reichsautobahnen, das Euch der Führer gemacht hat? [...] Wollt Ihr, daß Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt werden? Wollt Ihr, daß dem Kraftverkehr wieder Fesseln angelegt werden, wie in vergangenen Zeiten?"[62]

Das Bemühen, die hohen Unfallzahlen zu senken, trat in den Augen der Verantwortlichen mit dem Ziel in Konflikt, eine höhere Verkehrsdichte in Deutschland zu erreichen. Korpsführer Hühnlein ging sogar soweit, aus verkehrserzieherischen Bedenken Vorbehalte gegenüber dem massenhaften Absatz des Volkswagens zu äußern.[63]

Die starke Konzentration auf unfallpräventive Verhaltensregeln, also das Bestreben, die Schuld bei den Verkehrsteilnehmern zu suchen, ließ wenig Raum für die Frage, ob nicht auch eine verfehlte Verkehrspolitik für die hohen Unfallzahlen verantwortlich sein könne. Auch für verstärkte Forschungen und Maßnahmen im Sinne der passiven Sicherheit wurden wenig Zeit und Mittel investiert. Die Verkehrsverantwortlichen waren in ihrer Mehrzahl davon überzeugt, die technischen Einrichtungen des Autos hätten in den dreißiger Jahren einen Stand erreicht, der kaum noch Wünsche in puncto Sicherheit übrig lasse.[64] Auf die Frage „Ist das Kraftfahrzeug heute noch ein ‚gefährliches' Verkehrsinstrument?" antwortete ein Kraftfahr-Sachverständiger in der Zeitschrift „Deutsches Autorecht":

„Wenn heute im Kraftfahrzeugverkehr Schaden zu beklagen ist, so ist die Ursache dafür nicht das, was man die ‚Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugs' nennt, sondern fast ausschließlich die Tatsache, daß der für den Zustand und die Lenkung des Fahrzeugs Verantwortliche seine Pflicht nicht erfüllt hat."[65]

Dass dem nicht so war, zeigt beispielsweise ein Bericht der Zeitschrift „Verkehrswarte" vom Januar 1936, in dem festgestellt wurde, dass 34% der tödlichen Auto-

---

[60] Ankündigung der Verkehrsunfallverhütungsaktion für den Straßenverkehr vom 24. bis 30. 6. 1938, Abschrift vom 8. 6. 1938, StA Augsburg, Regierung von Schwaben und Neuburg Nr. 17517. „Verkehrsgemeinschaft ist Volksgemeinschaft" verkündete auch Robert Ley; vgl. die Vereinbarung zwischen der Korpsführung des NSKK und der DAF über die Förderung der Berufserziehung berufstätiger Kraftfahrer vom 1. 7. 1937, Anlage II, BArch NS 24/38, 763.

[61] Tost: Verkehrserziehung, S. 10.

[62] Presseausschnitt: „Ein Appell an alle Straßenbenutzer!" Von Korpsführer Hühnlein (wahrscheinlich August 1936), BArch NS 24/276.

[63] Vgl. Hühnleins Einstellung zum Volkswagen auf S. 164f. dieser Arbeit.

[64] Vgl. Stroben (Hrsg.): Autofahren, Autohalten aber so...!, S. 24.

[65] Deutsches Autorecht vom 25. Oktober: „Ist das Kraftfahrzeug heute noch ein ‚gefährliches Verkehrsmittel'?" Von Kurt Scheibler, BArch NS 24/624.

unfälle auf Schnittwunden an den Glasausstattungen der Autoeinrichtungen zurückzuführen seien.[66] Die Anregung, im Automobilbau das splitterlose, nicht brechende Sicherheitsglas zu verwenden, wurde erst ab dem 1. Oktober 1937 für neu zugelassene Fahrzeuge verpflichtend.[67]

Die Vorbildfunktion der NSDAP-Mitglieder und Führer des Staates

Da der Verstoß gegen die Regeln des Straßenverkehrs als Angriff auf die Werte der „Volksgemeinschaft" interpretiert wurde, galt es als besonders gravierend, fast schon als Sakrileg, wenn nationalsozialistische Repräsentanten gegen Verkehrsvorschriften verstießen. Der „Stellvertreter des Führers", Rudolf Heß, forderte die Parteigenossen in einer Weisung von 1937 auf, sich für eine mustergültige Verkehrsdisziplin verantwortlich zu fühlen:

„Ich mache es deshalb allen Parteigenossen, besonders aber allen Führern und Männern der Gliederungen zur Pflicht, den Weisungen und Belehrungen des NSKK-Verkehrs-erziehungsdienstes, der sich in uneigennütziger Weise für diese Aufgabe zur Verfügung gestellt hat, jederzeit bereitwillig Folge zu leisten und dadurch der Bevölkerung nicht nur ein Beispiel bester Zusammenarbeit der Gliederungen zu geben, sondern auch zu zeigen, daß die Partei auch in dieser Hinsicht den Willen hat, zutage tretende Schäden durch eigenes Vorbild rücksichtslos auszumerzen."[68]

Um die Parteigenossen zu schulen, hielten NSKK-Männer bei den monatlichen Ortsgruppen-Pflichtversammlungen verkehrserzieherische Vorträge.[69]

Ein weiteres Indiz für den Symbolgehalt, dem man dem Kraftfahrzeug und seinem Gebrauch zumaß, war die parteiinterne Anordnung vom 5. November 1935, die das Fahren von Parteigenossen im Dienstanzug gemeinsam mit Frauen verbot.[70] Die Frau als Verkörperung des Privaten und der Familie vertrug sich nicht mit dem Bild des opferbereiten Kämpfers in Uniform. Es erregte außerdem Unmut in der Bevölkerung, wenn Vertreter der Partei ihre Dienstfahrzeuge für private Vergnügungen nutzten. Der „Stellvertreter des Führers", Rudolf Heß, forderte 1936 in einem Erlass die kraftfahrenden Parteigenossen auf, die Höchstgeschwindigkeit zu unterschreiten, um Kraftstoff und somit Devisen zu sparen.[71] Adolf Hitler ordnete im Mai 1939 an, dass künftig Parteigenossen, die bewusst die Vorschriften brechen, ihrer Ämter enthoben und gegebenenfalls parteigerichtlich verfolgt werden. Hitler erklärte die Ordnung auf Deutschlands Straßen zur Chefsache. So ließ er durch Bormann mitteilen, dass alle Fahrer der Partei und der

---

[66] Vgl. Verkehrswarte vom Januar 1936: „Herabminderung der Autounfälle!" Wenngleich relativ wenig zum Schutz der Fahrzeuginsassen unternommen wurde, also die innere passive Sicherheit wenig erhöht wurde, traf man durchaus Maßnahmen, die die so genannte äußere passive Sicherheit im Straßenverkehr verbesserten, wie z. B. die Verbreiterung und Asphaltierung der Straßen oder die zunehmende Trennung der Verkehrsteilnehmer.

[67] Vgl. Stroben (Hrsg.): Autofahren, Autohalten aber so...!, S. 123.

[68] Anordnung des Stellvertreters des Führers vom 3. 5. 1937, in: Verordnungsblatt der Korpsführung vom 15. 6. 1937, IfZ Db 30.01.

[69] Vgl. Verordnungsblatt der Korpsführung vom 15. 5. 1938: „Verkehrserziehung der Parteigenossen", IfZ Db 30.01.

[70] Vgl. Anordnung des Stellvertreters des Führers vom 5. 11. 1935, BArch NS 24/73.

[71] Vgl. Pfälzer Tageblatt vom 17. 1. 1936: „Rudolf Heß an die Kraftfahrer".

Gliederungen ohne Rücksichtnahme für mindestens 12 Monate in ein Konzentrationslager verbracht würden, wenn sie sich über polizeiliche Vorschriften hinwegsetzten. Außerdem sollten in Übertretungsfällen die Kraftfahrzeuge eingezogen werden.[72] In diesem Zusammenhang wurde darauf verwiesen, dass bereits zwei Fahrer und ein höherer Führer wegen diesbezüglicher Vergehen in ein Konzentrationslager eingewiesen worden seien.[73]

Diese drakonischen Strafandrohungen zeigen deutlich, dass das „Dritte Reich" bereit war, Höchststrafen zu verhängen, wenn Repräsentanten der Partei an der Verursachung von Unfällen beteiligt waren und sich damit aus Sicht der NS-Machthaber der Motorisierung als „unwürdig" erwiesen.

Ungeachtet seiner Abscheu gegenüber Verkehrsunfällen machte Hitler in seiner Trauerrede für den an den Folgen eines Verkehrsunfalls im Mai 1943 verstorbenen SA-Chef Lutze deutlich, dass er den Stellenwert dieser Todesursache höher einschätzte als den eines vergleichsweise „natürlichen" Todes. Hitler kommentierte den Unfalltod Lutzes mit den Worten: „Nun hat er trotzdem den Tod gefunden, der seinem nationalsozialistischen Leben einen männlichen Abschluß gibt."[74]

Während des Zweiten Weltkrieges kamen neben dem Stabschef der SA auch wichtige militärische Befehlshaber in zivilen Flugzeug- oder Straßenverkehrsunfällen ums Leben oder trugen schwere Verletzungen davon. Aus diesem Grund mahnte Hitler in seiner Verfügung vom 27. Oktober 1944 zur Vorsicht. Er stellte fest: „1. Das Leben und die Gesundheit des Einzelnen gehören nicht ihm, sondern allein dem Vaterland. 2. Es ist daher ein Zeichen von Verantwortungslosigkeit gegenüber Volk und Vaterland, wenn jemand seine Dienst- und Arbeitsfähigkeit leichtfertig aufs Spiel setzt."[75] Die gewählten Formulierungen zeigen, dass für Hitler der genaue Unfallhergang und das Fehlen einer böswilligen Absicht oder einer suizidalen Motivation vollkommen unerheblich waren. Er sah Unfälle ausschließlich als Schwächung der Arbeits- und Kampfkraft an, was ihn angesichts der bevorstehenden militärischen Niederlage zu großer Sorge veranlasste.

Verbrechensbekämpfung

Das Ideal der Verkehrssicherheit bezog sich nicht nur auf einen unfallfreien Verkehr, sondern auch auf sichere Straßen im Sinne der Verbrechensbekämpfung. Am 22. Juni 1938 erging ein Gesetz, das für Straßenraub mittels „Autofallen" – ge-

---

[72] Vgl. die Anordnung des Stabsleiters Bormann vom 26. 5. 1939 (Abschrift), BArch NS 24/210.

[73] Vgl. die Anordnung des Stellvertreters des Führers vom 1. 6. 1939 (Abschrift), BArch NS 24/210. Da derartige Bekanntmachungen selten zu finden sind, ist davon auszugehen, dass es sich bei der Einweisung in ein KZ um einen Einzelfall handelte, der eine abschreckende Wirkung entfalten sollte.

[74] Zit. nach Domarus: Hitler, Bd. 2.2, S. 2010f.

[75] Verfügung 14/44 (gez. Hitler), betr. Vermeidung von Auto- und Flugzeugunfällen führender Persönlichkeiten vom 27. 10. 1944, abgedruckt in: Moll (Bearb.): „Führer-Erlasse" 1939–1945, Dok. 369, S. 463f. Fritz Todt, die Generaloberſten Dietl und Hube sowie der General der Infanterie Schroth waren in Straßen- und Flugzeugunfällen tödlich verunglückt. Schwere Verletzungen im Verkehr trugen die Feldmarschälle von Kluge, Kesselring und von Richthofen davon.

meint war das plötzliche erzwungene Halten eines Autos – die Todesstrafe verhängte. Auslöser für das Gesetz war der Prozess gegen die Brüder Goetze, die in den vorangegangenen zwei Jahren zahlreiche für die Insassen tödlich endende Anschläge auf fahrende Pkw verübt hatten. Nach ihrer Festnahme wurden die Täter im Juni 1938 aufgrund eines extra für diesen Fall erlassenen Gesetzes („lex Goetze") rückwirkend zum Tode verurteilt.[76] Das NSKK-Kampforgan rechtfertigte das Gesetz in einem Kommentar:

„Großdeutschland soll nach dem Willen des Führers nicht nur das Land des dichtesten Verkehrs, sondern auch das Land des sichersten Verkehrs sein. Darum ist der nationalsozialistische Staat entschlossen, allen verbrecherischen Elementen, die als Autofallensteller, Mörder oder Straßenräuber den Verkehr gefährden, rücksichtslos den Garaus zu machen. Wer es wagt, die vom Dritten Reich gewährleistete Rechtssicherheit auf den großdeutschen Straßen zu verletzen, hat seinen Kopf verwirkt."[77]

Mit destruktiver Radikalität wollte Adolf Hitler die Straßen des Reiches sicherer machen. Er kündigte an: „Im Sinne der Erhaltung dieser Verkehrssicherheit ist der Staat auch entschlossen, verbrecherische Elemente, Autofallensteller, Droschkenräuber und Mörder unbarmherzig zu vernichten und auszurotten."[78] Der Polizeipräsident von München kündigte im Januar 1939 schärfere Maßnahmen gegen die wachsende Zahl von Kraftfahrzeugdiebstählen an. Autodiebe und „Automarder" – gemeint waren Personen, die Diebstähle aus Kraftfahrzeugen begingen – sollten nach seinen Plänen in Konzentrationslagern interniert werden.[79]

3. Das NSKK im Dienst der Verkehrssicherheit

Dem Selbstverständnis des NSKK als „Erziehungsschule der Motorisierung" entsprechend wandte sich der Korpsführer nach der Machtübernahme der Aufgabe zu, den „Verkehrssinn" im deutschen Volk wachzurufen. Die Forderung nach einwandfreiem Verhalten im Verkehr richtete er zuallererst an die Mitglieder des NS-Kraftfahrkorps selbst, die nach seinen Vorstellungen in der Öffentlichkeit das „lebendige Gewissen der Verkehrsteilnehmer"[80] verkörpern sollten. Diese Charakterisierung war Auszeichnung und Anspruch zugleich. Um die Fahrdisziplin im Korps zu fördern und den Vorbildcharakter des Korps zu betonen, veröffentlichte der Korpsführer bereits im September 1933 einen Pflichtenkatalog für NSKK-Männer und Motorstürme, der die Männer aufforderte, ihr Kraftfahrzeug zu warten und gutes Benehmen im Verkehr zu zeigen.[81] In dem später erscheinenden Regelwerk „10 Gebote für den Motorstürmer und NSKK-Mann" hieß es in

---

[76] Vgl. Osterkorn: Kraftfahrzeug und Verbrechen, S. 48f.; Der NSKK-Mann vom 2. 7. 1938: „Todfeinde des Verkehrs".
[77] Der NSKK-Mann vom 25. 3. 1939: „Straßenräuber – Kopf ab!"
[78] Hitler auf der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung 1939; zit. nach Deutsche Kraftfahrt vom März 1939: „Die größte Autoschau der Welt".
[79] Vgl. Deutsche Kraftfahrt-Motorwelt vom Januar 1939: „Autodiebe kommen in Konzentrationslager".
[80] Motorwelt vom 5. 2. 1937: „Vom Einsatz des NSKK-Verkehrserziehungs-Dienstes".
[81] BZ am Mittag vom 23. 9. 1933: „Verkehrserziehung durch NSKK".

Punkt zwei: „Fahre nie schneller, als Du es verantworten kannst!" – eine Regel, die trotz ihres sorgenvollen Untertons ganz im Zeichen der Befreiung des Fahrers von Geschwindigkeitsbeschränkungen lag.[82]

Eine eindeutige Formulierung wählten die NSKK-Verantwortlichen in Bezug auf das Problem „Alkohol am Steuer". Wie selbstverständlich heißt es: „Kein Alkohol, wenn man fahren muß!" In Punkt fünf appellierte die Korpsführung an die Mitglieder, dem Image des NSKK als Hilfsorganisation der deutschen Kraftfahrer gerecht zu werden: „Sei hilfsbereit gegen jeden anderen Kraftfahrer! Auch das ist Werbung für unsere Bewegung." Wie das folgende Gebot deutlich macht, glaubte man, das Ziel des unfallfreien Fahrens auch als Werbemittel einsetzen zu können: „Fahre rücksichtsvoll! Überfahrene Menschen und Tiere, nächtliches Auspuffgeknatter usw. sind keine brauchbaren Propagandamittel!"

Der Verkehrserziehungsdienst

Korpsführer Hühnlein setzte sich seit der Machtübernahme für die Aufstellung einer motorisierten Straßenüberwachung ein. Nachdem das NSKK für seine perfekte Organisation der Sportveranstaltung „2000-km durch Deutschland" von allen Seiten gelobt worden war, glaubten die Funktionsträger des NSKK, in der Durchführung von Verkehrspatrouillen ein neues Tätigkeitsfeld für das NSKK und die Motor-SA gefunden zu haben.[83] Durch das mustergültige Verhalten des Korps im Verkehr wähnte sich der Korpsführer diesem Ziel nahe, als er im September 1933 in einem Korpsbefehl von einem „Anrecht" sprach, die vom Reichsverkehrsminister in Aussicht gestellte Mitwirkung bei der Überwachung des Verkehrs zu übernehmen.[84] Hühnlein regte eine Straßenmiliz an, die aus NSKK-Mitgliedern bestehen und dem Vorbild der italienischen Milizia Nationale della Strada, einer Einrichtung der faschistischen Partei, ähneln sollte.[85]

Der Anstoß des Korpsführers wurde aufgenommen, jedoch war es nicht das NSKK, sondern die Polizei, die mit den Aufgaben der Verkehrsüberwachung betraut wurde. Der Reichsminister des Innern verfügte 1935 in Preußen die Aufstellung einer besonderen Straßenpolizei mit 150 Polizeibeamten, die dann im August 1936 auf das gesamte Reich ausgeweitet wurde.[86] Als im Sommer 1937 die Überwachung des Verkehrs in den Großstädten neu geregelt wurde, und motorisierte Verkehrsbereitschaften die bisherigen Kommandos der Schutzpolizei ablösten,

---

[82] „10 Gebote für den Motorstürmer und NSKK-Mann", Klappentext eines Dienstfahrtbuches von 1937, BArch NS 24/1.

[83] Vgl. Verkehrswarte vom August 1933: „Verkehrssicherheit und Verkehrsdisziplin" von Werner Roel, Pressereferent bei der Landesführung Berlin-Brandenburg.

[84] Vgl. Korpsbefehl vom 22. 9. 1933, abgedruckt in: BZ am Mittag vom 23. 9. 1933: „Verkehrserziehung durch NSKK".

[85] Die Verkehrsüberwachung auf den Staatsstraßen und den Autobahnen in Italien lag bei der Milizia Nationale della Strada, einer hauptamtlichen, besoldeten Parteitruppe, die Ende 1928 gegründet und von dem General der Miliz Leonardi kommandiert wurde. 1939 umfasste sie rund 800 Männer in Italien und 100 in Afrika; vgl. Schifferer: Straße und Straßenverkehr in Italien; Leonardi: Die italienische Straßenmiliz und ihre Tätigkeit.

[86] Vgl. Hühnlein: Der Kraftfahrer als Straßenbenutzer, S. 9.

wurden NSKK-Männer mit Kraftfahrausbildung immerhin bevorzugt in diese Einheiten aufgenommen.[87]

Es mag eine Art Kompensation für die Zurücksetzung bei der Überwachung des motorisierten Straßenverkehrs gewesen sein, dass dem NSKK 1936 die Aufstellung einer Organisation erlaubt wurde, die sich im Bereich der Verkehrserziehung engagierte. Am 1. November 1936 rief das Korps einen ehrenamtlichen Verkehrserziehungsdienst (VED) ins Leben, der sich der „Erziehung des deutschen Menschen zum Verkehrsmenschen"[88] widmen sollte.

Uniformiert mit schwarzer Lederkappe, schwarz-weißem Brustschild und rotweißem Anhaltestab wiesen NSKK-Männer Verkehrsteilnehmer auf Verfehlungen im Straßenverkehr hin. Im Januar 1937 folgte die offizielle Beauftragung durch den RFSS und Chef der deutschen Polizei.[89] Der VED arbeitete mit amtlicher Vollmacht und in eigener Zuständigkeit.[90] Der ehrenamtliche Verkehrserziehungsdienst war 1937 in über 100 Städten mit mehr als 80000 Einwohnern tätig. Des Weiteren sollten auch kleinere Städte, Dörfer und das flache Land einbezogen werden, obgleich befürchtet wurde, dass der ländlichen Bevölkerung die Verkehrsregeln mühevoll zu vermitteln und „Verkehrsunsitten am schwersten auszurotten"[91] seien. 1938 wurde die erste fahrbare Verkehrsschule in Form eines Omnibusses in kleinen Städten und Dörfern eingesetzt, um Verkehrsunterricht zu erteilen.[92] Der VED in Großstädten wie Berlin wurde 1938 zu einer straff geführten Verkehrsstaffel zusammengefasst. Diese bestand aus einem Staffelstab und vier NSKK-Verkehrsbereitschaften mit insgesamt 210 Mann. Davon waren 30 Mann motorisiert, die übrigen erledigten ihre Aufträge zu Fuß. Der Befehl über die Aufstellung einer Verkehrsstaffel galt ab dem 1. März 1939 gleichermaßen für Wien. Die Sollstärke betrug dort 600 Mann.[93] Als Ausrüstungsstücke standen den Männern der Verkehrsstaffel Braunhemden, Ringkragen, Anhaltestäbe und Verkehrserziehungsblocks zur Verfügung.

Zu den Aufgaben des Verkehrserziehungsdienstes zählte auch die Schulung der Berufskraftfahrer und Betriebsangehörigen in Zusammenarbeit mit der DAF. Die Vereinbarung zwischen dem NSKK und der DAF über die fördernde Berufsschulung und die Verkehrserziehung der Kraftfahrer in der gewerblichen Wirtschaft

---

[87] Vgl. RdErl. des RFSS und ChfdDtPol vom 25. 8. 1937, in: RMBliV. 1937, Nr. 37, S. 1441 f.; Verordnungsblatt der Korpsführung München vom 1. 10. 1937: Auszug aus dem Schreiben des Korpsführers vom 2. 11. 1937, das die Einstellung von 350 NSKK-Männern zum 1. 12. 1937 ankündigt; HStA Hannover, Hann. 310 I Nr. 7. Himmler übernahm im Sommer 1939 weitere 600 NSKK-Männer in die motorisierten Verkehrsbereitschaften; vgl. Mitteilung des Personalamts vom 26. 6. 1939, betr. Einstellung von NSKK-Männern in die motorisierten Bereitschaften der Schutzpolizei, BArch NS 24/282.

[88] Motorwelt vom 11. 6. 1937 (Beilage): „Das NSKK im Dienste der Verkehrsgemeinschaft".

[89] Vgl. Motorwelt vom 5. 2. 1937: „Vom Einsatz des NSKK-Verkehrserziehungsdienstes". Vgl. auch den Auftrag im RdErl. des RFSS und ChdDtPol vom 12. 1. 1937, in: RMBliV. 1937, S. 99.

[90] Vgl. Krenzlin: Das NSKK, S. 21.

[91] Der Motorist vom 27. 1. 1937: „Verkehrserziehungsdienst des NSKK".

[92] Vgl. Der NSKK-Mann vom 12. 3. 1938: „Verkehrsschule des NSKK – fahrbar".

[93] Vgl. Verfügung des Korpsführers, Amt Verkehr, vom 1. 2. 1939, BArch NS 24/161.

legte fest, dass das NSKK geeignete Lehrkräfte, seine technischen Lehrsäle und das Anschauungsmaterial zur Verfügung stellte.[94]

Die Korpsführung rechtfertigte ihr verkehrserzieherisches Engagement mit der Behauptung, einen besonderen Einfluss auf die Psyche der Verkehrsteilnehmer ausüben zu können. Als Organisation der NSDAP stehe das NSKK, so die Selbsteinschätzung, der „deutschen Volksseele" sehr nahe. Außerdem glaubte die Korpsführung an den Erfolg ihrer Verkehrserziehung, weil die Belehrungen der Verkehrsteilnehmer auf gleichberechtigter, kameradschaftlicher Ebene und ohne den polizeilichen Druck der Bestrafung stattfänden.[95] Dieser verkehrserzieherische Optimismus, basierend auf einer imaginären Volksseele und dem Glauben an eine kameradschaftliche Verbundenheit unter „Volksgenossen", führte in der Realität nicht zum Ziel. Im Kontakt mit der Bevölkerung ergaben sich aufgrund des pseudo-polizeilichen Gehabes Konflikte mit den zur Ordnung gerufenen Verkehrsteilnehmern. Wie aus mehreren Berichten von Führern des Verkehrserziehungsdienstes hervorgeht, konnten die Maßnahmen trotz großer Mühe wenig Erfolg verzeichnen. So wurden VED-Männer oft ausgelacht, wenn sie Anordnungen gaben oder Verwarnungen aussprachen. Da den Männern die polizeiliche Autorität fehlte, hatte die Öffentlichkeit den Eindruck, es handelte sich um „Wichtigtuerei des Kraftfahrkorps".[96] Besonders in ländlichen Gegenden war die Bevölkerung mancherorts unwillig, die Belehrungen des NSKK entgegenzunehmen, und unterstellte sich lieber der Polizeigewalt, deren Befugnisse grundsätzlich akzeptiert wurden.[97]

Die Verkehrserzieher machten sich mit ihrem Übereifer reichlich unbeliebt, wenn sie, wie in Coburg 1938 geschehen, in den Lokalen nach betrunkenen Kraftfahrern suchten und die Angetrunkenen der Polizei übergaben, um eine eventuelle Verkehrsgefährdung zu unterbinden.[98] Nicht immer zeigte der Verkehrserziehungsdienst ein gleichermaßen hohes Engagement. Intern wurde kritisiert, dass der Streifendienst des VED häufig zum „Bummeln, Schwatzen und Anhaltestab spazieren Tragen" genutzt werde.[99]

Eine weitere verkehrserzieherische Maßnahme ergab sich nach der Angliederung Österreichs an das Deutsche Reich. Im März 1938 wurden in Österreich die deutsche Straßenverkehrsordnung und deutsche Straßenverkehrs-Zulassungsord-

---

[94] Vgl. Vereinbarung zwischen der Korpsführung des NSKK und der DAF über die Förderung der Berufserziehung berufstätiger Kraftfahrer vom 1. 7. 1937, BArch NS 24/38.

[95] Vgl. ebenda; Neue Kraftfahrer-Zeitung vom 28. 7. 1938: „Der Verkehrs-Erziehungsdienst".

[96] Schreiben der Motorstandarte 95 an den Oberbürgermeister der Stadt Coburg vom 29. 7. 1938, betr. Verkehrserziehung, BArch NS 24/305.

[97] Siehe dazu die Erfahrungsberichte über die Verkehrsunfallverhütungsaktion für den Straßenverkehr vom 24. bis 30. 6. 1938; Schreiben des Bezirksamtes Mindelheim an die Regierung von Schwaben und Neuburg vom 26. 7. 1938, StA Augsburg, Regierung von Schwaben und Neuburg Nr. 17517.

[98] Vgl. Schreiben der Motorstandarte 95 an die Motorstürme vom 28. 7. 1938, betr. VED in Coburg, BArch NS 24/305. Offiziell hieß es, dass der selbstlose Einsatz bei allen Volksgenossen Würdigung fände; vgl. Verordnungsblatt der Korpsführung vom 15. 12. 1937: „Verkehrserziehungsdienst", IfZ Db 30.01.

[99] Erste Berichte über den Verkehrserziehungsdienst vom 20. 11. 1937, BArch NS 24/726.

nung eingeführt. In Wien, Niederösterreich, in einem kleinen Teil der Steiermark und einem Teil des Burgenlandes, wo noch auf der linken Seite gefahren wurde, bereitete das NSKK die Umstellung auf die Rechtsfahrordnung am 19. September 1938 vor.[100] NSKK-Männer informierten die Fahrer mit Flugblättern und Sprechchören über den bevorstehenden Rechtsverkehr.[101]

Weitere Sonderaufträge im Sinne einer Erhöhung der Verkehrssicherheit waren die Überprüfung der Lastkraftwagen, die von der Partei, ihren Gliederungen und angeschlossenen Verbänden zur Personenbeförderung benutzt wurden, und die Entwicklung eines Sicherheitskonzeptes für Omnibusse, das nach einer Serie von Omnibusunfällen im Sommer 1938 vom „Führer" beim NSKK in Auftrag gegeben wurde.[102]

Das NSKK hatte sich in Belangen der Verkehrssicherheit einen festen Platz innerhalb der Partei und des Staates erworben und war befugt, die Partei in allen Fragen des Straßenverkehrs und der Verkehrserziehung zu vertreten.[103] Dies entsprach dem propagierten Image des NSKK als „Verkehrsgewissen" der Nation.

In einem „Runderlaß des RFSS und Chefs der deutschen Polizei" über „Maßnahmen zur Hebung der Verkehrszucht" vom 15. März 1938 gestattete Himmler dem NSKK – dort, wo es über geeignete Unterrichtsräume und Lehrkräfte verfüge – die selbständige Erteilung des Verkehrsunterrichts. Die Vorladung hierzu musste jedoch von der zuständigen Verkehrspolizeibehörde ausgehen. Die Bezirksregierungen begrüßten diese Regelung als Entlastung der Polizei und traten für einen baldigen Beginn des Verkehrsunterrichts ein.[104] Die Stürme des NSKK und die Einheiten des Verkehrserziehungsdienstes übernahmen mit großem Engagement die sonntägliche Unterweisung von Verkehrssündern in ihren Übungsräumen.[105] Es war eine willkommene Gelegenheit, Kompetenz gegenüber den Be-

---

[100] Die Linksfahrordnung stammte ebenso wie in Ungarn und der Tschechoslowakei noch aus der Zeit der österreichisch-ungarischen Monarchie; Auto-Magazin vom Mai 1938: „Übergangszeit im Kraftfahrwesen der Ostmark"; Seper: Damals als die Pferde scheuten, S. 184f.

[101] Vgl. Gruppenbefehl der NSKK-Motogruppe Ostmark, Wien vom 6. 9. 1938, ÖStA, AdR, BKA Präs. 5761, Kt. 384; Der NSKK-Mann vom 30. 7. 1938: „Rechtsverkehr in der Ostmark".

[102] Dies war die Konsequenz aus einem schweren Unfall im Schwarzwald, der im Juli 1936 in Parteikreisen große Betroffenheit ausgelöst hatte. Dabei starben 23 SA-Männer und ein kleines Mädchen; Bericht des Korpsführers an Heß vom 30. 7. 1936 über Konsequenzen aus dem Unfall, BArch NS 24/420; Verfügung des Stellvertreters des Führers vom 28. 8. 1936, BArch NS 24/2; Der NSKK-Mann vom 27. 8. 1938: „Falsche Rücksicht nicht am Platze".

[103] Wann genau diese Vollmacht durch den „Stellvertreter des Führers" ausgesprochen wurde, geht aus dem Artikel nicht hervor; vgl. Motorwelt vom 11. 6. 1937 (Beilage): „Das NSKK im Dienste der Verkehrsgemeinschaft".

[104] Vgl. Schreiben des Korpsführers an die Motorgruppe Berlin vom 29. 3. 1938, betr. NSKK-Verkehrserziehungsdienst Berlin, BArch NS 24/155; Regierung von Mainfranken an die Bezirkspolizeibehörden vom 12. 7. 1938, betr. Zusammenarbeit mit dem NSKK; RdErl. des RFSS und ChdDtPol über Maßnahmen zur Hebung der Verkehrszucht vom 15. 3. 1938, BArch NS 24/305.

[105] In größeren Städten wie Düsseldorf, Stuttgart und Chemnitz fand bereits 1937 zusammen mit der Polizei sonntags um acht Uhr ein NSKK-Sonderunterricht für Verkehrssünder statt; vgl. Der NSKK-Mann vom 11. 12. 1937: „Die neue Straßenverkehrsordnung".

hörden und der Gesellschaft zu zeigen. Sein Fachwissen in Verkehrsfragen suchte das NSKK über die Einbindung ausgewiesener Verkehrsexperten in das Kraftfahrkorps zu vergrößern. Beispielhaft hierfür stehen der Regierungsrat im Reichsverkehrsministerium Fritz Schifferer, der der Korpsführung als Chef des Amtes Verkehr angehörte, und der Vorsitzende der Verkehrswacht in Münster, der als verkehrspolitischer Sprecher der Motorstandarte 66 fungierte.[106]

Für eine gründliche Verkehrserziehung der Korpsmitglieder und der Allgemeinheit stand jedem Sturm vielfältiges Schulungsmaterial zur Verfügung, das Verkehrserziehungstafeln, Bücher, Verkehrsmodelle und Verkehrszeichen beinhaltete.[107] Schulklassen wurden im Unterrichtsraum auf spielerische Weise mit den Straßenverkehrsregeln vertraut gemacht.[108] Der Mittelpunkt jedes NSKK-Heimes war der Verkehrstisch, den einige Stürme selbst angefertigt hatten.[109] Käuflich erwerben konnte man die vom NSKK entworfenen Tischblätter, Verkehrsmodelle, NSKK-Verkehrserziehungstafeln und das NSKK-HJ Verkehrsspiel „Gib acht!".[110] Der NSKK-Verkehrsunterricht wurde im November 1941 sogar im Fernsehen übertragen.[111]

Einen großen Stellenwert für das NSKK nahm die Zusammenarbeit mit der Polizei im Bereich der Verkehrsüberwachung ein. NSKK-Männer wurden bereits im April 1935 bei Verkehrskontrollen der Verkehrspolizeibehörden und bei Großveranstaltungen als Helfer hinzugezogen.[112] In den Tagen vom 19. bis 25. Juni 1939 veranstaltete das Polizeipräsidium München eine „Verkehrserziehungswoche für Kraftfahrer". Unter „Verkehrserziehung" war bei dieser Aktion eine umfassend getarnte Verkehrskontrolle zu verstehen, die sich unter Einsatz aller verfügbaren Polizeikräfte auf den gesamten Stadtbereich München erstreckte. Die NSKK-Motorstandarte 86 (München) stellte 50 Fahrzeuge mit Fahrern zur Verfügung. Bei gröberen Verfehlungen gegen die Verkehrsvorschriften erstatteten die Beamten Anzeige und stellten die Vorladung zum sonntäglichen Verkehrsunterricht, bis hin zur Beschlagnahme des Fahrzeugs, in Aussicht. An den wichtigsten Straßenkreuzungen der Stadt regelte uniformierte Polizei mit Unterstützung des

---

[106] Vgl. Grandke: Kommunale Verkehrspolitik, S. 55f.; G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 643, StadtA Hannover.

[107] Vgl. Verordnungsblatt der Korpsführung vom 1. 12. 1937, betr. Schulungsmaterial für Verkehrserziehung, IfZ Db 30.01.

[108] Die Motorstandarte M 77 richtete einen Verkehrsraum mit dem Modell der Stadt Bayreuth für die öffentliche Benutzung ein; Bayerische Ostmark vom 14. 6. 1938: „Wie sieht unsere ‚Verkehrsschule' aus?".

[109] Vgl. Verordnungsblatt der Korpsführung vom 15. 5. 1937, betr: Verkehrstische, IfZ Db 30.01.

[110] Vgl. die Verfügung des Korpsführers vom 31. 5. 1937 und der Prospekt des Bildgut-Verlages Essen von 1940; GLA Karlsruhe 237/46680. Außerdem das reich bebilderte und farbige Heft: Korpsführung des NSKK (Hrsg.): Verkehrserziehung im Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps.

[111] Vgl. Pressemitteilung der Motorgruppe Hochland an die Münchner Zeitungen mit der Bitte um Veröffentlichung, BArch NS 24/74.

[112] Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 98. Da keine ausreichende Zahl an Beamten bereit stand, wurde das NSKK hinzugezogen; vgl. Verordnung des RMI an die Regierungen, betr. Verstärkung der Verkehrskontrollen durch Angehörige des NSKK vom 24. 7. 1935 (Abschrift), BArch NS 24/688.

Verkehrserziehungsdienstes den Verkehr.[113] Dass die Akzeptanz des NSKK in der Gesellschaft durch den verpflichtenden Verkehrsunterricht und die ausgedehnten Verkehrsbelehrungen zunahm, ist zu bezweifeln. Festzustellen bleibt jedoch, dass sich das NS-Kraftfahrkorps durch die Besetzung des Arbeitsbereiches Verkehrserziehung einen großen Bekanntheitsgrad erwarb. Durch den besonderen verkehrserzieherischen Auftrag an den NSKK-Verkehrserziehungsdienst und die größere Intensität der Belehrung hatte das NSKK die Möglichkeit, stärkeren Einfluss auf die Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer zu gewinnen, als es die Verkehrswacht und die Automobilclubs vermocht hätten. Diese Einflussmöglichkeit war offensichtlich eine bedeutsame Motivationsquelle für die NSKK-Mitglieder, denn noch Ende 1942 führte die Motorstandarte 214 in Mährisch-Ostrau eine 14-tägige Verkehrserziehungsaktion durch, in deren Verlauf etwas 9000 Verkehrssünder notiert wurden und 5000 zum Besuch der Verkehrsschulung eingeladen wurden.[114]

Der Verkehrshilfsdienst

Der NSKK-Verkehrshilfsdienst basierte auf den Erfahrungen, die mit dem telefonischen Unfallmeldedienst im Rahmen der Olympischen Spiele 1936 gesammelt worden waren. Ende 1938 nahm das NSKK seinen Verkehrshilfsdienst in Betrieb. Fernsprechstellen in Abständen von sechs bis zehn Kilometern entlang den Fernstraßen ermöglichten die Verbindung mit einem NSKK-Zonenführer. Dieser alarmierte bei Unfällen den Sanitätsdienst, die Polizei oder einen Reparaturbetrieb.[115] Der Verkehrshilfsdienst stand in engem Kontakt zum Deutschen Roten Kreuz, der Polizei und dem Kraftfahrzeughandwerk.[116] Anfänglich umfasste das Netz nur die Reichsstraßen, ein Jahr später wurde es auf die verkehrswichtigen Straßen erster Ordnung ausgeweitet. 1940 waren 10000 Rufstellen in 341 Verkehrszonen vorhanden, die sechs bis acht Kilometer voneinander entfernt lagen.[117]

Der Verkehrshilfsdienst war keine ureigene Erfindung der Korpsführung, sondern eine Ausweitung und Zentralisierung des bestehenden Hilfsangebotes unter Ausschaltung des Einheitsclubs DDAC.[118] Durch die Verkehrserziehung und den Straßenunfalldienst entwickelte sich das NSKK zu einem eindeutig untergeordneten, jedoch nicht weniger wichtigen Helfer der Straßenpolizei im „Dritten Reich".

---

[113] Vgl. Präsidialbefehl des Polizeipräsidiums München vom 12. 6. 1939, betr. Verkehrserziehungswoche für Kraftfahrer, BArch NS 24/22.

[114] Vgl. Mitteilungsblatt der Motorstandarte 214 des NSKK für ihre Kameraden vom Dezember 1942: „Liebe Kameraden!", Deutsche Bücherei Leipzig ZB 47730.

[115] Vgl. Baedekers Autoführer: Deutsches Reich, 1939, XXIII.

[116] Vgl. Informationsblatt der Motorgruppe Franken, NSKK-Verkehrshilfsdienst, o. J., StadtA Bayreuth 22563.

[117] Vgl. Göttinger Tageblatt vom 7. Juni: „Die rote Wählscheibe auf blauem Grund".

[118] Die ersten Anstrengungen zum Aufbau eines Straßenhilfsdienstes hatten die Automobilclubs bereits in den zwanziger Jahren unternommen. Nachdem der Mitteleuropäische Motorwagenverein sich sehr früh um den Aufbau einer Landstraßenhilfe bemüht hatte, gründete der ADAC 1928 den motorisierten ADAC-Straßenhilfsdienst und die Straßenwacht; vgl. Dürbaum: Aus dem Leben eines Automobilclubs, S. 35.

4. Verkehrspädagogik im nationalsozialistischen Deutschland

Die Arbeit der Verkehrswacht

Auch wenn die Nationalsozialisten, allen voran die NSKK-Mitglieder, ihren Einsatz um die Verkehrssicherheit auf Deutschlands Straßen besonders hervorhoben, gab es bereits vor 1933 eine Organisation, die sich die Senkung der Unfallzahlen zum Ziel gesetzt hatte: Die 1924 gegründete Deutsche Verkehrswacht legte ihr Hauptaugenmerk auf die Erhebung und Analyse von Unfallstatistiken, auf Maßnahmen zur Unfallprävention und dabei insbesondere auf die Konzeption von Verkehrsunterrichtsmodellen für die Schule. Im Kampf gegen den „Unfallteufel" unterstützte sie bereits 1929 die vom Verband der deutschen Berufsgenossenschaften organisierte Reichsunfallverhütungswoche.[119]

Bei der Aufstellung von Unfallstatistiken und den Maßnahmen zur Unfallverhütung richtete die Verkehrswacht den Blick auch auf Ideen und Konzepte des Auslands, insbesondere Englands und der USA. In den Plakataktionen übernahm sie die zum Teil drastischen und ironischen Formulierungen der amerikanischen Vorbilder, die beispielsweise in dem Slogan: „Fahre recht schnell und leichtsinnig ... der Beerdigungsunternehmer muß auch leben!" zum Ausdruck kamen.[120] Die Arbeit des amerikanischen „National Safety Council" hatte für die deutsche Verkehrswacht Vorbildcharakter und erfuhr auch in den Jahren nach der NS-Machtübernahme eine breite Berichterstattung.[121] Darin wurden die erfolgreichen Bemühungen eines nichtamtlichen Vekehrserziehungsprogrammes beschrieben, das, anders als das deutsche Pendant, nicht in erdrückender Konkurrenz zu staatlichen und parteigelenkten Stellen stand.

Wie ein Blick in die Ausgaben der Zeitschrift „Die Verkehrswarte", des Organs der Deutschen Verkehrswacht e. V., aus den zwanziger Jahren zeigt, waren die vom NSKK und der Partei eingesetzten Verkehrssicherheitskonzepte, beispielsweise die Verkehrsunfallverhütungswochen, der Verkehrsunterricht, das Verkehrszimmer oder die „10 Gebote für Verkehrsteilnehmer", nicht neu. Durch die zentrale staatliche Lenkung, das verstärkte Engagement der Polizei und die Mitarbeit sämtlicher NS-Gliederungen und Verbände fand jedoch eine bis dahin nicht gekannte Konfrontation des Verkehrsteilnehmers mit den Verkehrsgefahren statt.

Auch wenn die Berichte und Kommentare in der Verkehrswarte die Erziehungsmaßnahmen des „Dritten Reiches" mit lobenden Worten bedachten, enthielten sich die Verfasser einer direkten politischen Werbung und erwähnten die Aktivitäten der NSDAP und des NSKK auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit nur am Rande.[122]

---

[119] Vgl. Verkehrswarte vom Februar 1929: „Die ‚Deutsche Verkehrswacht' und die ‚Deutsche Schulverkehrswacht' im Dienste der Reichs-Unfallverhütungs-Woche".

[120] Vgl. Verkehrswarte vom Mai 1931.

[121] Vgl. Verkehrswarte vom September/Oktober 1934: „Internationale Schau der Verkehrsunfallbekämpfung im Ausland".

[122] Vgl. Verkehrswarte vom Dezember 1933: „Die Stellung der Verkehrserziehung in der Schule des nationalsozialistischen Staates"; Verkehrswarte vom September/Oktober 1934: „Der Gemeinschaftsgedanke in der Verkehrserziehung". Obwohl der seit 1933 am-

Nachdem die Verkehrswacht 1936 vom Reichsverkehrsminister zur „Reichsverkehrswacht" umbenannt worden war, verordnete der Korpsführer in einem Schreiben an die Führer der Motorobergruppen und Motorgruppen des NSKK und den Präsidenten des DDAC eine ablehnende Haltung gegenüber dieser Organisation, die allein aufgrund ihres Vereinsstatus ein Dorn im Auge des Korpsführers gewesen sein muss.[123] Hühnlein kritisierte deshalb heftig, dass NSKK-Führer mancherorts im Vorstand der Verkehrswachten saßen.[124]

Da das NS-Kraftfahrkorps, das bereits 1936 die Bereiche Verkehrserziehung und Straßenhilfsdienst des DDAC übernommen hatte, eine Vormachtstellung beanspruchte und auch die Polizei ihre Arbeit in diesem Bereich intensivierte, verlor die Reichsverkehrswacht, die nunmehr ohne Rückhalt in der Partei und bei der Polizei war, ihre Legitimation. Auf der Mitgliederversammlung am 3. August 1937 erfolgte die Selbstauflösung des Vereins.[125]

Das politisch-ideologische Fundament der Verkehrserziehung

Die in den dreißiger Jahren drastisch ansteigenden Unfallzahlen im Straßenverkehr stellten in mehrerer Hinsicht eine Überforderung für die Verkehrsverantwortlichen dar. Zum einen konnte die Ursachenforschung und -bekämpfung zeitlich nicht Schritt halten mit dem steigenden Motorisierungsgrad und der Verkehrsdichte, zum anderen war es lebensfremd anzunehmen, dass eine Verkehrserziehung, die auf die Vermittlung und Einhaltung von Verkehrsvorschriften baut, im umfassenden Sinn unfallpräventiv wirken kann.[126] Die Komplexität und Eigendynamik des Systems Verkehr wurde klar unterschätzt. Anders als heute verstand man das Verkehrssystem nicht als ein komplexes Wirkungsfeld sozialer Interaktion, das in gesellschaftliche Bezüge eingebunden ist, sondern als eindimensionale Beziehung zwischen Ursache= Fahrlässigkeit und Wirkung= Unfall.

---

tierende Chefredakteur Werner Roel Pressereferent der Motorbrigade Berlin-Brandenburg war, fand keine Überflutung mit NS-Themen statt.

123 Vgl. Anweisung des Korpsführers, Amt Verkehr, vom 12. 8. 1936, betr. Reichsverkehrswacht, BArch NS 24/12.

124 Der Korpsführer nannte die Reichsverkehrswacht einen „völlig überflüssigen Verein"; Befehl des Korpsführers an die Führer der Motorobergruppen vom 10. 12. 1936, betr. Durchführung meiner Befehle – hier Reichsverkehrswacht, BArch NS 24/779.

125 Vgl. Schreiben des RFSS an die Landesregierungen vom 11. 1. 1938, HStA Stuttgart E 151/07/Bü135. Durch den Ausbau der Schadensverhütung im Rahmen der NS-Volkswohlfahrt, die praktische Arbeit des NSKK und die Übertragung der Unfallstatistik an die deutsche Polizei im RIM wurde die Reichsverkehrswacht überflüssig; vgl. Berthold: Verkehr, Verkehrsunfälle, S. 6. Bereits im April 1937 beschloss die Verkehrswacht Leipzig ihre Selbstauflösung. 1 000 RM des Vermögens wurden der Motorbrigade Leipzig überlassen. An die Mitglieder der Verkehrswacht erging die Aufforderung, in das NSKK einzutreten; Auszug aus dem Protokoll der 12. Hauptversammlung der Verkehrswacht Leipzig vom 8. 4. 1937, StA Leipzig, PPV 1351. Vgl. auch die Informationen des Korpsführers vom 9. 4. 1937 für den Inspekteur Technik, BArch NS 24/764.

126 „Unfallvermeidung" als vorrangiges Ziel in der NS-Pädagogik nennt auch Fack in seiner Geschichte der Verkehrspädagogik in Deutschland; ders.: Automobil, Verkehr und Erziehung, S. 363.

Bereits ab Mitte der zwanziger Jahre fand in den Zeitschriften der Automobilclubs und der Verkehrswacht eine vielfältige Diskussion über alle heute noch relevanten Aspekte wie Regelwissen, Gefahrenkognition, Gefahrenantizipation und Fahrdynamik statt.[127] Das NSKK und der DDAC führten die öffentliche Aufklärung und Belehrung über mögliche Unfallgefahren fort. Dabei war neben dem bloßen Auswendiglernen von Gesetzen und Geboten das Verständnis der Regeln, die Übertragbarkeit auf eine konkrete Situation und das Einüben in Rollenspielen wichtig. Obgleich die NSKK-Führer in erster Linie die Rücksichtslosigkeit und die formale Regelverletzung der Verkehrsteilnehmer für Unfälle verantwortlich machten, wurden auch nach 1933 fortschrittliche Ansätze weitergeführt, die als letzten Grund die tieferen Schichten des Seelenlebens sahen und dafür plädierten, Affekte und unbewusste Gefühle der Verkehrsteilnehmer miteinzubeziehen.[128]

Der Verkehrswissenschaftler Böcher unterteilt die Geschichte der Verkehrserziehung in eine technische Phase (Anfangsjahre des Automobils), eine juristische Periode (zwanziger bis sechziger Jahre) und in eine heute dominierende anthropologische, das heißt an den menschlichen Verhaltensvoraussetzungen orientierte Phase. Die Sicherheitskonzeptionen der zwanziger und dreißiger Jahre, die vorwiegend auf juristische Regelungen setzten, waren von dem Optimismus beseelt, dass sich der Idealzustand der Unfallfreiheit zwangsläufig dann einstellen müsse, wenn alle Verkehrsteilnehmer die Verkehrsregeln beachten würden.[129]

Setzt man jedoch die Verkehrsdidaktik der Weimarer Republik und der frühen Bundesrepublik mit der des „Dritten Reiches" gleich, weil alle drei politischen Systeme als Unfallursache die fahrlässige Regelmissachtung betonten, verstellt dies den Blick auf wichtige Unterschiede: Die juristische Regelungsintensität stand ab 1933 nicht im Vordergrund, wie die vereinfachte RStVO von 1934 zeigt. Im Hinblick auf die Verkehrsgemeinschaftspropaganda und den totalitären Anspruch der nationalsozialistischen Erziehungsarbeit ist es sinnvoll, die Jahre 1933 bis 1939 als politisch-ideologisch orientierte Phase der Verkehrserziehungspolitik zu bezeichnen.

Die ideologische Ausrichtung zeigt sich darin, dass die nationalsozialistisch geprägte Verkehrserziehung den Verkehrsteilnehmer dazu animieren wollte, im Anderen den „Volksgenossen" zu erkennen. „Auf den deutschen Straßen herrscht nicht das Recht des Stärkeren, sondern Verkehrsgemeinschaft!" forderte ein NSKK-Merkblatt.[130] Gedanklich darauf aufbauend, formulierte der Dresdner Staatsanwalt Steffan im Februar 1933: „Aus dem Bewußtsein der Verkehrsgemeinschaft muß der Wille zur Verkehrsdisziplin resultieren."[131] Folglich wurden

---

[127] Vgl. Niemann: Zum Interaktionsverhältnis Mensch – Technik innerhalb der Rahmenbedingungen von Schulung und Verrechtlichung in den Anfangsjahren des Automobilismus, S. 136. Vgl. auch die Auswertung der Unfallstatistik nach psychologischen Gesichtspunkten und nach der komplexen Verkettung äußerer Umstände, in: Verkehrswarte vom Oktober 1930: „Die Ausbildung des Kraftwagenführers".

[128] Vgl. Tost: Verkehrserziehung, S. 5.

[129] Vgl. Böcher: Aspekte einer Problemgeschichte der Verkehrserziehung, S. 147.

[130] Merkblatt der Motorstandarte 95, BArch NS 24/305.

[131] Verkehrswarte vom Februar 1933: „Nationalsozialismus im Straßenverkehr" von Staats-

Verstöße gegen Verkehrsvorschriften als Mangel an nationaler Einsicht gewertet.[132]

Im Gegensatz zu den Verkehrsaktionen der heutigen Zeit, die beispielsweise unter dem Motto „Partner im Verkehr" ein altruistisch motiviertes Verantwortungsgefühl erzeugen möchten, zielte die NS-Verkehrspropaganda darauf ab, eine ethische Bindung über die Zugehörigkeit zur „Volksgemeinschaft" herzustellen – oder wie es den Schulkindern in Reimform zum besseren Merken beigebracht wurde: „Denk an dein Volk, dem du gehörst, damit du den Verkehr nicht störst!"[133]

Die Erziehung des „motorisierten Volksgenossen" beinhaltete nach dem Willen des Korpsführers auch ein weltanschauliches Bekenntnis beim Fahren. Wer es nicht als seine Ehrenpflicht ansähe, einen Hakenkreuzwimpel an seinem Fahrzeug im Ausland zu führen, müsse, so Hühnlein, der Korpsführung in München gemeldet und mit einem Reiseverbot belegt werden.[134]

Die starke politische Ausrichtung der NS-Verkehrserziehung basierte auf dem totalitären Grundverständnis des nationalsozialistischen Staates. Das Nichtdulden staatsfreier Räume und die Gleichschaltung der Länder stellte den Straßenverkehr zuallererst in den Aufgabenbereich zentralstaatlicher Organe.[135] Das Thema Sicherheit auf Deutschlands Straßen entwickelte sich nach der Machtübernahme auch deshalb zu einem Politikum, weil die politischen Verantwortlichkeiten verstärkt und neu verteilt wurden.

Mit Wirkung ab 1. Oktober 1936 übergab der Reichsverkehrsminister dem RFSS und Chef der Deutschen Polizei weitreichende Befugnisse im Rahmen der Reichsstraßenverkehrsordnung, die das Ziel verfolgten, die Verkehrsdisziplin zu heben.[136] Die polizeilichen Stellen nutzten die Möglichkeit, mit dem Mittel der Verkehrsüberwachung Kontrolle über jeden Volksgenossen ausüben zu können. Von staatlicher Seite befassten sich darüber hinaus der Reichsverkehrsminister,

---

anwalt Steffan. Steffan war 1934 Presse- und Verkehrsreferent im NSKK. Vgl. auch Deutsche Kraftfahrt vom 26. 1. 1934: „Neuer Verkehrsgeist im Dritten Reich".

132 Vgl. Verkehrswarte vom Juli 1936: „Grundsätzliches zur Frage der Verkehrserziehung".

133 Verkehrsregeln im Unterricht in Reimform von Fritz Bruns, abgedruckt in: Verkehrswarte vom April 1936.

134 Vgl. Motorwelt vom 11. 6. 1937 (Beilage): „Das NSKK im Dienste der Verkehrsgemeinschaft". Der Korpsführer berief sich bei seinen Ausführungen 1937 ausdrücklich auf einen Gedankengang Hitlers, doch ließ sich diese Forderung aufgrund des immensen Verwaltungsaufwandes nur schwer umsetzen. Dennoch nahm das NSKK in verschiedenen Fällen Ermittlungen nach Fahrzeughaltern auf, deren Kfz in Österreich keinen Hakenkreuzwimpel mit sich führten. So bat die Motorgruppe Hochland die Polizeidirektion Augsburg mit Schreiben vom 5. 1. 1938 um die Bekanntgabe von Namen und Anschrift; BArch NS 24/733.

135 Vgl. Tost: Verkehrserziehung, S. 16 und Verkehrswarte vom Dezember 1933: „Die Stellung der Verkehrserziehung in der Schule des nationalsozialistischen Staates".

136 Vgl. Das Auto und Kraftrad vom Oktober 1936: „Neuregelung des Straßenverkehrs". Der Reichsverkehrsminister beschränkte sich auf die Bereiche: Zulassung von Fahrzeugen und Führern, Angelegenheiten der Sachverständigen und Fahrlehrer. Die Entziehung der Fahrerlaubnis und Wiedererteilung regelte der RFSS; Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 1. 10. 1936, im: RVBl. vom 3. 10. 1936, HStA Stuttgart, E 151/07/Bü 8.

der Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda, der Reichsminister des Inneren und der Generalbevollmächtigte für das Straßenwesen mit diesem Themenkomplex. Unter dem Stichwort „Gefahr und Verderb" fiel die Verkehrsunfallverhütung überdies noch in den Aufgabenkreis des Vierjahresplanes.[137]

Daneben herrschte das permanente Bemühen der NSDAP, ihrer Gliederungen und Verbände, Einfluss auf den Bürger in Form von Disziplinierung zu gewinnen. Übertragen auf den Bereich der Verkehrserziehung lautete die Vorgabe des NSKK: „Der Schwerpunkt der Erziehungs- und Verkehrsgemeinschaft kann, wie auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens, nur in der Partei als der großen Erziehungsschule der Nation liegen."[138] Ausdruck dieser Maxime waren die Schaffung eines NSKK-Verkehrserziehungsdienstes, der sonntägliche Unterricht für Verkehrssünder, der Verkehrshilfsdienst sowie die Verkehrsaktionen, die das Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda mit Unterstützung des NSKK, der Polizei und der Hitlerjugend zwischen 1933 und 1939 organisierte.

Sowohl der totalitäre Herrschaftsanspruch als auch die Tatsache, dass sich nach Ansicht der NS-Funktionäre die Wirksamkeit der Volksgemeinschaftsideologie an den Unfallzahlen ablesen ließe, erklären das verstärkte Engagement der staatlichen Aufklärung, die strengen polizeilichen Maßnahmen und die parteigelenkte Verkehrspropaganda des NSKK in den Jahren 1933 bis 1939. Innerhalb dieser Zeitspanne lassen sich Verschiebungen bzw. Schwerpunktsetzungen im Umgang mit dem Problem der Verkehrssicherheit feststellen.

Vom „Verkehrssünder" zum „frivolen Verbrecher"

Berliner Polizeibeamte gaben sich ein Jahr nach der nationalsozialistischen Machtübernahme zuversichtlich, „daß in ganz kurzer Zeit der Berliner auch als Fußgänger jene mustergültige Disziplin beweisen wird, die er beispielsweise bei den großen Aufmärschen, vor allem auch am 1. Mai, gezeigt hat".[139] Die Hoffnung auf die Durchsetzung soldatischer Tugenden im Straßenverkehr erfüllte sich nicht, und die Antwort der Politiker auf die verkehrserzieherische Frustration bestand in einer Verstärkung der repressiven Maßnahmen.

Bereits im ersten Jahr der nationalsozialistischen Regierungszeit drohte der Preußische Minister des Innern die rücksichtslose Entfernung der undisziplinierten Kraftfahrer von der Straße an.[140] Um der Disziplinlosigkeit erzieherisch entgegenzuwirken, fanden unter Leitung des Reichsministers für Volksaufklärung

---

[137] Vgl. Tost: Verkehrserziehung, S. 7. Mit dem Gesetz vom 10. 8. 1937 zur Neuregelung des Straßenverkehrsrechts (RGBl. 1937 I, S. 901) wurden die Zuständigkeiten der obersten Reichsbehörden neu geregelt. Der RVM war zuständig für die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Verkehr, dem RFSS und ChdDtPol oblag die Durchführung der Verkehrsordnung und der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen widmete sich der Beschilderung.

[138] Motorwelt vom 11. 6. 1937 (Beilage): „Das NSKK im Dienste der Verkehrsgemeinschaft".

[139] Berliner Lokal-Anzeiger vom 24. 5. 1934: „Verkehrspolizei macht ernst".

[140] Siehe die Warnung des Preußischen Ministers des Innern an die undisziplinierten Kraftfahrer vom 25. 11. 1933, abgedruckt in: Allgemeine Automobilzeitung vom 9. 12. 1933.

und Propaganda 1934 Reichsverkehrssicherheitswochen und im Juni 1938 eine Verkehrsunfallverhütungswoche statt.[141] Nach einem Bericht des Württembergischen Innenministers an den Chef der Deutschen Polizei hatten die Verkehrsunfallverhütungsaktionen allerdings keinen nachhaltigen Erfolg auf die Verkehrsdisziplin.[142]

Ab Mitte 1938 kann man eine Häufung und Verstärkung der Appelle seitens aller Organisationen, die sich mit Verkehrserziehung und Verkehrsüberwachung beschäftigten, beobachten. Die Radioansprache des Reichsministers für Volksaufklärung und Propaganda zum Auftakt der Verkehrsunfallverhütungswoche im Juni 1938 markierte die endgültige Trendwende hin zu einem rigiden Umgang mit Unfallverursachern. Die Rede mit dem harmlos klingenden Titel „Augen auf im Straßenverkehr!" war gespickt mit Drohungen – angefangen damit, dass dies nun der letzte Appell sei, der sich mit Worten an die Öffentlichkeit wende.[143] Mit unbarmherziger Härte sollte von nun an der Kampf gegen den Verkehrsunfall geführt werden, der „unseres Kulturstandes und unserer in der ganzen Welt bekannten nationalsozialistischen Disziplin unwürdig" sei. Goebbels begründete das Eingreifen mit der staatlichen Zuständigkeit für die Verkehrssicherheit:

„Denn bei der Staatsführung läge andernfalls die Verantwortung, wenn sie auf der einen Seite mit allen erreichbaren Mitteln eine weitsichtige Bevölkerungspolitik triebe, auf der anderen Seite aber tatenlos zuschaute, wie dem deutschen Volk täglich und stündlich wertvolle und leistungsfähige Menschen durch Leichtsinn und frivole Disziplinlosigkeit entrissen werden."[144]

Die Einschüchterungen richtete Goebbels an alle Deutschen, die allein durch ihre Teilnahme am Verkehr und die Möglichkeit, durch Fehler Unfälle zu verursachen, in die Position eines potentiellen Kriminellen gerückt wurden. Denn, so Goebbels wörtlich: Ein „Verkehrsteilnehmer, der durch Unachtsamkeit, Leichtsinn oder Rücksichtslosigkeit ein Menschenleben vernichtet, ist ein frivoler Verbrecher."

Im Zentrum seiner Rede stand nicht die Trauer um die Unfallopfer, sondern die Sorge um die deutsche Nation, der durch die Unfälle volkswirtschaftliche Kräfte und Volksvermögen entzogen wurden. Goebbels Philippika von 1938 erhob die nationalsozialistische Staatsräson zum Maß aller Dinge und zeugt von einer instrumentellen Berechnung des Wertes von Menschenleben.[145]

Die unnachgiebige Haltung gegenüber so genannten „Verkehrsverbrechern" wurde besonders in der Eröffnungsrede des „Führers" zur Internationalen Automobilausstellung 1939 deutlich, in der er im Gegensatz zu den Reden vorangegangener Jahre die mangelnde Verkehrsdisziplin auf Deutschlands Straßen anpran-

---

141 Vgl. das Schreiben der Korpsführung an die Motorgruppen vom 28. 5. 1938, betr. Verkehrsunfallverhütungspropaganda, BArch NS 24/280.

142 Vgl. den Bericht des Württembergischen Innenministers an den ChdDtPol vom 20. 10. 1938, HStA Stuttgart, E 151/07/Bü 29.

143 Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf die Radioansprache von Reichsminister Goebbels zur Verkehrsunfallverhütungsaktion vom 24.–30. 6. 1938, abgedruckt in: Verkehrswarte vom Juli 1938: „Augen auf im Straßenverkehr!"

144 Ebenda.

145 Siehe auch: DDAC-Wochenschrift vom 9. 2. 1934: „Neuer Verkehrsgeist im Dritten Reich".

gerte. Er grenzte Verkehrsteilnehmer, die an Unfällen mit Todesfolge beteiligt waren, aus der „Volksgemeinschaft" aus, indem er feststellte:

„Die Menschen, die die Nation jährlich um rund 7000 Tote, um 30000 bis 40000 Verletzte bringen, sind Schädlinge am Volk. [...] Ihre Bestrafung ist daher eine selbstverständliche, soweit sie nicht durch ihren eigenen Tod der Vergeltung durch die Volksgemeinschaft entzogen worden sind."[146]

Der Chef der Ordnungspolizei, Kurt Daluege, kündigte im Oktober 1938 außerordentliche Maßnahmen der Polizeibehörden an, um die Kraftfahrer zu mehr Verkehrsdisziplin zu zwingen. Bei Verstößen gegen die Verkehrsvorschriften waren die Beamten in Zukunft angehalten, scharfe Sanktionen zu verhängen, die vom Luft-aus-den-Reifen-lassen über Geldstrafen bis zum Entzug der Fahrerlaubnis reichten.[147] Besonders das Ablassen der Luft aus Reifen sorgte bei Radfahrern und mehr noch bei Autofahrern, die gezwungen waren, den Reifen an Ort und Stelle zu wechseln, für Unmut. Viele Fahrzeugbesitzer protestierten gegen diese Art von Schikanierung.[148] Weitere Erziehungsmittel für „leichtsinnige Kraftfahrer" waren ab 1936 die Eintragung von polizeilichen und gerichtlichen Strafen in den Führerschein[149] sowie letztlich der Entzug desselben, nicht nur in Fällen grober Verstöße gegen das Kraftfahrzeuggesetz, sondern auch bei Straftaten, die die „persönliche Zuverlässigkeit" des Fahrers in Frage stellten.[150]

In größeren Städten setzten die Polizei und der VED insbesondere an belebten Kreuzungen Lautsprecherwagen ein. Durch Zuruf erfolgten lautstarke Belehrungen. Dass die Zurechtweisungen in aller Öffentlichkeit geschahen, wurde von der Polizei als besonders effektiv bewertet.[151]

Das Ziel, den „Verkehrssünder" an den Pranger zu stellen, verfolgte auch die zumindest kurzzeitig bestehende Anweisung des Reichsinnenministeriums, in polizeilichen Pressemitteilungen den Namen des schuldigen Verkehrsteilnehmers zu nennen.[152] Diese Art der Überwachung wie auch die überfallartigen Verkehrskontrollen bescherten dem „Volksgenossen" ein neuartiges Gefühl staatlicher

---

146 Zit. nach Deutsche Kraftfahrt vom März 1939: „Die größte Autoschau der Welt".

147 Vgl. Verkehrswarte vom Oktober 1938, „Verkehrssünder ‚auf Latschen'".

148 Vgl. das Schreiben des Landrats von Balingen vom 5. 12. 1938 an den Württembergischen Innenminister, betr. besondere Maßnahmen zur Hebung der Verkehrszucht auf den Straßen, RdErl. des RFSS und ChdDtPol vom 13. 10. 1938, HStA Stuttgart, E 151/07/Bü 11.

149 Verordnung des Reichs- und Preußischen Ministers des Innern vom 21. 7. 1936, in: Ministerialblatt des Reichs- und Preußischen Ministeriums des Innern, Jg. 2, Nr. 11 vom 17. 3. 1937, S. 425 f.

150 Vgl. die gesammelten Vorgänge in: StA Ludwigsburg FL 20/19 Nr. 862. Mit „unzuverlässig" bezeichneten die Nationalsozialisten in diffamierender Absicht ohne Unterschied politische Gegner, „Zigeuner" und Zuhälter; vgl. Schreiben des Polizeipräsidenten an den Württembergischen Innenminister vom 5. 7. 1939, HStA Stuttgart E 151/07/Bü 19.

151 Vgl. den Ausschnitt aus dem Ministerialblatt des Reichs- und Preußischen Ministers des Innern vom 18. 1. 1939, S. 79, betr. Verwendung von Lautsprecherkraftwagen für die Verkehrserziehung vom 7. 1. 1939, HStA Stuttgart, E 151/07/Bü 29; Schreiben des Oberbürgermeisters von Lünen vom 14. 7. 1939 an den Regierungspräsidenten in Arnsberg, betr. Verwendung von Lautsprecherwagen für die Verkehrserziehung, StA Münster, Regierung Arnsberg 14938.

152 RdErl. des Ministeriums des Innern vom 19. 8. 1935, in: Ministerialblatt für die Badische Innere Verwaltung, StadtA Karlsruhe, 6/Bez. Amt Karlsruhe Nr. 410.

Allmacht auf der Straße. Es ist eine im diktatorischen System angelegte Dynamik der Strafverschärfung erkennbar, die sich aus dem Scheitern des Politikziels Senkung der Unfallzahlen entwickelt hat. In diesem Zusammenhang ist der Einschätzung von Uwe Grandke zuzustimmen, der schreibt:

„Man darf annehmen, daß das Versagen der Belehrungen, pädagogischer Anstrengungen, der modernen Methoden der Massenpsychologie und Verwarnungen im Bereich der Verkehrserziehung in logischer Fortsetzung die harte Bestrafung der Verkehrssünder nach sich ziehen mußte. Modern anmutende Ansätze der Verkehrspädagogik standen nicht im Gegensatz zu drakonischen Strafandrohungen an die in dem Sinne des Wortes unbelehrbaren Verkehrsteilnehmer."[153]

Beurteilung der NS-Verkehrspädagogik

Das NS-Regime war bemüht, seinen Anspruch auf absolute Verkehrssicherheit mit allen Erfolg versprechenden Mitteln durchzusetzen. Dazu zählten die Belehrung in Form von Verkehrserziehung, aber auch Strafen, die von Polizei und Gerichten verhängt wurden. Entscheidend für die Wahl der Mittel war die zu erwartende Effizienz, nicht eine wie auch immer geartete Modernität in der Methodenauswahl.

Betrachtet man die verkehrspolitischen Gesetze, Verordnungen und Maßnahmen im Zeitraum 1933 bis 1939, fallen Widersprüchlichkeiten auf: 1934 Aufhebung und 1939 Wiedereinführung von Tempolimits, 1933 Öffnung des Fahrlehrergewerbes und 1935 Schließung desselben, unterschiedliche Verordnungen zum Abblenden auf der Autobahn[154], 1934 Einführung des Erfolgsgedankens in der RStVO und 1937 Ablösung durch den Gefährdungsgedanken. Die paradoxen Willensbekundungen folgen einem erkennbaren Schema: Am Anfang werden freizügige Regelungen getroffen, die eine Lockerung der Verkehrsdisziplin zur Folge haben; der Versuch, mit Appellen eine Änderung zu erreichen, misslingt; der Staat steuert mit verschärften Gesetzen gegen. Dieses Verfahren nach dem Versuch-Irrtum-Prinzip ist nicht nur mit der Neuartigkeit und dem rasanten Tempo der Motorisierung zu erklären, sondern ist in der Widersprüchlichkeit des NS-Systems selbst angelegt.

Das „Dritte Reich" verherrlichte die Geschwindigkeit in Form von Automobil-, Motorradrennen und Geschwindigkeitsrekorden, die das Ansehen Deutschlands in der Welt als erfolgreiche Technik- und Industrienation erhöhten. Den Rennfahrern wurde eine heldenhafte Verehrung zuteil. Wird Geschwindigkeit in der Gesellschaft einmal als sozialer Wert etabliert, ist es ein schwieriges

---

153 Grandke: Kommunale Verkehrspolitik, S. 328.

154 Ein Omnibusunfall auf der Reichsautobahn im Juni 1938 gab Anlass zu Diskussionen im Forschungsrat des RVM, ob das bisherige Gebot des Abblendens auf der Autobahn aufzugeben sei. Man einigte sich versuchsweise darauf, dass nicht mehr abgeblendet werden durfte, auch wenn ein anderes Auto entgegenkommt; Mitteilung des Inspekteurs Technik an das Amt Verkehr vom 3. 7. 1939, betr. Abblenden auf Autobahnen, BArch NS 24/221. 1935 wurden auch noch die Vorteile der Links- bzw. Rechtsfahrordnung diskutiert. Vgl. die Einschätzung des Inspekteurs Technik für den Korpsführer vom 12. 3. 1935, BArch NS 24/346.

Unterfangen, die Verkehrsteilnehmer am Ausleben ihrer ganz persönlichen Geschwindigkeitsphantasien zu hindern – umso mehr, wenn die Autobahnen den professionellen Rennfahrern, wie hier, als Schauplatz für ihre Rekorde dienten.[155]

In der Arbeit des NSKK manifestierte sich der Zielkonflikt der gesamten NS-Verkehrssicherheitspolitik: Die NSKK-Korpsführung verbreitete die Überzeugung, dass „die nationalsozialistische Erziehung doch gerade auf Kühnheit und Wagemut, wenn auch mit Vorsicht für die Volksgenossen" gerichtet sei.[156] In dem Gegensatzpaar „Wagemut und Vorsicht" offenbart sich das paradoxe Fundament, auf dem die NSKK-Verkehrspädagogik aufgebaut war. Aufgrund des dichotomen Verhältnisses von Mobilisierung und Disziplinierung, das in der Förderung des Renn- und Geländesports und der Erziehung des Volksgenossen im Verkehr zum Ausdruck kam, war ein Scheitern vorprogrammiert.[157] Die widersprüchlichen Politikziele „Emanzipation des Kraftfahrzeugs" und Verkehrssicherheit ließen sich nicht, wie die NS-Funktionäre hofften, durch Appelle an den deutschen Gemeinschaftssinn und an eine „ritterliche" Fahrweise oder durch drastische Strafrechtsandrohungen miteinander vereinbaren.

Widersprüchlicher Art waren die Signale an die Kraftfahrzeugbesitzer auch in anderer Hinsicht: Einerseits wurde der Gesellschaft von Staats- und Parteistellen Motorfreundlichkeit verordnet und den motorisierten Fortbewegungsmitteln mehr Raum im Straßenverkehr eingeräumt. Andererseits begann der Staat stärker als je zuvor durch den Aufbau der Straßenpolizei und den Einsatz des NSKK zu disziplinieren, zu überwachen und zu kontrollieren.

---

[155] Vgl. zur Geschwindigkeitseuphorie im „Dritten Reich" S. 298f. und 300f. dieser Arbeit.

[156] NSKK-Korpsführung (Hrsg): Zum Straf- und Gnadenrecht im deutschen Verkehrswesen.

[157] Es existieren heute unterschiedliche Auffassungen in der Frage, ob Motorsport verkehrserzieherisch wirken könne oder nicht. Fabel bestreitet dies grundsätzlich, da im Motorsport die permanente Verletzung von „Spielregeln" bereits angelegt sei; vgl. ders.: Funktionen des Motorsports im Nationalsozialismus, S. 70. Demgegenüber betont Niemann die pädagogisch wertvolle Funktion, die Motorsport ausüben kann. Er stellte in einer Untersuchung von 1987 fest, dass Jugendliche den Reiz der Fahrzeugerprobung bei entsprechendem Angebot motorsportlich ausleben und nicht mehr darauf angewiesen sind, den öffentlichen Verkehrsraum für riskantes Fahrverhalten zu nutzen; vgl. Niemann: Verkehrserziehung durch Motorsport im Sportunterricht, S. 317ff.

X. Diskriminierungs- und Gewaltmaßnahmen gegen Juden

Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps förderte seit der NS-Machtübernahme alle Bestrebungen, das Kraftfahrwesen in Deutschland in eine „deutsche Kraftfahrt" zu verwandeln. Neben der Verbreitung deutsch-völkischer Technikbegründungen bestand der weltanschauliche Beitrag des NSKK vorwiegend in Forderungen, „nichtarischen" Produzenten und Gewerbetreibenden die Mitarbeit an der Motorisierung zu verweigern und „Nichtarier" aus der deutschen „Verkehrsgemeinschaft" auszuschließen. Aus den Dienstplänen, den Ausbildungsvorschriften und den Presseverlautbarungen des NSKK wird ersichtlich, dass antisemitisches Gedankengut ein fester Bestandteil der weltanschaulichen Schulungsarbeit des NSKK in der Breitengliederung war.[1] Nicht nur die Lehre, sondern auch die Praxis des Antisemitismus bildete, wie im Folgenden zu zeigen sein wird, ein konstitutives Element des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps.

1. Vom Deutschen Reichs-Autoclub (DRAC) zum Jüdischen Autoclub

Nach der nationalsozialistischen Machtübernahme und der Gründung des Einheitsclubs DDAC schien das Ende für den Deutschen Reichs-Auto-Club, den Club mit dem demonstrativen republikanischen Bekenntnis, gekommen zu sein.[2] Seine sozialdemokratische und liberale Orientierung legte ein staatliches Verbot nahe. Doch Verhandlungen mit dem Einheitsclub DDAC und dem NSKK wiesen dem Club, der 1934 eine neuerliche Namensänderung in „Auto-Club 1927 e. V." durchlief, eine neue Aufgabe zu. Er diente ab dem 1. März 1934 als Sammelbecken für jüdische Kraftfahrzeugbesitzer. Eine organisatorische Zusammenfassung der jüdischen Automobilbesitzer, die im DDAC keine Aufnahme fanden, war notwendig, um Juden die Ausgabe von Grenzübertrittsscheinen durch eine besondere Geschäftsstelle zu ermöglichen.[3] In den Statuten des Auto-Clubs 1927 e. V.

---

1 Beispiele für die nationalsozialistische Ausrichtung des NSKK und für das Einüben antisemitischer Lerninhalte auf den Seiten 95 ff., 181 ff. und 366 ff. dieser Arbeit.

2 Zur Vorgeschichte des Deutschen Reichs-Autoclub vgl. S. 56 ff. dieser Arbeit.

3 Vgl. Der NSKK-Mann vom 19. 11. 1938: „Jüdischer Auto-Club aufgelöst". Automobilistische Aktivitäten in anderen jüdischen Organisationen, z. B. in den jüdischen Sportvereinen Bar Kochba und Schild waren verboten; vgl. Schreiben der Geheimen Staatspolizei an den Reichsausschuss der jüdischen Sportverbände vom 3. 6. 1935, BLHA Potsdam, Rep. 41 Liepe Nr. 18. Vor der NS-Machtübernahme waren jüdische Automobilisten Mitglieder in den bestehenden Automobilclubs. Anders als in anderen Sportarten und kulturellen Organisationen bestand offenbar kein Bedürfnis, einen jüdischen Automobilclub zu gründen. Vgl. zum Unterschied: Stiller: Jüdische Sportvereine und ihre Beziehungen zu der deutschen und internationalen Arbeitersportbewegung 1923–1933.

wurde ein Unterstellungsverhältnis unter den Chef des Kraftfahrwesens, der Verzicht auf sportliche und sonstige öffentliche Veranstaltungen und die Beschaffung der Triptyks durch den DDAC festgeschrieben.[4] Nachdem der bisherige Präsident Carl Falck sein Amt niedergelegt hatte, übernahm der Berliner Kaufmann Georg Lewandowski mit Genehmigung des Korpsführers den Vorsitz.[5] Nach der Emigration von Lewandowski Anfang 1938 hatte der Berliner Kaufmann Moritz Lomnitz bis zur Auflösung des Clubs die Leitung inne. Im November 1936 ordnete die Gestapo die Umbenennung des Clubs in „Jüdischer Auto-Club e. V." an, um die Zusammensetzung der Vereinigung kenntlich zu machen. Einige Mitglieder sahen in der verordneten Namensänderung eine Chance, den Vereinigungszweck so zu erweitern, dass auch Vorträge zur „Pflege des Judentums" gehalten werden konnten. Dieses Ansinnen wurde von der Generalversammlung jedoch als zu weitreichend abgelehnt.[6] Der Mitgliederbestand stieg von 1842 Mitgliedern im Jahre 1934 auf 3069 im Jahre 1935. Verantwortlich für diese Erhöhung war der ausnahmslose Ausschluss aller „nichtarischen" Mitglieder aus dem DDAC gemäß der Neudefinition des Reichsbürgergesetzes von 1935. Außerdem war der Club die einzige Anlaufstelle für Juden, an die sie sich wegen der Ausstellung von Grenzdokumenten wenden konnten.[7] Die Vorschrift, für Auslandsreisen mit dem Auto ein Triptyk beim DDAC beantragen zu müssen, eröffnete der Geheimen Staatspolizei neue Kontrollmöglichkeiten. In Fällen, in denen der Antragsteller als politisch aktiv eingeschätzt wurde oder die Gestapo bei jüdischen Ausreisewilligen den Transfer von Bargeld vermutete, wurde die Zustimmung zum Triptyk und damit zur Grenzüberführung des Fahrzeugs verweigert.[8]

Ab November 1937 beabsichtigte die Polizei, Auslandsreisen für Juden generell zu verbieten. Im Namen des Reichsinnenministeriums wies Reinhard Heydrich die Landesregierungen darauf hin, dass durch Reisen staatsangehöriger Juden ins Ausland erhebliche Belange des Reiches gefährdet seien und verbot deshalb das

---

[4] Vgl. die Protokolle der außerordentlichen Generalversammlung am 27. 1. 1934 und 1. 3. 1934 sowie die Satzungen des Auto-Clubs e. V. 1927 von 1934, Amtsgericht Berlin-Charlottenburg, Vereinsregister AZ 5371+44. Vgl. auch die Akte „Jüdischer Auto-Club" im BLHA Potsdam, Rep. 30 Berlin C Tit. 148 B, Nr. 697.

[5] Der Vorstand des Jüdischen Auto-Clubs setzte sich am 4. 1. 1937 aus folgenden in Berlin lebenden Personen zusammen: Dr. Georg Lewandowski (Kaufmann), Moritz Lomnitz (Kaufmann), Dr. Walter Bergmann (Amtsgerichtsrat i. R.), Hellmuth Koppel (Kaufmann), Heinrich Steklmacher (Dipl. Ingenieur), BLHA Potsdam, Rep. 30 Berlin C Tit. 148 B, Nr. 697.

[6] Vgl. Protokoll über die Hauptversammlung des Auto-Clubs 1927 am 5. 11. 1936, Amtsgericht Berlin-Charlottenburg, Vereinsregister AZ 5371+44.

[7] Vgl. Geschäftsbericht des Auto-Clubs vom 5. 11. 1936, Amtsgericht Berlin-Charlottenburg, Vereinsregister AZ 5371+44. Die Triptyk-Ausgabestelle war die am meisten frequentierte Abteilung. 1936 erreichten 2029 Anträge auf Ausstellung eines Triptyks den Jüdischen Auto-Club. Die Stelle leitete die Anträge weiter an den DDAC; Geschäftsbericht des Jüdischen Auto-Clubs vom August 1938, ebenda.

[8] Die Gestapo Berlin fragte bei den örtlichen Dienststellen der politischen Polizei an, ob Bedenken gegen die Ausstellung eines Triptyks bestünden; StA Würzburg, Gestapo Akten Würzburg Nr. 13806 und Nr. 10279.

Ausstellen von Reisepässen an Juden.[9] Am 5. Oktober 1938 wurden die Reisepässe von Juden für ungültig erklärt.

Bis August 1938 verringerte sich die Zahl der Mitglieder im Jüdischen Auto-Club aufgrund der Auswanderung und Stilllegung der Kraftfahrzeuge auf knapp 2000.[10] Im Zuge der antijüdischen Maßnahmen nach dem Judenpogrom im November 1938 wurde der Jüdische Autoclub verboten und aufgelöst.[11]

2. Beseitigung des „jüdischen Einflusses"[12] im Automobilwesen

Die Nationalsozialisten erhoben die Motorisierung zu einem deutschen Kulturgut völkischer Prägung. Zu diesem Bild passten keine Straßennamen, die an jüdische Persönlichkeiten erinnerten. Sie wurden spätestens nach der Verordnung des Reichsinnenministeriums vom 27. Juli 1938 von den Kommunen geändert. Die Umbenennung von Straßen hatte einen hohen politischen Symbolwert.[13] Mit ihr sollte der Beitrag, den Juden zur Entwicklung des gesellschaftlichen, künstlerischen und wissenschaftlichen Lebens in Deutschland geleistet haben, negiert und aus dem kollektiven Gedächtnis der Deutschen getilgt werden.[14]

---

[9] Vgl. den Runderlaß Heydrichs vom 16. 11. 1937, erwähnt bei Obst: „Reichskristallnacht", S. 13.

[10] Vgl. Geschäftsbericht des Jüdischen Auto-Clubs 1927 vom 16. 8. 1938, Amtsgericht Berlin-Charlottenburg, Vereinsregister AZ 5371+44.

[11] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Dezember 1938: „Jüdischer Auto-Club aufgelöst". Schreiben der Gestapo an den Jüdischen Auto-Club vom 22. 11. 1938, Amtsgericht Berlin-Charlottenburg, Vereinsregister AZ 5371+44. Der Korpsführer bestellte Baron von Recke von der Präsidialabteilung des DDAC zum Liquidator. Das Vereinsvermögen betrug bei der Auflösung rund 57 000 RM. Ein Beispiel „deutscher Gründlichkeit" war das Bemühen um eine ordnungsgemäße Abwicklung. Die Liquidation sollte erst nach dem Krieg abgeschlossen werden, da im Ausland noch rund 200 Triptyk-Angelegenheiten offen waren; Mitteilung der Geheimen Staatspolizei an den Polizeipräsidenten vom 16. 12. 1940, BLHA Potsdam, Rep. 30 Berlin C Tit. 148 B, Nr. 697.

[12] Die „Beseitigung" und „Zurückdrängung" des „jüdischen Einflusses" zählte zu den nationalsozialistischen Kampfparolen, die die Diskriminierung von Juden und die illegitime Enteignung von jüdischem Eigentum verschleiern sollten.

[13] Vgl. RdErl. des RMdI vom 27. 7. 1938, betr. Jüdische Straßennamen, abgedruckt in: Verkehrswarte vom August 1938.

[14] Auch der Abriss der Synagogen in den Städten München, Dortmund und Nürnberg im Sommer 1938 hatte symbolische Konnotationen. Im Juli 1938 forderte man in Dortmund die Entfernung der Synagoge mit der fadenscheinigen Begründung, es bestehe die Notwendigkeit einer Straßenverbreiterung. Im Sommer 1938 wurde in München die Synagoge aus Gründen der Parkraumbeschaffung abgerissen. Unter ähnlichem Vorwand geschah die Zerstörung der Synagoge am 9. Juni in Nürnberg; vgl. Bitzel: Damit kein Gras darüber wächst, S. 18ff. Moderne stadtplanerische Ziele sollten die eigentlichen antisemitischen Absichten verbergen. Unzweifelhaft ging von diesen Begründungen das Signal aus, im neuen Staat werde es zwar Platz für Autos, nicht aber für Synagogen geben. Die Motorisierung wurde von den Nationalsozialisten als Symbol einer in die Zukunft gerichteten fortschrittlichen Denkweise eingesetzt. Sie sollte den Gegenpol zu den Synagogen, den

NSKK-Führer traten als „Gralshüter" einer judenfreien automobilen Gesellschaft auf. „Wer nicht Nationalsozialist ist, darf sich auch nicht mit dem Ideengut der Motorisierung befassen", verkündete Adolf Hühnlein 1935.[15] Das Ziel lautete, Juden in allen mit der Motorisierung in Zusammenhang stehenden Gebieten der Kraftfahrt: der Kraftfahrzeugindustrie, dem Kraftfahrzeughandel, dem Kraftfahrgewerbe und der Zubehörindustrie „auszuschalten". Ideologische Rechtfertigung erfuhr dieses Vorhaben durch zwei der Kraftfahrt angepasste Argumente. Erstens durch die Stilisierung des Kraftfahrzeugs als Produkt des „arischen" Geistes, zweitens durch verleumderische Angriffe gegen die in der Automobilindustrie tätigen Juden. Ähnlich wie im Bereich der Künste und der Musik suchte man auch im Automobilwesen, den vermeintlich „schädlichen Einfluss" der Juden auf die deutsche Gesellschaft nachzuweisen. Dazu zählte es, „Nichtarier", die ausländische Kfz kauften, in Polizeilisten gesondert zu kennzeichnen – möglicherweise, um ihnen „volksschädigendes" Verhalten vorwerfen zu können.[16] Noch stärker wurden Juden angefeindet, die dem Kraftfahrwesen geschäftlich verbunden waren. Die Zeitschrift „Der NSKK-Mann" unternahm im Januar 1939 einen Rückblick unter dem Titel: „Juden in der Autowirtschaft".[17] Als Hauptangriffsziel fungierte der Ingenieur und Kaufmann Jakob Schapiro.[18] Schapiro war 1919 mit der Geschäftsführung der Karosseriewerke Schebera-AG betraut worden. Er kaufte die Schebera-AG und setzte eine Fusion mit dem Motorradhersteller NSU durch. 1922 erwarb er 42% der Benz-Aktien und Anteile im Taxiwesen und bei Gummiherstellern. Sein Ziel war es, durch Aktienkäufe bei verschiedenen Automobilunternehmen und Zubehörfirmen einen großen Autotrust zu bilden. Der Name Schapiro wurde von zeitgenössischen Kritikern in den zwanziger Jahren, später von der nationalsozialistischen Presse, mit Hilfe der negativ konnotierten Bezeichnung „Börsenspekulant" in Verruf gebracht.[19] Die Geschäftsstrategien Schapiros eigneten sich dazu, das Feindbild vom jüdischen Kapital in Szene zu setzen. „Der böse Geist der Autoindustrie war der Jude Jakob Schapiro. Später kam Jakob Goldschmidt dazu", schrieb Wilfried Bade in seiner viel beachteten Biogra-

---

Symbolen einer vermeintlich rückwärts gewandten Zeit, die nach dem Willen der NS-Machthaber nun vorüber sei, bilden.

15 Deutsche Kraftfahrt vom November 1935: „Ehrung und Ansporn".

16 Vgl. Verfügung des Reichs- und Preußischen Ministers des Innern vom 13. 6. 1935, betr: Zulassung ausländischer Kraftfahrzeuge, HStA Stuttgart E 151/07 Bü 7. Eine Zusammenstellung der beim Polizeipräsidium Stuttgart zugelassenen neuen Pkw ausländischer Fabrikation in der Zeit vom 1. 1. 1935 bis 30. 6. 1935 nennt 13 „Nichtarier" unter den Haltern; ebenda.

17 Der NSKK-Mann vom 7. 1. 1939: „Juden in der Autowirtschaft".

18 Jakob Schapiro, geb. 1885, gründete die Gebrüder Schapiro Automobilbau AG, 1929 wechselte er ins Immobiliengeschäft und erreichte einen hohen Bekanntheitsgrad, als er den Berliner Sportpalast für 100000 RM kaufte; vgl. Wenzel (Bearb.): Deutscher Wirtschaftsführer, S. 1927. Biografisches über Schapiro auch im DCC-Konzernarchiv, Best. DBAG 16. Nach Angaben des NSKK-Organs musste er 1931 den Offenbarungseid leisten und wurde 1933 wegen Unterschlagung verhaftet; vgl. Der NSKK-Mann vom 7. 1. 1939: „Juden in der Autowirtschaft".

19 Besonders den Industriellen war die Abhängigkeit von Börsengeschäften suspekt. Unbehagen äußerte, nach Angaben von Brunn, auch Direktor Kissel im Vorstand des Unternehmens Daimler-Benz; vgl. Brunn: Allmers, S. 151.

fie des Kraftwagens von 1938.[20] Ressentiments gegen den Aktienhandel verbanden sich hier mit antijüdischen Einstellungen. Vor allem die jüdischen Bankiers wurden von den Nationalsozialisten für die Inflation und den Zusammenbruch der Wirtschaft Ende der zwanziger Jahre verantwortlich gemacht. Derlei Schuldzuweisungen stellten einfache Antworten auf die Rätsel einer komplizierter werdenden Welt des Aktienkapitals und der Strukturprobleme in der deutschen Automobilindustrie dar.

Hühnleins Ausspruch: „Wer nicht Nationalsozialist ist, darf sich auch nicht mit dem Ideengut der Motorisierung befassen", spiegelt die nationalsozialistische Ausschlusspolitik wider, die besonders Ingenieure und in der Motorrad- und Automobilindustrie tätige Manager jüdischer Herkunft ausgrenzte. Bei der Entwicklung von Industrieprodukten mit nationalem Rang wie dem Volkswagen waren Juden nicht erwünscht. Beispielhaft dafür steht der Name Josef Ganz[21]. Er war als Berater bei Mercedes-Benz, bei BMW und der Standard Fahrzeugfabrik tätig und gab die Fachzeitschrift „Motor-Kritik" heraus. Ganz gehörte zu den Vorreitern der Volkswagenidee in der Weimarer Republik. Im „Dritten Reich" wurde der Firma Standard, für die er einen „Volkswagen" mit Heckmotor und der Maikäferform konstruiert hatte, untersagt, die Werbung mit dem Begriff „Volkswagen" fortzusetzen. Korpsführer Hühnlein verunglimpfte die von Ganz herausgegebene Zeitschrift „Motor-Kritik" als „jüdisches Machwerk"[22]. 1933 kurzzeitig von der Gestapo in Haft genommen, ging Josef Ganz Mitte der dreißiger Jahre in die Emigration.[23]

Ein zweiter in Vergessenheit geratener Vordenker des Volkswagens war der jüdische Rennfahrer Adolf Rosenberger. Er gründete mit dem späteren Konstrukteur des Volkswagens, Ferdinand Porsche, das Stuttgarter „Konstruktionsbüro

---

[20] Bade: Das Auto erobert die Welt, S. 263. Bade warf Goldschmidt vor, er habe sich der Adlerwerke, der Hansa-Lloyd-Werke und der NAG „bemächtigt", als er an die Gesellschaften Bankkredite vergab; ebenda, S. 264. Jacob Goldschmidt, geb. 1882, 1918 Direktor der Nationalbank für Deutschland, fusionierte 1923 die Darmstädter und die Nationalbank für Deutschland zur Danatbank. Nach der Inflation 1923 fungierte er als Liquidator des zusammengebrochenen Stinnes-Konzerns und war am Aufbau des Glühlampenimperiums Osram und der Norddeutschen Lloyd beteiligt. 1927 wurde Goldschmidt von der Universität Heidelberg aufgrund seiner Verdienste um den Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft die Ehrendoktorwürde verliehen. 1931 erfolgte der Zusammenbruch der Danatbank. Goldschmidt war Mitglied des Hauptvorstandes des Centralvereins Deutscher Juden, 1934 emigrierte er in die USA; vgl. Bernstein: Wirtschaft I: Finanzwesen, S. 745ff; Biographisches Handbuch der deutschsprachigen Emigration nach 1933, Bd. 1, S. 233.

[21] Josef Ganz, Diplomingenieur und Publizist, Schriftleiter und ab 1928 Herausgeber der Automobilzeitschrift „Motor-Kritik". Die deutschen Motorradfabriken verhängten seit 1930 einen Anzeigenboykott gegen die „Motor-Kritik", da ihnen die kritische Haltung der Zeitschrift ein Ärgernis war. Nach der Machtübernahme verstärkten sich die Vorwürfe gegen die Zeitschrift und ihren Herausgeber. Ganz stellte 1948 Rückerstattungsansprüche auf Reichspatente; vgl. Schreiben von Josef Ganz an das Zentralmeldeamt der Militärregierung vom 25. 12. 1948, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 7.5; Motor-Kritik von Mitte März 1930: „Mercedes Ethik"; Motor-Kritik von Anfang Juli 1933: „Deutsche Kraftfahrt und Motorkritik" und „Beweise!"

[22] Schreiben des Korpsführers an Dr. Allmers vom 19. 3. 1938, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.22.

[23] Vgl. Kubisch: Aller Weltswagen, S. 38.

für Motoren-, Fahrzeug-, Luftfahrzeug- und Wasserfahrzeugbau". Rosenberger verließ Deutschland noch im Jahre 1933.[24] Auch der bedeutende Flugzeug- und Automobilkonstrukteur Edmund Rumpler wurde nach 1933 aus „rassischen" Gründen an der Fortsetzung seiner Arbeit gehindert.[25]

Nicht mit letzter Konsequenz wurde das „arische" Prinzip durchgesetzt, wenn es sich um wichtige Persönlichkeiten handelte, deren Lebenspartnerinnen jüdischer Abstammung waren. Für den bekannten Rennfahrer Hans Stuck bedeutete seine Ehe mit einer „Halbjüdin" nicht das Karriereende.[26] Auch hochrangige Daimler-Benz-Manager wie Wilhelm Haspel (NSKK-Mitglied), Otto Hoppe (NSKK-Mitglied) und Carl Werner, die wegen ihrer Ehe mit Jüdinnen oder „Halbjüdinnen" in der nazistischen Öffentlichkeit angefeindet wurden, blieben von einer Kündigung verschont. Sie verdankten dies ihrer Loyalität gegenüber dem Konzern und den guten Beziehungen des Unternehmens zu führenden Persönlichkeiten aus Partei und Staat.[27]

Die großen deutschen Konkurrenzunternehmen Daimler-Benz und Auto Union hielten sich mit gegenseitigen antisemitischen Verunglimpfungen zurück. Die Stuttgarter Direktoren sahen die Auto Union zwar mit einem „jüdischem Odium" behaftet, doch scheuten sie vor öffentlichen Denunziationen zurück. Als Grund nannte Direktor Kissel, dass „auch manche Personalien bei uns nicht 100%ig" seien, wenn man sie unter die Lupe nehmen würde.[28]

Wirtschaftliche Schädigung

Vorgänge, die die Reinhaltung der „arischen Produktionsgemeinschaft" angeblich gefährdeten, wurden mit großer Wichtigkeit behandelt. So forderte der Führer des NSKK Adolf Hühnlein im Winter 1936 vom Reichsverband der Automobilindustrie mit Vehemenz den Boykott eines Kraftfahrzeugteile-Betriebes in Sachsen, der – Gerüchten zufolge – Bremsen produzierte, in die der jüdische Davidstern eingeprägt gewesen sein soll.[29] Vor Kraftfahrzeugwerkstätten, deren Besitzer Juden

---

[24] Vgl. ebenda. Nach kurzzeitiger Haft 1933 wanderte Rosenberger in die USA aus. Nach dem Krieg verklagte er die Porsche KG auf Wiedergutmachung und erhielt einen finanziellen Ausgleich; vgl. Porsche u. a.: Ein Leben für das Auto, S. 192.

[25] Edmund Rumpler (1872–1940), bedeutender Automobilkonstrukteur bei den Daimler- und Adlerwerken. Er konstruierte 1911 die sogenannte „Rumpler-Taube", ein Flugzeug, das im Ersten Weltkrieg an allen Fronten eingesetzt wurde. 1921 sorgte sein „Tropfen-Auto" auf der Berliner Automobilausstellung für Aufmerksamkeit. Es war das erste Auto mit Stromlinienverkleidung und Schwingachsen. 1926 zeigte er das erste Auto mit Vorderachsenantrieb. Rumpler lebte nach 1933 zurückgezogen in Berlin, wo er 1940 starb, vgl. Bernstein: Wirtschaft II: Handel und Industrie, S. 768.

[26] Vgl. zu Hans Stuck S. 295 f. dieser Arbeit.

[27] Vgl. Roth: Der Weg zum guten Stern des „Dritten Reichs", S. 139.

[28] Schreiben von Direktor Kissel an Direktor Werlin vom 29. 3. 1934, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 11.2. In internen Schreiben arbeiteten beide Firmen mit antijüdischen Ressentiments; vgl. das Schreiben von Direktor Kissel an den Vorstand der Auto Union vom 19. 5. 1938, ebenda.

[29] Vgl. Schreiben Hühnleins an den RDA vom 6. 11. 1936, BArch NS 24/124. Die Motorstandarte Görlitz meldete, dass die Kirchbachschen Werke in Coswig Bremsbacken vertreiben würden, auf die der Zionsstern und „jüdische Glückszeichen" geprägt seien. Er-

waren, brachten NSDAP-Ortsgruppen Schilder an, auf denen zu lesen war: „Achtung! Hier keine deutsche Werkstätte. Deutsche Werkstätten für Automobile und für Fahrräder im Orte".[30] Diese Art von Geschäftsschädigung war Teil der angestrebten „Entjudung" des Kraftfahrwesens. Auch auf Technische Überwachungsvereine, die Sachverständige jüdischer Herkunft beschäftigten, übte die NSKK-Korpsführung Druck aus, diese zu entlassen.[31]

Die allgemeinen Rahmenbedingungen für jüdische Geschäftsinhaber wurden durch antijüdische Verordnungen und Gesetze zwischen 1933 und 1938 sukzessive eingeengt. Beispiele hierfür sind die Verordnung des Reichswirtschaftsministeriums vom 27. November 1937, die eine Erhöhung der Einfuhrkontingente und Devisenzuteilungen an jüdische Unternehmen untersagte, und der Geheimerlass vom 1. März 1938, der jüdische Firmen von der Vergabe öffentlicher Aufträge ausschloss. Das Gesetz zur Änderung der Gewerbeordnung für das Deutsche Reich vom 6. Juli 1938 schränkte die selbständige gewerbliche Tätigkeit von Juden stark ein, und die Verordnung zur Ausschaltung der Juden aus dem deutschen Wirtschaftsleben vom 12. November 1938 (RGBl. 1938 I, S. 1580) bildete den Höhepunkt der existenzvernichtenden Maßnahmen gegen Juden.[32]

„Der NSKK-Mann" hob in seinem geschichtlichen Rückblick von 1939 mit dem Titel „Juden in der Autowirtschaft" zwar hervor, dass das Automobilwesen im Gegensatz zu anderen Wirtschaftszweigen nicht in gleichem Maße „verjudet" gewesen sei, doch war nach Überzeugung des Hetzartikelschreibers eine „Entjudung" auch in diesem Bereich vonnöten gewesen.[33] Dazu zählte die Erschwerung der Lizenzvergabe an jüdische Beförderungsunternehmer von 1936. Der Reichsverkehrsminister wies in einem Schreiben an das Bayerische Staatsministerium für

---

schwerend kam in der Einschätzung der NSKK-Führer hinzu, dass Daimler-Benz diese Bremsbacken in seine Wagen einbaute. Das Unternehmen in Coswig geriet unter heftigen Rechtfertigungsdruck. In einem Schreiben an den RDA vom 14. 12. 1936 bestritt die Firma die jüdischen Konnotationen der Symbole und beruhigte mit dem Hinweis, dass der sechszackige Stern seit 1935 nicht mehr eingeprägt worden sei; vgl. das Schreiben des Inspekteurs Technik Kraus an den RDA vom 6. 11. 1936 und das Schreiben der Kirchbachschen Werke an den RDA vom 14. 12. 1936, BArch NS 24/123.

30 Das Landgericht Gießen erklärte die diskriminierende Kennzeichnung jüdischer Geschäfte für rechtmäßig; vgl. Krafthand vom 9. 7. 1938: „Kann man jüdische Geschäfte kennzeichnen?"

31 In der Sitzung des Reichsverkehrsministeriums wurde behauptet, dass der Schlesische Verein zur Überwachung von Dampfkesseln einen Sachverständigen jüdischer Herkunft beschäftige, der mit Absicht NSDAP-Mitgliedern „Schwierigkeiten bereite"; vgl. Schreiben des Zentral-Verbandes der Preußischen Dampfkessel-Überwachungs-Vereine e. V. an den Preußischen Minister für Wirtschaft und Arbeit vom 26. 6. 1933, GStA Pk Berlin, I. HA Rep. 151, Nr. 1584.

32 Vgl. Der NSKK-Mann vom 4. 2. 1939: „Juden in der Autowirtschaft" (Fortsetzung). Der Prozess der „Arisierung" und die Aufgabe jüdischer Unternehmen war 1938 bereits erheblich fortgeschritten; vgl. Kropat: „Reichskristallnacht", S. 28, 37ff.

33 Abgesehen von der Pneumatikindustrie und dem Berliner Taxiwesen hatte das Kraftfahrgewerbe, nach Angaben des Autors, keine Anziehungskraft auf Juden ausgeübt. Die Gruppe Kraftfahrlehrer hatte unter ihren Mitgliedern lediglich 25 Juden (0,3%), die aber inzwischen ausgeschieden waren. Am Güternahverkehr nahmen 89 jüdische Unternehmen von insgesamt 43000 teil; Der NSKK-Mann vom 28. 1. 1939: „Juden in der Autowirtschaft" (Fortsetzung).

Wirtschaft vom 27. März 1936 darauf hin, dass die Zugehörigkeit zur jüdischen „Rasse" allein kein ausreichender Grund sei, dem Antragsteller die Beförderungslizenz zu versagen. Gleichzeitig befürwortete er aber eine besondere Wachsamkeit gegenüber diesem Personenkreis: „Die Besorgnis staatsfeindlicher Gesinnung, die gegenüber jüdischen Antragstellern nicht von der Hand zu weisen ist, wird zu besonderer Achtsamkeit bei der Prüfung der Zuverlässigkeit nötigen."[34] Damit eröffneten sich auf der Ebene der Regierungspräsidien Handlungsspielräume zur Ausschaltung jüdischer Unternehmer in der Personenbeförderung und im Speditionswesen.

Die „Säuberung" des deutschen Wirtschaftslebens von „jüdischen Parasiten" entzog Autohändlern, Tankstellen- und Garagenbesitzern sowie jüdischen Speditionsfirmen 1938 endgültig die Existenzgrundlage. Als „Problem" bezeichnete der Verfasser des Aufsatzes „Juden in der Autowirtschaft" im Frühjahr 1939 dann auch nicht mehr Juden mit deutscher Staatsangehörigkeit, sondern ausländische Juden, so z. B. die Eigentümer des größten Garagenunternehmens in Berlin, des „Kant-Garagen-Palasts". Der Artikelschreiber verpackte seine Forderung nach einem Berufsverbot in die rhetorische Frage: „[...] welcher anständige Deutsche hat noch Lust, seinen Wagen bei Angehörigen jener Rasse unterzustellen und versorgen zu lassen, deren geifernder Haß gegen Deutschland uns täglich aus den Spalten ausländischer Hetzblätter entgegenspritzt?"[35] In Stürmer-Manier polemisierte das NSKK-Organ gegen Juden und konnte sich der stillschweigenden Zustimmung der Konkurrenten sicher sein, die von der Ausschaltung der Juden aus dem Wirtschaftsleben profitierten.

3. Ausschluss der Juden aus der deutschen „Verkehrsgemeinschaft"

Das NSKK beschränkte sich nicht nur auf allgemein gehaltene Forderungen, die auf eine „Entjudung" des Kraftfahrwesens abzielten, sondern plädierte innerhalb seines Einflussgebietes für eine stärkere Anwendung antisemitischer Grundsätze in der Praxis. Der Auftrag des Reichsverkehrsministers im Dezember 1937 an das NSKK, die Nachprüfung aller Fahrlehrer im Reich zu übernehmen, eröffnete ihm die Möglichkeit, weltanschauliche Elemente in das Fahrlehrergewerbe hineinzutragen. Aus ideologischen Gründen weigerte sich das NSKK von Anfang an, die Nachprüfung der jüdischen Fahrlehrer vorzunehmen.[36] Aber auch bei der von ihr

[34] Vgl. Schreiben des Reichsverkehrsministers an das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Abteilung Handel, Industrie und Gewerbe vom 27. 3. 1936 (Abschrift), betr. Genehmigung gewerbsmäßiger Personenbeförderung durch jüdische Unternehmer. Behandelt wurde die Beschwerde des jüdischen Kraftfahrunternehmers Josef Strauß in München; LA Speyer, H 45 Nr. 2020.

[35] Der NSKK-Mann vom 4. 2. 1939: „Juden in der Autowirtschaft" (Fortsetzung). Offensichtlich lag den Kunden die Eigentümerfrage nicht in gleicher Weise am Herzen, sonst wäre die Verbotsforderung unnötig gewesen.

[36] Vgl. Schreiben des Korpsführers an den Reichsverkehrsminister vom 19. 7. 1938, BArch

ausgeübten Kontrolle der „arischen" Fahrlehrer flossen weltanschauliche Elemente ein. Das Amt Verkehr des NSKK erklärte im Mai 1938, dass „arische" Fahrlehrer, die Juden ausbilden, mit einer negativen politischen Beurteilung zu rechnen hätten.[37] Das Instrument der Fahrlehrerüberprüfung, das ursprünglich die fachliche Eignung der Fahrlehrer sicherstellen sollte, wurde durch die Beauftragung des NSKK zu einem Gradmesser für die politische Zuverlässigkeit des Fahrlehrers.

Auch innerhalb der NSDAP und der Gestapo gab es Planungen, die Ausbildung von jüdischen Führerscheinbewerbern möglichst schnell zu unterbinden. Die NSDAP-Gauleitung Franken forderte im März 1938 von den Polizeibehörden eine Auflistung der Fahrschulen, die im Laufe des letzten Jahres Juden ausgebildet haben. Die Polizeidirektion Nürnberg-Fürth lehnte jedoch die Bearbeitung des Gesuchs aufgrund des großen Aufwandes ab. Es gebe im Bezirk 60 Fahrschulen, die rund 6000 Fahrschüler pro Jahr ausbildeten. Allenfalls sei die Überprüfung einzelner Fahrlehrer, die Mitglieder der NSDAP seien, möglich.[38] Die Bitte der NSDAP-Gauleitung zielte auf eine totale Überwachung des Ausbildungswesens mit negativer Sanktionierung von politischem „Fehlverhalten" ab – hier der nicht erwünschten Ausbildung jüdischer Fahrschüler. Da keine gesetzliche Grundlage durch den Reichsverkehrsminister oder den Reichsminister des Innern vorlag, übten nationalsozialistische Organisationen und Ämter Druck aus, um die Fahrlehrer zu weltanschaulicher Anpassung zu bewegen. Korpsführer Hühnlein vertrat gegenüber dem Reichsverkehrsministerium im Juli 1938 die Auffassung, dass die Ausbildung von Juden als Fahrzeugführer auf lange Sicht insgesamt verboten werden müsse.[39] Doch das Bestreben, bestimmte Bevölkerungsgruppen vom Fahrlehrerberuf auszuschließen und die Ausbildung von Juden zu Kraftfahrzeugführern zu verbieten, scheiterte im Sommer 1938 noch an den gesetzlichen Vorgaben des Reichsverkehrsministeriums. Als eine Art Zugeständnis an die antisemitischen Eiferer aus Parteikreisen ist die Verordnung des Reichsverkehrsministers vom September 1938 zu bewerten, die die Regierungspräsidien anwies, den Zugang zu Fahrlehrerkonzessionen und Führerscheinen für Juden besonders zu „erschweren". Das bedeutete, dass beantragte Fahrlehrerscheine und Führerscheine für Juden verzögert bearbeitet wurden und der „persönlichen Eignung" des Antragstellers besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte.[40]

NS 24/103. Zur Nachprüfung von Fahrlehrern durch das NSKK vgl. auch S. 366ff. dieser Arbeit.

[37] Vgl. Schreiben des Amtes Verkehr an den Inspekteur für technische Ausbildung und Geräte vom 12. 5. 1938, BArch NS 24/103.

[38] Vgl. Mitteilung der NSDAP-Gauleitung Franken vom 29. 3. 1938 an das Polizeipräsidium Nürnberg-Fürth und Rückantwort vom 5. 4. 1938, StA Nürnberg, Polizeidirektion Nürnberg-Fürth Nr. 742.

[39] Vgl. Schreiben Hühnleins an den Reichsverkehrsminister vom 19. 7. 1938, BArch NS 24/103.

[40] Vgl. die Anordnung des Reichsverkehrsministers an die Regierungen und Verwaltungen vom 23. 9. 1938 (vertraulich), StA Nürnberg, Regierung von Ober- und Mittelfranken, KdI, Abgabe 78 Nr. 4231.

Das Ziel, Juden als motorisierte Verkehrsteilnehmer ganz aus der deutschen Verkehrsgemeinschaft auszuschließen, erreichten die Nationalsozialisten im Anschluss an das Judenpogrom im November 1938. Der Erlass des Reichsführers SS und Chefs der Deutschen Polizei vom 3. Dezember 1938 erklärte alle Führerscheine und Fahrzeugpapiere im Besitz von Juden für ungültig. Die „feige Mordtat des Juden Grünspan" habe bewiesen, so Heinrich Himmler in seiner Begründung, dass Juden „unzuverlässig und ungeeignet zum Halten und Führen von Kraftfahrzeugen" seien.[41] Mit Genugtuung nahmen auch Vertreter des NSKK die antijüdischen Maßnahmen auf. Die Entziehung der Fahrerlaubnis entspreche dem Volksempfinden, so der redaktionelle Mitarbeiter des NSKK-Organs „Der NSKK-Mann", Pistorius. Mit viel Hohn und Spott kommentierte er den Ausschluss der Juden vom motorisierten Straßenverkehr:

„Auf allen Straßen und Plätzen, an allen Ausflugsorten und überall dort, wo die deutsche Heimat ihrer Schönheiten wegen gerühmt wird, traten jüdische Kraftfahrer störend und anmaßend in Erscheinung. [...] Juden am Steuer eines Kraftwagens im deutschen Straßenbild und Juden als Nutznießer der von deutschen Arbeiterfäusten geschaffenen Straßen des Führers wollten uns schon lange nicht mehr gefallen. Diese kraftfahrende jüdische Clique hat nun für immer und ewig auch das letzte Steuer aus der Hand geben müssen, das sie bisher noch in Händen halten konnte. [...] Wenn wir in Zukunft unser Kraftfahrzeug über Deutschlands Straßen steuern, wenn wir in den unzähligen schönen Landstrichen deutscher Gaue Freude und Erholung suchen – der Jude wird uns nicht mehr stören. Eine kraftfahrende deutsche Gemeinschaft wird endlich unter sich sein. Und das ist recht so."[42]

Widersprüchliche Verordnungen im Anschluss an das Judenpogrom führten bei den zuständigen Polizeidienststellen zu großer Verwirrung. Der Verordnung des RFSS vom 3. Dezember 1939 folgte einen Tag später die Anweisung des Reichministers des Innern, dass Juden nach wie vor Kraftfahrzeuge aller Art halten und führen dürfen.[43] Der von Himmler praktizierte Aktionismus traf offensichtlich auf ministeriellen Widerstand. Für Klarheit sorgte erst die Verordnung des Reichsverkehrsministers Julius Dorpmüller vom 22. Februar 1939, in der die Einziehung der Führerscheine, Fahrzeugscheine und Anhängerscheine, die für Juden ausgestellt waren, verfügt wurde. Da aufgrund der Sozial- und Berufsstruktur der jüdischen Bevölkerung in Deutschland angenommen werden kann, dass Juden unter den Automobilisten stark vertreten waren, traf die Einziehung der Führer-

---

41 Völkischer Beobachter vom 4. 12. 1938: „Allgemeines Kraftfahrverbot für die Juden".

42 Der NSKK-Mann vom 10. 12. 1938: „Deutsche Kraftfahrt ohne Juden". Der Verfasser Pistorius lehnte sich stark an den Wortlaut der polizeilichen Anordnung vom 3. 12. 1939 an, in der die niederen Instinkte des Volksempfindens angesprochen wurden; vgl. die Anordnung „Allgemeines Kraftfahrverbot für Juden. Eine weitere Abwehrmaßnahme des deutschen Volkes", abgedruckt in: Sauer (Bearb.): Dokumente über die Verfolgung der jüdischen Bürger in Baden-Württemberg durch das nationalsozialistische Regime 1933–1945, II. Teil, Dok. Nr. 324, S. 67f.

43 Ein jüdischer Autofahrer aus Köln wollte seine Fahrzeugpapiere und den Führerschein gemäß der Verordnung Himmlers bei der Polizei abgeben. Er erhielt sie mit Verweis auf die Verordnung des Reichsinnenministeriums zurück. Als er in Rheinland-Pfalz kontrolliert wurde, sorgte dies für Verwirrung; vgl. das Schreiben des Landrats des Kreises Alzey an das Polizeipräsidium Köln vom 9. 2. 1939, in dem dieser sich erkundigt, ob Kölner Juden Fahrzeuge führen dürften; vgl. Rückantwort vom 22. 2. 1939, LA Speyer, H 51 Nr. 304.

scheine im Februar viele jüdische Kraftfahrer. Allein bei der Polizeidirektion Ulm mussten 40 Personen jüdischer Herkunft ihre Führerscheine abgeben.[44] Der Dresdner Romanist und Chronist des „Dritten Reiches", Victor Klemperer, der in seinen Tagebüchern an vielen Stellen von seiner automobilen Leidenschaft berichtet, beschreibt den Entzug der Fahrerlaubnis als herben Einschnitt und Verlust an Lebensqualität.[45] Der Bewegungsfreiraum von Juden im Deutschen Reich engte sich enorm ein, zumal auch die Benutzung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs für Juden stark eingeschränkt war.

Von der Regelung ausgenommen waren jüdische Kraftfahrer ausländischer Staatsangehörigkeit sowie Juden, bei denen die Einziehung gesamtwirtschaftliche Interessen schädigen würde, Behinderte, die auf das Kraftfahrzeug angewiesen waren und Juden, die für „deutschblütige" Familienangehörige ein Kraftfahrzeug fuhren.[46] Dass die genannten Ausnahmen nicht immer Berücksichtigung fanden und die Verwaltung stattdessen auf fanatische Befolgung des Grundsatzes „Keine Juden am Steuer" setzte, veranschaulicht eine Episode aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs. Ein Ulmer Fabrikant erhielt die Anweisung, bei Fliegeralarm seine Arbeiter ins Umland der Stadt zu bringen. Da nur wenige Angestellte einen Führerschein hatten, stellte er den Antrag, für diesen Zweck seiner jüdischen Frau, der man den Führerschein entzogen hatte, die Fahrerlaubnis wieder zu erteilen. Die Polizeidirektion Ulm verweigerte die Genehmigung mit der Begründung, die deutschen Arbeiter müssten es ablehnen, sich von einer Jüdin das Leben retten zu lassen.[47]

Antijüdische Initiativen im Kraftfahrgewerbe

Antijüdische Maßnahmen trafen bei den Verantwortlichen des Kraftfahrgewerbes teilweise auf erklärte Zustimmung. Doch gab man sich mit dem Ausschluss jüdischer Kraftfahrer und Gewerbetreibender aus dem Wirtschaftsleben nicht zufrieden. Die Bezirksgruppe Bayern der Fachgruppe Kraftfahrlehrer hatte bereits im Dezember 1937 gefordert, auch ausländische Kraftfahrlehrer und Lehrer, die mit Jüdinnen verheiratet sind, aus dem Kraftfahrgewerbe auszuschließen. Die Verordnung über die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern sollte nach dem Willen der Fachgruppe derart geändert oder ausgelegt werden, dass gelte: „Der Kraftfahrlehrer und Verkehrserzieher muß deutscher Staatsbürger und darf nicht mit einer Jüdin verheiratet sein". Die Antragsteller begründeten ihre Forderung damit, dass „ausgerechnet in der Hauptstadt der Bewegung" zwei der 68 Münchner Fahrlehrer Ausländer und zwei Fahrlehrer mit Jüdinnen verheiratet seien. Die vier Personen und ein weiterer Fahrlehrer, der während der „Rätezeit Gutfreund von Toller

---

[44] Wenn man davon ausgeht, dass fast nur Männer Besitzer eines Kraftfahrzeugs waren, dann besaß fast jeder fünfte der 200 männlichen Juden über 18 Jahren im Kreis Ulm ein Kraftfahrzeug oder zumindest einen Führerschein; vgl. Keil (Bearb.): Dokumentation über die Verfolgung der jüdischen Bürger von Ulm, S. 192, 339.

[45] Vgl. Klemperer: Ich will Zeugnis ablegen bis zum letzten, S. 442, 465.

[46] Vgl. Anordnung des Reichsverkehrsministers an die Bezirksverwaltungsbehörden vom 22. 2. 1939, StA München, LRA Nr. 13028/18.

[47] Vgl. Keil (Bearb.): Dokumentation über die Verfolgung der jüdischen Bürger von Ulm/Donau, S. 194.

und Eglhofer war", hätten „das große Geschäft hier, während 40% brave[r] Berufskameraden um ihre knappe Existenz kämpfen" müssten.[48]

Die hier instrumentell eingesetzte Juden- und Fremdenfeindlichkeit hatte das Ziel, missliebige Konkurrenz im Kraftfahrgewerbe auszuschalten. In der zunehmenden Nazifizierung aller Lebens- und Arbeitsbereiche sahen die Fahrlehrer eine Möglichkeit, Berufskollegen mit denunziatorischen Mitteln aus dem Wettbewerb zu verdrängen oder wie sie es – der nationalsozialistischen Sprachregelung folgend – formulierten, „gegen solche Volksschädlinge erfolgreich vorzugehen".[49]

Der Korpsführer unterstützte das Ausschluss-Gesuch der Münchner Fahrlehrer und forderte den Reichsverkehrsminister mit Schreiben vom 14. Februar 1939 auf, den Kraftfahrlehrern, die mit Jüdinnen oder „jüdischen Mischlingen" verheiratet seien, den Fahrlehrerschein zu entziehen. Korpsführer Hühnlein führte ideologische Argumente an: „Wenn ein Fahrlehrer [...] mit einer „Nichtarierin" in Ehegemeinschaft lebt, ist er nach meiner Auffassung nicht geeignet, deutsche Volksgenossen zu erziehen. Eine andere Auffassung würde ja der Weltanschauung der Partei glatt ins Gesicht schlagen."[50]

In Absprache mit dem Reichswirtschaftsminister und dem Reichsminister des Innern lehnte der Reichsverkehrsminister im August 1939 eine Ausdehnung der für Juden geltenden Vorschriften auf andere Personengruppen jedoch ab.[51]

4. Das NSKK und die Judenpogrome vom 7.–10. November 1938[52]

Bereits kurz nach der Machtübernahme beteiligten sich motorisierte Einheiten der SA an antijüdischen Aktionen wie dem Boykott gegen jüdische Geschäfte am

---

[48] Schreiben der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe, Fachgruppe Kraftfahrlehrer, Bezirksgruppe Bayern an die Korpsführung vom 27. 12. 1937, BArch NS 24/117. Die Fachgruppe beantragte beim Polizeipräsidenten München die Entziehung des Fahrlehrerscheins für den Fahrlehrer R. in München; vgl. Schreiben des Polizeipräsidiums München an die Korpsführung vom 3. 2. 1939, ebenda.

[49] Vgl. Schreiben der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe, Fachgruppe Kraftfahrlehrer, Bezirksgruppe Bayern an die Korpsführung vom 27. 12. 1937, ebenda.

[50] Schreiben Hühnleins an den RVM vom 14. 2. 1939, BArch NS 24/103.

[51] Vgl. Schreiben des RVM vom 18. 8. 1939 an den Korpsführer des NSKK, ebenda.

[52] Neuere Forschungen betonen die Vielzahl an antijüdischen Ausschreitungen in den Tagen vor und nach dem 9. November 1938. Die Darstellungen über die „Reichskristallnacht" von Dieter Obst und Wolf-Arno Kropat relativieren die auslösende Wirkung der Goebbels-Rede am Abend des 9. Novembers. Bereits nach Bekanntwerden des Attentats am 7. November kam es zu Terroraktionen in Kurhessen. Auch am Nachmittag des 9. Novembers waren in Dessau und Chemnitz antijüdische Aktivitäten im Gange. Die Entscheidung, dass das Attentat auf vom Rath den Anlass einer großen Vergeltungsaktion bilden sollte, war wahrscheinlich schon am 7. November gefallen. Dafür spricht auch der von Goebbels an alle Tageszeitungen gerichtete Aufruf, das Attentat am 8. November in großem Stil zu behandeln und Konsequenzen für die Juden anzukündigen. Gleichwohl gab die Goebbels-Rede am Abend des 9. November den Anstoß zur reichsweiten Mobilisierung gegen die Juden. Zu den Hintergründen und dem Verlauf der Pogrome vgl. auch die Novemberausgabe der Zeitschrift für Geschichtswissenschaft von 1998, die dem Thema Novemberpogrom 1938 gewidmet ist.

1. April 1933.[53] Besonders die Motor-SA war im Verband mit der allgemeinen SA an Ausschreitungen gegen politische Gegner und jüdische Mitbürger beteiligt.[54] Auch für das NSKK sind Vorfälle von schikanösem Verhalten gegenüber Juden überliefert. Bei einem Verkehrsunfall im Mai 1933 in Heiligenstadt (Sachsen-Anhalt), an dem ein Auto und ein Motorrad beteiligt waren, kam der Motorradfahrer, ein Mitglied des NSKK, ums Leben. Der ansässige NSKK-Obersturmführer führte den Autofahrer – einen jüdischen Kaufmann – „als Sühnemaßnahme" durch die Stadt. Dieser musste ein Schild mit der Aufschrift tragen: „Ich habe einen deutschen Volksgenossen jüdisch *gehandelt.*"[55]

NSKK-Gruppenführer Josef Seydel legte im Dezember 1935 Wert auf die Feststellung, dass der NSKK-Mann ein 100%iger Nationalsozialist und ein 100%iger Antisemit sei. Doch habe er sich von „wilden" Kundgebungen fernzuhalten.[56] Diese Forderung und die Anweisung an die Führer der NSKK-Stürme und -Staffeln im Gebiet der Motorbrigade Darmstadt wenige Monate zuvor, von Aktionen gegen jüdische Warenhäuser und Juden abzusehen, belegen, dass es einzelne Angriffe von NSKK-Mitgliedern auf Juden und jüdischen Besitz gegeben haben muss.[57]

Zu systematischen Übergriffen gegen Juden durch NSKK-Angehörige kam es im Zusammenhang mit dem Novemberpogrom vom 9. auf den 10. November 1938. Am Abend des 9. November 1938 trafen sich in München aus Anlass des Gedenkens an den Hitlerputsch 1923 die Führer der NSDAP und ihrer Gliederungen. Es fand ein geselliges Beisammensein im Festsaal des Alten Rathauses am Marienplatz statt. Goebbels unterrichtete die versammelte NS-Prominenz vom Tod des Legationssekretärs Ernst vom Rath, auf den der junge Pole Herzel Grynszpan zwei Tage zuvor ein Attentat verübt hatte. Durch antisemitische Beschimpfungen und die Ankündigung von Vergeltungsaktionen schürte Goebbels in seiner Rede eine aggressive Stimmung unter den Beteiligten.[58] Die Partei- und Gliederungsführer gaben nach dem Ende der Rede an ihre örtlichen Dienststellen telefonische Weisungen. Der im Saal sitzende Hühnlein sprach mit seinen ebenfalls anwesenden Gruppenführern über mögliche Aktionen. SA-Chef Lutze und Korpsführer Hühnlein betonten, dass unter keinen Umständen – auch nicht bei der Inbrandsetzung von Synagogen – deutscher Besitz gefährdet werden dürfte. Außerdem seien Plünderungen zu vermeiden und Menschenleben zu schonen.

---

[53] Vgl. den Bericht des Bildungswartes der Motorstaffel II/M43 von 1934: Die Meininger Motor-SA 1931 bis 1933, IfZ München MS 603.

[54] Der Motorsturm von Wilster ging im Sommer 1933 gewalttätig gegen Oppositionelle vor. Vgl. Schröder: „Wir bleiben was wir waren: Des Führers Motorscharen!", S. 121.

[55] Trotz dieses Vorfalls und der Tatsache, dass der NSKK-Obersturmführer im Ort als Judenhasser galt, entschied der Entnazifizierungs-Hauptausschuss der Stadt Göttingen am 30. 11. 1948 auf Einstufung in die Kategorie V (entlastet); HStA Hannover, Nds. 171 Hildesheim 18951.

[56] Völkischer Beobachter vom 13. 12. 1935: „Wir wollen Soldaten der Motorisierung sein".

[57] Vgl. das Protokoll der Führerbesprechung bei der Motorbrigade Darmstadt am 29. 9. 1935, StA Wiesbaden, Abt. 483, Nr. 2983.

[58] Vgl. Obst: „Reichskristallnacht", S. 72f.

Des Weiteren sollten die Aktivisten keine Uniformen tragen, um nicht als Mitglieder von NS-Organisationen in Erscheinung zu treten.[59]

Die NSKK-Gruppenführer verständigten anschließend ihre Heimatdienststellen. Entscheidend für die Entwicklung des Pogroms waren die Befehle, die die Gruppenführer und die ihnen nachgeordneten Stellen an die lokalen SA-Stürme und Motorstürme weitergaben. Einige Gruppenführer der SA und des NSKK fuhren noch mit dem Nachtzug nach Hause, um die Ausschreitungen persönlich einzuleiten. So auch der NSKK-Gruppenführer von Regensburg, Wilhelm Müller, der sich bei den nachfolgenden Übergriffen gegen die jüdischen Einwohner in radikaler Weise hervortat.[60] Er telefonierte von München aus mit dem Leiter der Regensburger Motorsportschule und wies ihn an, die Synagoge niederzubrennen. 100 aus Österreich stammende Lehrgangsteilnehmer zündeten die Synagoge an.[61] Im Morgengrauen trieb man die jüdischen Bürger der Stadt zusammen und brachte sie in die Motorsportschule des NSKK. Junge und alte Männer, darunter auch 80-Jährige, wurden gezwungen, über den verschlammten Platz zu laufen, Hindernisse zu überspringen und auf dem Bauch zu kriechen. Sie absolvierten diese Zwangsübungen unter Schlägen und dem Gelächter der NSKK-Männer.[62] In der Mittagszeit musste die Gruppe, bewacht von NSKK-Männern, den Weg durch die Stadt antreten. Schlammbesudelte Kultusgegenstände aus der Synagoge wurden mitgeführt. Am Zugende musste ein Jude ein Schild mit der Aufschrift „Auszug der Juden" hochhalten. Vom Bahnhof in Regensburg aus wurden die Gefangenen in das Konzentrationslager Dachau transportiert.[63]

Auch in anderen Städten im Deutschen Reich beteiligten sich NSKK-Angehörige an Ausschreitungen gegen jüdische Personen und deren Eigentum. In Bamberg, Bad Mergentheim, Goslar, Ratingen, Idar-Oberstein wurden NSKK-Männer zu antijüdischen Einsätzen befohlen.[64] In Heiligenstadt (Sachsen-Anhalt) soll das NSKK nach Zeugenaussagen an der Zerstörung der Synagoge und der Schändung des Friedhofs mitgewirkt haben.[65] Auch in Erlangen beteiligte sich das NSKK bei Aktionen gegen jüdischen Bewohner.[66] Im saarländischen Neunkir-

---

[59] Vgl. ebenda, S. 77. Obst rekonstruierte in seiner Untersuchung die Geschehnisse in München. Nach seinen Informationen, die er den Ermittlungsverfahren gegen SA- und NSKK-Angehörige entnahm, verliefen die Befehlswege innerhalb des NSKK ähnlich wie bei der SA.

[60] Ebenda, S. 78.

[61] Halter: Stadt unterm Hakenkreuz, S. 189. Später eintreffende SS-Männer beschwerten sich, dass sie den Brand nicht legen durften; ebenda, S. 190.

[62] Obst: „Reichskristallnacht", S. 291.

[63] Vgl. ebenda, S. 301.

[64] Vgl. ebenda, S. 121, 149. Obst wertete vor allem Prozessverfahren aus, die nach Ende des Krieges vor westdeutschen Gerichten gegen die ehemaligen Täter geführt wurden. Er bezog Akten aus 77 der 94 Staatsanwaltschaften in seine Untersuchung ein. Aus seiner systematischen Auflistung wird auch die Mitwirkung von NSKK-Mitgliedern an antijüdischen Maßnahmen im Rahmen der Reichskristallnacht sichtbar. Von den 170 ausgewählten Nationalsozialisten aus 51 Städten, die nach dem Krieg unter Anklage standen und die Obst für sein Personensample auswählte, waren 133 SA-, 15 SS-, 7 NSKK- und 17 NSDAP-Mitglieder.

[65] Vgl. HStA Hannover, Entnazifizierungsakte, Nds. 171 Hildesheim 18951.

[66] Vgl. Friederich (Bearb.): Juden und Judenpogrom 1938 in Erlangen. NSKK-Angehörige

chen war das NSKK maßgeblich für die Durchführung der Gewaltaktionen verantwortlich. Am Morgen des 10. Novembers trieb eine Gruppe NSKK-Männer Juden und so genannte „Judenfreunde" zusammen und brachte sie zur Polizei. Eine zweite Gruppe drang in die Synagoge von Neunkirchen ein und zerstörte das Inventar. Später wurde das Gebäude unter Mithilfe des NSKK in Brand gesetzt.[67] Im fränkischen Bayreuth war es ebenfalls ein NSKK-Sturm, der die örtliche Synagoge in der „Reichskristallnacht" zerstörte.[68]

Auch in großen deutschen Städten lässt sich eine Mittäterschaft des NSKK nachweisen. In Leipzig steckten in den Morgenstunden des 10. November NSKK-Mitglieder die großen Synagogen in Brand. Dem Führer der Motorstandarte 35, Kurt Kießling, oblag in Absprache mit der NSDAP und der SA die Durchführung der Brandlegung. Eine zweite Gruppe von NSKK-Männern schlug im Stadtzentrum von Leipzig die Scheiben jüdischer Geschäfte ein.[69] Den NSKK-Angehörigen in Düsseldorf, die sich aus Anlass des Gedenktages in ihrem Dienstlokal versammelt hatten, wurde um 22 Uhr untersagt, den Raum zu verlassen, da ein Sonderdienst bevorstehe. NSKK-Führer erteilten den Befehl, zur Synagoge in der Kasernenstraße auszurücken und jüdische Villen aufzusuchen. Dem Befehl leisteten 40 NSKK-Männer Folge, die in 14 Pkw zur Düsseldorfer Synagoge fuhren.[70]

In der so genannten „Ostmark" beteiligten sich ebenfalls NSKK-Angehörige in Zusammenarbeit mit der SA an der Verfolgung von Juden. In Wien plünderten in Zivil gekleidete NSKK-Männer jüdische Geschäfte, in Salzburg zerstörten sie Geschäfte und die Synagoge.[71] In Innsbruck zogen in der Nacht zum 10. November auf Befehl höherer SA- und NSKK-Führer Zerstörungstrupps durch die Stadt. Sie drangen in Wohnungen von Juden ein, demolierten die Einrichtung und misshandelten die Bewohner.[72]

Neben der Brandsetzung von Synagogen und der Drangsalierung und Verhaftung jüdischer Bürger kam es im Verlauf des Novemberpogroms auch zu raubzugartigen Plünderungen. In Pirmasens und Saarbrücken brachen NSKK-Männer in die Geschäfts- und Wohnräume von Juden ein und entwendeten Wertgegenstände.[73] Am 10. November 1938 überfielen SA-Horden Juwelier- und Goldwarengeschäfte in der Flanier- und Geschäftsmeile „Unter den Linden" in Berlin. Bei

---

werden hier nicht ausdrücklich als Tätergruppe genannt. Das Foto auf Seite 73, das einen NSKK-Führer zeigt – erkennbar an der Kraftfahrraute am linken Unterarm – belegt jedoch deren Mitwirkung.

[67] Vgl. Ebenau: Freiheit für das Volk, S. 128; Krämer: Novemberpogrom 1938, S. 3–9, StadtA Neunkirchen. SS und NSKK konkurrierten in Neunkirchen um das „Recht", die Synagoge zerstören zu dürfen; ebenda, S. 5.

[68] Vgl. Paulus: Die „Reichskristallnacht".

[69] Vgl. Held: Der Novemberpogrom in Leipzig, S. 198 f.

[70] Vgl. Obst: „Reichskristallnacht", S. 149; Kropat: „Reichskristallnacht", S. 104.

[71] Vgl. Feichtenschlager: Die Novemberpogrome 1938, S. 125, 148.

[72] Vgl. ebenda, S. 152.

[73] Vgl. dazu das Verfahren bei der Generalstaatsanwaltschaft Zweibrücken gegen NSKK-Mitglieder im Anschluss an das Pogrom, LA Speyer J 71/44 und J 71/48.

der Aktion wirkten auch NSKK-Männer mit, die mit ihren Autos von Geschäft zu Geschäft fuhren.[74]

Besonders häufig kam es zu „Sicherstellungen" der allgemein begehrten motorisierten Fortbewegungsmittel. In der „Ostmark" wurden zwischen Mai und November 1938 von der NSDAP und den Gliederungen 1097 Kfz beschlagnahmt, von denen das NSKK 221 Fahrzeuge erhielt.[75] In Nördlingen wurden im Anschluss an das Pogrom neun Personenkraftwagen, drei Krafträder und ein Lastkraftwagen im Wert von insgesamt 14000 RM „sichergestellt".[76] Die Dienststellen der Partei und ihrer Gliederungen waren angewiesen, Wertgegenstände, die bei den Maßnahmen gegen die Juden entwendet worden waren, bei der nächsten Gestapo-Dienststelle abzugeben.[77] Im Raum Pirmasens verkaufte die Geheime Staatspolizei zwölf eingezogene Autos an Interessenten weiter. Der Erlös wurde nicht an die jüdischen Eigentümer zurückerstattet, sondern floss auf Sperrkonten, die von den Finanzämtern und Zollfahndungsstellen verwaltet wurden.[78] Die Sicherstellung der Kraftfahrzeuge, der Verkauf unter Wert und das Einfrieren des Geldes waren Teil des groß angelegten staatlichen „Ausraubungssystems" gegen Juden in Deutschland, das sich ab November 1938 weiter radikalisierte.

Nach dem Himmler-Erlass vom 3. Dezember, der die Einziehung der Führerscheine verfügte, verstärkte sich der „Arisierungs"-Druck auf die jüdischen Automobil- und Motorradbesitzer. Sie wurden gedrängt, ihre Autos zu günstigen Konditionen an „Arier" zu verkaufen oder sie der Gestapo zu überlassen.[79] Jüdische Kraftwagenbesitzer in Franken beispielsweise wurden aufgefordert, ihr Auto an die Gauleitung zu verkaufen. Für den Kaufpreis legte man 10% des geschätzten Wertes zugrunde. Die NSDAP erwarb rund 40 Kraftwagen, von denen ein Teil an die DAF und das NSKK ging.[80] Auch der Staat versuchte, von den Arisierungsgewinnen der Käufer zu profitieren. Bei Verkäufen, bei denen der Käufer ein großes Plus verbuchen konnte, forderte die Finanzverwaltung ab Dezember 1938 Ausgleichszahlungen an das Reich.[81]

---

[74] Vgl. Deutschland-Berichte der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands, 1938, S. 1195.

[75] Die Beschlagnahmungen gingen zurück auf den Erlaß des Reichskommissars vom 13. 5. 1938, ÖstA Wien, AdR, BKA Präs. 3457, Kt. 172.

[76] Vgl. Schreiben des Bezirksamtes Nördlingen an die Geheime Staatspolizei vom 19. 11. 1938, StA Augsburg, Bezirksamt Nördlingen A 198.

[77] Vgl. Abschrift der Anordnung Nr. 189/38 des Stellvertreters des Führers vom 23. November 1938 (vertraulich), BArch NS 24/281.

[78] Vgl. LA Speyer, Best. X 5, Nr. 120. Es meldeten sich im Frühjahr 1939 bei der Gestapo einige Interessenten für die gebrauchten Wagen.

[79] Der Regierungspräsident von Koblenz beispielsweise verknüpfte im Erlaß vom 16. 12. 1938 die Entziehung der Fahrerlaubnis mit dem Zwangsverkauf jüdischer Autos; vgl. Walk (Hrsg.): Sonderrecht für die Juden, Dok. III 74, S. 268.

[80] Vgl. StA Nürnberg, Regierung Ober- und Mittelfranken KdI Nr. 1002 Arisierungen, Bl. 60277 f., 60281, 60288.

[81] Vgl. Schreiben des Regierungspräsidenten an die Bezirksverwaltungsbehörden vom 6. 1. 1939, StA Augsburg, Bezirksamt Nördlingen, A 198. In der Verordnung vom 3. 12. 1938 über den „Einsatz des jüdischen Vermögens" und in den fünf folgenden Verordnungen und Erlassen mit Durchführungsbestimmungen wurde eine Ausgleichsabgabe bei Arisierungsgewinnen an den Staat verfügt. Die Gestapo Stuttgart verlangte mit Schreiben vom 11. 1. 1939, dass in Fällen, in denen Juden gezwungen worden waren, ihre Autos zu Vor-

Die aufgeführten Verfolgungsmaßnahmen, die eine Beteiligung des NSKK am Novemberpogrom belegen, machen deutlich, dass das NSKK in vielen Kommunen in die Aktionen der NSDAP und der SA eingebunden war und einen Beitrag zur Zerstörung jüdischen Eigentums und zur Drangsalierung der jüdischen Bürger leistete. Wie Hermann Graml in seiner Untersuchung über die „Reichskristallnacht" feststellte, wurden NSKK-Einheiten jedoch in vielen Orten nicht alarmiert und dort, wo sie zum Einsatz kamen, dem Kommando der SA unterstellt.[82] Der Einsatz und die Art der Mitwirkung der lokalen NSKK-Stürme war abhängig von den Anweisungen der Gruppenführer an die Stürme, von der Stärke und der Machtposition der NSKK-Einheiten vor Ort und insbesondere von der Bereitschaft der Motorsturmführer zum aktiven Einsatz. Das NSKK agierte – mit Ausnahme von Regensburg und Neunkirchen, wo es die Hauptverantwortung für die Gewaltaktionen trug – zumeist unter der Anführerschaft von SA und SS, die das Geschehen dominierten. Zahlenmäßig war die Beteiligung des NSKK zwar marginal,[83] doch standen die Beteiligten den SA-Männern an Einsatzbereitschaft, Brutalität und Zerstörungswut in nichts nach. Ihre sportliche und technische Ausrichtung hinderte NSKK-Mitglieder nicht daran, antisemitische Ressentiments und Überzeugungen in Gewalttaten umzusetzen.

Widerständiges oder resistentes Verhalten von NSKK-Führern in Reaktion auf die judenfeindlichen Anweisungen ist nicht dokumentiert. In einem posthumen Spruchkammerverfahren gegen Adolf Hühnlein nach 1945 sagten politische Vertraute aus, der Korpsführer habe antijüdische Ausschreitungen im November 1938 aufs Schärfste verurteilt. Er habe den Führern und Männern sogar untersagt, daran teilzunehmen.[84] Doch liegen keinerlei Hinweise vor, die dafür sprechen, dass die NSKK-Führung als Bremsblock fungierte. Dagegen weisen viele Belege die aktive Mittäterschaft des NSKK nach.

Die apodiktische Behauptung der Angeklagten und deren Rechtsanwälte in Entnazifizierungsverfahren, das NSKK habe sich an gewalttätigen Ausschreitungen gegen Juden nicht beteiligt, war nach 1945 eine gängige Verteidigungsstrategie. Dies geht aus folgender Ausführung eines Verteidigers in einem Spruchkammerverfahren hervor: „Es darf wohl als bekannt vorausgesetzt werden, daß das NSKK nie für Verbrechen verantwortlich gemacht worden ist, die anderen Institutionen der NSDAP zur Last gelegt werden. So hat sich das NSKK an den Ausschreitungen gegen die Juden nie beteiligt."[85] Die dem NSKK zugeschriebene

---

zugspreisen zu verkaufen, ihr eine Liste mit den Fahrzeugen vorgelegt werden müsse; vgl. Walk (Hrsg.): Sonderrecht für die Juden, Dok. III 103, S. 274.

82 So die Einschätzung von Graml: Reichskristallnacht, S. 32.

83 Vgl. Obst: „Reichskristallnacht", S. 121.

84 Vgl. die Aussage des früheren Fahrmeisters von Hühnlein vom 20. 2. 1949 und die Erklärung des Chefstabsführers vom 12. 12. 1948. Dass Hühnlein die Judenpolitik verurteilte, wurde auch im Beschluss der Spruchkammer als glaubhaft angesehen; vgl. die rechtskräftige Ablehnung der Berufung am 24. 1. 1950, Entnazifizierungsakte Adolf Hühnlein, Amtsgericht München.

85 Diese Behauptung konnte von den öffentlichen Klägern nicht widerlegt werden und wurde von den Vorsitzenden der Spruchkammern als entlastend gewertet; Spruchkammerverfahren gegen R. P. v. H., Schreiben des Rechtsanwalts vom 23. 4. 1948, Spruch und Begründung vom 13. 8. 1948, HStA Wiesbaden, Spruchkammer Frankfurt.

unpolitische Haltung stellte vor vielen Spruchkammern einen hinreichenden Entlastungsgrund dar, der vor dem Spiegel der aktuellen historischen Forschung in seiner Grundsätzlichkeit als nicht gerechtfertigt gelten kann.

Das Opfer des Anschlags, der Legationssekretär Ernst vom Rath, erfuhr posthum eine besondere Huldigung durch das NSKK: „[...] in jedem NSKK-Mann, in jedem Nationalsozialisten lebt von nun an ein Ernst vom Rath!"[86], lautete die religiös anmutende Bekenntnisformel. Da der Verstorbene bis 1934 aktiver Motor-SA-Mann war, eignete er sich besonders gut als Identifikationsfigur für NSKK-Mitglieder. Zur Erinnerung an ihn erhielt die Motorstandarte M 30 Berlin, der er in Deutschland angehört hatte, den Beinamen „Ernst vom Rath".[87]

[86] Der NSKK-Mann vom 19. 11. 1938: „Ein NSKK-Kamerad ist gefallen ..." und „Motorstandarte ‚Ernst vom Rath'".

[87] Der NSKK-Mann vom 19. 11. 1938: „Motorstandarte ‚Ernst vom Rath'".

XI. „Räder müssen rollen für den Sieg“: Das NSKK im Zweiten Weltkrieg

Mit Beginn des Zweiten Weltkriegs wurde das Ziel des nationalsozialistischen Motorisierungsprogramms, die Erhöhung des privaten Kraftfahrzeugbestandes, endgültig aufgegeben. Dem Kraftfahrzeug kam nunmehr ausschließlich die Rolle als Transportfahrzeug für die Kriegs- und Versorgungswirtschaft, als militärische Angriffs- und Abwehrwaffe und als mobile Nachrichteneinheit zu. Das NSKK, das sich vor dem Krieg unter anderem im Motorsport, im automobilen Vereinswesen und in der Verkehrserziehung engagiert hatte, war gezwungen, der veränderten Rolle des Kraftfahrzeugs Rechnung zu tragen, wollte es als Organisation nicht in der Bedeutungslosigkeit versinken. Neue politische und militärische Anforderungen machten eine Neubestimmung des NSKK im nationalsozialistischen Herrschafts- und Kriegssystem notwendig, der im folgenden Kapitel nachgegangen wird.

Abgesehen von der praktischen Mitwirkung an Motorisierungsaufgaben im Krieg stellt sich die Frage, ob mit dem Angriff auf Polen die vom NSKK intensiv betriebene Motorisierungspropaganda abrupt abgebrochen wurde, oder ob Teile der NS-Motorisierungsideologie in die Kriegspropaganda integriert werden konnten.

Bereits in den Jahren 1933 bis 1939 nahm das NSKK in der Aufrüstungspolitik Aufgaben wahr, die im Zusammenhang mit den Motorisierungsbemühungen der Armee standen. Es ist für das Verständnis der Rolle des NSKK im Weltkrieg hilfreich, den militärischen Beitrag des NSKK in den „Friedensjahren“ des „Dritten Reiches“ kurz zu umreißen.

1. Das NSKK im Zeichen der Kriegsvorbereitung

Selten fehlte in einer Rede von NSKK-Führern über das Thema Nationalsozialismus und Motorisierung in den Jahren vor 1939 der Hinweis auf die Bedeutsamkeit des Motors für die „Abwehrkraft der Nation“.[1] In diesem Sinne erhoben Reichswehrführung und Korpsführung gleichermaßen Forderungen, die die Schaffung einer motorisierten Armee, eine leistungsfähige nationale Kraftfahrzeugindustrie und eine große Anzahl motorkundiger Männer zum Ziel hatten.[2]

Gegen die technikskeptische Haltung innerhalb der Reichswehr, wie sie z. B. vom Chef des Truppenamtes Ludwig Beck vertreten wurde, setzte sich der motorisierungsfreundliche Kurs durch, der sowohl in Hitler als auch im Chef der Heeresleitung, General Werner Freiherr von Fritsch, und Reichswehrminister Werner

---

[1] Vgl. Krenzlin: Das NSKK, S. 19.
[2] Vgl. Wehrgeistige Erziehung, S. 119, 120f.

von Blomberg Befürworter fand. Es erfolgte nicht nur eine Motorisierung und Teilmotorisierung von Divisionen, sondern auch – militärstrategisch innovativ – die Bildung eigenständig operierender Panzerdivisionen.[3] Bei Kriegsausbruch bestand das Heer aus 35 Infanteriedivisionen, sechs Panzerdivisionen, vier leichten Divisionen, vier motorisierten Infanteriedivisionen, drei Gebirgsbrigaden und einer Kavalleriebrigade.[4] Insgesamt war das Heer zu 1/3 motorisiert. Neben der Wehrmacht hatte auch die SS eine militärisch-kraftfahrtechnische Führungsrolle inne, nachdem Hitler im Sommer 1938 die Gesamtmotorisierung der SS-Verfügungstruppe und der Waffen-SS befohlen hatte.[5]

Die Wehrpolitik wusste um die starke Abhängigkeit der Heeresmotorisierung von der Wirtschaftsmotorisierung. Nicht der Fahrzeugbestand der motorisierten Truppenteile galt als ausschlaggebend, sondern der Gesamtbestand aller vorhandenen Fahrzeuge, auf den im Kriegsfall zurückgegriffen werden konnte. Die von Hitler und dem Korpsführer geäußerte Überzeugung, wonach die Motorisierung des Volkes zur Modernisierung der Armee beiträgt, fügt sich in diesen Kontext ein.[6]

Der wichtigste Beitrag, den das NSKK zur nationalen Motorisierung vor Ausbruch des Krieges leistete, bestand in der kraftfahrtechnischen Grundausbildung an den Motorsportschulen. Rein numerisch gesehen reichten 187000 vom NSKK ausgebildete junge Männer in den Jahren 1933 bis 1939 aus, um den Nachwuchs für die 170000 Kraftfahrzeuge zu stellen, über die das Heer vor der Mobilmachung 1939 verfügte.[7] Im Anschluss an die Verfügung des „Führers" vom 27. Januar 1939, in der das NSKK offiziell mit der planmäßigen vor- und nachmilitärischen „motorischen Wehrertüchtigung" beauftragt wurde, konzentrierte das NSKK alle Kräfte auf die massenhafte Ausbildung von Rekruten auf den Motorsportschulen. Die „Mobil-Machung" des NSKK geschah aus der Überzeugung, dass der Motorisierung kriegsentscheidende Bedeutung zukommen würde.[8] Ab-

---

[3] Die Panzertruppen, die unter Führung des Chefs des Stabes der Inspektion der Kraftfahrtruppen Guderian, der 1938 zum General der Panzertruppen aufstieg, als Angriffsverbände konzipiert wurden, umfassten Panzerwaffe, Panzerabwehr, Panzeraufklärung und als Infanterie-Element die Kradschützen und motorisierten Schützen. 1942 kamen noch die Panzergrenadiere hinzu; vgl. Zimmermann: Die Rolle der Technik im Zweiten Weltkrieg, S. 413f.

[4] Vgl. ebenda, S. 404ff. Die vier motorisierten Infanteriedivisionen hatten eine Gesamtstärke von 16000 Mann und 4000 Fahrzeugen. In den vier leichten Divisionen vereinigten sich berittene und motorisierte Infanterie, ein Regiment Kradschützen und ein Regiment Kavallerie. Die Panzerdivisionen hatten ein Soll von 12700 Mann, 450 Panzerkampfwagen und 4000 sonstigen Fahrzeugen.

[5] Vgl. Ludwig: Technik und Ingenieure im Dritten Reich, S. 315. Für die ersten Motorisierungsbemühungen der SS-Verfügungstruppe wurden 6,5 Millionen RM veranschlagt; vgl. Ankündigung des SS-Hauptamtes vom 20. 4. 1938, betr. behelfsmäßige Motorisierung der SS-Verfügungstruppe, BArch NS 19/3687.

[6] Vgl. Wehrgeistige Erziehung, S. 119.

[7] Vgl. Macksey: Guderian, der Panzergeneral, S. 92. Bei einer Heeresstärke von 800000 Mann musste jeder fünfte Soldat Kraftfahrer sein; vgl. Rahne: Mobilmachung, S. 202.

[8] Vgl. Verordnungsblatt der Korpsführung München vom 1. 5. 1939: „Verfügung des Führers über das NSKK als Träger der vor- und nachmilitärischen Wehrerziehung vom 27. Ja-

gesehen von der Zusammenarbeit zwischen Reichswehr und NSKK im Bereich der Motorsportschulen gab es die häufigsten und intensivsten Berührungspunkte zwischen Militär und NSKK im Geländesport.[9] Hinzu kamen die für die Reichswehr wertvollen Erkenntnisse aus der Testfahrt mit heimischen Treibstoffen, die vom NSKK 1935 veranstaltet wurde.[10] Es sollte im Interesse der „Landesverteidigung" geklärt werden, inwieweit in Deutschland erzeugte Treibstoffe zum Antrieb von Kraftfahrzeugen geeignet seien.[11] Das NSKK unterstützte zudem personell und mit Fahrzeugen Wehrmachtübungen und wurde bereits 1938 in die Aufstellung von Nachschubkolonnen miteinbezogen.[12] Das NSKK versprach, die Fahrkenntnisse ihrer Mitglieder an der Basis erweitern zu wollen und die Fahrpraxis von Reservisten zu erhalten. Die Wehrmacht ihrerseits sagte zu, bei den Reservisten für den Beitritt zum NSKK zu werben und dem NSKK felddienstfähige Fahrzeuge zu Übungszwecken zu überlassen.[13]

Dass das NSKK mit diesen Aufgaben bereits vor 1939 vom Ausland als militärischer Faktor von außerordentlichem Rang wahrgenommen wurde, kann nicht verwundern. Es war bekannt, dass das NSKK militärisch gegliedert war, enge Kontakte zur Armee pflegte und den Ersatz für die hochqualifizierten Verbände der voll- und halbmotorisierten Truppenteile heranbildete.[14]

---

nuar 1939", BArch NSD 42/1; Völkischer Beobachter vom 1. 7. 1939: „Wehrerziehung im NSKK".

[9] Vgl. dazu die Ausführungen auf S. 321 ff. dieser Arbeit.

[10] 46 Kraftfahrzeuge wurden unter Leitung des NSKK zwischen dem 19. August und dem 12. 10. 1935 auf eine 16000 Kilometer lange Reise geschickt, um die Effizienz von Treibstoffen aus Holz, Kohle, Flaschengas, Methan u. a. zu testen. Das NSKK betrieb vor und besonders nach der Fahrt einen enormen bürokratischen Aufwand, um die Fahrt korrekt auszuwerten und finanziell abzurechnen; vgl. BArch NS 24/454, 700, 817. Allein 15000 Einzelberichte von Fahrtbeobachtern und 2000 Fahrdiagramme flossen in die von der TH Berlin (Professor Reinsch) vorgenommene Analyse ein; BArch NS 24/751. Vgl. zur Fahrt auch die Mitteilung des IT an das Amt Presse vom 14. 1. 1939, BArch NS 24/220; Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 138; Berichte des Strecken- und Beobachtungsdienstes zur Treibstofffahrt 1935, BArch NS 24/146. Der Reichsverkehrsminister und die Reichswehr finanzierten die Fahrt; vgl. Aufstellung vom 25. 5. 1937 über die Verwendung der für die Versuchsfahrt 1935 zur Verfügung gestellten Beträge, BArch NS 24/126, 128.

[11] Vgl. Aktennotiz der ONS über die Sitzung im Verein Deutscher Ingenieure am 14. 12. 1934 wegen Durchführung einer Fahrt mit Ersatzbrennstoffen, BArch NS 24/75.

[12] Einige Beispiele für Manöverunterstützung des NSKK: Das OKH bat das NSKK um Hilfe für das Herbstmanöver im September 1937; vgl. Mitteilung des Korpsführers an die höheren Führer vom 29. 6. 1937, BArch NS 24/278; Motorobergruppe Süd informierte den Korpsführer am 13. 3. 1938 über die Teilnahme von NSKK-Männern an einer längeren Übung; BArch NS 24/667. Zivile Fahrer des NSKK wurden als Meldefahrer eingesetzt; Befehl des Korpsführers vom 10. 11. 1938, betr. NSKK-Kradfahrer bei Wehrmachtsübungen, BArch NS 24/718.

[13] Am 17. 5. 1938 einigten sich NSKK-Gruppenführer Oldenbourg und Major Müller (General-Kommando VII A.K.) über eine Zusammenarbeit zwischen Wehrkreiskommando und Motorgruppe Hochland; vgl. das Schreiben der Korpsführung an das General-Kommando VII vom 18. 5. 1938, BArch NS 24/212.

[14] Vgl. Müller: Hitlers motorisierte Stoßarmee, S. 174. Der Autor entnahm seine Informationen über das NSKK aus amtlichen Quellen, Berichten von Mitgliedern des NSKK, Mitteilungen von Befehlsstellen. Müller sah das NSKK als „lebendige Verkörperung des Kriegs- und Angriffswillens der Hitler-Regierung"; ebenda, S. 170.

Neben der technischen Ausbildung fungierte das NSKK vor Kriegsbeginn als Hilfstruppe für militärische Bauprojekte und Transportaufgaben aller Art. Auf dem Höhepunkt der von Deutschland so bezeichneten „Sudetenkrise" im September 1938, kurz vor der Invasion deutscher Truppen, richteten NSKK-Einheiten Fahrbereitschaften in Grenznähe zur Tschechoslowakei ein, um sudetendeutsche Flüchtlinge in Übergangslager nach Deutschland zu bringen. Rund 3400 Fahrzeuge standen hierfür zur Verfügung.[15] Auch beim Einmarsch in die „Resttschechei" im März 1939 unterstützten NSKK-Einheiten die Wehrmacht.[16]

Ein anderer viel beachteter Einsatz des NSKK war die Mithilfe beim Bau des Westwalls – einer Festungsanlage an der Grenze zu Frankreich. Ab August 1938 stellte die Korpsführung Einheiten für Transportaufgaben auf.[17] Unter der Leitung des Generalinspekteurs für das deutsche Straßenwesen, Fritz Todt, übernahmen NSKK-Männer den Kurierdienst, richteten Werkstätten- und Straßensicherungsdienste ein und regelten den Einsatz des Lastwagenfahrdienstes. Im Herbst 1939 taten etwa 1600 aktive NSKK-Mitglieder Dienst in der Organisation Todt (OT). Sie waren binnen kurzer Zeit für die gesamte logistische Organisation des Westwallbaus zuständig und überwachten den Einsatz von rund 15000 Lkw an 22000 Einzelbaustellen.[18] Bis Mai 1940 hatte sich die Zahl der NSKK-Männer auf 2200 erhöht.[19] Die am Westwall eingesetzten Männer erhielten nach der Beendigung des Baus 1940 das für sie entworfene und von Hitler gestiftete „NSKK-Schutzwall-Ehrenzeichen". Für Korpsführer Hühnlein und seine Organisation stellte das Unternehmen Westwall bereits vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs eine erste militärische Leistungsprüfung dar, deren Gelingen dem Korps ein besonderes Lob von Seiten des „Führers" und seines Generalinspekteurs Todt einbrachte.[20]

---

[15] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Oktober 1938: „NSKK hilft den sudetendeutschen Flüchtlingen".

[16] Vgl. Deutsche Kraftfahrt-Motorwelt vom Juni 1939: „Die Wehrmacht dankt dem NSKK".

[17] Hitler beauftragte Todt am 28. 5. 1938 mit dem Bau einer Festungszone an der deutschen Westgrenze gegenüber der französischen Maginotlinie. Bis Oktober 1938, dem geplanten Angriff auf die Tschechoslowakei, sollte eine Wand aus Stahl und Beton fertig gestellt sein, um die Franzosen militärisch abzuschrecken. Ein gigantisches Bauprojekt, dem auf seinem Höhepunkt 340000 Arbeiter in der Bauorganisation und 90000 Mann in den Pionierstäben angehörten. Die Organisation Todt beendete die Westwallbauten im Sommer 1940; vgl. ausführlich Seidler: Die Organisation Todt.

[18] Vgl. Seidler: Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps und die Organisation Todt, S. 633.

[19] Die Erhöhung erklärt sich auch durch den Einsatz von 650 Mann der Transportstandarte Speer mit 500 eigenen Fahrzeugen; NSKK-Korpsführung: Das NSKK in Zahlen, Stand: 31. 5. 1940 (Vertraulich!), BArch NS 24/151.

[20] Vgl. Seidler: Die Organisation Todt, S. 203.

2. Der Stellenwert der Motorisierung in Ideologie und Propaganda des Zweiten Weltkriegs

Die nationalsozialistische Motorisierungsideologie, basierend auf der Vorstellung von der technisch-kulturellen Überlegenheit des deutschen Volkes, hatte das Ziel, die „Motorisierung des Volkes" weltanschaulich zu unterstützen. Unter den veränderten Rahmenbedingungen des Krieges verlor dieses Ziel seinen sozialutopischen und wirtschaftsfördernden Gehalt und richtete sich ausschließlich auf die militärische Bedeutung der Motorisierung. Die Motorisierungsideologie erfüllte im Zweiten Weltkrieg mehrere Funktionen. Sie war erstens geeignet, militärische Leitbilder zu konstruieren, zweitens, Erfolge des eigenen Regimes vom Standpunkt einer „motorbewussten" Nation zu erklären und drittens, die Unterlegenheit des Gegners zu deuten.

Die Leitbilder

Bei der Konstruktion von Leitbildern knüpfte das NSKK an kämpferische Vorbilder an, die bereits in den Friedensjahren der NS-Herrschaft entworfen worden waren, jetzt aber in den Mittelpunkt der Propaganda rückten. Eine häufig verwendete Sprachfigur war der Typus des modernen Soldaten. Der moderne technisierte Krieg, der in Ansätzen bereits im Ersten Weltkrieg zum Durchbruch gelangte, brachte nicht nur neue Waffentechniken hervor, er stellte auch besondere Anforderungen an die Soldaten. Aus diesem Grund propagierte das NSKK das Ideal des Motorkämpfers, der dank seiner Ausbildung, vorzugsweise auf den Motorsportschulen, mit dem Kraftfahrzeug wie mit einer Waffe umgehen konnte.[21] Die Anordnungen des Korpsführers im Krieg machen deutlich, dass die gesamte Ausbildung in den Motorstürmen darauf zielte, durch die Zusammenfassung von technischer, vormilitärischer und weltanschaulicher Ausbildung zukünftige „technische Soldaten" zu formen.[22]

Die Aufgabe, die sich für die Propaganda stellte, bestand also nicht nur darin, den Kampfeswillen des Waffenträgers der Nation oder des Schaufelträgers im Wehrmachtsgefolge anzuspornen. Um Schritt halten zu können mit der modernen technischen Entwicklung, mussten viele Soldaten und Arbeitskräfte gut ausgebildete, technisch versierte Facharbeiter und Ingenieure sein, die als Panzerfahrer, Frontarbeiter oder Pioniere eingesetzt werden konnten.

Im Bereich der Motorisierung nahmen besonders die Kradschützen, Kradspäher und Kradmelder eine Leitbildfunktion ein. Bereits 1933 lernten Motor-SA-Führer im Lehrgang auf der Heereskraftfahrschule in Döberitz-Elsgrund die neue Waffentechnik der Kradschützen kennen. Es handelte sich um Motorradfahrereinheiten mit Kradbeiwagen, auf denen Maschinengewehre installiert waren. Die Waffen konnten in jedem Gelände rasch auf- und abgebaut werden, waren aber

---

[21] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Januar 1939: „Frischer Wind aus Gandersheim".

[22] Eine Mappe mit Texten und Bildern, angefertigt von der Motorstaffel II/M 50 am 17. 1. 1942, gibt die Anordnung des Korpsführers wieder; BArch NS 24/143.

auch im Fahren feuerbereit.[23] Kradschützen stellten nach dem Verständnis des NSKK die Speerspitze des modernen Krieges dar. Sie operierten als hoch bewegliche Einheiten, die, zu Bataillonen zusammengefasst, innerhalb der motorisierten Infanteriedivisionen und bei den Panzertruppen vorwiegend als Vorausabteilung eingesetzt wurden. Ihre Aufgaben bestanden in der Sicherung von Flanken, im Aufnehmen und Halten von Verbindungen zu Nachbartruppenteilen und in der Aufklärung. Das alles erforderte ein großes Maß an Schnelligkeit und Wendigkeit.[24] „Es steckt im rechten Kradschützen etwas vom sieghaften Geist jener antiken Zentauren, die Pferdekräfte mit Menschenwitz zu paaren wußten", philosophierte der Autor des Artikels „Wir Kradschützen!" in der Zeitschrift „Deutsche Kraftfahrt" vom Juni 1943. Diese Huldigung beschreibt den Kradschützen als gelungene Mensch-Maschine-Synthese, in der der Mensch seine eigene Kraft mit der Kraft des Motors potenziert.

Das Kradschützenideal hatte nicht zufällig einen hohen Identifikationsgrad bei den NSKK-Männern. Der besondere Kampfstil der Kradschützen – das Zusammenwirken von fahrerischem Können, Wagemut und Opferbereitschaft – war Zielpunkt der gesamten Ausbildungs- und Erziehungsarbeit des NSKK. Sein Leben als Kradschütze, motorisierter Schütze oder Kradmelder für einen „heldenhaften" Ritt auf dem Motorrad einzusetzen, wurde im Krieg als erstrebenswerte Bestimmung propagiert.[25]

Ein weiteres vom NSKK in Szene gesetzte Heldenbild war das des opferbereiten Rennfahrers – ein Bild, das unmittelbar an die glorreichen Siege im Motorsport in den Jahren 1934 bis 1939 anknüpfte. Victor Klemperer stellte in der NS-Propaganda den Austausch des Idols Rennfahrer zugunsten des motorisierten Soldaten fest: „An die Stelle des Rennkampfwagens tritt von 1939 an der Tank, an die Stelle des Rennfahrers der Panzerfahrer."[26] In gereimter Form kommentierte die Zeitschrift „Motorwoche" diesen Leitbildwandel: „Die alte ‚Rennfahrergarde eilt/ Von Ost nach West nun unverweilt/ Und zeigt auch im Soldatenkleid/ Die altbewährte Fahrerschneid!"[27] So ließ sich vom populären Motorsport der dreißiger Jahre zum Angriffskrieg eine bildliche Kontinuitätslinie ziehen. Im Rückblick pries das NSKK besonders den Geländesport vor 1939 als Vorschule für den

---

[23] Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 563, StadtA Hannover.

[24] Vgl. Erb: Kradschützen, S. 24.

[25] Viele Artikel in NSKK-Zeitungen hielten bereits vor dem Krieg diese idealisierten Heldenbilder hoch: Der NSKK-Mann vom April 1938 behandelt in einer Serie über Panzer auch den Einsatz von Kradschützen. Im Krieg setzte die Wehrmacht NSKK-Angehörige bevorzugt als Kradmelder ein. Der Lehrsturm Hochland wurde in einen Kradmeldezug bei der Heeresgruppe Süd umgebildet. An der Spitze stand der Führer der Motorstandarte 87 Augsburg, Feldwebel Hermann Rilling; vgl. Standarten Nachrichten der NSKK-Motorstandarte 87, 40/6: „Krad-Meldezug im Kampf gegen Polen", BArch NS 24/733. Vgl. zum Kradmelder-Ideal im Krieg auch Deutsche Kraftfahrt vom Oktober 1941: „Kradmelder – Schäferhunde der Transportkolonne"; Deutsche Kraftfahrt vom Dezember 1941: „Meldefahrer – mit dem Tod im Nacken!" Auch Kradschützenerinnerungen waren sehr gefragt; vgl. Dabel: Mit Krad und Karabiner oder Venzky: Schwadron marsch!

[26] Klemperer: LTI, S. 10.

[27] Die Motorwoche, 1939, Nr. 446: „Das lachende Motorrad".

Kradschützen, den Panzerschützen und den motorisierten Soldaten.[28] Das NSKK versuchte, die über den Geländesport geweckte Abenteuerlust auf den Krieg zu übertragen. In den Einsatzbeschreibungen, die im „NSKK-Mann" und in der „Deutschen Kraftfahrt/Motorwelt" zu lesen sind, erscheint der Krieg als riesiges Abenteuer, in das der Leser mit einbezogen wird: „Und weiter geht's mit der gefährlichen Ladung: Richtung Front".[29] Die Überschriften der Artikel erinnern mehr an touristische Reisen: „NSKK-Männer im Lande der Hellenen"[30] oder an sportliche Aktionen: „Bandenjagd in den Wäldern Lapplands"[31] als an einen blutigen Krieg.

Die Deutungsmacht der Motorisierungsideologie

Nach den militärischen Erfolgen in Polen und Frankreich feierte die NS-Publizistik den Wirkungsgrad der Motorisierung und die erfolgreiche Anwendung des so genannten „Blitzkriegskonzepts"[32]. Der „Blitzkrieg" basierte auf Schnelligkeit, Überraschung, punktueller Überlegenheit und wäre ohne die Möglichkeiten der Luftkriegsführung, den Einsatz moderner Nachrichtenmittel und motorisierter Verbände nicht möglich gewesen.[33] Oberstes Ziel war es, Stellungskriege und Materialschlachten, die mit einem Trauma aus dem verlorenen Ersten Weltkrieg belegt waren, in jedem Fall zu verhindern, indem man operativ-strategische Vorteile für die eigene Armee zu erreichen suchte.[34]

Berauscht von den militärischen Anfangserfolgen in Europa stimmte die Propaganda des NSKK ein Loblied auf den „Blitzkrieg" und die Überlegenheit der deutschen Motorisierung an.[35] Sie baute auf der Basis der technologischen Erfolge einen Unbesiegbarkeitsnimbus auf, der sich nicht nur auf die Angriffsstärke Deutschlands, sondern auch auf sein Versorgungswesen erstreckte. Nach Einschätzung des NSKK war Napoleons Russland-Feldzug 1812 an Nachschubproblemen gescheitert; dies würde sich aber beim deutschen Angriff auf die Sowjetunion im Jahre 1941 nicht wiederholen. „Für die Luftflotten des nationalsozialistischen Deutschlands, für seine bewährten Panzerkorps und motorisierten Divisionen hat der Begriff Entfernung jede hemmende Bedeutung verloren"[36], so der verfrühte Optimismus im August 1941. Mit der Verschleierung der tatsächlichen

---

[28] Vgl. Der NSKK-Mann vom 16. 3. 1940: „Motorsport erhöht die Wehrkraft".
[29] Vgl. Deutsche Kraftfahrt-Motorwelt vom September 1941: „NSKK-Einsatz im Osten".
[30] Der NSKK-Mann vom 7. 6. 1941.
[31] Der NSKK-Mann vom 2. 10. 1943.
[32] Es gab kein geschlossenes Konzept, auf das die Erfolge bis 1941 zurückzuführen waren, wie es der Begriff „Blitzkriegskonzeption" suggerierte; vgl. Lakowski: Zwischen Professionalismus und Nazismus, S. 163.
[33] Vgl. ebenda, S. 153 f.
[34] „Eine Fülle derartiger operativer Überlegungen prägte das militärische Denken in Deutschland in der Zeit zwischen 1918 und 1945. Sie alle waren Resultat jener in den Materialschlachten des Ersten Weltkriegs offenbar gewordenen Sackgasse militärischer Kriegskunst", schrieb der Militärhistoriker Michael Geyer: Aufrüstung oder Sicherheit, S. 468. Vgl. dazu auch Wehrgeistige Erziehung, S. 115.
[35] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom April 1941: „Wer die Jugend hat ..."
[36] Deutsche Kraftfahrt vom August 1941: „Krieg im weiten Raum".

Leistungsfähigkeit leistete das NSKK einen ideologischen Beitrag zur Überschätzung der partiellen Vorteile in Bezug auf Material und Taktik unter Ausblendung der absehbaren Schwierigkeiten und der realen Kräfteverteilung.[37] Die nationalsozialistische Propaganda hielt das „Blitzkriegskonzept" noch immer hoch, als es längst negative Folgen zeigte. Dies macht z. B. das von Oskar Negt und Alexander Kluge angeführte Beispiel der Panzerentwicklung deutlich: „Es läge nahe, den robusten T 34 der Sowjets, der Dieselmotoren hat, aber auch mit Olivenöl oder beliebigem Ersatz zu füllen ist, nachzubauen, anstelle der auch staubempfindlichen Benzinmotoren. Das ist vom Rennmotiv dieses Krieges für die Deutschen unmöglich."[38] In Superlativen denkend, präferierte Hitler die Entwicklung eines großen und schweren Panzers, in Gestalt des Panzertyps Tiger II. Der in ein „modernes" stromlinienförmiges Design gekleidete Panzer wies jedoch einen hohen Treibstoffverbrauch auf.[39] Dies war in dem immer länger andauernden, räumlich ausgedehnten mechanisierten Krieg trotz der Verdopplung der synthetischen Ölproduktion zwischen 1936 und 1939 ein außerordentlicher Negativfaktor.

Angesichts der seit der NS-Machtübernahme propagierten Verherrlichung deutscher Technik, Erfindergabe und Ingenieurskunst kann es nicht überraschen, dass Hitler und viele Deutsche auch in aussichtsloser Kriegslage bis zuletzt ihren unerschütterlichen Glauben an die Entwicklung einer technischen Wunderwaffe bewahrten. Die Hoffnung auf einen „Endsieg" war untrennbar mit dem Glauben an die technische Unbesiegbarkeit Deutschlands verbunden.[40]

In der Überlegenheit des „Dritten Reiches" in Motorisierungsfragen sah die NSKK-Propaganda gleichzeitig den Schlüssel für die Unterlegenheit des Gegners. In der Verknüpfung der Technik mit der weltanschaulichen Ausrichtung der Machthaber und dem kulturellen Hintergrund eines Landes setzte sich ein wesentliches Argumentationsmuster der NS-Motorisierungsideologie aus der Zeit vor 1939 fort. Dem schöpferischen Umgang mit der Technik auf Seiten der Nationalsozialisten wurde eine „unwesensgemäße" Verwendung auf Seiten der „Bolschewisten" entgegengestellt:

---

[37] Vgl. Kroener: Der „erfrorene" Blitzkrieg, S. 144f. Die Taktik für den Angriff auf die Sowjetunion sah vor, mit konzentrierten motorisierten Verbänden keilartig vorzustoßen, gezielte Durchbrüche zu erreichen und die sowjetischen Verbände einzukesseln. Das Ostheer verfügte jedoch nur über 19 Panzer- und 14 motorisierte Divisionen von 145 Divisionen insgesamt und war der Roten Armee trotz Vorteilen in der Qualität des Materials und der Taktik zahlen- und materialmäßig weit unterlegen; vgl. Gerlach: Kalkulierte Morde, S. 128.

[38] Negt u. a.: Geschichte und Eigensinn 3, S. 1194.

[39] Die Entwicklung des Tigers II begann im Herbst 1942. Es wurden bis 1944 knapp 500 Stück gebaut. Auch der mittelschwere Panther, von dem 6000 Stück vom Band liefen, und das Vorgängermodell des Tigers II, der Tiger I, hatten Benzinmotoren, die anfällig waren für Staub und Überhitzung; vgl. Forty: Die deutsche Panzerwaffe im Zweiten Weltkrieg, S. 98ff., 138f.

[40] In Wirklichkeit war spätestens seit 1941 kein Qualitätsvorsprung deutscher Waffentechnik mehr erkennbar. Vgl. zur Überschätzung der technologischen Möglichkeiten und dem Glauben an ein „Rüstungswunder" Rolf-Dieter Müller: Albert Speer, S. 659–662, 684–743.

„Dem technisch hochbegabten Volk der Deutschen wollten die Bolschewisten die Maschine entgegenstellen, ohne ihr gleichzeitig innerlich überlegen zu sein. In der Hand des bolschewistischen Menschen aber blieb der Motor eine seelenlose, tote Waffe. Es fehlte die schöpferische Kraft und exakte Arbeit des planenden Geistes".[41]

Der Motor symbolisierte auch im Krieg die nationalsozialistische Weltanschauung, in der sich die Hybris des „Herrenmenschen" mit der Apotheose der Technik verband. Dies lässt sich an der Lobrede auf die NSKK-Mitglieder ablesen:

„Sie [*die NSKK-Männer*] waren nicht, wie jene drüben im Osten, stumme Sklaven der Maschine, menschliche Roboter der Technik, sondern der Motor war ihnen ein treuer und unentbehrlicher Kamerad. Und in diesem Kampfbund Mensch-Maschine, der im Laufe dieses Krieges tausendmal seine Feuerprobe bestand, offenbarte sich [...] jene faustisch-deutsche Wechselbeziehung zwischen Schöpfer und Geschöpf, zwischen uns und dem leblosen Stahl des Motors, die für uns einen Teil unserer Weltanschauung darstellt und die wir – Kinder einer technischen Epoche – als innerstes Lebensgesetz anerkennen."[42]

Der NSKK-Mann als Verkörperung der Mensch-Maschine-Synthese, der im Fahrzeug kein seelenloses Vehikel, sondern einen Gefährten erblicken wollte, stellte ein wesentliches Leitbild der NS-Motorisierungspropaganda in den Friedens- und Kriegsjahren des „Dritten Reiches" dar.[43]

Die NS-Publizistik erkannte nicht nur im geringen Motorisierungsgrad, sondern auch im Zustand der Straßen Beispiele für die angebliche Misswirtschaft der Sowjetführung und die „Minderwertigkeit" der russischen Kultur: Die Autostraßen könnten den deutschen Autobahnen weder bautechnisch noch kulturell das Wasser reichen, sie verkörperten stattdessen die „leb- und wesenslose materialistische Auffassung des Bolschewismus".[44] Das unzureichende Straßenverkehrswesen in den eroberten Gebieten nahm in der Zeitung „Der NSKK-Mann" neben den militärischen Erfolgen der Motorisierung und dem Kriegseinsatz des NSKK großen Raum ein.[45] Als der Zustand des russischen Straßenwesens sich zu einem Nachteil für die deutsche Kriegsführung entwickelte, wurde der Ton der Beschreibungen aggressiver: „In Frankreich gab es Straßen, auf dem Balkan gab es Wege, in der Sowjetunion gibt es nur noch Schlamm und Dreck"[46], urteilte der Kriegsberichterstatter Pistorius im Jahre 1942. Von der technischen Überlegenheit des Aggressors blieb am Ende des Krieges nicht viel übrig, als deutsche Soldaten statt über Straßen über selbst gebaute Knüppeldämme aus Holzbrettern fuhren, als sie Pferde einsetzten, die ihre Fahrzeuge aus dem Schlamm zogen, und sogar

---

41 Deutsche Kraftfahrt-Motorwelt vom September 1941: „NSKK-Einsatz im Osten".

42 Der NSKK-Mann vom 27. 5. 1944: „Wir und der Motor" von Gerhard Köhler. Das Stereotyp von der unkreativen und primitiven Technikanwendung auf Seiten des russischen Gegners durchzog als Feindbild alle Bereiche der Technik; vgl. Kehrt: Zum Technikdiskurs im Zweiten Weltkrieg, S. 64 ff.

43 Vgl. S. 172 und 178 dieser Arbeit.

44 Deutsche Kraftfahrt vom November 1941: „Autobahn auf bolschewistisch".

45 Der NSKK-Mann vom 8. 3. 1941: „Kamerad Motor" von Major Hans Christern, Abteilungskommandeur eines Panzerregiments; Der NSKK-Mann vom 26. 7. 1941: „Vom Fronteinsatz des NSKK" (Serie); Diewerge (Hrsg.): Deutsche Soldaten sehen die Sowjet-Union, S. 18, 34.

46 Die Straße vom Juli/August 1942: „Soldaten als Straßenbauer"; Die Straße vom November 1941: „Nachschub auf Sowjetstraßen" von Fritz Kämmel.

Panzer mit Generatoren ausstatteten[47] – bildhafte Symbole für das endgültige Scheitern der nationalsozialistischen Motorisierungseuphorie.

3. Einsätze und Aufgaben des NSKK

Das NSKK leistete nicht nur einen propagandistischen Beitrag zum Krieg, sondern stellte auch seine praktische Einsatzfähigkeit unter Beweis. Im Januar 1940 standen laut Angaben des Korpsführers rund 60% der NSKK-Mitglieder im Kriegsdienst, 1944 kämpften rund 80% der NSKK-Männer in der Wehrmacht oder arbeiteten in den NSKK-Transportbrigaden.[48] Die Männer, die nicht zur Wehrmacht eingezogen wurden, dem NSKK also für eigene Einsätze zur Verfügung standen, konnten ihre in Friedenszeiten erworbenen Kenntnisse und Erfahrungen nutzen. Die NSKK-Kompetenzbereiche Verkehrserziehung, Transporte, Verkehrskontrollen, Absperrungen und kraftfahrtechnische Ausbildung waren auch im Krieg von Bedeutung.

Kontrollieren

Die Überwachung des motorisierten Transports der Kriegswirtschaft

Die Verordnung des Reichsverkehrsministers über die Weiterbenutzung von Kraftfahrzeugen vom 6. September 1939 legte fest, dass Kraftfahrzeuge nur noch dann benutzt werden durften, wenn sie auf die Wehrmacht, das Reich, die Polizei oder die SS zugelassen waren, oder wenn ein öffentliches Interesse an ihrer Weiternutzung bestand. Das bezog sich beispielsweise auf den öffentlichen Berufsverkehr und wichtige Fahrten der gewerblichen Wirtschaft, der Ernährungs-, Land-, Forst- und Holzwirtschaft.[49] Auf Anordnung des Reichsverkehrsministers wurden alle Transportfahrzeuge innerhalb der Städte und Landkreise, die nicht von der Wehrmacht in Anspruch genommen und nicht als Werksfahrzeuge kriegswichtiger Betriebe freigestellt waren, in Fahrbereitschaften zusammengefasst. Die örtlichen Fahrbereitschaftsleiter konnten über diese Fahrzeuge zum Zwecke der Versorgung der Bevölkerung und Weiterführung der Wirtschaft frei disponieren.[50]

Damit sicher gestellt werden konnte, dass Fuhrunternehmen nur wehrwirtschaftlich notwendige Fahrten, also keine Privat- oder Leerfahrten unternahmen, wurde das NSKK als Kontrollorgan eingeschaltet. NSKK-Männer prüften die Fahrtenbücher und die Betriebssicherheit der Fahrzeuge. Transportkontrollen

---

[47] Die OT baute 100 km Pflaster aus Holzklötzen; Der NSKK-Mann vom 12. 6. 1943: „Wolchow-Knüppelmelodie"; Krammer: Fueling the Third Reich, S. 410f.

[48] Vgl. Der NSKK-Mann vom 27. 1. 1940: „Auf die Leistung des Einzelnen kommt es an!"; Kraftfahrzeug und Kraftstoff vom Mai 1944: „NSKK bildet Panzerfahrer aus".

[49] Vgl. RGBl 1939 I, Nr. 170: Verordnung über die Weiterbenutzung von Kraftfahrzeugen vom 6. 9. 1939 und Ausführungsbestimmungen zu § 2, Abs. 2 der Verordnung über die Weiterbenutzung von Kfz.

[50] Vgl. Der NSKK-Mann vom 7. 10. 1939: „Einsatz der Fahrbereitschaften".

entwickelten sich zur Hauptaufgabe der im Reich verbliebenen NSKK-Männer während des Krieges. Ein Jahr nach Kriegsbeginn waren 6000 Männer, 1941 bereits 7500 NSKK-Mitglieder im Transport-Kontrolldienst eingesetzt.[51] Da die Beauftragten bei Verstößen auch Anzeigen gegen den Fahrer bzw. das Fuhrunternehmen erstatteten, wurde in der Öffentlichkeit der Eindruck erzeugt, es handle sich um polizeiliche Kontrollen.[52] Den Kontrolleifer der NSKK-Männer belegen die Klagen Görings darüber, dass zu viele Kraftwagensondertransporte mit Kohlen, Kartoffeln und anderen wichtigen Gütern widerrechtlich angehalten würden.[53] Einige Fahrbereitschaftsleiter lehnten die Einmischung der Parteigliederung kategorisch ab und verweigerten dem NSKK die Mitarbeit.[54] Dieser Konflikt wurde durch den Erlass des Reichsverkehrsministers entschärft, der die Nahbevollmächtigten anwies, bei der Auswahl der Fahrbereitschaftsleiter auf NSKK-Führer zurückzugreifen.[55]

Die Position des NSKK wurde noch dadurch gestärkt, dass Göring – in seiner Funktion als Beauftragter für den Vierjahresplan und Vorsitzender des Ministerrats für die Reichsverteidigung – Korpsführer Hühnlein am 5. Februar 1940 zu seinem Beauftragten für den motorisierten Transport der Kriegswirtschaft ernannte. Die damit verbundene Vollmacht umfasste die Beobachtung des Transportwesens, die Ausarbeitung von Verbesserungsvorschlägen, die Neubesetzung der Nahbevollmächtigten und der ihnen unterstehenden Fahrbereitschaftsleiter.[56] Durch das gezielte Platzieren ihrer Führer gelang es dem NSKK, Uk-Stellungen für einige ihrer Mitglieder zu erwerben und ein weltanschauliches Element in den örtlichen Fahrbereitschaften zu verankern.

Die Transportkontrolle ließ sich mit Aufgaben des allgemeinen Streifendienstes verbinden.[57] Dazu zählte neben der Überwachung der Verdunkelungsvorschriften auch die Mitwirkung an polizeilichen Fahndungsaktionen.[58] Zu diesem Zweck wurde den Transportkontroll-Truppführern 1943 der Status von Hilfspolizisten eingeräumt.[59]

---

[51] Vgl. NSKK-Korpsführung: Das NSKK in Zahlen, Stand: 31. 5. 1940 (Vertraulich!), BArch NS 24/151; Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70.

[52] Der Korpsführer an die Motorgruppen vom 20. 8. 1940, BArch NS 24/71. Aus Gründen der Personaleinsparung wurden ab September 1944 gemischte Streifen, bestehend aus Wehrmacht- und Polizeistreifen und dem NSKK-Transportkontrolldienst, zur Verkehrsüberwachung eingesetzt; Verfügung des RFSS und ChdDtPol vom 12. 9. 1944, StA München, LRA 41548 Bezirksamt Wolfratshausen.

[53] Vgl. Schreiben Görings an den Korpsführer des NSKK vom 17. 2. 1940, BArch NS 24/71.

[54] Vgl. Anweisung der Motorgruppe Hochland an die Führer der Motorstandarten vom 6. 10. 1939 (Vertraulich!), BArch NS 24/70.

[55] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Dezember 1939: „NSKK-Verkehrshilfsdienst".

[56] Vgl. Abschrift der Vollmacht von Göring an Hühnlein vom 5. 2. 1940, BArch NS 24/159.

[57] Vgl. Anordnung der Motorstandarte 86 an die Motorstürme 1–30 vom 5. 10. 1939, BArch NS 24/22.

[58] Vgl. Schreiben des Bevollmächtigten für den Nahverkehr Nürnberg vom 22. 11. 1941, BArch NS 24/53.

[59] Vgl. Erlaß des RFSS und ChdDtPol im RMI vom 4. 3. 1943, abgedruckt im Ministerialblatt des Reichs- und Preußischen Ministeriums des Innern vom 10. 3. 1943, S. 396.

Eingebunden in das System der hilfspolizeilichen Aufgaben des NSKK war auch der Verkehrshilfsdienst – eine Organisation aus der Tradition der Automobilclubs, die vor dem Krieg bei Verkehrsunfällen und Pannen Hilfe vermittelte. Mit Erlass des Reichsministers des Innern vom 7. September 1939 erhielten die Männer des NSKK-Verkehrshilfsdienstes den Status von Hilfspolizeibeamten.[60] Das Reichsinnenministerium stellte Mittel für den Ausbau dieser Formation zur Verfügung. 1941 wachten 600 Zonenführer und ihre Stellvertreter über die Verkehrssituation und waren zur Unterstützung von Wehrmacht und Polizei im Reichsgebiet und in den Gauen Danzig, Westpreußen und „Warthegau" aufgeboten.[61] 8000 Rufstellen waren entlang der Reichsstraßen und nochmals 16000 Rufstellen an den Landstraßen erster und zweiter Ordnung installiert. Die Verbindungen des Verkehrshilfsdienstes wurden im Krieg zur Nachrichtenübermittlung für Truppenteile genutzt.[62] Aus der ehemaligen Service- und Selbsthilfeorganisation für Kraftfahrer in Not war eine militärische Nachrichtenformation hervorgegangen.[63] Im Verkehrshilfsdienst und in der Transportkontrolle arbeiteten 1943 rund 15000 Hilfskräfte. Davon hatten etwa 4000 NSKK-Mitglieder den Status von Hilfspolizeibeamten.[64]

Ausbilden

Führerschein- und Generatorenausbildung

Um das verfügbare Potenzial an Lkw-Fahrern für die Kriegswirtschaft weiter zu vergrößern, übertrug der Reichsverkehrsminister dem NSKK 1940 die Ausbildung und Umschulung von Kraftfahrzeugführern auf schwere Lieferwagen über 2 Tonnen (Führerscheinklasse 2).[65] Soweit noch zivile Fahrlehrer zur Verfügung standen, wurden diese vom Korps für die Ausbildung verpflichtet, ergänzende Hilfe leisteten NSKK-Hilfsfahrlehrer. Die Prüfungen nahmen NSKK-Sachverständige ab.[66]

Im Frühjahr 1943 erhielt das NSKK eine neue Ausbildungsaufgabe. Die Männer der Transportkontrolle nahmen die Personalien derjenigen Fahrer auf, die

---

[60] Vgl. Mitteilungsblatt des NSKK vom 30. 10. 1939, Deutsche Bücherei Leipzig ZB 33658.

[61] Vgl. NSKK-Korpsführung: Das NSKK in Zahlen, Stand: 31. 5. 1940 (Vertraulich!), BArch NS 24/151.

[62] Vgl. ebenda; Büttner (Bearb.): Deutscher Kraftfahrt-Kalender 1941, „Der NSKK-Verkehrshilfsdienst", Bl. 15.

[63] Vgl. Informationsblatt der Motorgruppe Franken betr. NSKK-Verkehrshilfsdienst, ca. 1940, StadtA Bayreuth, 22563. Zonenführer fahndeten bei Streckenüberprüfungen auch nach geflüchteten Zwangsarbeitern; Mitteilung des Führers der Motorgruppe Adolf Hühnlein an die NSKK-Korpsführung vom 21. 10. 1943; StA München, NSDAP 1307. Verkehrshilfsdienst und Transportkontrolle wurden 1943 in das Fahndungssystem der Kriminalpolizei durch Verfügung des Chefs der Sicherheitspolizei vom 19. 7. 1943 eingebaut; Rundschreiben der Parteikanzlei vom 6. 10. 1943 und Merkblätter, BArch NS 6/345, Bl. 58–62.

[64] Vgl. Befehl des Korpsführers vom 19. 7. 1943, in: Anlagen und Merkblätter, abgedruckt in der Sonderausgabe zum Deutschen Kriminalpolizeiblatt vom 21. 7. 1943.

[65] Vgl. Verfügung des Reichsverkehrsministers vom 27. 5. 1940, BArch NS 24/96.

[66] Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 11. 6. 1940, BArch NS 24/151.

Kraftfahrzeuge lenkten, welche nach den gesetzlichen Bestimmungen auch von einer Frau geführt werden konnten. Die Namenslisten übergaben die Kontrolleure an die Wehrkreiskommandos und an die Arbeitsämter.[67] Sinn dieser perfiden Maßnahme war es, diejenigen Fahrer, die durch Frauen ersetzt werden konnten, für den Einsatz bei der Wehrmacht freizustellen. Die Maßnahmen basierten auf dem „Erlass des Führers über den umfassenden Einsatz von Männern und Frauen für die Aufgaben der Reichsverteidigung" vom 13. Januar 1943.[68]

Der geplante Großeinsatz von Kraftfahrerinnen setzte eine systematische Schulung voraus, der sich – aufgrund der Erfahrungen und der vorhandenen Schulungsmöglichkeiten – die NSKK-Motorstandarten annahmen. Seit dem 1. Mai 1943 schulte das NSKK monatlich etwa 3000 Kraftfahrerinnen, die die noch im zivilen Sektor eingesetzten männlichen Kraftfahrer ersetzen sollten.[69] Das NSKK, das das technische Schlagwort „Motorisierung" zu einem rein männlich besetzten Kampf- und Kulturbegriff stilisiert und sich bis zu diesem Zeitpunkt ausschließlich der Ausbildung männlicher Nachwuchsfahrer verschrieben hatte, förderte nun die kraftfahrtechnischen Fähigkeiten der Frauen. Unter dem launigen Titel „Dauerwellen und Nockenwellen"[70] lobte die Zeitschrift „Der NSKK-Mann" das technische Verständnis der Fahrzeugführerinnen. Das NSKK veranstaltete in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Frauenwerk kostenlose Lehrgänge für Frauen, die den Führerschein erwerben wollten, denen es an Fahrpraxis mangelte oder die sich auf eine andere Führerscheinklasse umschulen lassen wollten. Die Lehrgänge dauerten zwei bis drei Wochen und fanden entweder auf den NSKK-Motorsportschulen oder in den Sturmheimen des NSKK statt.[71]

Geeignete und erfahrene Kraftfahrzeugführerinnen konnten sich zu Omnibusfahrerinnen ausbilden lassen. Für schwere Nutzfahrzeuge im zivilen Güterverkehr wurden im weiteren Kriegsverlauf ersatzweise ausländische Arbeiter und Kriegsgefangene eingesetzt.[72] Das zahlenmäßige Ergebnis der Frauenausbildung zeigt, dass es sich um eine effektive Maßnahme zur Erhöhung des Fahrpersonals

---

[67] Vgl. Mitteilung der NSKK-Motorgruppe Bayerische Ostmark an das Wehrkreiskommando, Arbeitsamt, Korpsführung u.a. (vertraulich) vom 15. 10. 1943, StA München, NSDAP 1307.

[68] Um Uk-Stellungen zu überprüfen und Frauen für die Kriegswirtschaft zu mobilisieren, erging für Männer zwischen 15 und 65 und für Frauen zwischen 17 und 45 Jahren eine Meldepflicht bei den Arbeitsämtern. Drei Millionen Frauen meldeten sich, von denen 1,6 Millionen in die Kriegswirtschaft eingegliedert wurden; Naasner: Neue Machtzentren in der deutschen Kriegswirtschaft, S. 58–63. Zur Frauenausbildung vgl. auch BArch NS 24/710.

[69] Vgl. Anordnung des OKW vom 12. 7. 1943, betr. Freimachung von Kraftfahrern für die Wehrmacht, BArch-MA RH 15/232, Bl. 4; Rundschreiben der Parteikanzlei vom 22. 3. 1943, BArch NS 6/340, Bl. 131–133.

[70] Der NSKK-Mann vom 13. 5. 1944: „Dauerwellen und Nockenwellen".

[71] Vgl. Westfälische Landeszeitung Rote Erde vom 8. 3. 1943: „Frauen als Kraftfahrerinnen".

[72] Vgl. Großdeutscher Verkehr vom März 1943: „Großaktion des NSKK zur Schulung von Frauen als Kraftfahrzeugführerinnen".

gehandelt hat: Im Rahmen des „Kräfteeinsatzes für den totalen Krieg"[73] schulte das NSKK zwischen 1943 und 1945 rund 50000 Frauen als Kraftfahrerinnen.[74]

Am 6. November 1943 übertrug der Reichsverkehrsminister die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern und die Abnahme der Prüfungen generell auf das NSKK. Als diese Regelung zum 1. Januar 1944 in Kraft trat, ging für die Korpsführung ein Traum in Erfüllung: NSKK-Fahrlehrer und -Sachverständige ersetzten die zivilen Fachleute.[75] Obschon diese Maßnahme nur auf die Zeit des Krieges beschränkt sein sollte, muss angenommen werden, dass sich die Korpsführung auch für die Zeit nach dem Kriegsende eine praktische Mitwirkung erhoffte.

Ein weiterer Aufgabenschwerpunkt des NSKK lag in der Schulung der Fahrer von Generatorfahrzeugen. Der Erlass des Reichsverkehrsministeriums vom 16. September 1939 ordnete die Umstellung von Nutzfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren auf den Antrieb mit nichtflüssigen Kraftstoffen an. Da von den Flüssiggasen wie Butan oder Propan nur eine begrenzte Menge zur Verfügung stand, favorisierten die verantwortlichen Politiker die Gaserzeugung mittels fester Brennstoffe, die durch einen Generator zu Gas umgewandelt werden.[76] Besonders Holz, ein Rohstoff, der ausreichend vorhanden war, schien ideal für die Gaserzeugung. Der Treibstoffmangel zwang zum Gebrauch der bei den Verbrauchern aufgrund der umständlichen Bedienung unbeliebten Holzgasgeneratoren.

Die Technische Führerschule in München übernahm die Schulung der Ausbilder und Fachkräfte, die für die Umstellung auf Generatorbetrieb in der Wirtschaft und in den Kommunen verantwortlich waren. Kraftfahrtechnisch versierte Führer führten dann seit Mai 1940 Ausbildungslehrgänge für Fahrer von Generatorfahrzeugen durch.[77] Bis zum 1. September 1941 waren bereits 10558 Teilnehmer

---

[73] Ebenda.

[74] Vgl. Bericht der Motorgruppe Hühnlein über Frauenausbildung, BArch-ZNS NS 24/271. Allein in Kattowitz hatten bis Juni 1944 1000 Frauen den Führerschein erworben; Der NSKK-Mann vom 10. 6. 1944: „Aus den Reihen". Das gesteckte Ziel lautete, für jede Motorgruppe 2000 Frauen auzubilden; Mitteilung der Motorgruppe Bayerische Ostmark am 22. 5. 1943 an den Führer der Motorobergruppe Süd, BArch-ZNS NS 24/266. Auch bei den Alliierten fanden Werbeoffensiven statt, die die Frauen an das Steuer von Motorfahrzeugen bringen wollten. Die damalige Prinzessin Elizabeth von England hatte einen Kurs für Fahrzeugmechanik absolviert, der Frauen im ganzen Land ermutigen sollte, ihrem Beispiel zu folgen und fahren zu lernen; vgl. Jackson: Eine Jahrhundertliebe.

[75] Vgl. Fack: Das deutsche Fahrschulwesen, S. 131; Verfügung des Korpsführers über die Ausbildung der Kraftfahrzeugführer ab 1. 1. 1944, BArch NS 24/42. Das NSKK übernahm auch Zivilfahrlehrer, die sich vor ihrem Einsatz für das Korps schulen ließen; vgl. Schnellbrief der Korpsführung an die Motorgruppen u. a. vom 19. 11. 1943, betr. Sicherstellung von Fahrlehrern für Zwecke des Korps, BArch NS 24/628.

[76] Die Einführung der Generatoren im Interesse der Kriegswirtschaft sollte nicht nur finanziell unterstützt werden, sondern auch propagandistisch. Presseveröffentlichungen über den Generator unterlagen der Zensur; vgl. Inspekteur für technische Ausbildung und Geräte an die Führer der Motorgruppen vom 8. 4. 1942, BArch NS 24/41.

[77] Der Korpsführer, der verhindern wollte, dass Firmen wie Ford interne Schulungen betrieben, beharrte auf dem Ausbildungsmonopol des Korps mit der Begründung, das NSKK habe sich seit dem Jahre 1934 entscheidend mit der Generatorenfrage beschäftigt; Mitteilung des Korpsführers an den Leiter der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe, Fachgruppe Kraftfahrgewerbe vom 11. 11. 1940, BArch NS 24/41.

ausgebildet und geprüft worden.[78] Der NSKK-Korpsführung wurde ab November 1941 auch die Ausbildung der Angehörigen der Wehrmacht auf Generatoren übertragen.[79]

Unter den Bedingungen eines immer eklatanter werdenden Treibstoffmangels und aufgrund der Vielzahl an Generatortypen verfügte Göring am 30. Mai 1942 die Errichtung einer Zentralstelle für Generatoren. Zusammen mit dem NSKK veranstaltete die Zentralstelle 1943 zwei Versuchsfahrten, um unter 30 verschiedenen Pkw-Generatoren einen Einheitsgenerator auszuwählen.[80] Der erfolgreiche „Imbert-Generator"[81] – der bekannteste Generatortyp seiner Zeit – wurde nicht nur in Nutzkraftwagen, sondern auch in Personenkraftwagen eingebaut und entwickelte sich vor dem Hintergrund der aussichtslosen militärischen Lage zum Symbol für den Durchhaltewillen im deutschen Volk.[82]

Vormilitärische Ausbildung im Krieg

Das NSKK weitete im Krieg die vormilitärische Ausbildung innerhalb der Motor-HJ aus. Im Januar 1940 zählte die Motor-HJ 120000 Mitglieder zwischen 14 und 18 Jahren. Da aus den Motorscharen der Ersatz für die motorisierte Kampftruppe des Heeres erwachsen sollte, strebte man nicht nur eine Intensivierung der Ausbildung, sondern auch eine Vergrößerung der Motor-HJ-Einheiten an. Der Druck auf die HJ-Bannführer, möglichst viele Jungen an die Motor-HJ zu überweisen, nahm zu.[83] Ziel der kraftfahrtechnischen Bemühungen war es, die Jungen bereits vor der Einberufung in den Besitz eines Führerscheines zu bringen, bzw. sie durch eine kraftfahrtechnische Grundausbildung auf ihre zukünftigen Aufgaben als Sol-

---

[78] Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70. Fahrer von Fahrzeugen mit Generatoren-Antrieb waren ab Juni 1940 verpflichtet, zusammen mit dem Führerschein eine Bescheinigung der zuständigen Motorgruppe über die absolvierte Ausbildung (Betriebsberechtigungsausweis) mit sich zu führen; Schreiben der Motorgruppe Franken an die Motorstandarten vom 27. 6. 1940, BArch NS 24/41; Verfügung des Korpsführers an die Führer der Motorgruppen vom 17. 4. 1940, BArch NS 24/96.

[79] Vgl. Mitteilung des Korpsführers an die Obergruppenführer vom 28. 11. 1941, BArch NS 24/152.

[80] Vgl. Eckermann: Alte Technik mit Zukunft, S. 128. Vgl. auch den internen Bericht der Auto Union vom 19. 2. 1943 über die Winterprüfungsfahrt mit Generatorkraftfahrzeugen, StA Chemnitz, Auto Union 3916.

[81] Zur Person: Georges Imbert (1884–1950), Chemiker, Erfinder, entwickelte 1921 den ersten Holzgasgenerator, verkaufte 1931 die Baurechte in Deutschland an den westfälischen Kaufmann Linneborn, im Zweiten Weltkrieg kam es zu einer Massenfertigung des Imbert-Generators; vgl. Seherr-Thoss: „Imbert", in: Neue Deutsche Biographie, Bd. 10, S. 143 f. Vor dem Krieg zeigten Heeresbefehlshaber und das NSKK noch große Zurückhaltung gegenüber Imbert. Grund dafür war u. a. die Tatsache, dass Georges Imbert auch die französische Staatsbürgerschaft besaß; vgl. dazu BArch NS 24/113.

[82] Otto Mayr, ehemaliger Generaldirektor des Deutschen Museums, im Vorwort von Eckermann: Alte Technik mit Zukunft.

[83] Vgl. zur Entwicklung der Motor-HJ bis Kriegsbeginn und zur Praxis der Kontingentierung das Kapitel „Die Jugend strömt zum Motor".

daten der Panzerwaffe und anderer motorisierter Divisionen vorzubereiten.[84] Zu diesem Zweck stellte das NSKK 1940 den Ausbildungsplan „K" für die Kriegsausbildung auf. Dieser sah für die 14–15-Jährigen 50 Stunden Verkehrserziehung, theoretischen Unterricht und praktische Werkstattschulung vor. Alle 16- bis 18-jährigen Motor-HJ-Jungen bereiteten sich 160 Stunden auf den Erwerb des Motor-HJ-Prüfungsabzeichens und des Führerscheins Klasse 4 vor.[85]

Im Unterschied zu der Zeit vor 1939, als der Fahrunterricht aufgrund des Fahrzeugmangels nur sporadisch stattfinden konnte, legte das NSKK im Krieg großen Wert auf die Fahrpraxis der Jungen.[86] Für deren Fahrausbildung gab das Reichsverkehrsministerium Kraftfahrzeuge und Treibstoffkontingente frei.[87] Auch der traditionelle Motor-HJ-Sportwettkampf in Goslar fand im Jahre 1941 noch statt.[88]

Eine besonders material- und treibstoffsparende Ausbildungsmethode waren die Sommerzeltlager der Motor-HJ. Um die Ausbildungszeit zu verkürzen und die Jungen systematisch und in großer Zahl zum Erwerb des Führerscheins für Kleinkrafträder zu führen, veranstaltete die Reichsjugendführung unter Leitung des NSKK Kurzlehrgänge.[89] Im Laufe des Jahres 1940 fanden 52 Sommerlager statt, in denen rund 6500 Jungen ausgebildet wurden; ein Jahr später erhöhte sich die Zahl der Sommerlager auf 98 mit 9000 Jungen.[90] Auch das NS-Fliegerkorps schulte im Rahmen der vormilitärischen Segelflugausbildung Nachwuchs für die Luftwaffe in Sommerlagern.[91]

In der propagandistischen Vermittlung der Motor-HJ-Ausbildung erscheint der Krieg als Fortsetzung des abenteuerlichen Geländesports und als Erfüllung der Motorisierungsträume der Jugend:

„Wenn es früher der sehnlichste Wunsch fast aller war, selbst auf einem Motorrad oder am Steuer eines Autos zu sitzen und in scharfer Fahrt loszulegen, so ist dies heute nicht mehr Wunschtraum, sondern Wirklichkeit. Unsere motorisierte Wehrmacht braucht heute diesen tatenfrohen Nachwuchs mit dem festen, klaren Blick, kaltblütig und einsatzbereit, sie benötigt diese motorbegeisterte Jugend, die sorgsam geschult und mit allen gestellten Aufgaben verwachsen und verbunden ist."[92]

---

[84] Vgl. Antrag der Motorstandarte 56 Ulm/Donau vom 24. 4. 1941 an den Oberbürgermeister von Tübingen, StadtA Tübingen A 150–554.

[85] Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 5. 1. 1940, BArch NS 24/159; Deutsche Kraftfahrt vom Januar 1940: „Korpsführer Hühnlein eröffnete die Kriegsausbildung der Motor-HJ".

[86] Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 30. 12. 1940, BArch NS 24/50.

[87] Der Korpsführer wies im Schreiben vom 8. 4. 1941, betr. Dienstbetrieb Motorstürme, nochmals darauf hin, dass für die Motorstürme im Krieg keine Kfz freigestellt würden, mit Ausnahme der Kleinkrafträder für die Schulung der Motor-HJ; BArch NS 24/152.

[88] Mitteilung der Motorgruppe Danzig-Westpreußen an die Korpsführung vom 6. 8. 1941, BArch NS 24/750.

[89] Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 31. 5. 1940, betr. Sommerlager der Motor-HJ, BArch NS 24/159.

[90] Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70; Der NSKK-Mann vom 26. 4. 1941: „Aus den Reihen".

[91] Vgl. Aufstellung der NSFK, Gruppe 16 Südwest vom 8. 6. 1940, betr. Sommerlager der Flieger-HJ 1940, StA Freiburg, Best. V 200/1 Nr. 15. Einzuberufen waren vor allem die Jahrgänge 1923 und 1924, die im Hinblick auf ihre baldige Dienstzeit geschult wurden.

[92] Zeitungsausschnitt vom 12. 2. 1943: „NSKK ‚motorisiert' die Jugend", LA Speyer, T 65 Nr. 73.

Ziel war es, den Abenteuercharakter des Krieges zu betonen und die Angstschwelle der Jugendlichen so weit herabzusenken, dass bereits 16-Jährige neugierig und tatkräftig ihrem Kriegseinsatz entgegenfieberten. Die Motor-HJ-Jungen von heute sollten die Kradschützen und Panzerfahrer von morgen werden. Auch und gerade in den Kriegsjahren übte die Faszination der motorisierten Fortbewegung und das Ideal der Kradschützen als militärische Elitetruppe eine große Anziehungskraft auf die Jugendlichen aus. Im Steigen der Mitgliederzahlen der Motor-HJ spiegele sich, so ein zeitgenössischer Kommentar von 1940, die „Wechselwirkung zwischen dem aufstrebenden deutschen Kraftfahrwesen und der Motorsportbegeisterung der Jungen".[93] In Wahrheit bestand eine Wechselwirkung zwischen der Motorsportbegeisterung der Jugend und dem steigenden Bedarf an Fahrern für den Kriegseinsatz. Korpsführer Hühnlein sprach es im Oktober 1939 offen aus: „Endzweck der gesamten HJ-Ausbildung ist die Vorbereitung für den Krieg."[94]

Mit zunehmender Dauer des Krieges wurde die Motor-HJ in Verteidigungsaufgaben einbezogen. Dazu zählte die Verwendung der Jungen als Kradmelder im Luftkriegseinsatz. Das NSKK, das seit 1942 eine motorisierte Soforthilfe unterhielt, die sich um die Bergung Verwundeter nach Luftangriffen und um Aufräumarbeiten kümmerte, stellte in Zusammenarbeit mit der HJ einen Meldedienst auf.[95] Angehörige der Jahrgänge 1927/1928 und 1929 wurden für den Luftschutz notdienstverpflichtet. Nach schweren Luftangriffen der Alliierten, so z. B. nach dem Bombardement auf Hannover am 27./28. Oktober 1943, waren Motor-HJ-Jungen zu mehrtägigen Aufräumarbeiten eingeteilt. Zu den Aufgaben der Melder, die kleinere Polizeimaschinen fuhren, zählten Kurier- und Lotsendienste. Eine psychisch besonders belastende Aufgabe bestand darin, nach Angriffen die Toten in den Straßen, in den Schutzräumen und in den Splittergräben zu zählen.[96] Die grausame Wirklichkeit des Krieges brachte nun auch das vom NSKK stilisierte und von vielen abenteuerlustigen und motorverrückten Jugendlichen kopierte Heldenbild des Kradmelders zu Fall.

Die vormilitärische Ausbildung auf den Motorsportschulen des NSKK wurde auch im Krieg fortgesetzt. Die Motorsportschulen bildeten Rekruten aus, die kurz vor der Einberufung zum aktiven Wehrdienst standen, und sie veranstalteten zwischenmilitärische Ausbildungslehrgänge, in denen Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften der Wehrmacht den Führerschein machen konnten. Die NSKK-Motorsportschule in Kochel z. B. hatte die Aufgabe übernommen, Angehörige der Gebirgskraftfahrer-Ersatzabteilung 18 kraftfahrtechnisch weiterzubil-

[93] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Januar 1940: „Korpsführer Hühnlein eröffnete die Kriegsausbildung der Motor-HJ".
[94] Mitteilungsblatt des NSKK vom 30. 10. 1939: „Wehrerziehung der Motor HJ", Deutsche Bücherei Leipzig ZB 33658.
[95] Vgl. Rundschreiben der Parteikanzlei vom 14. 10. 1943, BArch NS 6/343, Bl. 14.
[96] Vgl. Kradmelder der Motor-HJ im Luftkriegseinsatz. Skizze von Andreas Linhardt nach Angaben ehemaliger Angehöriger der Motor-HJ vom 5. 4. 1994 (unveröffentlicht).

den.[97] Bis zum September 1941 gaben die MSS insgesamt 35000 Führerscheine aller Klassen und über 10000 Fahrlehrerscheine aus.[98]

Die Motorsportschulen unterstanden seit Kriegsbeginn der Wehrmacht, die auch die Einberufungen selbst vornahm.[99] Im Frühjahr 1943 übertrug das OKH den Motorsportschulen eine neue, in den Augen der NSKK-Korpsführung sehr exklusive Aufgabe: die Ausbildung von Panzerfahrern für die Wehrmacht. 17-jährige Freiwillige erhielten den Panzerführerschein A, nachdem sie die dreimonatigen Lehrgänge erfolgreich absolviert hatten.[100] Über die Gesamtzahl der im Krieg auf den Motorsportschulen ausgebildeten jungen Männer gibt es keine verlässlichen Zahlen. Der Korpsführer hatte im Januar 1939 seine Zusage gegeben, die Motorsportschulen so zu erweitern, dass der Bedarf des Heeres an Nachwuchskräften, der auf jährlich 90000 bis 100000 Mann veranschlagt wurde, spätestens 1942 gedeckt werden könne. Angesichts der Tatsache, dass 1938 nur 45000 Lehrgangsteilnehmer die Motorsportschulen durchliefen, war eine enorme Steigerung notwendig, wollte man dieses Ziel erreichen.[101] Legt man die Belegzahlen der Schulen des Jahres 1939 zugrunde, in dem rund 50000 Kraftfahrer ausgebildet worden waren, dann dürfte die Zahl für die Jahre 1940 bis 1944 bei 250000 gelegen haben.

Ausbildung in den Motorstürmen

Angesichts der hohen Zahl an NSKK-Mitgliedern, die in der Wehrmacht dienten oder notdienstverpflichtet waren, konnte der Dienstbetrieb in den Motorstürmen nur noch eingeschränkt weiterlaufen. Fahrübungen entfielen aufgrund des Treibstoffmangels und der Stilllegungspflicht der Kraftfahrzeuge ganz.[102] Dennoch fand auch in der Breitengliederung des NSKK eine zielgruppenorientierte Ausbildung statt. Am Anfang des Krieges erging an alle noch nicht einberufenen Wehrpflichtigen zwischen 18 und 45 Jahren die Aufforderung, sich in SA-Wehrmann-

---

[97] Vgl. Schreiben des Führers der Motorobergruppe Süd an das Stellvertretende Generalkommando XVIII A.K. vom 5. 7. 1940, BArch NS 24/725.

[98] Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70.

[99] Vgl. Schreiben der Motorstandarte 95 an den Motorsturm 4/M 95 vom 28. 6. 1940, BArch NS 24/23. Die Motorsportschulen wurden im Krieg durch die Wehrmacht beschickt; Mitteilung der Motorgruppe Hochland an den Inspekteur Schulen vom 27. 8. 1941, BArch NS 24/760.

[100] Vgl. Der NSKK-Mann vom 29. 5. 1943: „NSKK bildet Panzerfahrer aus". 1944 verkürzte eine Vereinbarung zwischen dem Korpsführer Kraus und dem Generalinspekteur der Panzertruppen, Generaloberst Guderian, die Ausbildungszeit auf zwei Monate; vgl. Der NSKK-Mann vom 29. 4. 1944: „NSKK schult Panzerfahrer".

[101] Vgl. Schreiben des Korpsführers an den Reichsjugendführer vom 26. 1. 1939 (Abschrift), BArch NS 24/210. Im April 1939 war das Platzangebot auf den Schulen noch nicht ausreichend, so dass nicht der gesamte Ersatz an Kraftfahrern auf den MSS ausgebildet werden konnte; Bestimmungen des Oberbefehlshabers des Heeres vom 28. 4. 1939, betr. Vormilitärische Kraftfahrausbildung, BArch-MA RH 15/169.

[102] Vgl. Schreiben des Korpsführers vom 8. 4. 1941, betr. Dienstbetrieb Motorstürme, BArch NS 24/152.

schaften ausbilden zu lassen.[103] Um die Konkurrenzsituation, die im Ringen um die Ausbildung der Freiwilligen entbrannt war, zu beenden, trafen die Führer der SA, des Fliegerkorps und des NSKK im Frühjahr 1940 die Vereinbarung, dass Männer, die keiner Gliederung angehörten und sich freiwillig zu den Wehrmannschaften meldeten, von der SA ausgebildet wurden; Männer, die einer Gliederung angehörten, von dieser selbst unterrichtet wurden.[104] Die so genannten NSKK-Wehrmannschaften, die im März 1940 in NSKK-Wehrstaffeln umbenannt wurden, nahmen folglich nur NSKK-Mitglieder auf und waren fester Bestandteil des Korps.

Die Ausbildung erfolgte jahrgangsweise in dreimonatigen Lehrgängen, die mit dem Erhalt des vormilitärischen Ausbildungsscheines endeten.[105] Im Falle des NSKK unterzog sich der Absolvent anschließend einer zweimonatigen kraftfahrtechnischen Ausbildung, deren erfolgreichen Abschluss der NSKK-Kriegskraftfahrerschein dokumentierte. Inhaber des Scheines wurden bevorzugt zu den schnellen Truppen eingezogen.[106] Bis Juli 1941 hatte das NSKK 190000 bisher nicht ausgebildete NSKK-Mitglieder wehrsportlich und 126000 Mitglieder zwischen 18 und 45 Jahren kraftfahrtechnisch geschult.[107] Auch wenn sich diese Art von Grundausbildung aufgrund des Mangels an Fahrzeugen, an Treibstoff und an kompetenten Ausbildern auf Basiskenntnisse in der Bedienung und Reparatur von Kraftfahrzeugen beschränkt haben dürfte, ist an der hohen Zahl der Ausgebildeten doch abzulesen, dass das NSKK die Fähigkeit besaß, ihre Mitglieder zu mobilisieren und damit einen wichtigen Beitrag zur kontinuierlichen Ersatzbeschaffung der Wehrmacht leistete.

Der „motorisierte Volkssturm"

Bis zum Ende des Krieges stellte das NSKK seine Kapazitäten in den Dienst der Fahrausbildung der „Volksgenossen". Das Kraftfahrkorps wurde in die Arbeit des im Oktober 1944 ins Leben gerufenen „Volkssturms" eingebunden, der den letzten staatlich organisierten Versuch darstellte, den Untergang des „Dritten Reiches" zu verhindern. Die Parteispitze verfolgte mit der Verpflichtung der bisher nicht eingezogenen Männer das Ziel, die letzten Verteidigungsreserven zu mobilisieren und den Durchhaltewillen der Bevölkerung zu stärken.[108]

---

[103] Wie so oft fühlte sich der NSKK-Korpsführer übergangen und warnte die Motorsturmführer davor, sich von der SA ausschalten zu lassen. Die NSKK-Mitglieder sollten für die Wehrerziehung im Korps werben; vgl. Mitteilungsblatt des NSKK vom 9. 12. 1939, Deutsche Bücherei Leipzig ZB 33658.

[104] Auf die Vereinbarung vom 8. 2. 1940 wird im Mitteilungsblatt des NSKK vom 9. 3. 1940: „Vormilitärische Ausbildung", verwiesen; Deutsche Bücherei Leipzig ZB 33658.

[105] Inhalt der Ausbildung waren Sport-, Gelände- und Schießübungen; Verfügung des Korpsführers vom 15. 3. 1940, BArch NS 24/28.

[106] Vgl. Der NSKK-Mann vom 27. 7. 1943: „Kraftfahrtechnische Ausbildung".

[107] Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70. Im Juli wurden weitere 51907 NSKK-Männer vormilitärisch ausgebildet.

[108] Vgl. Yelton: The last reserves, Abstract. Auf Betreiben der Parteikanzlei wurden lokale Volkssturmeinheiten aufgestellt, die der politischen Führung der Gaue und der militärischen Führung des Chefs des Ersatzheeres unterstanden; vgl. Seidler: „Deutscher Volks-

Mit Rücksicht auf den besonderen Status und den Anspruch der Gliederungen ernannte Hitler den Stabschef der SA Wilhelm Schepmann zum „Inspekteur der Schießausbildung" und NSKK-Korpsführer Erwin Kraus zum „Inspekteur für die motortechnische Ausbildung" im „Volkssturm".[109] Innerhalb des „Volkssturms" bildeten NSKK-Männer, abgesehen von den Schnellkommandos, motorisierte Transportkompanien und Werkstatt-Instandsetzungskompanien.[110]

Als der „Stabsführer des Deutschen Volkssturms", SS-Oberguppenführer und General der Waffen-SS Gottlob Berger, die Schnellkommandos des NSKK genehmigte, stieß diese Maßnahme vor allem in der Parteikanzlei auf Widerstand, weil sie darin eine Zersplitterung der gebündelten Kräfte sah.[111] Bormann, der geglaubt hatte, Kraus mit einem Beraterposten zufrieden stellen zu können, musste den Schnellkommandos dennoch zustimmen. Er beharrte aber darauf, dass die Einheiten auch Nicht-NSKK-Mitglieder einschlossen und dass sie den lokalen „Volkssturm"-Autoritäten unterstellt blieben. Damit war die von Kraus erstrebte unabhängige Position des NSKK im „Volkssturm" unwirksam.[112]

Wie die Aufstellung des motorisierten „Volkssturms" zeigt, waren die ranghöheren Führer des NSKK – wie die meisten Funktionsträger der übrigen NS-Gliederungen und Organisationen – bis zuletzt willens, den Anordnungen des „Führers" Folge zu leisten. Bedenkt man den Treibstoff- und Fahrzeugmangel in den letzten Monaten des Krieges, so ist es jedoch unwahrscheinlich, dass eine gründliche Ausbildung und ein effektiver Einsatz der motorisierten Einheiten überhaupt noch möglich war.

Das letzte Aufgebot im kraftfahrtechnischen Sinne symbolisierten die vom NSKK 1944 veranstalteten Sonderlehrgänge auf Spezialfahrzeugen für bein- und armamputierte Führerscheinbewerber.[113] Der motorisierte Einsatz von Schwerkriegsbeschädigten verdeutlicht den irrwitzigen Fanatismus des Regimes, der vor Kriegsgeschädigten genauso wenig wie vor Jugendlichen und alten Menschen Halt machte, solange es galt, den Krieg um jeden Preis zu verlängern.

Fahren

Die Korpsführung zeigte sich sehr kooperativ bei der Vermittlung von Fahrern an Dienststellen des Reiches, der Polizei und der Partei. Das Erfassungssystem NSKK, das vor dem Krieg mithilfe von Personalakten geschaffen worden war, er-

---

sturm", S. 47. Den Gauleitern wurden Gaustabsführer zur Seite gestellt. In 2 von 42 Fällen waren dies NSKK-Führer. In Hamburg: NSKK Obergruppenführer Proehl, in Oberschlesien (Kattowitz) NSKK-Brigadeführer Willi Luschert (Hauptmann); ebenda, S. 387f.

[109] Vgl. Erlaß des Führers über die Bildung des Deutschen Volkssturms vom 25. 9. 1944, RGBl. 1944 I, Nr. 53.

[110] Vgl. Dienstplan für März 1945; Deutscher Volkssturm, Werkstatt-Instandsetzungskompanie Coburg vom 1. 3. 1945, BArch NS 24/29.

[111] Bormann wies darauf hin, dass es im Volkssturm keine Werkscharen und auch keinen „Bäckervolkssturm" geben sollte; Seidler: „Deutscher Volkssturm", S. 57, 71.

[112] Vgl. Yelton: The last reserves, S. 140.

[113] Vgl. Schreiben des Landrats von Kronach an die Bürgermeister vom 27. 11. 1944, BArch NS 24/42.

möglichte es, geeignete Mitglieder unter den 250000 Registrierten zu ermitteln: politisch zuverlässige Führerschein- und Kraftfahrzeugbesitzer, Mitglieder mit einem bestimmten Alter und NSKK-Männer, die bestimmte handwerkliche Fähigkeiten besaßen. Dadurch gewährleistete die Korpsführung eine schnelle Vermittlung von Fahrpersonal für die unterschiedlichsten Sondereinsätze. Um einen Einblick in die Verschiedenartigkeit und Vielzahl derartiger Kommandierungen zu gewinnen, werden einige Einsätze im Folgenden kurz dargestellt:

Der Korpsführer stellte dem Reichskommissar für die besetzten norwegischen Gebiete, Gauleiter Terboven, 130 NSKK-Männer zur Verfügung, die beauftragt waren, Munitionstransporte zu übernehmen und am Flughafenbau mitzuwirken.[114] Der Norwegeneinsatz, bei dem zusätzlich noch einmal 120 Männer für den Zusammenbau von Lastwagen eingesetzt wurden, endete im Frühjahr 1941.[115]

In Dünkirchen führte das NSKK Reparaturaufträge aus. Nachdem das britische Expeditionskorps Anfang Juni 1940 fluchtartig das europäische Festland verlassen hatte, verfügte der Korpsführer die Aufstellung des „Technischen NSKK-Bataillons Döberitz" in Nordfrankreich und Belgien, das die Bergung und Instandsetzung der von den Engländern zurückgelassenen Fahrzeuge übernahm. Aus dem kraftfahrtechnischen Gerät setzten 380 NSKK-Männer 6500 Fahrzeuge zusammen, die sie der Wehrmacht übergaben.[116]

NSKK-Männer waren im Auftrag der „Volksdeutschen Mittelstelle" unter Leitung des SS-Obergruppenführers Lorenz als Fahrer an der Umsiedlung von „Volksdeutschen" beteiligt. Rund 120 NSKK-Männer mit eigenen Fahrzeugen unterstützten die Umsiedlung der „Volksdeutschen" aus Wolhynien und Galizien, die von November 1939 bis März 1940 andauerte.[117] Als „Volksdeutsche" ihre Heimat in Bessarabien und der Dobrutscha im Herbst 1940 verlassen mussten, halfen 500 NSKK-Angehörige mit, 35000 Personen und ihre Habe per Lkw, Pkw und Omnibus an das Donauufer zu transportieren, von wo aus sie dann auf Dampfern weiterbefördert wurden.[118] Insgesamt waren in rund 50 Umsiedlungslagern der „Volksdeutschen Mittelstelle" NSKK-Männer tätig.[119]

Die Fahrbereitschaft „W" (=West) im Auswärtigen Amt, bestehend aus 250 NSKK-Mitgliedern, die in eine feldgraue NSKK-Uniform gekleidet waren und ein „W" am Spiegel trugen, übernahm die Beförderung ausländischer Staatsgäste mit Leihwagen der Automobilindustrie.[120] 1940 war die Sonderstaffel „W" an

---

[114] Vgl. NSKK-Korpsführung: Das NSKK in Zahlen, Stand: 31. 5. 1940 (Vertraulich!), BArch NS 24/151.

[115] Vgl. Der NSKK-Mann vom 22. 3. 1941: „Aus den Reihen".

[116] Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 13. 6. 1940, BArch NS 24/151.

[117] Vgl. NSKK-Korpsführung: Das NSKK in Zahlen, Stand: 31. 5. 1940 (Vertraulich!), ebenda.

[118] Vgl. Der NSKK-Mann vom 16. 11. 1940: „Bessarabiendeutsche Heimkehr".

[119] Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70. Zusammen mit dem SS-Aussiedlungskommando und der Polizei errichteten die NSKK-Männer für die ankommenden „Volksdeutschen" an der neu gezogenen Reichsgrenze Lager, z. B. in Litzmannstadt, Pabianice, Zyierz und Kalisch; vgl. Thoß: Heimkehr der Volksdeutschen, S. 21, 29.

[120] Vgl. Der NSKK-Mann vom 28. 12. 1940: „Vom Polarkreis bis zum Schwarzen Meer";

Einsätzen in Belgien und Frankreich und ein Jahr später auf dem Balkan beteiligt, wo sie beschlagnahmte Akten „und andere Geheimgegenstände" nach Deutschland transportierte.[121] Ebenfalls für den Abtransport geheimer Objekte, in diesem Fall von Kunstgegenständen, waren NSKK-Männer im Auftrag des „Einsatzstabes Reichsleiter Rosenberg" zuständig – einem Kulturraub-Kommando, das während des Krieges in den besetzten Gebieten Kunstgegenstände und Bibliotheken beschlagnahmte. Das NSKK arbeitete zwischen Juli 1940 und Dezember 1940 für den Einsatzstab. In diese Zeit fällt die Beschlagnahme und der Abtransport von Kunstschätzen aus französischem Staatsbesitz und privatem jüdischem Besitz.[122] Neben der Fahrbereitschaft Paris existierten auch Bereitschaften in Athen und Belgrad.[123] Auch dem Sonderkommando Künsberg, das als Organisation des Auswärtigen Amtes und der Waffen-SS am Raub von Kulturgütern mitwirkte, wurde 1942 eine NSKK-Staffel für Kurier- und Transportzwecke in Kiew zugeteilt.[124]

Auf Wunsch des Reichspropagandaamtes übernahm die Motorgruppe Wartheland 1942 die Ausbildung von 250 Filmvorführern der NSDAP. Nach einer vormilitärischen und filmtechnischen Schulung wurden die Filmvorführer in der neu gebildeten NSKK-Staffel F vereinigt, deren Führung der NS-Rundfunkpolitiker und NSKK-Gruppenführer Eugen Hadamovsky innehatte.[125]

Da das NSKK bereits in Friedenszeiten innerhalb seiner Gliederung Motorbooteinheiten aufgestellt hatte und der Motorbootsport in seiner Verantwortung lag, konnte es auch auf dem Wasser kriegswichtige Aufgaben übernehmen. 140 NSKK-Männer auf 100 Booten unterstützten die Marine auf dem Rhein sowie in den holländischen und norwegischen Küstengewässern. Im August 1940 wurde aus den NSKK-Motorbootfahrern die „Rheinflottille" gebildet. Die Rheinflottille – eine Einheit der Kriegsmarine – war für die Sicherung der Küstengewässer und der Kanäle in Belgien und Holland verantwortlich.[126] Die Motorbooteinheiten des NSKK kümmerten sich um die Erfassung von Motorbooten für die Kriegsmarine und bildeten seit dem Winter 1942 Nachwuchsfahrer auf motorisierten Wasserfahrzeugen aus, vor allem auf Angriffsbooten, die sie der Pionierabteilung des Heeres zur Verfügung stellten.[127]

Schreiben des Korpsführers an Direktor Kissel vom 5. 2. 1941 (Abschrift), DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel. 9.5.

121 Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Juli 1941: „NSKK-Sonderstaffel ‚W' im Einsatz beim Balkanfeldzug".

122 Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Februar 1941: „Vom NSKK-Einsatz im Westen".

123 Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70.

124 Vgl. Hartung: Raubzüge in der Sowjetunion, S. 32.

125 Vgl. NSKK-Motorgruppe Wartheland an den Korpsführer vom 12. 12. 1942, BArch NS 24/143; Der NSKK-Mann vom 3. 4. 1943: „NSKK-Staffel F aufgestellt".

126 Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70. Bis Oktober 1941 erhöhte sich die Rheinflottillen-Crew auf 400 Männer; Deutsche Kraftfahrt vom Oktober 1941: „Die Flottille der NSKK-Männer".

127 Vgl. Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. VI, S. 77; Korpsbefehl Nr. 27 vom 3. 11. 1942, BArch NSD 42/9, betr. Ausbau der Motorbooteinheiten; Vagts: Hitler's Second Army; Der NSKK-Mann vom 19. 12. 1942, „Sturmbootfahrer".

Ihre Erfahrung in der Verkehrsregelung und ihre Fahrkenntnisse kamen den NSKK-Männern bei Anforderungen von Spezialeinheiten der Wehrmacht zugute. Jede Motorgruppe stellte 1940 eine Verkehrsregelungs-Staffel in der Stärke von 300 Mann auf. Insgesamt standen für eventuelle Einsätze somit knapp 7000 NSKK-Angehörige abrufbereit.[128] Die NSKK-Verkehrsstaffel XII der Motorgruppe Westmark war zum Beispiel für die Durchschleusung von Truppen nach Frankreich zuständig. Anschließend brachten die Männer in knapp drei Tagen 200 Lkw und Pkw aus den Heimatkraftwagenparks von Koblenz nach Charleville an die Front.[129] Von Juli bis Dezember 1940 war die Staffel dem Militärbefehlshaber Frankreich, Verwaltung Paris, unterstellt. Der Staffelstab erhielt den Auftrag, die „notwendige Ordnung in das anfängliche Durcheinander des ziemlich disziplinlosen zivilen Autoverkehrs in den Pariser Straßen zu bringen."[130] Eine Beurteilung, die vergessen machen wollte, dass ausgerechnet Vertreter des Landes mit den meisten Verkehrstoten in Europa für Verkehrssicherheit auf Frankreichs Straßen sorgen wollten.[131] Aus den aufgestellten Verkehrsregelungs-Staffeln gingen 1941 Verkehrsregelungs-Bataillone hervor, die zum Heer eingezogen wurden und hinter der kämpfenden Truppe zum Einsatz kamen.[132]

Nicht nur die Wehrmacht war bestrebt, kompetente Fahrer aus den Reihen des NSKK zu verpflichten. Auch Polizei und SS rekrutierten NSKK-Mitglieder für ihre Organisationen. 1939 traten NSKK-Männer zu den Totenkopf-Verbänden der SS über. Gesucht wurden charakterlich „harte" Männer, die in der Lage sein sollten, „mit der polnischen und jüdischen Bevölkerung in den besetzten Gebieten fertig zu werden".[133] Für den Ersatz motorisierter Gendarmerie-Bereitschaften im Westen erließ der Korpsführer des NSKK im März 1940 im Einvernehmen mit dem Chef der Ordnungspolizei einen Aufruf zur freiwilligen Meldung. Zunächst benötigte die Polizei 1200 Mann, davon 800 für die Dauer des Krieges als

---

128 Vgl. NSKK-Korpsführung: Das NSKK in Zahlen (Vertraulich!) Juli 1940, BArch NS 24/151. Die Anzahl der als Hilfspolizei eingesetzten NSKK-Männer, die 1940 vorübergehend unter dem Befehl der Wehrmacht standen, wurden von der Ordnungspolizei mit 3000 beziffert. Da der Einsatz nicht näher beschrieben wird, kann nur vermutet werden, dass es sich um die Verkehrsregelungs-Staffeln für die Wehrmacht handelte; vgl. Der Kräfteeinsatz und der Kriegseinsatz der Ordnungspolizei seit Beginn des Krieges vom 20. 8. 1940, in: Chef der Ordnungspolizei, Kriegseinsatz der Ordnungspolizei Heft 1 (1940–1943), S. 1, BArch R 19/97.

129 Vgl. Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. V, S. 7. Vgl. zur Verkehrsstaffel der Motorgruppe Hochland BArch NS 24/731.

130 Deutsche Kraftfahrt vom Februar 1941: „Vom NSKK-Einsatz im Westen".

131 Vgl. zu den Unfallzahlen in Deutschland S. 374 dieser Arbeit.

132 Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge: Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70; Dienstanweisung für Verkehrsregelungs-Bataillone, OKH-Ausbildungs-Abt. vom 11. 12. 1939, BArch NS 24/68. Es existierten innerhalb der Wehrmacht die Verkehrsregelungs-Bataillone 751–760; vgl. Tessin: Verbände und Truppen, 1. Bd., S. 282. Die übrigen Verkehrsregelungs-Staffeln wurden nach Mitteilung des OKW vom 3. 7. 1941 nicht mehr benötigt und daher aufgelöst. Die Uk-Stellung der dafür eingesetzten Männer wurde aufgehoben; Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. V, S. 7.

133 Aufruf des Korpsführers vom 4. 12. 1939, betr. Eintritt in die verstärkten SS-Totenkopf-Verbände, BArch NS 24/717.

Polizei-Reservisten und 400 Männer, die in den aktiven Dienst der Ordnungspolizei übernommen wurden.[134] Für die Waffen-SS forderte der RFSS Himmler außerdem 1476 ausgebildete Kraftfahrer, Schirrmeister und Schlosser aus den Reihen des NSKK an, die 1940 zur Waffen-SS wechselten.[135] Die Vielzahl der Sonderkommandierungen verdeutlicht das erfolgreiche Bestreben des NSKK, Kompetenz und Einsatzbereitschaft zu demonstrieren. Spätestens ab 1941 jedoch traten Engpässe in der Vermittlung von fahrkundigen Männern an andere Organisationen auf, da nicht mehr ausreichend Führerscheininhaber in den Motorstürmen zu finden waren.[136]

Transportieren: Das NSKK als Nachschuborganisation

Die wichtigsten Nachschuborganisationen im Zweiten Weltkrieg waren die Luftwaffe, die Reichsbahn und die Versorgungseinheiten des Heeres. Doch auch die Führer und Männer des NSKK leisteten zur Verstärkung der Transportkapazitäten einen Beitrag. Stolz verkündete ein NSKK-Plakat im November 1942: „Auch die Räder des NSKK rollen für den Sieg."[137]

Transportaufgaben für die Organisation Todt, den Rüstungsbau und den Baustab Speer

Das NSKK hatte bereits ab 1938 im Rahmen der Westwallarbeiten Aufgaben eines Logistikzentrums wahrgenommen. Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges fasste man die für die Organisation Todt arbeitenden Fahrer des NSKK, die nicht zur Wehrmacht einberufen worden waren, in der „Transportstandarte Todt" zusammen.[138] Im Frankreichfeldzug folgten die in Sonderkommandos eingeteilten NSKK-Männer den OT-Bauleitungen westwärts. Zwischen 700 und 1200 Lastwagen standen für Transportaufgaben in Elsass-Lothringen und in Belgien/Nordfrankreich bereit.[139] Eine eigene Schule, die „NSKK-Schule des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen" in Mainz, bildete ab Frühjahr 1940 die aus

---

[134] Vgl. Verfügung des RFSS und ChdDtPol im RMI vom 6. 3. 1940 (Abschrift), HStA Hannover, Hann. 180 Hildesheim Nr. 839. Bis Oktober 1941 waren 533 Führer und Männer in die motorisierten Einheiten der Gendarmerie aufgenommen worden; Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70.

[135] Vgl. NSKK-Korpsführung: Das NSKK in Zahlen, Stand: 31. 5. 1940 (Vertraulich!), BArch NS 24/151.

[136] Vgl. Schreiben der Motorgruppe Berlin an den Führer des NSKK vom 15. 1. 1941, BArch, NS 24/750.

[137] Verweis auf ein NSKK-Plakat in der Verfügung der NSKK-Motorstandarte 164 Saargmünd vom 19. 11. 1942, LA Speyer, T 65 Nr. 39. Dies war eine Anspielung auf die Parole: „Räder müssen rollen für den Sieg!", in: Die Straße vom Juli/August 1942.

[138] Vgl. Seidler: Die Organisation Todt, S. 203.

[139] Vgl. Der Frontarbeiter vom Januar 1942: „Hier spricht die NSKK-Transportbrigade Todt", Teil IV.

den Reihen des NSKK dienstverpflichteten Fahrer, Monteure und Schirrmeister aus.[140]

Neben der Organisation Todt befehligte der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen noch die Abteilungen Straßenbau und Rüstungsbau. Todt traf mit dem Korpsführer im April 1940 eine Vereinbarung, wonach das Kraftfahrkorps in Zukunft für alle in der Abteilung Rüstungsbau zusammengefassten 700 Baustellen des Heereswaffenamtes und der Kriegsmarine die Betreuung der Fahrzeuge übernehmen sollte. Zu den Aufgaben der NSKK-Führer zählte die Erteilung von Fahrdispositionen. Weiter galt es, wie es hieß, die Erziehung der eingesetzten Fahrer zu Pünktlichkeit und Einhaltung der Fahrvorschriften zu verstärken und die Freimachung jüngerer Kräfte für die Front und den Ersatz durch ältere Jahrgänge einzuleiten.[141] In der Abteilung Rüstungsbau waren im Mai 1940 über 100 NSKK-Männer bei acht Außenstellen als Staffelführer, Kolonnenführer und als Schirrmeister eingesetzt. Sie betreuten zu diesem Zeitpunkt 2805 Fahrzeuge.[142]

Nach der erfolgreichen Beendigung des Westfeldzugs wurden ab April 1941 alle beim Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen eingesetzten Organisationen – OT, Rüstungsbau und Straßenbau – unter der Bezeichnung „Transportbrigade Todt" geführt.[143] Der Führer der NSKK-Transportbrigade Todt war der NSKK-Obergruppenführer Nikolaus Eiden.[144] Die Transportbrigade gliederte sich in Transportregimenter mit insgesamt 50 Staffeln zu zwei bis vier Hauptkolonnen, die wiederum in drei bis vier Kolonnen unterteilt waren. Sie verfügte 1941 über 12000 Fahrzeuge. Unter der Führung von 5200 NSKK-Führern und -Männern waren 14000 Zivilkraftfahrer im Einsatz, die Transporte für den kriegswichtigen Straßen- und Rüstungsbau übernahmen.[145]

Neben der Unterstützung der Todt-Organisationen wickelte das NSKK auch die anfallenden Transportaufgaben für den im Januar 1937 zum Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt ernannten Architekten Albert Speer ab. Im Oktober 1939 wurden die auf den Motorsportschulen zu diesem Zweck ausgebildeten Führer und Männer unter der Bezeichnung „NSKK-Transportstandarte

---

140 Vgl. Der Heimatbrief. Monatliches Mitteilungsblatt der Motorstandarte 160 Lüneburg vom Dezember 1940: „NSKK-Hauptsturmführer Willi Werth (...)", UB Göttingen.

141 Vgl. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen. Abteilung Rüstungsausbau nachrichtlich an die Direktion der Reichsautobahnen vom 18. 4. 1940, BArch NS 24/71.

142 Vgl. NSKK-Korpsführung: Das NSKK in Zahlen, Stand: 31. 5. 1940 (Vertraulich!), BArch NS 24/151.

143 Vgl. Der Frontarbeiter vom Februar 1942: „Hier spricht die NSKK-Transportbrigade Todt", Teil V.

144 Vgl. Der NSKK-Mann vom 7. 2. 1942: „Am Asowschen Meer". Zur Person vgl. S. 137 dieser Arbeit.

145 Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70. Um den Transport der Baustoffe für die Baustellen der OT zu sichern, existierten folgende Abschnittsführungen: Wiking (Oslo/Blindernheim), Russland Nord (Pleskau), Russland Mitte (Minsk), Russland Süd (Dnjepropetrowsk), Südost (Belgrad), Reich (Berlin), Kraftwagen Trsp. Abt. I, Kraftwagen Trsp. Abt. Süd, Tannenberg in Ostpreußen, Ruhr (1944 Hansa); Böhm: Die Organisation Todt im Einsatz 1939–1945, S. 700–793; BArch-ZNS, ES: NSKK-Transporteinheiten; BArch R 50 II/35/36/39 (F. Nr. 80091 f.); Befehl des Korpsführers vom 7. 4. 1941, betr. NSKK-Transportbrigade Todt, BArch NS 24/716.

Speer" zusammengefasst.[146] Im Mai 1940 standen 995 Männer mit 712 Fahrzeugen zur Verfügung.[147] Die Dienstaufsicht hatte der NSKK-Oberführer Willi Nagel inne, die finanziellen Mittel stellte der Generalinspektor zur Verfügung.[148]

Die NSKK-Transportstandarte Speer war innerhalb der Verwaltung des Generalbauinspektors eine eigenständige Einheit und bestand 1940 im Unterschied zu anderen NSKK-Einheiten ausschließlich aus NSKK-Angehörigen.[149] Das NSKK übernahm nicht nur den Transport von Baustoffen und die Logistik für die Bauprogramme in der Reichshauptstadt, sondern stand mit dem Angriff auf die Sowjetunion für Hilfsdienste der Luftwaffe zur Verfügung.[150] Die Transportstandarte in Stärke von drei Kraftwagen-Transportregimentern folgte im Juni 1941 den Luftstreitkräften der Heeresgruppe Süd zur Sicherung des Nachschubs Richtung Sowjetunion.[151] Im Unterschied zur NSKK-Brigade Todt standen die Männer von Speer in vollem militärischem Einsatz. Taktisch waren die einzelnen Transporteinheiten in der Regel dem Oberbefehlshaber der jeweiligen Heeresgruppe zugeordnet und einem Armeekommando unterstellt. Die Standarte, später NSKK-Brigade Speer, hatte keine flexible Struktur wie die Organisation Todt, sondern war militärischen Gesichtspunkten der Wehrmacht entsprechend in Regimenter, Abteilungen, Kompanien und Züge untergliedert.[152] Die Propagandaformel „NSKK – An allen Fronten"[153] trifft besonders für die Albert Speer unterstellten NSKK-Kraftwagen-Transportregimenter zu. Sie beteiligten sich am Versorgungsdienst für Stalingrad 1942 ebenso wie an Einsätzen in Afrika.[154]

---

146 Der Korpsführer besuchte den ersten Ausbildungslehrgang in Döberitz; vgl. Der NSKK-Mann vom 30. 12. 1939: „‚NSKK-Transportstandarte Speer' eingesetzt".

147 Vgl. NSKK-Korpsführung: Das NSKK in Zahlen, Stand: 31. 5. 1940 (Vertraulich!), BArch NS 24/151.

148 Vgl. Verfügung des Korpsführers, betr. Transportstandarte Speer vom 22. 12. 1939, BArch NS 24/158; Lohr: Intelligenz und Macht, S. 174.

149 Vgl. Der NSKK-Mann vom 6. 4. 1940: „NSKK-Staffel S...angetreten!"

150 Vgl. Luftwaffenverwaltungsamt vom 8. 5. 1941, BArch-ZNS, NSKK-Transporteinheiten.

151 Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70; Seidler: Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps und die Organisation Todt, S. 633; Lohr: Intelligenz und Macht, S. 176.

152 Vgl. Seidler: Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps und die Organisation Todt, S. 633.

153 Der NSKK-Mann vom 8. 6. 1940: „An allen Fronten".

154 Vgl. zu den Einsätzen: Schönhar: Vom NSKK zum Transportkorps Speer. Bei der Arbeit handelt es sich um einen biografisch verfassten Bericht über den Vater des Autors, der als Kommandeur eines Kraftwagen-Transportregiments diente. Vgl. ferner den Erlebnisbericht von Francesco Pinoli: NSKK Brigade Speer. „Un comasco nello Wehrmacht"; Der NSKK-Mann vom 28. 11. 1942: „Sie fahren den Tod für Stalingrad"; Mitteilungsblatt des NSKK vom 1. 1. 1943: „Aufstellung über verliehene Kriegsauszeichnungen", Deutsche Bücherei Leipzig ZB 33658. Ab 1941 waren Männer der NSKK-Transportbrigade Speer in Afrika zum Transport von Munition und Treibstoffen für die Luftwaffe eingesetzt. Sie trugen die gelbe Tropenuniform des deutschen Afrikakorps; Der NSKK-Mann vom 15. 5. 1943: „Zwei Jahre Afrikaeinsatz". Die Zahl der Kriegsauszeichnungen lässt auf die ungefähre Stärke der in Afrika Eingesetzten schließen. Im Januar 1943 erhielten 783 Angehörige der NSKK-Transportgruppe Todt eine Erinnerungsmedaille an den italienisch-deutschen Feldzug in Afrika.

Im Laufe des Zweiten Weltkrieges existierten zehn NSKK-Transportregimenter, die ihren Einsatzort, ihre Zusammensetzung und ihre Aufgabenbereiche sehr oft änderten. Sie standen vor allem im Dienst der Luftwaffe, waren aber auch für Heereszwecke abgestellt.

- *NSKK (Kw.) Trsp. Rgt. 1:* Im Winter 1941/42 für Aufgaben der Luftwaffe aufgestellt, im Winter 1943/44 bei der Zusammenlegung mit dem Rgt. 2 aufgelöst.
- *NSKK (Kw.) Trsp. Rgt. 2:* Teil der Transportgruppe Todt, 1943 bei Bitterfeld für die Luftwaffe im Einsatz.
- *NSKK (Kw.) Trsp. Rgt. 3:* Teil der NSKK-Transportstandarte Speer, aufgestellt 1941/42, am 9. März 1942 zur Neuaufstellung nach Berlin zurückbefohlen, 1943 bei Dessau für die Luftwaffe tätig.
- *NSKK (Kw.) Trsp. Rgt. 4:* Teil der Transportstandarte Speer, 1941 aufgestellt, in St. Germain und in Afrika für die Luftwaffe tätig.
- *NSKK (Kw.) Trsp. Rgt. 5:* Aufgestellt am 3. Februar 1943 von der NSKK-Transport-Gruppe Todt für den Generalquartiermeister der Luftwaffe, Ende 1943 für das Heer in Charkow tätig.
- *NSKK (Kw.) Trsp. Rgt. 6:* Aufgestellt am 5. Februar 1943, Einsätze für das Heer bei Dnjepropetrowsk, ab Dezember 1944 für die Front-OT.
- *NSKK (Kw.) Trsp. Rgt. 7:* (Speer), aufgestellt am 7. Oktober 1943 bei der NSKK-Brigade Speer für den Einsatz in Italien.
- *NSKK (Kw.) Trsp. Rgt. 8:* (Speer), aufgestellt am 28. Juli 1944 für das Heer in Russland, zuletzt Heeresgruppe Weichsel.
- *NSKK (Kw.) Trsp. Rgt. 9:* (Speer), aufgestellt am 31. Juli 1944 für die Heeresgruppe Nord-Ukraine im Raum Krakau, später Heeresgruppe Mitte, Standort am 1. November 1944 Krakau, Einsatz bei einer Panzer-Division, eingesetzte Fahrzeuge: 1097
- *NSKK (Kw.) Trsp. Rgt. 10:* Entwickelte sich aus der NSKK-Kraftwagen-Transport-Abteilung, Einsatzgruppe Finnland der OT; 1943 Standort: Rovaniemi, Einsätze für Heer, Luftwaffe, OT. Wiedereingliederung nach dem 1. November 1944 in die Abschnittsführung Wiking.[155]

Im Spätsommer 1942 benötigte Reichsminister Speer für neue Aufgaben, insbesondere für den Bau des Atlantikwalls – einer Bunkerkette entlang der Westküste, die eine Invasion der Alliierten verhindern sollte –, weitere Kfz-Transporteinheiten. Da deutsche Kraftfahrer nicht mehr zur Verfügung standen, griff er auf ausländisches Fahrpersonal zurück.[156] Im September 1942 wurde für die ausländi-

---

[155] Die uneinheitlichen Bezeichnungen Transport-Regimenter und Kraftwagentransport-Regimenter, mit oder ohne Zusatz „Speer", „Todt" und „NSKK", und die häufigen Änderungen der Unterstellungsverhältnisse, der Einsatzorte und der Zusammensetzung erschweren eine klare Bestimmung und Zuordnung der Regimenter. Die hier vorgenommene Zusammenstellung erfolgte auf der Basis folgender Quellen: Böhm, Die Organisation Todt, S. 700–793; BArch-ZNS, ES: NSKK-Transporteinheiten; Tessin: Verbände und Truppen, 2. und 3. Bd.; Einsatzübersicht der NSKK-Transportgruppe Todt vom 7. 6. 1943, BArch R 50 II/38 (F. 80091, Bl. 1201–1225); BArch R 50 II/27, 35; BArch-MA RL 20/Flughafenbereichs-Kommandos 2.

[156] Vgl. Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. VI, S. 79; NSKK-Transportgruppe Todt, Hauptabteilung, betr. Aufstellung der Legion Speer vom 30. 9. 1940, BArch R 50

schen Arbeitskräfte eine eigene Formation, die „Legion Speer", geschaffen, weil die Aufnahme von ausländischen Arbeitern nicht mit dem Status und Selbstverständnis der NSKK-Gliederung vereinbar war.[157] Die Führung über die 1943 rund 8000 Mann zählende Einheit hatte NSKK-Gruppenführer Jost mit dem Rang eines Generalkapitäns und dem Titel „Kommandeur der Legion Speer" inne. Die Legion rekrutierte sich zum einen aus europäischen Freiwilligen und zum anderen aus russischen Kriegsgefangenen und Hilfswilligen.[158] NSKK-Führer übernahmen innerhalb der Legion Speer ausschließlich Weisungs- und Kontrollfunktionen.

Die Ausschaltung des NSKK: Von der NSKK-Transportgruppe Todt zum Transportkorps Speer

Nach dem Tod von Fritz Todt im Februar 1942 übernahm der Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt, Albert Speer, das Reichsministerium für Bewaffnung und Munition. Er gliederte die OT in sein Ministerium ein. Mit dem Nachfolger im Amt des Korpsführer des NSKK, Erwin Kraus, vereinbarte Speer im Juli 1942 die Zusammenfassung der NSKK-Transportbrigade Todt und der NSKK-Transportbrigade Speer zur „NSKK-Transportgruppe Todt".[159] Es handelte sich um die größte Kriegsformation, die den Namen NSKK trug. Sie umfasste im Oktober 1942 rund 70000, im September 1943 noch 50000 Männer.[160]

Die NSKK-Transporteinheiten hatten im Krieg wenig Kontakt mit der Dienststelle des Korpsführers. Je weiter sich der Einsatzradius der NSKK-Transporteinheiten ausdehnte, desto weniger Einfluss konnte die NSKK-Korpsführung offenbar nehmen. Da das NSKK mit zunehmender Dauer des Krieges keine Möglichkeit mehr hatte, Männer aus den eigenen Reihen zu rekrutieren, und die Verantwortung für die Einsätze beim Reichsminister für Bewaffnung und Munition Albert Speer lag, waren die Uniform und die Dienststrafordnung die einzigen Verbindungen zum NSKK. Dennoch wurden Bitten an Korpsführer Kraus herangetragen, Einheiten der Transportstandarte Speer technisch auszubilden. Kraus lehnte dies 1942 mit dem Hinweis ab, die Transportstandarte Speer unter ihrem Führer Willi Nagel habe mit ihm keine Berührungspunkte, da dieser autonom handle.[161] NSKK-Gruppenführer Nagel, der sämtliche Transportformationen

---

II/9 (F. Nr. 80091, Bl. 538f.). Die Legion umfasste anfänglich sieben Kompanien, denen NSKK-Führer vorstanden.

157 Vgl. Anweisung der Stabsführung der NSKK-Transportbrigade Speer vom 26. 8. 1942, betr. Legion Speer, BArch R 50II/9 (F. Nr. 80091, Bl. 530). Der Korpsführer stellte mit Befehl vom 15. 1. 1940 fest, dass die Aufnahme von Angehörigen fremder Staaten in das NSKK grundsätzlich nicht möglich war; BArch NS 24/701.

158 Die Legionäre schworen dem „Führer" unbedingten Gehorsam. Fahrer und Schlosser erhielten einen Wochenlohn von 45 RM und hatten Anspruch auf Urlaub; vgl. Seidler: Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps und die Organisation Todt, S. 634.

159 Vgl. Seidler: Organisation Todt, S. 206.

160 Jurado u. a.: Wehrmacht Auxiliary Forces, S. 4f.

161 Vgl. Schreiben (privat) von Kraus an Hauptmann Wilhelm Ergenzinger vom 5. 1. 1942, BArch NS 24/241.

Speer, Todt, OT, die Legion Speer und die Transportflotte Speer[162] unter sich hatte, belegte als Chef des Transportwesens eine eigene Dienststelle im Reichsministerium für Bewaffnung und Munition.[163] In dieser Position waren die Loyalitäten gegenüber dem Minister und der Wehrmacht stärker als die gegenüber der NSKK-Korpsführung. Nagel entwickelte Bestrebungen, die darauf abzielten, die Transportgruppe Todt vom NSKK abzuspalten. Die Streitigkeiten zwischen der NSKK-Korpsführung und dem Chef des Transportwesens, NSKK-Gruppenführer Willi Nagel, verschärften sich. Auch als Kraus bei Speer im Januar 1944 das disziplinlose Vorgehen Nagels und seine fragwürdige Dienstauffassung monierte, hatte diese Beschwerde keine nachteiligen Konsequenzen für Nagel, da Speer mit der Arbeit seines Transportchefs sehr zufrieden war.[164]

Als weiterer Unruhestifter entpuppte sich der Leiter der OT, Ingenieur Xaver Dorsch, der das OT-Bauwesen, einschließlich des Transportwesens, stärker militärisch ausrichten wollte. Dies war mit dem Charakter des NSKK als Parteiorganisation nicht zu vereinbaren.[165] Hinzu kam, dass sich auch der Leiter der Parteikanzlei Martin Bormann im Namen Hitlers unzufrieden über die personelle Zusammensetzung der NSKK-Transporteinheiten äußerte, die in ihre Reihen auch „rassisch minderwertige Menschen" – gemeint waren Hilfsarbeiter aus der Sowjetunion – aufgenommen hatten. Dies, so wurde beanstandet, sei einer Parteigliederung unwürdig.[166] Bormann bedrängte Speer, eine neue Organisation zu schaffen, in der auch Nichtdeutsche als Wehrmachtspersonal eingesetzt werden könnten.

Durch ein Übereinkommen zwischen Reichsminister Speer und NSKK-Korpsführer Kraus wurde die Transportgruppe Todt Ende 1943 vom NSKK abgetrennt.[167] Der Geheimerlass des OKW vom 12. September 1944 besiegelte die Trennung und kam den Forderungen und Machtansprüchen der Kritiker weitgehend entgegen. Es erfolgte die Angliederung der NSKK-Transportgruppe Todt und der Legion Speer an die Wehrmacht. Der neue Name lautete „Transportkorps Speer".[168] Die neu geschaffene Organisation unterhielt keine Beziehungen mehr

---

[162] Die Transportflotte, die aus zivilen Arbeitskräften bestand, wurde 1937 für die Neugestaltung der Reichshauptstadt auf der Spree aufgestellt. 1940 nach Norwegen verlegt, erhielt sie eine paramilitärische Ausrichtung; Angolia u. a.: NSKK, NSFK, S. 315–321.

[163] Vgl. Organisationseinteilung des Reichsministers für Bewaffnung und Munition vom 17. 8. 1943, BArch R 50 II/46 (F. Nr. 800092, Bl. 227).

[164] Vgl. Seidler: Die Organisation Todt, S. 208 f. Ein Vertrauter von Kraus erklärte nach dem Krieg, Kraus habe bei Nagel skandalöse Zustände („Saufgelage") aufgedeckt. Als Kraus von Speer die Ablösung Nagels forderte und dieser der Bitte nicht entsprach, habe Kraus den gesamten Transportverband aus dem Korps entlassen; Eidesstattliche Erklärung von Hermann Rösing vom 8. 9. 1948, Entnazifizierungakte Kraus, Amtsgericht München.

[165] Vgl. Seidler: Organisation Todt, S. 208.

[166] Vgl. Angolia u. a.: NSKK, NSFK, S. 291.

[167] Vgl. Verfügung des Korpsführers Kraus vom 1. 12. 1943, BArch NS 24/149.

[168] Vgl. Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. VI, S. 79. Der Name „Transportkorps Speer" existierte bereits seit Sommer 1943. Für Detailfragen vgl. Seidler: Die Organisation Todt, S. 207. Die Kraftfahrzeuge des Transportkorps führten das amtliche Kennzeichen „OT", OKW Chef des Wehrmachtkraftfahrwesens vom 22. 9. 1944 (Abschrift), BArch ZNS: Es NSKK-Transporteinheiten.

zum NSKK und führte eine neue Dienstgrad- und Anzugsordnung ein. Die Angehörigen des Transportkorps Speer gliederten sich in uniformierte Korpsangehörige, die von nun an Wehrsold erhielten, und in zivile Gefolgschaftsmitglieder. Am Ende des Jahres 1944 zählte das Transportkorps Speer 47647 Angehörige, von denen die Hälfte ausländische Arbeiter waren.[169] Die 2309 Führer des Transportkorps Speer entgingen nach dem Krieg den Sanktionen gegen NSKK-Führer, obwohl sich das Transportkorps erst wenige Monate vor Kriegsende vom NSKK getrennt hatte.[170]

NSKK-Transportbrigaden im Einsatz für Heer und Luftwaffe

Im Gegensatz zu dem problematischen Konkurrenzverhältnis zwischen NSKK und dem Reichsministerium für Bewaffnung und Munition gestalteten sich die direkten Beziehungen zwischen NSKK und Wehrmacht harmonisch. Das NSKK wollte sich gegenüber dem Heer und der Luftwaffe als Nachschuborganisation beweisen, die „sich würdig in die Reihen der Versorgungstruppen des Heeres eingereiht und es ihnen an Einsatzbereitschaft gleichgetan" hatte.[171]

Für Zwecke des Heeres und der Luftwaffe wurde ab 1. April 1941 vom Korpsführer ein Kraftfahrzeug-Transportraum zusammengestellt. Die Aktion erhielt die Bezeichnung „Tr." für Transportraum. Der Generalquartiermeister im Generalstab des Heeres, Generalmajor Wagner, beauftragte das NSKK, Fahrzeuge aus Beständen der Reichsbahn, der Wirtschaft und anderer Eigentümer zusammenzufassen. Der Transportraum wurde kurz vor dem Angriff auf die Sowjetunion der Nachschubführung der Panzerverbände eingegliedert. Die Zivilfahrzeuge stellten den Verbänden Munition und Treibstoff in so genannten Handkoffern zur Verfügung.[172] Der Reichsverkehrsminister musste bis März 1942 mindestens 4000 Lkw und 55 Zugmaschinen aus dem zivilen Straßenverkehr requirieren und an die Wehrmacht abgeben.[173] Die für die Aktion „Tr." erforderlichen Fahrer, Unterführer und Führer wurden der Organisation Todt, dem Baustab Speer und dem NSKK entzogen.[174]

Im Rahmen der Vorbereitungen für den Einmarsch in die Sowjetunion stellte das Heer im März 1941 die Kraftwagen-Transportbrigade Heer auf. Sie gliederte sich in vier Abteilungen: NSKK-Kw. Trsp. Abteilungen 496 bis 499.[175] Rechnet

---

[169] Eine genaue Aufstellung bei Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. VI, S. 81.
[170] Vgl. Seidler: Die Organisation Todt, S. 211.
[171] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom August 1941: „NSKK-Transportbrigade Heer im Kampf gegen die Sowjetunion".
[172] Vgl. Klink: Die Landkriegsführung, S. 252.
[173] Vgl. Geheim-Schnellbrief des Reichsverkehrsministers vom 16. 12. 1941, betr. Gestellung von Transportraum für die Wehrmacht, BArch-MA RW 19/2230.
[174] Vgl. Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. IV, S. 7; Anweisung des Oberkommandos der Wehrmacht vom 5. 3. 1941, betr. Transportraum, BArch-MA RW 19/2231.
[175] Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Dezember 1941: „NSKK im Ost-Einsatz"; Tessin: Verbände und Truppen, 10. Bd, S. 299, 301, 302, 303, 307. Die Kw. Transportabteilung 500 war eine im Oktober 1941 für das Heer aufgestellte Abordnung der Transportstandarte Speer mit fünf Kompanien; siehe: Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70.

man die Ersatzabteilung hinzu, die in der NSKK-Reichsmotorsportschule Wriezen/Mark ihren Standort hatte, dann ergab sich eine Gesamtstärke der Brigade von 280 Führern, 1137 Unterführern und 8930 Männern mit 4500 Fahrzeugen. Die Fahrer dieser Einheit waren 1923 geboren und gehörten der Motor-HJ an.[176] Die 18-Jährigen wurden in vierwöchigen Lehrgängen auf ihre Aufgabe als Lkw-Fahrer vorbereitet. Schlosser, Handwerker, Köche aus der Breitengliederung des NSKK erhielten nach der freiwilligen Meldung ebenfalls eine Ausbildung auf den Reichsmotorsportschulen. Die Unterführer und Führer setzten sich aus dem Stammpersonal der Schulen zusammen. Die einzelnen Abteilungen der Transportbrigade Heer wurden den Heeresgruppen je nach taktischer Lage zugeteilt. Sie waren auf dem östlichen Kriegsschauplatz in vorderer Linie hinter den Panzertruppen oder den motorisierten Divisionen eingesetzt und transportierten Waffen, Munition und Lebensmittel.[177]

Ferner entstanden vier NSKK-Kfz-Werkstätten, die nach Angaben des Generals der Nachschubtruppen des Heeres Windisch vorzüglich ausgestattet waren und dank des geschulten Personals bei der Instandsetzung von Kraftfahrzeugen wertvolle Dienste leisteten.[178]

Im Dezember 1940 wurde für den Materialtransport zum Ausbau der Flughäfen in den besetzten Gebieten die 1. NSKK-Transportbrigade Luftwaffe aufgestellt. Sie gliederte sich in NSKK-Transportregimenter, Staffeln, Hauptkolonnen und Kolonnen.[179] Die NSKK-Transportbrigade „Luft" bezog ihr Stabsquartier beim Luftgau Belgien/Nordfrankreich in Brüssel. Die Mitarbeiter der Brigade waren mit dem Materialtransport für den Bau zahlloser Flugplätze, Flakstellungen und Zubringerstraßen betraut und beförderten Munition, Betriebsstoffe und Motoren. Zur Vergrößerung der transporttechnischen Möglichkeiten wurden bezahlte Fahrer, möglichst mit eigenem Fahrzeug, aus den besetzten Gebieten angeworben. Auf rund 1600 NSKK-Führer und Männer kamen 1400 Ausländer, vorwiegend aus den Niederlanden, Frankreich und Belgien.[180] Die NSKK-Brigade Luftwaffe stand unter Führung des NSKK-Gruppenführers Leo von Bayer-Eh-

---

[176] Vgl. den Erlebnisbericht eines 1923 geborenen ehemaligen Motor-HJ-Angehörigen, der im März 1941 auf der MSS in Greiz ausgebildet und der NSKK-Kraftwagen-Transport-Ersatzabteilung (Heer) zugeteilt wurde. Der Dienst dauerte bis zum Jahresende; Häßner: Von der NSKK Transportabteilung zur Wehrmacht. Nach ihrer Verwendung in der Transportkolonne wurden die jungen Männer nicht zum RAD eingezogen, sondern sofort als Soldaten eingesetzt; Aufruf des Korpsführers (unleserliches Datum), BArch NS 24/773.

[177] Vgl. Verfügung des OKW, betr. Erfassung und Musterung von Kriegsfreiwilligen des Geburtsjahrgangs 1923 vom 8. 3. 1941 und Merkblatt, BArch-MA RH 15/222; Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70.

[178] Vgl. Windisch: Die Deutsche Nachschubtruppe, S. 43. Windisch bezieht sich nur auf zwei Werkstätten (Mitte und Süd).

[179] Vgl. Verfügungen des Korpsführers vom 24. 3. 1941, betr. NSKK-Transportbrigade Luftwaffe, BArch NS 24/152, vom 2. 3. 1941 und vom 24. 3. 1941, BArch NS 24/131.

[180] Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70.

renberg, der früher den Motorsport im NSKK und in der Obersten Nationalen Sportbehörde für die Deutsche Kraftfahrt (ONS) organisiert hatte.[181]

Zwischen 1941 und 1943/44 existierte eine 2. NSKK-Brigade der Luftwaffe beim Luftgau-Kommando Posen.[182] Rund 1000 NSKK-Mitglieder und eine doppelt so hohe Zahl an Holländern und Flamen transportierten Nachschub zu den vordersten Frontabschnitten.[183] Die Einheit war in jeder Hinsicht der Luftwaffe unterstellt. NSKK-Angehörige der NSKK-Brigade trugen die Uniform der Luftwaffe und die Rangabzeichen des NSKK.[184]

Ausländische Fahrer in Diensten des NSKK

Internationale Freiwillige in Diensten der Wehrmacht, Polizei, Waffen-SS und des NSKK stammten vorwiegend aus den Niederlanden, aus Belgien und Frankreich. Wenige Fahrer kamen aus Norwegen, Dänemark und Italien. Um den Mangel an Personal auszugleichen, verstärkten die Transporteinheiten das ohnehin bestehende Übergewicht an ausländischen Fahrern durch die forcierte Anwerbung von Fahrpersonal auf der Basis von Privatdienstverträgen. Vor allem pronazistische Parteien aus den besetzten „germanischen" Ländern erwiesen sich als kollaborationswillige Gehilfen bei der Rekrutierung und Ausbildung geeigneter Fahrer. Nach dem deutschen Einmarsch in die Sowjetunion trat zu der nationalen Befreiungsmotivation als besonderes Antriebsmoment der starke antikommunistische Reflex dieser Gruppierungen.[185] Die Niederländische Motor-WA (Weer Afdeling) der faschistischen Mussert-Bewegung war eine Formation ähnlich der Motor-SA und stand in enger Verbindung zum NSKK.[186] Der Zustrom zum NSKK war so groß, dass der Höhere SS- und Polizeiführer in den Niederlanden Hanns Rauter im November 1943 den Eintritt in das NSKK verbot.[187] Das NSKK betreute sämtliche Kraftfahrer, die im Bereich des Wehrmachtbefehlshabers in den Niederlanden eingesetzt waren.[188] Zur Ausbildung niederländischer Freiwilliger existierten eigene NSKK-Motorschulen in Almelo, in Zeist und in der belgischen

---

[181] Vgl. Der NSKK-Mann vom 4. 4. 1942: „Ein Befehl und was dahinter steckt". Zu Leo von Bayer-Ehrenberg vgl. S. 136 dieser Arbeit.

[182] Vgl. zur Arbeit der 2. Transportbrigade die Bestände der Luftwaffe im BArch-MA RL 19/10, 11; RL 13. Unklar ist, ob es neben den Brigaden noch weitere unabhängige NSKK-Regimenter gab, die den Luftgau-Kommandos unterstanden; Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70. Tessin zählt sieben vom NSKK aufgestellte Regimenter der Luftwaffe, nennt aber an anderer Stelle nur fünf; Tessin: Verbände und Truppen, 2. Bd., S. 71, 141, 143, 208, 273, 319. Vgl. auch Motorschau vom Dezember 1941: „Das NSKK im Kriegseinsatz".

[183] Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70.

[184] Vgl. Geheim-Stabsbefehl vom 6. 6. 1941 des Führers im Luftgau-Kommando II, BArch-MA RL 19/11.

[185] Vgl. Röhr: Forschungsprobleme zur deutschen Okkupationspolitik, S. 164 f., 171 f.

[186] Vgl. Der NSKK-Mann vom 5. 11. 1942: „Oranje , blanje, bleu".

[187] Vgl. Neulen: An deutscher Seite, S. 60 f.

[188] Die Männer wurden als NSKK-Staffel 1943 zusammengefasst; vgl. NSKK-Staffel des Wehrmachtbefehlshabers in den Niederlanden, BArch-MA RW 37/48.

Provinz Limburg.[189] Historiker gehen davon aus, dass auf die gesamte Kriegszeit bezogen rund 9000 Holländer phasenweise in Diensten des NSKK standen.[190]

In Belgien stellten die nationalistischen Flamen, insbesondere die Anhänger der Kollaborationspartei Vlaamsch Nationaal Verbond[191], eine ideale Rekrutierungsbasis für das NSKK dar. Im Mai 1943 hatten sich mehr als 3000 Flamen für das NSKK verpflichtet. Im Laufe des Krieges standen außerdem rund 6000 wallonische Freiwillige im NSKK-Einsatz. Die meisten Arbeiter vermittelten die faschistischen Kollaborationsparteien „Rex" unter Degrelle und AGRA (Freunde des Großdeutschen Reiches).[192] Als 1942 in Paris und an anderen Orten in Frankreich Anwerbungsbüros des NSKK eröffnet wurden, meldeten sich auch zunehmend junge französische Freiwillige. Besonders die Kollaborationsgruppierung „Organisation Les Jeunes du Maréchal" förderte die Werbung. Insgesamt standen nach Schätzungen rund 3000 Franzosen in Diensten des NSKK.[193]

Das NSKK unterstützte die nationalistischen Verbände mit Werbebezügen und ermutigte die Freiwilligen mit einer vergleichsweise hohen Vergütung.[194] Die Werbung des NSKK war auch deshalb erfolgreich, weil die Rekrutierung an das Versprechen gebunden war, die Freiwilligen nicht in Kampfhandlungen oder als Zwangsarbeiter einzusetzen. Zudem bot der Einsatz beim NSKK für besonders Zielstrebige die Möglichkeit, schneller in die favorisierten „germanischen Legionen" der Waffen-SS einzutreten.

Die Männer der nationalen Verbände in den NSKK-Transportbrigaden Luftwaffe trugen eine fliegerblaue Luftwaffen-Uniform und ein schwarzes NSKK-Käppi mit Mützenabzeichen auf farbigem Grund, das die Herkunft der Freiwilligen kenntlich machte.[195] Durch ihre Unterschrift verpflichteten sie sich für ein Jahr. Ab 1942 galt die Verpflichtung auf Kriegsdauer. Sie unterstanden den deutschen Militärgesetzen und der Dienst-, Straf- und Beschwerdeordnung des

---

189 Vgl. Anweisung des Wehrmachtbefehlshabers in den Niederlanden vom 1. 6. 1944, betr. OKH-Aktion Auferstehungen, BArch-MA RW 37/48; Der NSKK-Mann vom 19. 2. 1944: „Niederländische Jugend im NSKK".

190 Die Gesamtzahl schwankt zwischen 8000 und 9000; vgl. Neulen: An deutscher Seite, S. 60; Angolia u. a.: NSKK, NSFK, S. 332. Für das Jahr 1943 ist die Zahl von 5000 bis 6000 Niederländern, vorwiegend aus der Motor-WA und der allgemeinen WA, überliefert, die im NSKK-Einsatz standen; Schreiben des SS-Obergruppenführers und General der Polizei Rauter an den RFSS vom 19. 7. 1943, BArch NS 19/3363, Bl. 33 f.

191 Vgl. Neulen: An deutscher Seite. S. 71.

192 Vgl. ebenda.

193 Vgl. Giolitto: Volontaires Français sous l'uniforme allemand, S. 328. Andere Schätzungen sprechen von einer Gesamtzahl von 5000 französischen Freiwilligen; Angolia u. a.: NSKK, NSFK, S. 340.

194 Vgl. Bericht über die Werbevergütung des Vlaamsch Nationaal Verbond vom 11. 7. 1941 und Abschrift aus dem Mitteilungsblatt der Rex-Bewegung vom 1. März unter der Überschrift „Motorisierte Brigade", BArch-MA RW 36/49.

195 Die Nationalitäten und Volksgruppen wurden durch den farbigen Grund des NSKK-Mützenabzeichens gekennzeichnet: rot für holländische Angehörige der WA, grün für Schwarze Brigade Flamen, gelb für Rex-Wallonen, rostbraun für Agra-Wallonen, hellblau für nationale Verbände aus Frankreich; vgl. Gruppenbefehl der NSKK-Motorgruppe Luftwaffe vom 7. 8. 1942, BArch NS 24/330.

NSKK.[196] Holländische, flämische und wallonische Kraftfahrer erhielten bei den Einsätzen der 1. und 2. NSKK-Brigade Luftwaffe einen Sold sowie für Einsätze in den besetzten Ostgebieten Sonderzulagen.[197]

Anfangs öffnete das NSKK seine Reihen nur für Freiwillige aus den nord-, mittel- und westeuropäischen Ländern, später erzwangen Rekrutierungsengpässe auch die Aufnahme osteuropäischer Arbeiter. Die bei der 2. NSKK-Brigade Luftwaffe eingesetzten Ostarbeiter arbeiteten zu deutlich schlechteren Konditionen[198] – Ausdruck des rassistischen Antislawismus des NS-Regimes.

Ohne die Freiwilligen wären die Transportdienste der NSKK-Transportgruppe Luftwaffe, wie hier dargestellt, nicht zu leisten gewesen. Bereits 1943 konnten die NSKK-Motorgruppen die Anforderungen der Luftwaffe nicht mehr erfüllen, weil die Zahl der gesunden, einsatzfähigen deutschen Männer, die nicht zur Wehrmacht einberufen wurden, viel zu gering war.[199] Obgleich eine vertragliche Zusicherung bestand, ausländische Freiwillige nur hinter der Frontlinie einzusetzen, wurden sie im Laufe des Krieges in Kampfhandlungen verwickelt. Mindestens 300 Holländer kamen beim Versorgungsdienst der 6. Armee in Stalingrad ums Leben.[200]

4. Kriegsverbrechen und Judenmord

Der Beitrag des NSKK zur Diskriminierung und Vertreibung der polnischen Zivilbevölkerung

Das NSKK übernahm im Laufe des Zweiten Weltkriegs nicht nur die bisher beschriebenen Kontroll-, Ausbildungs-, Fahr- und Transportaufgaben. Es wurde mit einer weiteren Spezialaufgabe betraut, deren Untersuchung für die historische Forschung in Bezug auf die deutsche Okkupationspolitik und den Holocaust eine besondere Relevanz beanspruchen kann: der Einsatz der NSKK-Verkehrskompanien in Polen und der Sowjetunion.

Bereits wenige Tage nach dem Überfall auf Polen ließ Korpsführer Hühnlein zur Unterstützung der Ordnungspolizei im ganzen Reich Verkehrsstaffeln bilden. Am 14. September 1939 meldete er dem Chef der Ordnungspolizei Daluege die Einsatzbereitschaft dieser Einheiten.[201] Hühnlein wies darauf hin, dass nur NSKK-Männer ausgewählt wurden, die weder eine Kriegsbeorderung hatten

---

[196] Vgl. Befehl der NSKK-Brigade Luftwaffe beim Luftgau-Kommando Belgien/Nordfrankreich vom 24. 2. 1942, betr. Ausländische Kraftfahrer, BArch NS 24/328.

[197] Vgl. Dienstanweisung der Hauptverwaltung der NSKK-Brigaden Luftwaffe vom 2. 3. 1942, BArch NS 24/328.

[198] Vgl. Verfügung der 2. NSKK-Brigade Luftwaffe vom 4. 5. 1943, betr. Besoldung der Ostarbeiter, BArch NS 24/329.

[199] Vgl. Schreiben der NSKK-Motorgruppe Luftwaffe an die NSKK-Korpsführung vom 8. 5. 1943, BArch-ZNS NS 24/266.

[200] Vgl. Angolia u. a.: NSKK, NSFK, S. 336; Der NSKK-Mann vom 28. 11. 1942: „Sie fahren den Tod für Stalingrad".

[201] Vgl. Schreiben des Korpsführers an den RFSS zu Händen des Chefs der Ordnungspolizei vom 14. 9. 1939, BArch NS 24/157.

noch in der Rüstungsindustrie arbeiteten, die über 40 Jahre alt waren und sich für diesen Dienst freiwillig gemeldet hatten.[202]

Auf Anforderung des Chefs der Zivilverwaltung in Posen Arthur Greiser wurden zwei NSKK-Kompanien mit je 100 Mann in Richtung Polen in Marsch gesetzt.[203] Am 30. September 1939 trafen die Männer der NSKK-Motorgruppe Berlin in Posen ein, wo sie im Umgang mit Pistolen unterwiesen wurden. Es handelte sich bei den Teilnehmern sowohl um sehr junge Männer aus dem Motorlehrsturm Bernd-Rosemeyer als auch um ältere Freiwillige aus den Standarten.[204] Die Mehrheit der Männer hatte bereits im Ersten Weltkrieg gekämpft.[205]

Hühnlein bewirkte beim Chef der Ordnungspolizei die Erlaubnis, die NSKK-Uniformen mit einer grün-gelben Armbinde zu versehen, auf der die Kennzeichnung „Verkehrs-Hilfspolizei" angebracht war. Der Aufdruck sollte die Autorität der NSKK-Männer und den Einsatz für polizeiliche Zwecke sichtbar machen und war Ausdruck des fortwährenden Bemühens um parapolizeiliche Befugnisse. Die NSKK-Uniform demonstrierte die direkte Mitwirkung an kriegswichtigen Aufgaben.

Die Kompanien waren teils mit korpseigenen, teils mit von der Polizei angemieteten oder angekauften Privatfahrzeugen und teils mit freigestellten Kfz ausgerüstet.[206] Die Motorgruppen stellten pro Kompanie 2 Lkw, 4 Pkw, 12 Kräder und jeweils eine korpseigene Feldküche bereit.[207] Die Akquirierung von Kraft-

---

202 Vgl. Persönliches Schreiben des Korpsführers an den Chef der Ordnungspolizei Daluege vom 4. 10. 1939, BArch BDC Research O. 254. Die offizielle Aufstellung der Verkehrsstaffeln erfolgte gemäß Erlaß des RFSS und ChdDtPol vom 26. 9. 1939. Die Männer wurden auf der Grundlage der Notdienstverordnung vom 15. 10. 1939 verpflichtet und durch den Inspekteur der Ordnungspolizei einberufen. Die Details bezüglich der Ausrüstung und der Fahrzeuge regelte die zuständige Motorgruppe; vgl. Dienstaufforderung der Motorgruppe Hochland vom 6. 2. 1940, BArch NS 24/68. Die Druckschrift „Brief an die Front" der Motorstandarte 60 Uelzen, Hannover vom November 1939, Bl. 5, Deutsche Bücherei Leipzig ZB 43833, bestätigt die freiwillige Meldung.

203 Vgl. Persönliches Schreiben des Korpsführers an den Chef der Ordnungspolizei Daluege vom 4. 10. 1939, BArch BDC Research O. 254.

204 Vgl. Der NSKK-Mann vom 14. 10. 1939: „Verkehrshilfspolizei in Posen"; Windecker: Wir waren mit in Polen, S. 46ff.

205 Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Februar 1940: „NSKK gegen Marodeure". Ein Foto, auf dem die nach Polen abreisebereiten NSKK-Männer zu sehen sind, lässt auf einen auffallend hohen Altersdurchschnitt schließen; Deutsche Kraftfahrt vom November 1939: „NSKK-Verkehrsdienst in Polen".

206 Vgl. Schreiben des Korpsführers an den RFSS zu Händen des Chefs der Ordnungspolizei vom 14. 9. 1939, BArch NS 24/157. Vorbereitet wurde der Einsatz durch den Polenbesuch Hühnleins, des Ministerialrats Schoor vom Reichsinnenministerium, des NSKK-Stabsführers von Bayer-Ehrenberg und des Obergruppenführers Offermann; Windecker: Wir waren mit in Polen, S. 33.

207 Vgl. Anweisung des Inspekteurs Technik vom 11. 11. 1939, betr. Motorisierung der NSKK-Verkehrshilfspolizei-Kompanien in Polen; BArch NS 24/158. Die Kraftfahrzeuge waren durch die Heimat-Polizeiverwaltungen aufgrund des Reichsleistungsgesetzes zu erfassen und nach dem Schätzwert anzukaufen. Feldküchen und Lautsprecherzug stammten aus dem Eigentum des NSKK und waren daher nur anzumieten; Schnellbrief des Chefs der Ordnungspolizei vom 20. 11. 1939, HStA Hannover, Hann. 180 Hildesheim Nr. 834.

fahrzeugen stellte im weiteren Verlauf der Einsätze in Polen ein leicht zu lösendes Problem dar, denn es standen von der Polizei beschlagnahmte Kraftfahrzeuge in genügender Zahl zur Verfügung.[208]

Im November 1939 existierten bereits acht NSKK-Verkehrshilfspolizei-Kompanien zu je 100 Mann. Diese waren in Posen, Bromberg, Thorn, Graudenz, Lodz, Krakau, Kattowitz und Warschau stationiert.[209] Weitere fünf Kompanien aus dem Reich setzten sich im November 1939 in Richtung Generalgouvernement und „Warthegau" in Marsch. Die Führer der Motorgruppen übergaben den Inspekteuren der Ordnungspolizei eine namentliche Liste der für den Einsatz vorgesehenen Führer und Männer. Da der Dienst im besetzten Gebiet als sehr kräftezehrend bewertet wurde, wählten die Verantwortlichen ab November 1939, anders als bei den ersten Einsätzen, nur noch Männer bis zum 45. Lebensjahr aus. Mit ihrer Einberufung standen die NSKK-Mitglieder unter Kriegsrecht und durften nur mit Genehmigung des Befehlshabers der Ordnungspolizei entlassen werden.[210]

Insgesamt waren zwischen Oktober 1939 und Juli 1940 im besetzten Polen 1400 Männer in 14 NSKK-Verkehrshilfspolizei-Kompanien eingesetzt.[211] Hauptaufgaben waren die Verkehrsregelung und das Durchschleusen deutscher Truppen und Polizeieinheiten durch die polnischen Städte. Zu diesem Zweck brachten NSKK-Männer deutsche Wegweiser an und kennzeichneten die Nachschubstraßen für die Wehrmacht.[212]

Neben den reinen Verkehrsregelungs-Kompanien existierte im Generalgouvernement eine NSKK-Kurierkompanie. Sie setzte sich zu großen Teilen aus Angehörigen der Motorgruppe Franken zusammen.[213] Der 1. Zug der Kompanie stand als Begleit- und Kurierkommando zur persönlichen Verfügung des Generalgouverneurs Frank, der 2. Zug übernahm Kuriertätigkeiten in ganz Polen. Die Männer erhielten schwarze Ärmelstreifen mit der Aufschrift: „NSKK-Kurier-Kompanie Generalgouverneur".[214] Mit Ausnahme der Kurierkompanie waren alle NSKK-Kompanien bis zum Spätsommer 1940 wieder von ihrem Einsatz in Polen

---

208 Vgl. Schreiben des Korpsführers vom 1. 11. 1939 an die Führer der Motorgruppen und -brigaden, BArch NS 124/158.

209 Vgl. Anweisung des Inspekteurs Technik vom 11. 11. 1939, betr. Motorisierung der NSKK-Verkehrshilfspolizei-Kompanien in Polen, BArch NS 24/158.

210 Folgende Motorgruppen entsandten im gleichen Monat Verkehrskompanien: Die Motorgruppe Sachsen eine Kompanie nach Petrikau, die Motorgruppe Leipzig eine Kompanie nach Tschenstochau, die Motorgruppe Ostsee eine Kompanie nach Radom und eine Kompanie nach Lodz und die Motorgruppe Niedersachsen eine Kompanie nach Lublin; Schreiben des Korpsführers an die Motorgruppen Niedersachsen, Sachsen, Leipzig und Ostsee vom 22. 11. 1939, BArch NS 24/158.

211 Vgl. NSKK-Korpsführung: Das NSKK in Zahlen (Vertraulich!) Juli 1940, BArch NS 24/151.

212 Vgl. ebenda, S. 140f.; Der Kräfteeinsatz und der Kriegseinsatz der Ordnungspolizei seit Beginn des Krieges vom 20. 8. 1940, in: Chef der Ordnungspolizei, Kriegseinsatz der Ordnungspolizei Heft 1 (1940–1943), S. 1, BArch R 19/97.

213 Vgl. Presseausschnitt aus der Krakauer Zeitung vom 13. 12. 1939: „Dr. Frank begrüßte seine NSKK-Kurierkompanie", BArch NS 24/305; Meldungsformular der Motorgruppe Hochland für die Kurierkompanie, die 1941 noch im Einsatz war, BArch NS 24/773.

214 Vgl. Der NSKK-Mann vom 30. 3. 1940: „Aus den Reihen".

ins Altreich zurückgekehrt. In einem Dankschreiben an Hühnlein vom 9. März 1940 lobte der RFSS Himmler die Arbeitsleistung der NSKK-Männer, die besonders hervorzuheben sei, weil sie von Männern im „höchsten noch arbeitsfähigen Lebensalter" vollbracht worden sei.[215] Zu diesem Lob mischte sich bei den NSKK-Einheiten der Stolz, ebenso wie Wehrmacht und Polizei deutsche Autorität verkörpert und die befohlenen Aufgaben zur Zufriedenheit gelöst zu haben.

NSKK-„Verkehrserziehung" in Polen

Für die NSKK-Propaganda besonders nützlich waren die Bemühungen des NSKK zur Disziplinierung der polnischen Verkehrsteilnehmer – ließ sich damit doch die vermeintliche Minderwertigkeit der polnischen Kultur ins Bild setzen. Die NSKK-Männer regelten den Verkehr in Polen, so dass nun, nach Worten des NSKK-Kriegsberichterstatters Carl Otto Windecker, „auch im Straßenverkehr deutsche Zucht, deutsche Ordnung und deutsche Disziplin die bisherige ‚polnische Wirtschaft' ablösten".[216]

Unter dem Deckblatt der verkehrserzieherischen Disziplinierung verbarg sich eine in Deutschland bereits angedeutete und in Polen zum Durchbruch gelangende Schikanierung der Verkehrsteilnehmer. Eingeleitet mit „Achtung, Achtung"-Rufen, erschallte aus den Lautsprecherwagen in Posen die Botschaft: „Hier ist der NSKK-Verkehrserziehungsdienst. Sie haben sich von jetzt ab an die Vorschriften der Deutschen Reichsstraßenverkehrsordnung zu halten. Sie befinden sich jetzt in Deutschland [...]!"[217] Danach wurden die Verkehrsregeln auf deutsch und polnisch verlesen. Radfahrer, die ihre Fahrtrichtungsänderung nicht mit dem Heben des Armes anzeigten, wurden gezwungen, zwanzig Freiübungen mit dem Arm zu machen. In einer Schilderung aus Lodz heißt es: „Die Bevölkerung folgt ihnen auf den Wink. Sogar die Bauern halten Disziplin. Ab und an gibt es Stauungen, weil starke Gruppen von Bauern dem Verkehrsposten mit lachender Neugier zusehen, ohne weiterzugehen. Dann müssen Sonderposten eingreifen."[218] Diese Zeugnisse der Disziplinierungswut der NSKK-Männer muten grotesk und lächerlich an, und das umso mehr, wenn man den geringen Motorisierungsgrad Polens zugrunde legt,[219] der durch die Beschlagnahmung durch deutsche Truppen

---

[215] Vgl. Schreiben Himmlers an Hühnlein vom 9. 3. 1940, abgedruckt bei Windecker: Wir waren mit in Polen, S. 46. Dank kam auch vom Befehlshaber der Ordnungspolizei im „Warthegau", Knote; Der NSKK-Mann vom 28. 9. 1940: „Anerkennung für NSKK-Einsatz Ost". Das Durchschnittsalter der ab Oktober 1939 eingesetzten Verkehrskompanie aus Hannover betrug 45 Jahre; vgl. Zeitungsausschnitt ohne Datum: „Vom Panjewagen und polnischen Juden", HStA Hannover, VVP 17 Nr. 2417.

[216] Windecker: Wir waren mit in Polen, S. 51. Die Tätigkeit des Verkehrserziehungsdienstes in Polen war Anlass zur Belustigung in der deutschen Zeitschrift „Motorwoche", 1939, Nr. 446. Dort heißt es in der Rubrik „Das lachende Motorrad": „Das Kraftfahr-Korps erzieht derweil/Die Polen noch in aller Eil/Zur Disziplin und Folgsamkeit,/Denn dies war schon die höchste Zeit."

[217] Windecker: Wir waren mit in Polen, S. 168.

[218] Lützkendorf: Völkerwanderung 1940, S. 16.

[219] Im Jahre 1939 kam auf insgesamt 765 Einwohner ein Kfz, ein Kraftrad auf 2851, je ein Pkw auf 1323 und je ein Lkw auf 4915 Einwohner; vgl. Deutsche Kraftfahrt vom November 1939: „Polnische Wirtschaft".

und Dienststellen und die Stilllegungspflicht von Privatfahrzeugen noch weiter herabgesetzt worden war.[220]

Tatsächlich aber war der verkehrsmissionarische Überschwang der NSKK-Männer alles andere als harmloser Natur. Die Maßnahmen basierten auf dem Grundsatz: „Dieses Volk kennt keine Disziplin aus sich heraus. Es kennt nur Bestrafung und Angst vor Strafe."[221] Besatzungen von Lautsprecherwagen jagten Verkehrsteilnehmer, denen sie Gesetzesübertretungen vorwarfen, und drohten ihnen mit dem Ruf: „Anhalten oder wir schießen!"[222] NSKK-Männer, die in Krakau den Verkehr regelten, berichteten: „Wo gar keine Verständigung möglich war, halfen polnische Brocken oder deutsche Fäuste nach."[223] Die NSDAP-Kreisleitung von Ostrowo im Regierungsbezirk Kalisch kündigte in einem Aufruf an die polnische Bevölkerung an, dass Polen, die auf Bürgersteigen mit Fahrrädern fuhren oder Handwagen führten, der Polizei zur gesetzlichen Bestrafung ausgeliefert würden.[224]

„Sie trugen die Binde Verkehrshilfspolizei am Arm, aber ihre Aufgaben gingen weit über die Regelung der schwierigen Verkehrsprobleme hinaus"[225], heißt es im Klappentext des Buches „Wir waren mit in Polen" über die Arbeit des NSKK. Es lassen sich in den Quellen Belege dafür finden, dass NSKK-Männer neben den reinen Verkehrsregelungsaufgaben auch Razzien durchführten. Bei einer Hausdurchsuchung in einem Kloster in Kalisch fanden sie Gewehrmunition und verhafteten den Prior des Klosters.[226] Der Geistliche wurde von einem Polizeistandgericht in Posen zum Tode verurteilt und danach von Polizeieinheiten öffentlich auf dem Marktplatz von Kalisch erschossen. Der Verkehrskompanie, die bei der Verhaftung beteiligt war, gehörte auch der 41-jährige NSKK-Truppführer Z. an. In seinen Briefen von 1939 prahlte er mit der Beteiligung an Razzien in abgelegenen Dörfern in der Nähe von Kalisch, in deren Verlauf „so mancher Schuss fiel und viel Prügel verteilt wurde".[227] Die Männer hätten sich, so Z., daran erfreut, „Rabbinerbärte" abzuschneiden und von Jüdinnen ihre Zimmer säubern zu las-

---

220 Die Militärverwaltung stattete ihre Dienststellen mit Fahrzeugen aus und befahl die Stilllegung aller Fahrzeuge in Polen, die nicht für Wirtschaftstransporte gebraucht wurden. In Westpreußen und Posen führte die Militärverwaltung deutsche Kennzeichen und Kraftfahrzeugpapiere nach deutschem Muster ein und verfügte die Eindeutschung der Straßen- und Ortsnamen. Mit Ausnahme der Westgebiete, in denen ein ziviler Kraftfahrzeugverkehr unter strengen Auflagen existierte, kam der motorisierte Verkehr im besetzten Polen zum Erliegen; Umbreit: Deutsche Militärverwaltungen 1938/39, S. 255.

221 Windecker: Wir waren mit in Polen, S. 177.

222 Der NSKK-Mann vom 21. 10. 1939: „Verkehrserziehungsdienst in Posen".

223 Nachrichtenblatt der Motorstandarte 18 Schweidnitz, Bl. 5, Deutsche Bücherei Leipzig ZB 45667.

224 Vgl. Aufruf der Kreisleitung der NSDAP Ostrowo an die polnische Bevölkerung vom 10. 6. 1940, in: Luczak (Bearb.): Polozenie Ludnosci Polskiej, Dok. XIII – 6, S. 349.

225 Windecker: Wir waren mit in Polen.

226 Vgl. ebenda, S. 148.

227 Vgl. Brief des NSKK-Truppführers Z. aus Kalisch an die Freunde vom Alpenverein vom 5. 11. 1939, Staatsanwaltschaft Berlin, Az.: 2 P Js 86/53, Kopie bei der Zentralen Stelle der Landesjustizverwaltungen, Az: V 203 AR 566/71. Vgl. auch den Artikel von Stefan Klemp: „Wenn mein Revolver erzählen könnte ..." in: Süddeutsche Zeitung vom 28. 10. 1997 und den Textauszug in: Mallmann u. a. (Hrsg.): Deutscher Osten 1939–1945, S. 13.

sen. Der damals 41-jährige Malermeister nannte die Arbeit bei der NSKK-Hilfspolizei einen „schönen Dienst". Nach dem Krieg machte Z. vor Freunden vielsagende Andeutungen: „viele haben ins Gras gebissen". Er zeigte Bilder herum, die ihn als Bewacher von Arbeitskolonnen, die aus halb bekleideten Frauen und Männern bestanden, zeigten.[228]

Laut einem Presseartikel über eine Verkehrskompanie aus Hannover, die Anfang 1940 aus Warschau zurückkehrte, blieben den Beteiligten besonders die Zwangsmaßnahmen gegen die jüdische Bevölkerung in Erinnerung: „Mit Freude rufen sie sich die entsetzten Gesichter ins Gedächtnis zurück, wenn der braune Lastwagen des NSKK im Judenviertel erschien und sich die Kaftanträger auflud, um sie zur Arbeit zu holen."[229] Nicht nur Transporte jüdischer Zwangsarbeiter, auch die Begleitung von „volksdeutschen" Umsiedlern aus den baltischen Ländern und aus Wolhynien in ihr neues Domizil im „Warthegau" zählten zu den Beförderungsaufgaben. Um Wohnraum für die Umsiedler zu schaffen, waren die Verkehrskompanien – gleichsam im Gegenzug – hilfreich bei der Deportation von Juden und Polen aus den größeren Städten des „Warthegaus" in das Generalgouvernement.[230] Auch die neu aufgestellten lokalen NSKK-Stürme wirkten während und nach dem Einsatz der NSKK-Kompanien an den Vertreibungsaktionen mit. Die in Lodz ansässige Motorstandarte Litzmannstadt beispielsweise beteiligte sich im Sommer 1940 an der Ghettoisierung der polnischen Juden in der Stadt. Unter Leitung des NSKK-Hauptsturmführers Büchler wurden bis Juni 1940 rund 200 000 Juden in ein abgeschlossenes Ghetto abgeschoben und dort in-

---

[228] Nach Angaben einer Zeugenaussage am 28. 3. 1953 bei der Berliner Staatsanwaltschaft. Bei seiner Vernehmung am 25. 4. 1953 widerrief der als überzeugter Antisemit bekannte Z. die in den Briefen und unter Zeugen gemachten Angaben und entschuldigte sie mit seinem Hang zur Angeberei. Die gegen Z. aufgenommenen Ermittlungen der Berliner Staatsanwaltschaft wurden 1953 aufgrund mangelnder Beweise eingestellt; vgl. Zentrale Stelle der Landesjustizverwaltungen, Az: V 203 AR 566/71.

[229] Zeitungsausschnitt „Vom Panjewagen und polnischen Juden", HStA Hannover, VVP 17 Nr. 2417.

[230] Windecker beschränkt sich auf Andeutungen und nennt keine konkreten Maßnahmen: „Inzwischen jedoch begann die Abwanderung der Polen und Juden. In Bromberg, Graudenz, Thorn, Posen, Kalisch, Lodz, Konin, Gnesen wurden die Verkehrskompanien des NSKK dazu aufgerufen, an dieser gewaltigen Aktion teilzunehmen"; Windecker: Wir waren mit in Polen, S. 154. Im Rahmen der deutschen Volkstumspolitik sollten große Teile der polnischen nichtjüdischen Bevölkerung und alle Juden aus den an das Reich angegliederten Ostgebieten in das Generalgouvernement umgesiedelt werden. Die Schwerpunkte der Deportationsmaßnahmen lagen in Posen und Westpreußen. Im Dezember 1939 wurden aus Posen 87 000 Personen ausgesiedelt, um 40 000 Baltendeutschen Platz zu machen. Im Februar und März 1940 fanden Vertreibungen statt, um für weitere 120 000 Wolhynien-Deutsche Wohnraum zu schaffen. Ende 1940 betrug die Gesamtzahl der ins Generalgouvernement umgesiedelten Polen, die ihre Heimat und ihren Besitz verloren hatten, 325 000 Personen. Die Gesamtzahl der bis zum Ende des Krieges verdrängten Polen erhöhte sich bis auf 750 000; Herbst: Das nationalsozialistische Deutschland 1933–1945, S. 284. Die Mitwirkung des NSKK bei Vertreibungen und Umsiedlungen entsprach nicht den Richtlinien in der Kommandobesprechung am 15. 1. 1940 beim Befehlshaber der Ordnungspolizei in Posen, die festlegten, dass das NSKK nur im Verkehrserziehungsdienst einzusetzen sei, nicht bei Evakuierungen, Streifen oder Postendienst; vgl. Archiwum Panstwowe Poznan (Polen), Gendarmerie Kreis Schrimm Nr. 107.

terniert.[231] Belegt ist auch ein Einsatz lokaler NSKK-Einheiten am 12. November 1941, bei dem in Zusammenarbeit mit SA und Gendarmerie eine „Evakuierung", sprich Vertreibung, von polnischen Bauern im Kreise Rawitsch am westlichen Rand des „Warthegaus" durchgeführt wurde. 123 Familien, zusammen 561 Personen, mussten ihre Heimat verlassen.[232] Der Führer der Motorgruppe Wartheland, NSKK-Brigadeführer Paul Hopp, habe, – so lautet die Einschätzung des Führers der Motorobergruppe Nordost im Juli 1941 – mit „tatkräftigem Einsatz dazu beigetragen, unruhige polnische Elemente niederzuhalten". Besonderes Lob erhielt er für sein „rücksichtsloses Draufgängertum".[233]

Wie es der Klappentext des Buches von Windecker „Wir waren mit in Polen. Der ‚Einsatz Ost' des NSKK" andeutete, gingen die Aufgaben der NSKK-Kompanien weit über die Regelung der schwierigen Verkehrsprobleme hinaus. Nicht nur Diskriminierungen, Verfolgungen und Vertreibungen von Polen, insbesondere polnischer Juden, waren an der Tagesordnung. Nachweislich unterstützten NSKK-Männer im Oktober 1939 in Bromberg zusammen mit der Ordnungspolizei und Angehörigen der Wehrmacht die Erschießungsaktionen und Deportationen des Einsatzkommandos 16 gegen Juden, Angehörige der polnischen Intelligenz und katholische Geistliche.[234] Der Korpsführer wusste um die Mitwirkung des NSKK an derartigen Aktionen und schwor die Männer der Verkehrskompanie Graudenz im Dezember 1939 darauf ein: „Schwierigkeiten müssen überwunden werden, und sie sind wohl das, an was sich der NSKK-Mann später am liebsten erinnern wird. Der Einsatz gegen Polen und Juden erfordert harte Männer!"[235]

Mitwirkung an der Verfolgung und Ermordung von Juden in der Sowjetunion

Die Angehörigen der Verkehrskompanien hatten beim Einsatz in Polen ihre „Härte" offensichtlich unter Beweis gestellt, so dass der RFSS Himmler bereits vor dem Angriff auf die Sowjetunion eine erneute Verwendung des NSKK anstrebte. Die Aufstellung von NSKK-Verkehrskompanien – auch unter den Bezeichnungen „NSKK-Kompanien", „NSKK-Polizeikompanien", „NSKK-Verkehrshilfspolizei-Kompanien" und „Russland-Kompanien" – ging auf den Befehl des RFSS und ChdDtPol vom 17. Mai 1941 zurück. Himmler ordnete für einen

---

[231] Mit einem Gartenkonzert des Musikzuges feierte die Motorstandarte 116 in Litzmannstadt das Ende der „Umsiedlungsaktion"; vgl. Der NSKK-Mann vom 8. 6. 1940: „Aus den Reihen".

[232] Vgl. Luczak (Bearb.): Polozenie Ludnosci Polskiej, Dok. III–26, S. 139. Der Kreis Rawitsch befindet sich am westlichen Rand des „Warthegaus", an der Ostgrenze nach Lodz. Diese Umsiedlung muss im Zusammenhang mit den zu dieser Zeit im „Warthegau" stattfindenden Massenvertreibungen im Rahmen des 3. Nahplans gesehen werden; vgl. Röhr: Forschungsprobleme zur deutschen Okkupationspolitik, Dok. 42, S. 268; Broszat: Nationalsozialistische Polenpolitik, S. 100f.

[233] Zu Paul Hopp (geb. 1900) liegen nur wenige biographische Angaben vor; vgl. Beförderungsvorschlag des Führers der Motorobergruppe Nordost Offermann vom 4. 7. 1941, BArch BDC (SA).

[234] Vgl. Krausnick: Hitlers Einsatzgruppen, S. 73.

[235] Der NSKK-Mann vom 9. 12. 1939: „Wir standen im Selbstschutz".

besonderen Einsatz der Ordnungspolizei die Aufstellung von neun NSKK-Kompanien als Polizeireserve an. Jede Kompanie hatte eine Sollstärke von einem Führer und 109 Mann und wurde aus Beständen der Ordnungspolizei bewaffnet und eingekleidet.[236] Als Zeichen der Zugehörigkeit zum NSKK trugen die Männer am Kragen die Spiegel des NSKK und am Arm die Kraftfahr-Raute. Geeignete Personen, die sich freiwillig meldeten, wurden unter Mitwirkung des NSKK durch die zuständigen Inspekteure der Ordnungspolizei zum 15. Juni 1941 einberufen und notdienstverpflichtet.[237] Für folgende neun Kompanien, deren Namen mit dem Aufstellungsort der Motorobergruppe oder Motorgruppe übereinstimmten, bestand ein Aufstellungsbefehl: 1. Kompanie Wien; 2. Kompanie Kattowitz; 3. Kompanie Posen, 4. Kompanie Hamburg, 5. Kompanie Berlin, 6. Kompanie Leipzig; 7. Kompanie Nürnberg, 8. Kompanie Dortmund; 9. Kompanie Stuttgart.[238]

Die Mitglieder hatten den Status von Reservepolizisten und unterstanden der Befehls- und Verfügungsgewalt der Höheren SS- und Polizeiführer. Ferner waren die SS- und Polizeigerichtsbarkeit und das Dienststrafrecht in den neuen Ostgebieten auf sie anwendbar. Die Bezeichnung „NSKK" als eigenständiger Name taucht in den Dokumenten über die Vernichtung der Juden nur selten auf.[239] Für Deportationen zu den Vernichtungs- und Konzentrationslagern sowie zu Erschießungsstätten existierte unabhängig vom NSKK eine eigene „Infrastruktur der Vernichtung". Die Einsatzgruppen der SS waren vollmotorisiert,[240] die Poli-

---

236 Vgl. Befehl des RFSS und ChdDtPol vom 17. 5. 1941 (Abschrift), betr. Aufstellung von NSKK-Kompanien, BArch NS 24/152. Eine Abschrift befindet sich auch im StA Münster, Regierung Arnsberg 14964. Der 17. 5. 1941 war der Tag, an dem das Polizeibataillon 322 über seinen Osteinsatz informiert wurde. Die Entscheidung zum Angriff auf die Sowjetunion stand seit längerem fest; vgl. Kwiet: Auftakt zum Holocaust, S. 192.

237 Vgl. Befehl des RFSS und ChdDtPol vom 17. 5. 1941 (Abschrift), betr. Aufstellung von NSKK-Kompanien, BArch NS 24/152.

238 Vgl. ebenda und die vorgesehene Aufstellung der Polizeiverbände und NSKK-Kompanien vom Juni 1941; Kriegsgliederung der den Höheren SS- und Polizeiführern unterstehenden Polizeiverbände und der Polizeiverbände z.V. vom Juni 1941 (Schema), BArch R 70/18, Bl. 2; Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70. Nach dem Aufstellungsplan vom 17. 5. 1941 war als 6. Kompanie die NSKK-Verkehrskompanie Leipzig aufgeführt, die aber in den folgenden Dokumenten nicht erwähnt wurde. Unklar ist, ob es von Anfang an eine eigene NSKK-Kompanie Leipzig gab. Fest steht, dass eine große Anzahl NSKK-Männer aus Leipzig im Dezember 1941 in der 7. NSKK-Polizeikompanie in Kiew Dienst tat; vgl. Schreiben des Führers der NSKK-Motorgruppen Sachsen und Leipzig vom 13. 12. 1941 an den Oberbürgermeister in Leipzig, StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70, Bh. 17.

239 Dies dürfte auch der Grund dafür sein, warum Gesamtdarstellungen über den Holocaust das NSKK nicht erwähnen. „Die Vernichtung der europäischen Juden" von Raul Hilberg, „Der Krieg gegen die Juden 1933–1945" von Lucy Dawidowicz und „Die Endlösung" von Götz Aly ziehen die großen Linien nach und lassen Sondereinheiten wie das NSKK außer Acht. Auch die frühe Studie von Neufeldt u. a.: Zur Geschichte der Ordnungspolizei 1936–1945, erwähnt das NSKK auf S. 54 nur ein einziges Mal.

240 Vgl. Krausnick: Hitlers Einsatzgruppen, S. 126, und die Aussage Ohlendorfs im Nürnberger Prozess; vgl. Der Prozess gegen die Hauptkriegsverbrecher, Bd IV, S. 346 ff.

zeibataillone verfügten über eigene Kraftfahrstaffeln[241], und auch für die SS und den Sicherheitsdienst[242] standen eigene Kraftfahrer und Fahrzeuge zur Verfügung. Dessen ungeachtet waren die Verkehrskompanien als Verstärkung willkommen, da sie in Fragen der Verkehrsregelung und Absperrung mehr Erfahrung hatten als normale Schutzpolizisten und im Falle eines Fahrermangels kurzfristig einspringen konnten. Wichtige Dokumente, die den hilfspolizeilichen Einsatz des NSKK in der Sowjetunion authentisch beschreiben, sind die internen Berichte des Führers der Motorobergruppe Nordost, Obergruppenführer Karl Offermann, vom Oktober 1941 und die Aufzeichnungen des Führers der Motorobergruppe Ost, Obergruppenführer Hermann Höfle, vom November 1941.[243] Obergruppenführer Offermann fertigte für den Korpsführer einen Inspektionsbericht über die NSKK-Verkehrskompanien Berlin, Stuttgart und Nürnberg an; Obergruppenführer Höfle beschrieb in seinem Bericht die Situation und Stimmung in den NSKK-Verkehrskompanien Wien, Kattowitz und Posen.[244] Da es sich hierbei um bislang unbekannte Quellen handelt, die die Mitwirkung des NSKK an der Verfolgung und Tötung von Juden in den besetzten Ostgebieten dokumentieren, wird der Beschreibung dieser Einheiten eine größere Ausführlichkeit eingeräumt. Die dargebotenen Fakten dienen als Grundsteine für zukünftige Untersuchungen vor dem Hintergrund der aktuellen historischen Forschung über die Arbeit der Polizeibataillone in den okkupierten Ostgebieten.

Die NSKK-Verkehrskompanie Berlin unter Führung von NSKK-Oberstaffelführer Niedenzu war 1941 zeitweise in Minsk stationiert. Sie stand unter direkter Befehlsgewalt des Polizeiregiments Mitte und war wirtschaftlich dem Polizeibataillon 307 angegliedert. Sie setzte sich aus einem Führer und 65 Männern zusammen und lag somit weit unter der Sollstärke. Der 1. Zug der Kompanie verteilte sich auf vier Staatsgüter[245] im Umkreis von 40 km um Minsk, die vom RFSS und ChdDtPol beschlagnahmt worden waren. Die Männer hatten die Aufgabe, die

---

241 Vgl. Aufstellung einer Kraftfahrstaffel für das Polizeibataillon 323 aus 72 Männern; Schnellbrief des RFSS vom 1. 7. 1942, StA Münster, Regierung Arnsberg 14940.

242 Der Gesamtbestand an Kraftfahrzeugen bei der Sicherheitspolizei 1941 betrug 2835, von denen die meisten Pkw waren; vgl. Bedarfsmeldung für das Rechnungsjahr 1941, BArch R 58/838, Bl. 30. Zum Fahrzeugbestand der Sicherheitspolizei zählten auch so genannte „Mordbereitschaftswagen", die für je 10000 RM angekauft und fein säuberlich abgerechnet worden waren. Auffällig an dieser Bezeichnung für Gaswagen ist der Ausfall der Tarnsprache; Übersicht über die im Rechnungsjahr 1940 voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel, BArch R 58/838, Bl. 14.

243 Biografische Angaben zu Offermann und Höfle auf S. 135 dieser Arbeit.

244 Soweit nicht anders angegeben, beziehen sich die folgenden Darstellungen und Zitate auf den Bericht des Führers der Motorobergruppe Nordost, Obergruppenführer Offermann, über die Besichtigung der NSKK-Verkehrskompanien Berlin, Stuttgart und Nürnberg vom 14. 10. 1941 und auf den Bericht des Führers der Motorobergruppe Ost, Obergruppenführer Höfle, über den Einsatz der NSKK-Kompanien Wien, Kattowitz und Posen in Rußland vom 3. 11. 1941, BArch NS 24/152.

245 Diese Staatsgüter standen wahrscheinlich in Zusammenhang mit der Zuweisung von Ländereien an SS- und Polizeiverbände, an die Reichsbahn, die Reichspost, die OT, das NSKK und andere. Die Angehörigen dieser Organisationen, die zum Teil in abgelegenen Gebieten eingesetzt waren, nutzten die landwirtschaftlichen Betriebe zur Selbstversorgung; vgl. Gerlach: Kalkulierte Morde, S. 339f.

Güter gegen Plünderung, Brandstiftung und Partisanenangriffe zu verteidigen. Der in Mogilew stationierte Höhere SS- und Polizeiführer, Gruppenführer von dem Bach, lobte die Arbeit der Männer.[246] Der 2. Zug der Kompanie stellte Wachpersonal nach Minsk ab und war mit der Instandsetzung von erbeuteten Fahrzeugen beschäftigt. Als besondere Einsätze zählt Obergruppenführer Offermann auf:

„Das Durchkämmen von Wäldern nach versprengten Bolschewiken, die sich immer noch in den Wäldern versteckt halten, Erschießung von Partisanen und Juden, die bei Razzien ohne Stern angetroffen worden sind. In einem besonderen Fall wurden unsere Männer der Kompanie Berlin zur Wiederherstellung von Ruhe und Ordnung auf der Kolchose Slepitsche herangezogen."[247]

Wie aus dem Kriegstagebuch des Polizeibataillons 322[248] hervorgeht, fanden am 1. September 1941 Judenerschießungen in Minsk statt. Unter Beteiligung des NSKK ermordeten der Sicherheitsdienst und die 9. Kompanie des Polizeibataillons 322 außerhalb von Minsk 914 jüdische Männer und Frauen.[249]

Obergruppenführer Offermann bescheinigte den Angehörigen der NSKK-Kompanie Berlin eine „gute Haltung". Getrübt wurde die Dienstfreude lediglich von der Urlaubssperre und einem leichten Gefühl der Zurücksetzung gegenüber den aktiven Polizeibeamten. Mitte Oktober 1941 verlegte man die Kompanie nach Mogilew.

Mogilew wird in der Forschung als „Startsignal für das Vorhaben, alle Juden im rückwärtigen Heeresgebiet Mitte zu ermorden", gewertet.[250] Am 2. und 3. Oktober töteten dort Angehörige eines Einsatzkommandos und der Polizei 2273 jüdische Männer, Frauen und Kinder. Zwei Wochen später, am 19. Oktober, wurden weitere 3700 Juden ermordet. An dem zweiten großen Massaker, das das Einsatzkommando 8, das Polizeibataillon 316 und ukrainische Hilfspolizisten durchführten, nahmen auch die Männer der NSKK-Verkehrskompanie Berlin unter Führung von NSKK-Oberstaffelführer Niedenzu teil.[251]

Die als 9. NSKK-Verkehrskompanie Stuttgart[252] aufgestellte Einheit, beste-

---

246 Vgl. ebenda.

247 Bericht des Führers der Motorobergruppe Nordost, Obergruppenführer Offermann, über die Besichtigung der NSKK-Verkehrskompanien Berlin, Stuttgart und Nürnberg vom 14. 10. 1941, BArch NS 24/152.

248 Da die Quellen zur Geschichte des Polizeibataillons 322 ungewöhnlich ergiebig und aussagekräftig sind, lässt sich der Weg des Polizeibataillons und seine Mitwirkung an Massenerschießungen gut rekonstruieren; vgl. Kwiet: Auftakt zum Holocaust, S. 191; Angrick u. a.: „Da hätte man schon Tagebuch führen müssen", S. 325–385.

249 Vgl. Auszug aus dem Kriegstagebuch des Polizeibataillons 322: Judenerschießungen in Minsk, 31. 8.–1. 9. 1941, in: Longerich (Hrsg.): Die Ermordung der europäischen Juden, Dok. 36, S. 129f.

250 Vgl. Gerlach: Kalkulierte Morde, S. 587.

251 Zu den Tätigkeiten der Kompanie gehörte auch die Überwachung des im September 1941 in Mogilew errichteten Zwangsarbeitslagers; Gerlach: Kalkulierte Morde, S. 590f.; Ermittlungsakte 31 Js 78/65 der Staatsanwaltschaft Mannheim gegen Angehörige der Waldenburger Schutzpolizei, die in Mogilew stationiert waren. Die Ermittlungen brachten in Bezug auf die Mitwirkung des NSKK keine neuen Erkenntnisse.

252 Rund 25 Angehörige der Verkehrskompanie Stuttgart stammten aus der Motorgruppe Hochland. Sie wurden vor Beginn des Einsatzes zum Aufstellungsort Stuttgart beordert;

hend aus 85 Männern, war ebenfalls dem Polizeiregiment Mitte unterstellt, wirtschaftlich aber dem Bataillon 322 angegliedert. Die Kompanie unter Führung von Hauptsturmführer Bauer war in Mogilew für Aufgaben der Verkehrsüberwachung im weitesten Sinne vorgesehen. Hervorzuheben sind folgende Beauftragungen:

„Als Wache und Aufsicht bei der Arbeit im Judenlager ist ein Kommando von 3/25 Mann eingesetzt, die auch die dort untergebrachten Partisanen einer strengen Bewachung unterziehen. [...] Die Kompanie wird ferner eingesetzt: Bei der Erschießung von Partisanen und bolschewistischen Geheimagenten der GPU, beim Durchkämmen von Ortschaften und Wäldern, sowie bei der Erschießung von Juden."[253]

Obgleich nicht geklärt werden kann, ob die Verkehrskompanie Stuttgart an den Massakern am 2. und 19. Oktober in Mogilew mitgewirkt hat,[254] ist die Beteiligung an „Judenaktionen" durch den Bericht von Offermann vom 14. Oktober 1941 hinreichend belegt. Über die Stimmung der NSKK-Kompanieangehörigen urteilte der NSKK-Obergruppenführer: „Die Männer zeigen eine fabelhafte Einsatzbereitschaft und drängen selbst auf größtmögliche Verwendung."

Weniger positiv beschrieb Offermann die Gemütsverfassung der Angehörigen der dritten NSKK-Kompanie im Polizeiregiment Mitte. Es handelte sich um die 7. NSKK-Verkehrskompanie Nürnberg. Die Einheit war 1941 ebenfalls in Mogilew untergebracht und wirtschaftlich dem II. Polizeibataillon angegliedert. Die 66 Mann umfassende Kompanie stand dem Höheren SS- und Polizei-Führer für Sonderaufgaben wie die Sicherung der Staatsgüter und die „Bekämpfung von Partisanen" zur Verfügung. Der Gesundheitszustand der Angehörigen dieser Kompanie wurde als weniger gut beschrieben. Nach Angaben des Obergruppenführers Offermann handelte es sich um Männer im vorgerückten Alter, „die sich den Einsatz, für den sie sich vielfach freiwillig gemeldet haben, in anderer Form und Art vorgestellt hatten".[255] Aus dieser Beschreibung geht nicht hervor, ob sie den Antipartisanenkampf, der oftmals die Ausrottung unerwünschter Bevölkerungsteile

---

Schreiben der Motorgruppe Hochland an die Führer der Motorstandarten vom 5. 5. 1941, BArch NS 24/731.

253 Bericht des Führers der Motorobergruppe Nordost, Obergruppenführer Offermann, über die Inspektion der NSKK-Verkehrskompanien Berlin, Stuttgart und Nürnberg vom 14. 10. 1941, BArch NS 24/152. Dass die NSKK-Verkehrskompanie Stuttgart wiederholt „erfolgreich" gegen „Partisanen" gekämpft hat, bestätigt die Personalakte eines Beteiligten; vgl. Führerbeurteilungen, A. W., LA Speyer T 65 Nr. 238. Rund 25 Angehörige der Verkehrskompanie Stuttgart stammten aus der Motorgruppe Hochland.

254 Ein Bericht der 9. Kompanie des III. Bataillons (vormals 3. Kompanie des Batl. 322) im Polizeiregiment Mitte, dem die Verkehrskompanie angeschlossen war, vom 2. 10. 1941 über „Judenaktionen" in Mogilew beschreibt, wie 2208 Juden in dem neu eingerichteten Ghetto in Mogilew festgenommen und mittels Lkw zu einer Sammelstelle gebracht worden waren. 555 Juden wurden von den Polizisten mit Unterstützung der ukrainischen Polizei und Männern des Stabes „Höherer SS- und Polizeiführer Rußland Mitte" am nächsten Tag exekutiert. Das NSKK wird in diesem Bericht nicht als tatbeteiligte Einheit erwähnt; Auszug aus dem Bericht vom 3. 10. 1941, in: Longerich (Hrsg.): Die Ermordung der europäischen Juden, Dok. 35, S. 128.

255 Vgl. Bericht des Führers der Motorobergruppe Nordost, Obergruppenführer Offermann, über die Besichtigung der NSKK-Verkehrskompanien Berlin, Stuttgart und Nürnberg vom 14. 10. 1941, BArch NS 24/152.

meinte, psychisch und physisch als zu belastend empfanden, oder ob sie häufig Zielscheibe von Anschlägen und Sabotageaktionen waren.[256]

Aufgrund der zahlreichen Gefechte mit Partisanen rechnete Offermann die drei visitierten Kompanien zur kämpfenden Truppe. Die „dienstlichen Verhältnisse" waren nach Ansicht von Offermann daher grundverschieden von denen in den Kompanien Dortmund und Hamburg, die in Riga[257] bzw. in Kowno stationiert waren, wo bereits „friedensmäßige Verhältnisse" herrschten.

Die angesprochene 8. NSKK-Verkehrskompanie Dortmund bestand vom 15. Juni 1941 bis zum 28. September 1943. Die Männer kamen aus ganz Westfalen und wurden in einer Stärke von 67 Mann zuerst nach Gumbinnen in Ostpreußen in Marsch gesetzt.[258] Aus den Personalakten der Kompanie Dortmund geht hervor, dass die Angehörigen der Kompanie zwischen 41 und 57 Jahre alt waren, zumeist einen technisch-handwerklichen Beruf ausübten, den Führerschein besaßen, langjährige NSKK-Mitglieder waren und der NSDAP angehörten.[259] Im August 1941 erfolgte die Verlegung der Verkehrskompanie nach Riga, wo sie Kurierdienste zwischen Riga, Tilsit und Königsberg übernahm. Die Kompanie war dem Höheren SS- und Polizeiführer Ostland unterstellt. Im August 1942 stellten sich Angehörige der NSKK-Verkehrskompanie Dortmund dem Sicherheitsdienst als Fahrer zur Verfügung, um im ostlettischen Gebiet Lettgallen Zwangsarbeiter zu rekrutieren.[260] Die Kompanie wies eine hohe Mobilität auf. Nach ihrer Stationierung in Riga unterstand sie vom September 1942 bis Februar 1943 dem Polizeiführer in Rostow am Asowschen Meer, danach wurde sie nach Dnjepropetrowsk verlegt und war bis zu ihrer Auflösung im ukrainischen Kowel eingesetzt.[261]

Das Mitteilungsblatt der Motorstandarte 160 Lüneburg berichtet in der Augustausgabe 1942 vom Einsatz der NSKK-Verkehrskompanie Hamburg in der litauischen Stadt Kaunas (dt. Kauen, russ. Kowno). Die Männer – allesamt langjährige Mitglieder des Kraftfahrkorps mit Kampferfahrungen aus dem Ersten Weltkrieg – stammten aus verschiedenen norddeutschen Motorstürmen. Die

---

256 Vgl. Röhr: Forschungsprobleme zur deutschen Okkupationspolitik, S. 302 f.

257 Vgl. Neufeldt u. a.: Zur Geschichte der Ordnungspolizei, S. 54. 1942 umfasste die NSKK-Verkehrskompanie in Riga 70 Mann. Aus einer Ereignismeldung des Chefs der Sicherheitspolizei vom 6. 7. 1941 geht hervor, dass die Stimmung der litauischen Bevölkerung in Riga als prodeutsch eingeschätzt wurde und Partisanen bereits im Juni entwaffnet worden waren; vgl. Europa unterm Hakenkreuz, Bd. 5, Dok. 16.

258 Vgl. die Unterlagen zur Aufstellung der NSKK-Kompanie in Dortmund und die Einberufung der Angehörigen, StA Münster, Regierung Arnsberg 14964; darunter die Anweisung des HSSuPF bei den Oberpräsidenten von Westfalen, Hannover, der Rheinprovinz und beim Reichsstatthalter in Lippe und Schaumburg-Lippe vom 26. 5. 1941, betr. Aufstellung von NSKK-Kompanien; Fernschrift Münster vom 2. 7. 1941 an den Polizeipräsidenten in Dortmund; Anlage zu Polizeipräsidium Dortmund vom 7. 7. 1941.

259 Der Polizeihistoriker Alexander Primavesi trug Personalakten der Angehörigen der NSKK-Verkehrskompanie Dortmund zusammen; vgl. StA Münster, Polizeipräsidien, Slg. Primavesi, Nr. 171, 227.

260 Wörtlich hieß es in der Bescheinigung des Kommandeurs der Sicherheitspolizei Riga vom 26. 8. 1942: „Im Gebiet Lettgallen wurden Arbeitskräfte erfasst"; StA Münster, Polizeipräsidien, Slg. Primavesi Nr. 227.

261 Vgl. Dienstbescheinigung vom 25. 9. 1943 für einen Angehörigen der NSKK-Polizei-Verkehrskompanie Dortmund, StA Münster, Polizeipräsidien, Slg. Primavesi Nr. 171.

Kompanie wurde durch junge NSKK-Mitglieder aus den neu aufgestellten Stürmen in Königsberg ergänzt, bevor sie im Juli 1941 die Fahrt nach Litauen antrat. Sie traf am 1. August 1941 mit 83 Mann in Kaunas ein und übernahm das gesamte Verkehrswesen der 140000-Einwohner-Stadt.[262] Am 15. August 1941 erfolgte die Errichtung eines Ghettos für 32000 jüdische Bewohner. Ein NSKK-Kriegsberichterstatter berichtet:

„Dann kam ein Befehl, der die Männer des NSKK bis heute auf einen politisch wichtigen Posten stellte, der ihnen täglich und stündlich einen neuen Anschauungs-Unterricht vermittelt, der auch durch die Länge seiner Dauer, obwohl er mit Kraftfahrt verflixt wenig zu tun hat, nichts an Eindringlichkeit verliert: Die polizeiliche Sicherung des Kauener Ghettos in der kleinen Vorstadt Wiljampol, jenseits der großen Wiljabrücke."[263]

Die Aufgaben beschränkten sich nicht nur auf den Wachdienst, denn im Text heißt es weiter: „Es ist wahrlich keine Kleinigkeit, die vielen tausend Juden, auch wenn sie endlich ‚unter sich' sind, an Zucht und Ordnung zu gewöhnen."

Im Herbst 1941 verübten Angehörige des Sicherheitsdienstes und litauische Schutzmannschaften drei Massaker an den Ghettobewohnern, in deren Verlauf rund 18000 Menschen ermordet wurden.[264] Es ist wahrscheinlich, aber nicht belegt, dass die 4. NSKK-Verkehrskompanie (Hamburg) an diesen Aktionen zumindest in logistischer Hinsicht beteiligt war.

Ab November 1942 wurde die bisher in Kaunas stationierte NSKK-Kompanie Hamburg in Stalino eingesetzt. Die NSKK-Kompanie Nürnberg stellte man nach Woroschilowgrad und die NSKK-Kompanie Stuttgart nach Charkow ab.[265]

Der Abzug der zwei zuletzt genannten Kompanien aus dem Bereich des SS- und Polizeiführers Russland Mitte sorgte für einige Aufregung. Nachdem die dort stationierten NSKK-Kompanien Verluste hinnehmen mussten, setzte sich das NSKK erfolgreich für eine Verlegung der Einheiten in den Bereich des SS- und Polizeiführers Russland Süd ein. Die Bitte des NSKK-Obergruppenführers Höfle an den SS- und Polizeiführer Rußland Mitte und Bevollmächtigten für die Bandenbekämpfung, SS-Obergruppenführer Erich von dem Bach-Zelewski, NSKK-Männer bei der Bandenbekämpfung künftig nicht mehr einzusetzen, stieß auf Ablehnung. Von dem Bach, der die NSKK-Männer 1941 noch für ihren Mut gelobt hatte, warf ihnen im Oktober 1942 eine schlechte Verteidigungsleistung und eine

---

262 Vgl. Vom Ostseestrand. Soldatenbrief der Motorstandarte 11 (Schwerin) vom September 1941: „Verkehrskompanie in Kowno", Deutsche Bücherei Leipzig ZB 44693.

263 Der Heimatbrief. Monatliches Mitteilungsblatt der Motorstandarte 160 Lüneburg vom August 1942: „NSKK-Kompanie 4 ein Jahr in Kauen", UB Göttingen. Vgl. auch Vom Ostseestrand. Soldatenbrief der Motorstandarte 111 (Rostock) vom Oktober 1942 mit dem bezeichnenden Titel: „Razzia in Kauen – Juden lernten Ordnung", Deutsche Bücherei Leipzig ZB 45118. Vgl. zur Geschichte des Ghettos in Kaunas, in denen die NSKK-Kompanie allerdings unerwähnt bleibt, Dieckmann: Das Ghetto und das Konzentrationslager in Kaunas; Matthäus: Das Ghetto Kaunas und die „Endlösung" in Litauen.

264 Danach wurde das Ghetto in ein Konzentrationslager mit angeschlossenen Arbeitslagern in Palemonas und Aleksotas umgewandelt. Am 14. 7. 1944 verlegte man die Männer in das KZ Dachau und die Frauen nach Stutthof; vgl. Weinmann (Hrsg.): Das nationalsozialistische Lagersystem (CCP), S. 665.

265 Vgl. Geheimer Befehl des Befehlshabers des Heeresgebietes B für die Umgliederung des Heeresgebietes B vom 21. 10. 1942, BArch-MA RH 22/67.

verminderte Kampfbereitschaft vor.[266] Himmler musste zwischen den Streitparteien vermitteln. Er nahm Höfle gegen die persönlichen Anschuldigungen in Schutz und nannte ihn einen „ordentlichen Mann", „alten Nazi" und „Freund der SS".[267]

Bereits seit Beginn ihrer Einsätze im August 1941 wurden die NSKK-Verkehrskompanien Wien, Kattowitz und Posen im Bereich des Höheren SS- und Polizeiführers Russland Süd eingesetzt.[268] Sie waren in zahlreiche „Befriedungs"- und „Bandenkampf"-Aktionen verwickelt – Tarnbegriffe, hinter denen sich Deportationen aller Art, standrechtliche Erschießungen von Gefangenen und die Ermordung ganzer Dorfgemeinschaften verbergen konnten.[269]

Die Aufgabengebiete der NSKK-Verkehrspolizeikompanien Wien und Kattowitz lassen sich, dem Bericht von NSKK-Obergruppenführer Höfle zufolge, in verkehrstechnische und polizeidienstliche Tätigkeiten unterteilen. Zu den verkehrstechnischen Aufgaben zählten die Verkehrsregelung auf der Rollbahn Nord und an Flussübergängen, die selbständige Erkundung und Festlegung von Umleitungs- und Durchmarschstraßen, die Anfertigung und das Aufstellen von Wegweisern, die Fahrzeugkontrolle und die Sicherung der Nachschubstraßen gegen Sabotageakte. Die Kompanien Wien und Kattowitz waren für den verkehrstechnischen Großeinsatz vor und nach der Offensive im Raum Kiew verantwortlich. Sie übernahmen die gesamte Verkehrsregelung in Kiew und am Fluss Dnjepr.

Unter das Aufgabengebiet „polizeidienstlich" fallen Aktionen, in denen das NSKK zusammen mit Polizeieinheiten agierte. Der Höhere SS- und Polizeiführer meldete in einem Fernschreiben an den RFSS vom 23. August 1941, dass es an der Rollbahn Nord „Säuberungsaktionen", „viel Feindberührungen" und „Judenerschießungen" gebe.[270] Das NSKK war im Sommer 1941 in diese Maßnahmen eingebunden und beteiligte sich nach den Worten des Obergruppenführers Höfle an der Entwaffnung der Zivilbevölkerung, dem „Einsatz bei Judenaktionen", dem Kampf gegen Partisanen und „Plünderer" und an der Durchsuchung größerer Waldgebiete nach versprengten feindlichen Truppenresten.[271]

---

266 Bach-Zelewski warf den NSKK-Männern konkret vor, sie hätten sich ungenügend verteidigt. Außerdem gebe es im NSKK nur einen Bruchteil der Verluste, die andere ihm unterstellte Formationen mit Gleichaltrigen erlitten hätten; vgl. den Funkspruch, durchgegeben am 19. 10. 1942 an die Motorobergruppe Ost in Breslau, BArch BDC Sammelliste 52, Bl. 322.

267 Vgl. Persönliches Fernschreiben des RFSS an Bach-Zelewski vom 19. 12. 1942, BArch BDC Sammelliste 52, Bl. 324. Höfle verwahrte sich gegen derartige Angriffe. Himmler konnte von dem Bach dazu bewegen, sich bei Höfle zu entschuldigen; vgl. Der Dienstkalender Heinrich Himmlers 1941/42, S. 634 Anmerkung 35.

268 Dies geht aus einem Schema hervor, in dem die Polizeikompanien des Polizeiführers Süd vom 19. 8. 1941 aufgeführt sind. Unter dem HSSuPF Süd ist links die Einheit Polizeibataillon 303 und darunter NSKK (Wien) aufgezeichnet, in der Mitte das Reserve-Polizeibataillon 45, darunter NSKK (Kattowitz) und rechts das Polizeibataillon 314 mit dem NSKK (Posen), BArch-MA, RH 22/6.

269 Vgl. Matthäus: „Reibungslos und planmäßig; Gerlach: Kalkulierte Morde, S. 1141.

270 Vgl. Fernschreiben des HSSuPF an den RFSS vom 23. 8. 1941, BArch R 70/18, Bl. 14.

271 Vgl. den Bericht des Führers der Motorobergruppe Ost, Obergruppenführer Höfle über den Einsatz der NSKK-Kompanien Wien, Kattowitz und Posen in Russland vom 3. 11. 1941, BArch NS 24/152; Befehl des HSSuPF Rußland Süd an das Polizeibataillon 314 in

Zu den anfänglichen Aufgaben der NSKK-Verkehrskompanie Posen ist die Mitwirkung bei Einsätzen im Raum von Kowel zu rechnen. Die Wehrmacht marschierte am 28. Juni 1941 in die wolhynische Stadt ein. Bereits in den ersten Tagen der Besetzung fielen dort 1000 Juden den so bezeichneten „Befriedungsaktionen" zum Opfer.[272] Am 21. Oktober 1941 versetzte man die Verkehrskompanie Posen nach Lemberg, wo ihr der gesamte Verkehrsregelungsdienst übertragen wurde. Zwischen Juni und September 1942 fanden in Lemberg „Ghettoräumungen" unter Beteiligung lokaler NSKK-Einheiten statt. Ob die Verkehrskompanie an diesen Aktionen beteiligt war, ist nicht belegt. Ukrainische Polizisten, ein Kommando aus Gestapo und SD und die in Lemberg ansässige Motorstandarte 123 trieben die Juden zusammen und deportierten über 30000 Personen in das Durchgangslager Janowska. Im Lager angekommen, wurden die Arbeitsunfähigen sofort erschossen. Rund 1500 Männer wählte man für Arbeiten an der Durchgangsstraße IV aus, die übrigen Juden wurden im Vernichtungslager Belzec vergast.[273] Es fehlen konkrete Hinweise darauf, dass die NSKK-Männer Spezialaufträge erhielten, die den Transport zu den Vernichtungsstätten vorsahen. Deportationen in größerem Umfang wurden zumeist mit den verfügbaren Lastwagen der Schutz- und Sicherheitspolizei, der Kreishauptmannschaften oder privater Firmen unternommen.

Der Einsatz der 1941 eingerückten NSKK-Verkehrskompanien endete im September 1943.[274] Die Gründe für die Abberufung und Auflösung der Kompanien sind nur zu vermuten: Möglicherweise hatten sich die Streitigkeiten zwischen von dem Bach-Zelewski und der NSKK-Korpsführung ausgeweitet; möglich ist auch, dass die NSKK-Korpsführung die Einsatzbefehle der SS zunehmend missbilligte, weil die Angehörigen der Kompanien lebensgefährlichen Situationen ausgesetzt waren, denen sie aus Sicht der Korpsführung nicht gewachsen waren.[275] Für Letz-

---

Dnjepropetrowsk vom 11. 10. 1941, BArch-MA RH 22/8, Bl. 99; NSKK-Kp. Wien wurde im Oktober 1941 dem Polizeibataillon 304 zugeteilt, vgl. Befehl des HSSuPF Rußland Süd an das Polizei Regiment Kiew vom 11. 10. 1941, RH 22/8, Bl. 98. Im September 1941 befand sich die NSKK-Kompanie Kattowitz in Berditschew und die NSKK-Kompanie Wien in Cutnow, Anfang Oktober in Kirowograd; vgl. Fernschreiben des HSSuPF an RFSS vom 6. 9. 1941 und 2. 10. 1941, BArch R 70/18, Bl. 26ff., 54.

272 Nach der Besetzung der Stadt errichtete man bis Mai 1942 zwei Ghettos. Im Rahmen der Ghettoauflösungen am 2. 6. 1942 und am 6. 10. 1942 wurden einmal rund 6000 und beim zweiten Mal 8000 Juden ermordet; vgl. Gutman u.a. (Hrsg.): Enzyklopädie des Holocaust, Bd. II, S. 803.

273 Vgl. Sandkühler: „Endlösung" in Galizien, S. 217–219.

274 Vgl. Der NSKK-Mann vom 4. 9. 1943, „Zwei Jahre in hartem Einsatz". Dies wird auch bestätigt durch die Streichung der Feldpostnummern: NSKK-Kp./Nürnberg (Polizei) am 2. 9. 1943 gestrichen, NSKK-Kp./Stuttgart (Polizei) am 7. 10. 1943 gestrichen, NSKK-Verkehrs-Kp./Dortmund am 5. 10. 1943 gestrichen; vgl. Böhm: Die Organisation Todt, S. 496f. Aufgrund persönlicher Auseinandersetzungen zwischen Generalgouverneur Hans Frank und NSKK-Obergruppenführer Höfle wurde die NSKK-Kurierkompanie bereits Anfang 1943 von Frank des Landes verwiesen; Fernschreiben des Führers der Motorobergruppe Ost an den RFSS vom 25. 5. 1943, BArch BDC Sammelliste 52; Bl. 322.

275 Welches die ausschlaggebenden Motive für die Auflösung durch Korpsführer Kraus waren, bleibt ungewiss. Nach Aussagen eines ehemaligen Sachbearbeiters bei der Korpsfüh-

teres spricht die Verweigerung einer vorgesehenen Ostmedaille für die Männer der Verkehrskompanie Dortmund nach ihrer Abberufung. Der Kommandeur der Ordnungspolizei beim SS-Polizeiführer von Rostow lehnte eine Verleihung mit der Begründung ab, die Kompanieangehörigen hätten die Voraussetzungen nicht erfüllt. Auch die beim Jahreswechsel 1942/43 überreichten Bänder mussten wieder zurückgegeben werden.[276] Es ist wahrscheinlich, dass diese demonstrative Ehrabschneidung in Zusammenhang mit dem Vorwurf der schlechten Kampfmoral stand.

Motive und Rechtfertigungen

Wie aus den Inspektionsberichten der NSKK-Obergruppenführer Höfle und Offermann hervorgeht, war der Einsatz in den NSKK-Polizeieinheiten Ende 1941 recht beliebt. Mit Ausnahme der Verkehrskompanie Nürnberg, deren Mitglieder überfordert schienen, wird die Stimmung unter den Männern der Verkehrskompanien als „gut" bezeichnet. Die meist älteren Kompaniemitglieder, hieß es, seien stolz und begeistert, als NSKK-Männer an dieser Stelle eingesetzt zu sein. Auf Veranlassung Höfles verhielten sich die Polizeidienststellen in der „ordnungsmäßigen Überlassung von Beutewaren an die Männer der Kompanien weitgehend fürsorglich", was bedeutet, dass die NSKK-Männer von ihrer Mitwirkung an raubzugartigen Einsätzen persönlich profitierten. Glaubt man den Beschreibungen von Höfle, tat die aktive Beteiligung an Massenexekutionen der positiven Stimmung im November 1941 keinen Abbruch.[277] Die möglichen Gründe für die Bereitwilligkeit, an Mordaktionen gegen Juden und Zivilisten mitzuwirken, untersuchten Christopher Browning, Daniel J. Goldhagen und andere Historiker in Bezug auf die ersten Einsätze der Ordnungspolizeibataillone.[278] Die Angehörigen waren regulär ausgebildete Schutzpolizisten und Gendarme, die zur Sicherung des rückwärtigen Heeresgebietes in die besetzten Gebiete abkommandiert wurden.[279] Da die ideologische Indoktrinierung im Vergleich mit der Schulung in der SS oder im Sicherheitsdienst gering war, und die Polizisten bei ihren ersten Einsätzen nicht von den Grausamkeiten des Krieges geprägt waren, löste die Frage nach der „Verwandlung biederer Bürger in Massenmörder"[280] eine breite historische Diskussion aus. Während Daniel Goldhagen von einem in Deutschland allgemein

---

rung löste Kraus die NSKK-Verkehrskompanien im Osten auf, weil er für die vielen Spezialkommandos die Verantwortung nicht mehr tragen konnte; Eidesstattliche Erklärung von H. R. vom 8. 9. 1948, Entnazifizierungsakte Kraus, Amtsgericht München.

276 Vgl. Schreiben der Abwicklungsstelle Dortmund an den NSKK-Sturmführer E. vom 28. 9. 1943, StA Münster, Polizeipräsidien, Slg. Primavesi Nr. 227.

277 Vgl. Bericht des Führers der Motorobergruppe Ost, Obergruppenführer Höfle, über den Einsatz der NSKK-Kompanien Wien, Kattowitz und Posen in Russland vom 3. 11. 1941, BArch NS 24/152.

278 Vgl. die Forschungsliteratur zu den Polizeibataillonen: Browning: Ganz normale Männer; Goldhagen: Hitlers willige Vollstrecker; Angrick u.a.: „Da hätte man schon Tagebuch führen müssen"; Mallmann: Vom Fußvolk der „Endlösung"; Klemp: Freispruch für das „Mord-Bataillon".

279 Vgl. Angrick u.a.: „Da hätte man schon Tagebuch führen müssen", S. 326.

280 Ebenda, S. 325.

verbreiteten Mordwillen, motiviert durch einen jahrhundertelang geschürten Antijudaismus und Antisemitismus, ausging, sah der Historiker Browning die antisemitische Weltanschauung als untergeordnetes Tatmotiv an und rückte in seiner Studie „Ordinary Men" die situationsabhängigen, vor allem gruppendynamischen Faktoren in den Mittelpunkt seiner Erklärung. Eine grundsätzliche Problematik von Untersuchungen dieser Art besteht darin, dass sich nachträglich die psychologische Motivation der Täter mittels Verhörprotokollen unzureichend rekonstruieren lässt. Der Versuch einer Erklärung ist mit dem Rechtfertigungsbemühen der Täter untrennbar verbunden.[281] Welchen Stellenwert der Antisemitismus im Motivgeflecht einnahm und welche situativen Antriebsmomente wie Gruppendruck oder Gehorsamspflicht vor Ort eine Rolle spielten, kann nicht eindeutig entschieden werden.[282]

Da nach dem Krieg keine Ermittlungen gegen Angehörige der NSKK-Kompanien aufgenommen wurden, fehlen Hintergrundinformationen, die es ermöglichen würden, über die inneren Antriebsmotive der Beteiligten zu diskutieren. Doch lassen die Quellen, insbesondere die Inspektionsberichte und einzelne Personalangaben, Schlussfolgerungen in Bezug auf die Sozialstruktur der NSKK-Verkehrskompanien und die Rahmenbedingungen der Einsätze zu. Fest steht, die Beteiligten entstammten verschiedensten Berufen. Sie repräsentierten in ihrer Berufsausübung gewissermaßen einen Durchschnitt der Gesellschaft. Die Wahl fiel auf die Männer, weil sie Erfahrungen im Verkehrserziehungsdienst gesammelt hatten und über kraftfahrtechnische Fähigkeiten verfügten. Doch anders als der Durchschnitt der Deutschen legten sie besonderen Eifer an den Tag, einen persönlichen Beitrag zum „deutschen Sieg" zu leisten. Die Männer, die mehrheitlich zwischen 40 und 60 Jahre alt waren, hatten sich zumeist freiwillig zu den Verkehrskompanien gemeldet.[283] Sie gehörten einer NS-Gliederung an, die sich als Aus-

---

281 Vgl. dazu auch die methodischen Einwände von Gerlach, der auf die Grenzen der Auswertung von Justizakten hinweist; ders.: Kalkulierte Morde, S. 32f.

282 Es existieren viele unterschiedliche Erklärungsansätze. Sie alle eint die Schwierigkeit, eine Verbindungslinie zwischen der mörderischen Tat und einem Tatmotiv wie z. B. dem nationalsozialistischen Antisemitismus ziehen zu können; vgl. Matthäus: Ausbildungsziel Judenmord?, S. 682. Mallman erkennt einen umfassenden Herrenmenschen-Dünkel, der sich gegen alle als minderwertig eingestuften Menschengruppen richtete, als Motiv; vgl. Mallmann: Vom Fußvolk der „Endlösung", S. 381. Der Erklärungsversuch von Browning leugnet zwar nicht den Einfluss rassischer Überlegenheitsgefühle, doch ist für ihn die ethische Grundeinstellung der Beteiligten unwesentlich; vgl. Browning: Ganz normale Männer, S. 233ff. Jürgen Matthäus betont in seinem Aufsatz: What About the „Ordinary Men"?, ähnlich wie Browning die situativen Momente. Ute Gerhard schlägt eine Brücke zwischen der Veralltäglichung der charismatischen Herrschaft im „Großdeutschen Reich" und dem eskalierenden Massenmord; vgl. dies.: Charismatische Herrschaft und Massenmord im Nationalsozialismus, S. 505f.

283 Vgl. Schreiben der Motorgruppe Hochland an die Führer der Motorstandarten vom 5. 5. 1941, in dem die Angesprochenen aufgefordert werden, Freiwillige auszuwählen; BArch NS 24/731. Die freiwillige Meldung wird auch durch Personalakten belegt; vgl. Schreiben der Motorobergruppe Süd an die NSKK-Korpsführung vom 24. 6. 1943 wegen Entlassung eines Angehörigen der Polizeikompanie Nürnberg, BArch-ZNS NS 24/267; Führerbeurteilung des Sturmführers A. W., der Angehöriger der NSKK-Verkehrskompanie Stuttgart war; LA Speyer T 65 Nr. 238.

führungsorgan nationalsozialistischer Weltanschauung auf dem Gebiet der Kraftfahrt verstand. Das NSKK trug seit seiner Gründung im Jahre 1931 dazu bei, antisemitische Stereotypen bei den Mitgliedern zu verstärken. Nach der Machtergreifung trat das NSKK für Maßnahmen ein, die ein „judenfreies" Kraftfahrwesen zum Ziel hatten. Beim Novemberpogrom 1938 wirkte das Kraftfahrkorps an der Verfolgung und Drangsalierung der jüdischen Bürger mit. Im Polenfeldzug schürte die NSKK-Propaganda nicht nur antipolnische, sondern vor allem antijüdische Ressentiments: „Die Juden, die sich wie ein widerliches Geschmeiß im Verlaufe der letzten Jahrzehnte auf diese Stadt gestürzt hatten, haben Lodsch ihren hässlichen Stempel aufgedrückt"[284], heißt es in dem Buch von Windecker über den Einsatz des NSKK in Polen. Im Zweiten Weltkrieg verstärkte das NSKK seine Hasstiraden weiter, indem es Juden als „schmierige Judengesichter"[285] beschimpfte und sie in eine Reihe mit Bolschewisten, Plünderern und Partisanen stellte. Für einzelne Funktionsträger hatte die „Judenfrage" eine besondere Dringlichkeit. Ein NSKK-Scharführer gab in einem Feldpostbrief an einen Kameraden kurz nach Beginn des Krieges seinen judenfeindlichen Gefühlen Ausdruck:

„Hoffentlich habt ihr in Polen das Judenproblem handgreiflich gelöst [...] diese Rasse will den Untergang Deutschlands [...] sie soll am eigenen Leib spüren, dass das Hakenkreuz ihre endliche und restlose Vernichtung bedeutet und auch bringen wird. Denn erst dann wird auf der Welt Frieden sein, wenn diese Ausgeburt des Teufels vernichtet sein wird."[286]

Im Umkehrschluss kann dies jedoch nicht heißen, dass die Mitglieder des NSKK durch ihre politische Sozialisation mit einer „Genozidmentalität"[287] ausgestattet waren, die sie für Massenexekutionen prädestiniert hätte. Die weltanschauliche Schulung in der Breitengliederung des NSKK blieb hinter der ideologischen Indoktrination der SS zurück, und der persönliche Hintergrund der Beteiligten war, gemessen an der Dauer der Mitgliedschaft, der Ausbildung und der Dienstausübung in den Stürmen, sehr unterschiedlich. Die schnelle Rekrutierung und Aufstellung der Kompanien machte darüber hinaus spezielle Vorbereitungen auf die Einsätze, die über eine Einweisung in polizeidienstliche Befugnisse und Schießübungen hinausgingen, unmöglich. Bei der Erörterung der Tatumstände muss die Verwendung der Männer als Absperrkräfte und Kraftfahrer berücksichtigt werden. Sie waren im Gegensatz zu den Männern der Einsatzgruppen nicht zu Exekutionszwecken abgestellt worden, sondern für Aufgaben der Verkehrsregelung, des Transports und der Überwachung von Straßen und Brücken. Das Einsatzbild der NSKK-Polizeikompanien veränderte sich jedoch infolge ihrer flexiblen Verwendbarkeit und der tagespolitischen Erfordernisse grundlegend.[288] Die NSKK-

---

284 Windecker: Wir waren mit in Polen, S. 112.

285 Der Heimatbrief. Monatliches Mitteilungsblatt der Motorstandarte 160 Lüneburg vom Januar 1942: „Einer vom ‚Speer' erzählt...", UB Göttingen.

286 Persönliches Schreiben des Scharführers S.I. in der Dienststelle der Gruppe Hochland an den Gefreiten H. D. vom 18. 10. 1939, BArch NS 24/762.

287 Vgl. Sandkühler: „Endlösung" in Galizien, S. 15.

288 Vgl. Der NSKK-Mann vom 4. 9. 1943: „Zwei Jahre in hartem Einsatz". Der Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz", 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70 betont, dass die Einheiten in erster Linie zur „Bekämpfung des Bandenwesens", zur „Auskämmung von Wäldern und Ortschaften, von versprengten bolschewistischen

Verkehrskompanien wurden verstärkt im Kampf gegen Partisanen eingesetzt und wirkten als Hilfskräfte an der Verfolgung und Ermordung von Juden mit. Der harmlos klingende Name „Verkehrskompanien" erscheint dadurch in der rückschauenden Betrachtung zynisch.[289]

Dass die NSKK-Männer an der Ermordung wehrloser Frauen und Kinder beteiligt waren, ohne von der grundsätzlichen Richtigkeit ihres Tuns überzeugt zu sein oder zumindest die gestellte Aufgabe für „notwendig" zu halten, ist kaum möglich.[290] Die Einschätzung des NSKK-Obergruppenführers Höfle, der die Seelenlage der beteiligten Männer in einem internen Bericht von 1941 analysierte, bestätigt diese Annahme:

„Wenn die Männer ab und zu zwangsläufig zu Judenaktionen eingesetzt werden, so kann hieraus nicht etwa eine seelische Belastung der Einzelnen oder vielleicht die Gefahr einer Verrohung abgeleitet werden. Die weltanschauliche Aufklärung für die Lösung dieses Problems ist gerade durch das persönliche Erleben dieser nur durch das Judentum und damit durch den Bolschewismus geschaffenen Zustände gegeben."[291]

Antisemitische Ressentiments und ihre scheinbare Bestätigung in der Wirklichkeit werden hier als Auslöser für das Töten genannt. Auch wenn diese Motive in der konkreten Situation nicht als direktes Antriebsmoment für die Beteiligung an Mordaktionen wirkten, so bildeten sie, wie an den zuletzt zitierten Worten ablesbar ist, die Legitimationsgrundlage für die Beruhigung des Gewissens und für die nachträgliche Rechtfertigung der Morde.

Der Bau der Durchgangsstraße IV

Nicht nur die NSKK-Verkehrskompanien, auch die Transportorganisationen des NSKK waren in judenfeindliche Maßnahmen involviert. Ein beispielhaftes Bild für das praktische Zusammenwirken der Organisation Todt, der NSKK-Transportkompanien und der SS- und Polizeiverbände vermitteln die Bauarbeiten an der Durchgangsstraße IV (DG IV).

Truppenteilen und zur Bekämpfung von Partisanen" eingesetzt wurden. In den NSKK-Zeitungen liest man des öfteren von der Beteiligung des NSKK an „Vergeltungsaktionen" gegen sowjetische Dörfer; vgl. Der NSKK-Mann vom 26. 6. 1943: „Im Kampf gegen Sowjetbanden"; Der Heimatbrief. Monatliches Mitteilungsblatt der Motorstandarte 160 Lüneburg vom Juni/Juli 1943: „Ein Banditenstützpunkt wird ausgeräuchert", UB Göttingen.

289 Aufgrund der ursprünglichen Beauftragung und der übertragenen Verkehrsaufgaben ist jedoch nicht anzunehmen, dass der Name „Verkehrskompanie" eine von Anfang an intendierte Tarnbezeichnung war.

290 Die Voraussetzung der Tötungsbereitschaft an wehrlosen Zivilisten ist ein wie auch immer gearteter Glaube an die Minderwertigkeit jüdischen Lebens. Man muss Goldhagens Erklärungsmodell vom eliminatorischen Antisemitismus nicht folgen, um diese Schlussfolgerung zu ziehen; vgl. Goldhagen: Hitlers willige Vollstrecker, S. 488: „Der eliminatorische, in der Rassenlehre gründende Antisemitismus war ein hinreichender Grund, ein ausreichend starkes Motiv, Deutsche zum Mord an den Juden zu bewegen."

291 Bericht des Führers der Motorobergruppe Ost, Obergruppenführer Hermann Höfle, über den Einsatz der NSKK-Kompanien Wien, Kattowitz und Posen in Russland vom 3. 11. 1941, BArch NS 24/152.

Die Straße war die südlichste Hauptnachschubstraße in den besetzten Gebieten der Sowjetunion. Sie diente als wichtigster Nachschubweg für die gesamten südlichen Frontabschnitte. Vom Generalgouvernement kommend, berührte die über 2000 km lange Verbindung die Städte Lemberg und Tarnopol, erreichte die Südukraine mit den Städten Proskurow, Letischew, Winnica, Gaisin, Uman, Kirowograd, Kriwoi-Rog, Dnjepropetrowsk und endete östlich von Stalino. Ursprünglich sollte sie bis in den Kaukasus hineinführen. Da die Kapazität und Festigkeit der vorhandenen Straße nicht ausreichte, um die zahlreichen und schweren Fahrzeuge zu tragen, wurde wenige Wochen nach dem Einmarsch in die Sowjetunion ihr Ausbau beschlossen. Das OKW betraute die Organisation Todt mit der Planung und Durchführung.[292] SS-Dienststellen und Polizeiverbände waren mit der Bereitstellung der erforderlichen Arbeitskräfte und mit der Sicherung der Straße beauftragt. Zu diesem Zweck errichtete die SS an der DG IV 15 Zwangsarbeitslager, in denen jüdische Arbeitskräfte gefangen gehalten wurden.[293] Deportierte Kinder, alte und arbeitsunfähige Menschen wurden in den Zwangsarbeitslagern in der Regel sofort nach der Ankunft ermordet. Im Jahre 1942 arbeiteten ungefähr 50 000 einheimische Arbeitskräfte, 50 000 Kriegsgefangene, 10 000 Juden und 5000 deutsche Führungskräfte an der DG IV. 1944 wurden die Arbeiten infolge der militärischen Niederlagen und des beginnenden Rückzuges eingestellt.[294]

Die DG IV und das System der Zwangsarbeitslager gelten in der historischen Forschung als augenfälligster Beweis für den programmatischen Charakter der Formel „Vernichtung durch Arbeit". Der massenhafte Tod der als Arbeitssklaven eingesetzten Juden war nicht etwa ein Nebeneffekt der Bauarbeiten, sondern ein Ziel. Was Reinhard Heydrich in der Wannsee-Konferenz angekündigt hatte – die Verknüpfung zwischen Arbeitseinsatz und Judenvernichtung[295] –, wurde zur gleichen Zeit an der DG IV im großen Stile verwirklicht. „Vernichtung durch Arbeit" bedeutete in der Praxis, Juden durch unzureichende Versorgung und kräftezehrende Arbeit körperlich und psychisch zugrunde zu richten und die Überlebenden am Ende der Bauarbeiten zu töten.[296] In den Jahren 1942 bis 1944 wurden entlang der Durchgangsstraße IV allein im Gebiet der Ukraine im Verlauf von 84 Erschießungsaktionen rund 25 000 Juden ermordet.[297]

---

[292] Vgl. StA Ludwigsburg, EL 317/845 Beih. 1 (Kopie: 3Js 1428/65 StA Itzehoe), S. 80.

[293] Sandkühler: „Endlösung" in Galizien, S. 148.

[294] Vgl. StA Ludwigsburg, EL 317/845 Beih. 1 (Kopie: 3Js 1428/65 StA Itzehoe), S. 81.

[295] Vgl. Niederschrift über die Wannsee-Konferenz vom 20. 1. 1942, abgedruckt in: Longerich (Hrsg.): Die Ermordung der europäischen Juden, Dok. 18, S. 85f.

[296] Vgl. Kaienburg: Jüdische Arbeitslager an der „Straße der SS", S. 14. Den Bezug zum Wannsee-Protokoll sieht auch Sandkühler; ders.: „Endlösung" in Galizien, S. 12f., 164. Sandkühler stellt in seiner Studie die stufenweise Vernichtung der Juden in Galizien dar, die „straßenbauend in den Osten" gebracht wurden und als „verbleibender Restbestand" zunächst in Massenerschießungen, dann mittels Giftgas in den Vernichtungslagern ermordet wurden.

[297] Die Zentrale Stelle in Ludwigsburg nahm in den sechziger Jahren Ermittlungen gegen 70 Beschuldigte auf. Es wurden 1500 Zeugen in der Bundesrepublik und 100 in Israel vernommen. Die Ermittlungen wurden eingestellt, da kein hinreichender Beweis für die Mitwirkung der Beschuldigten an den Mordaktionen erbracht werden konnte; vgl. Kaienburg: Jüdische Arbeitslager, S. 37, und Zeitungsausschnitt: „Am Jom Kippur wüteten

Die OT führte die Aufsicht über die technische Bauplanung und über die deutschen Baufirmen. Für Transportaufgaben im gesamten Bereich der DG IV, von Lemberg bis Stalino, war die 17. Kompanie der NSKK-Transportstandarte Speer eingesetzt.[298] Sie übernahm die Logistik für 2000 Pkw und Lkw. Während sich die Kompanie zuerst nur aus NSKK-Angehörigen zusammensetzte, wurden ihr im Laufe der Zeit auch Fahrer der Unternehmerfuhrparks unterstellt. Die Kompanie war in so genannte Transportkolonnen aufgeteilt, die unter anderem in Gniwan, Winnica, Gaisin, Niemirow und Teplik stationiert waren. Die Kolonnenführer befanden sich mit ihren Stäben in den Ortschaften der OT-Abschnittsbauleitungen. Ihre Einsatzbefehle erhielt die Kompanie vom Linienchef der DG IV; sie war aber auch verpflichtet, den Fahrzeuganforderungen der SS- und Polizeiverbände zu entsprechen. In Bezug auf die Verwendung von Fahrzeugen der NSKK-Transportstandarte zum Transport von Juden erklärte ein OT-Schirrmeister als Zeuge nach dem Krieg:

„In den Meldungen der Kolonnenführer über die Einsätze kam nicht zum Ausdruck, wofür die Lkw benötigt wurden. [...] Dabei ist mir auch in Gesprächen mit Kolonnenführern zu Ohren gekommen, dass Fahrzeuge unserer Kompanie zum Abtransport von Juden benutzt worden sind. Es war uns auch bekannt, dass diese Abtransporte des öfteren im Zusammenhang mit den geplanten Judenexekutionen standen. Einzelheiten solcher Maßnahmen sind mir jedoch nicht bekannt."[299]

Auch wenn der Schirrmeister keine Angaben über eine Beteiligung von NSKK-Angehörigen machte, schließt dies eine Mitwirkung nicht aus. Es ist zweifelhaft, ob die arbeitsteilige Trennung in nur für Baumaßnahmen zuständige OT- bzw. NSKK-Einheiten auf der einen Seite und in nur für die Bewachung, Sammlung und Ermordung von Gefangenen zuständige SS- und Polizeieinheiten auf der anderen Seite tatsächlich in jedem Fall eingehalten wurde.[300] Zu einer Überschneidung der Aufgabenfelder kam es auch bei den NSKK-Transportabteilungen in Italien. NSKK-Männer kämpften 1944 im nördlichen Apennin im Verbund mit anderen Heeresverbänden. In diesem Zusammenhang, so die NSKK-Kriegsberichterstaffel, „säuberten" sie italienische Bergdörfer von „Banditen".[301] Auch

---

Erschießungskommandos", Zentrale Stelle der Landesjustizverwaltungen, 213 AR-Z 20/63.

298 Vgl. Auszug aus der Ermittlungsakte, Zentrale Stelle der Landesjustizverwaltungen, 213 AR-Z 20/63, S. 116–119.

299 Ebenda, S. 118.

300 Es ist erwiesen, dass an einigen Baustellen Angehörige der Dienststellen der OT Misshandlungen an jüdischen Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen verübten. Verfahren, die mit einer Verurteilung endeten, sind abgedruckt in: Ehlermann u.a. (Bearb.): Justiz und NS-Verbrechen. Vgl. im Register die Verfahren Nr. 130, 149, 205, 277. Die Sammlung enthält nur eine Verurteilung gegen einen namentlich genannten NSKK-Angehörigen; vgl. Verfahren Nr. 533 gegen Diederich Scholz wegen Erschießung eines serbischen Kriegsgefangenen in Karasjok (Norwegen). Scholz gehörte einer NSKK-Transportkolonne im Norden von Norwegen an, die die OT-Bauleitung beim Ausbau der Reichsstraße 50 unterstützte. Scholz wurde vom Schwurgericht beim Landgericht München I am 10. 4. 1962 zu vier Jahren Gefängnis verurteilt; vgl. ebenda Bd. XVIII, S. 385.

301 Vgl. Typoskript der NSKK-Kriegsberichterstaffel (Willi Michels) 1944: „Im Kampf um Nachschubstraßen", BArch NS 24/628.

wenn keine konkreten Angaben über Zeitpunkt und Ort des Einsatzes gemacht werden, kann mit einiger Wahrscheinlichkeit vermutet werden, dass es sich hierbei um Kriegsverbrechen im Toskanischen Apennin gehandelt hat, die 1944 von deutschen Truppen zahlreich begangen wurden. Im Raum Marzabotto, an der Straße von Bologna Richtung Pisa, und im Sumpfgebiet von Fucécchio verübten SS- und Wehrmachtteile 1944 unter dem Vorwand der Partisanenbekämpfung wiederholt Massaker an der ansässigen Zivilbevölkerung.[302]

Das NSKK im Kriegseinsatz – eine Bilanz

An der „Heimatfront" trat das NSKK vor allem als Kontroll- und Ausbildungsinstitution in Erscheinung. Durch die Transportkontrolle leistete das NSKK einen erheblichen Beitrag zum effizienten Einsatz von Fahrzeugen und Fahrern in der Kriegswirtschaft. Die immensen Zuwachszahlen an neu ausgebildeten Kraftfahrern und ab 1943 auch an Kraftfahrerinnen, die riesige Anzahl von Umschulungen auf andere Führerscheinklassen, die Ausbildung in der Handhabung von Generatorfahrzeugen und die Einführungskurse für Panzerfahrer belegen, dass sich das NSKK zur wichtigsten Ausbildungsstätte für den motorisierten Kriegs- und Versorgungsdienst entwickelt hatte. Ein großer Teil der Kradschützen, Panzerfahrer und Kraftfahrer der Wehrmacht war bereits vor dem Krieg durch die vormilitärische Wehrerziehung der Motorsportschulen des NSKK gegangen.[303] Das Kraftfahrkorps hatte sich in Friedenszeiten die logistischen und organisatorischen Möglichkeiten und Erfahrungen erworben, die es ihm nun ermöglichten, der Polizei, der OT und der Wehrmacht schnell und unbürokratisch geschulte Fahrer und Instandsetzungspersonal zu vermitteln. Dieses Nützlichkeitsprinzip war es, das dem NSKK im Zweiten Weltkrieg seine Bedeutsamkeit verlieh.

Dass das NSKK nun tatsächlich Ähnlichkeiten mit einem Speditionsunternehmen aufwies, widersprach dem Selbstverständnis des NSKK vor dem Krieg, als es sich nicht damit begnügte, bloßer Zuträger für Partei und Staat oder eine Art militärische Reserve zu sein. Andererseits war die Korpsführung aber auch stolz darauf, mit ihren Transport-, Ausbildungs- und Verkehrsregelungsbemühungen einen elementaren Kriegsbeitrag nach dem Motto „Wir sind Kraftstoff, nicht Wasser"[304] leisten zu können, der vor der Wehrmachtsführung Anerkennung fand.[305]

---

302 Allein zwischen dem 29. 9. 1944 und dem 5. 10. 1944 ermordeten Angehörige von SS- und Wehrmachttruppen im Raum Marzabotto bis zu 2000 Menschen; vgl. Schreiber: Deutsche Kriegsverbrechen in Italien, S. 164, 179, 190, 193 ff.; Andrae: Auch gegen Frauen und Kinder, S. 203–231. Nochmals sei gesagt: Eine Beteiligung des NSKK an den genannten Massakern kann aufgrund der spärlichen Einsatzbeschreibung nur vermutet werden.

303 Vgl. Der NSKK-Mann vom 16. 3. 1940: „Motorsport erhöht die Wehrkraft".

304 Der NSKK-Mann vom 28. 12. 1940: „Vom Polarkreis bis zum Schwarzen Meer".

305 Hühnlein beschwerte sich im Schreiben an den Oberbefehlshaber des Heeres von Brauchitsch vom 3. 2. 1941, dass in dem Film „Sieg im Westen" das NSKK unerwähnt blieb. Von Brauchitsch entschuldigte sich daraufhin mit Schreiben vom 7. 2. 1941 bei Hühnlein für die Nichtbeachtung; BArch NS 24/152. Zumeist aber wurde dem Korpsführer der Dank der Wehrmachtsführung freiwillig zuteil. Oberst Theiss von der Panzertruppe dankte dem NSKK dafür, dass die neuen Rekruten schon mit einer gründlichen Fahrausbildung bei den Truppenteilen antraten; vgl. Der NSKK-Mann vom 20. 7. 1940: „Die

Der politische Entscheidungsspielraum der NSKK-Korpsführung gestaltete sich aufgrund der eng gesteckten Befugnisse der Korpsführung gering. Weder Korpsführer Hühnlein noch seinem Nachfolger Kraus gelang es, wichtige Sonderbeauftragungen im Kraftfahrwesen für das NSKK zu sichern. Führungspositionen im Bau- und Transportwesen blieben Hitlers Günstlingen Fritz Todt, Albert Speer und dem Daimler-Benz-Direktor Werlin als „Generalinspektor für das Kraftfahrwesen"[306] vorbehalten. Allerdings waren im Krieg die Handlungsspielräume aufgrund der Dominanz der militärischen Führung naturgemäß eingeschränkt und ließen Machtansprüche einer einzelnen Parteigliederung nicht zu, zumal Wehrmacht und SS die Motorisierung ihrer Einheiten selbst durchführten.[307]

Nach den erfolgreichen „Blitzkriegen" gegen Polen und Frankreich konnte die deutsche Wehrmacht eine Reihe von Anfangserfolgen auch gegen Russland erzielen. Die NSKK-Propaganda idealisierte die Verwendung moderner technischer Waffengattungen und das deutsche „Blitzkriegskonzept". Die fast grenzenlose Technikeuphorie führte jedoch dazu, dass noch immer von „Blitzkrieg" gesprochen wurde, als der Feldzug schon lange zum Stillstand gekommen war. Die Betonung der kulturellen und technischen Überlegenheit der Deutschen gegenüber ihren vermeintlich unterlegenen sowjetischen Gegnern führte zu einer Überschätzung der eigenen Möglichkeiten in Bezug auf die militärische Kräfteverteilung. Die immer größer werdenden Entfernungen von den Nachschubbasen zur Front, die Zahl der Kriegsschauplätze, der Mangel an Treibstoff und Kautschuk, die Typenvielfalt der Fahrzeuge und die klimatischen Bedingungen behinderten die deutsche Kriegsführung im Osten. Deutschlands Operationsgebiete, die von Norwegen bis hinunter nach Afrika und vom Atlantik bis zur Wolga reichten, er-

---

deutsche Ausbildung". Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine dankte Hühnlein am 28. 6. 1940 für die Vorbereitung der Erfassung von Motorbooten in der Kriegsmarine; vgl. Der NSKK-Mann vom 13. 7. 1940: „Aus den Reihen". Der Korpsführer folgte einer Einladung des Befehlshabers der Luftflotte, Generalfeldmarschall Kesselring, in dessen Bereich die NSKK-Transportbrigade „Luftwaffe" eingesetzt war; vgl. Der NSKK-Mann vom 1. 2. 1941: „NSKK im Fliegerblau".

306 Vgl. Erlaß des Führers vom 16. 1. 1942, abgedruckt in: Deutsche Kraftfahrt vom Februar 1942: „Generalinspektor Werlin". Der Daimler-Benz-Direktor Jakob Werlin wurde zum „Generalinspektor für das Kraftfahrwesen" ernannt und Hitler direkt unterstellt. Die Umgehung der Dienstwege sollte einen besseren Informationsfluss sicherstellen und eine größere Effektivität erreichen. Werlin war befugt, im Gebiet des „Großdeutschen Reiches", in den besetzten Gebieten und in den Operationsgebieten, bei den zivilen und militärischen Dienststellen des Staates, den Dienststellen der Partei und den privaten Betrieben Inspektionen vorzunehmen.

307 Verantwortlich dafür war der Chef des Wehrmachtkraftfahrwesens und Bevollmächtigte für das Deutsche Kraftfahrwesen, Generalleutnant Kühn; vgl. Führerbefehl vom 3. 3. 1943 und Durchführungsbestimmungen vom Chef des OKW Keitel, BArch RW 19/2292. Die Unterordnung unter militärische Befehlshaber betraf in gleichem Maße die SA, die abgesehen von der Ausbildung in den SA-Wehrmannschaften und von Hilfsdiensten für Polizei und Wehrmacht (z.B. Land- und Stadtwacht, Luftschutz, Bewachung von Zwangsarbeitern) keine kriegsrelevanten Beauftragungen im engeren Sinne hatte; vgl. Pätzold u.a.: Sturm-Abteilung der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei (SA) 1920/21–1945, S. 167f.

forderten ein funktionierendes Versorgungssystem, das die materiellen und personellen Kräfte nach und nach überstieg. Ohne die NSKK-Männer, die als Fahrer oder Kolonnenführer motorisierte Nachschubaufgaben in der Transportbrigade Speer, der Transportbrigade Todt und in den NSKK-Transportbrigaden Luftwaffe und Heer organisatorisch und praktisch erfüllten, wären die Defizite in der Versorgung der Wehrmacht noch schneller und heftiger zu Tage getreten. Die Rekrutierung von Männern aus den Reihen des NSKK und Freiwilliger aus ganz Europa ermöglichte die Freistellung von deutschen Soldaten für den Kampfeinsatz. Das anfänglich starke Engagement des NSKK, das es als zentrales Transport- und Logistikzentrum prädestiniert hatte, verringerte sich im Laufe des Krieges. Aufgrund machtpolitischer Rivalitäten und des Unvermögens, geeignetes Personal und genügend Fahrzeuge aus seinen Reihen bereit zu stellen, verlor das NSKK für die Einsätze der Transportgruppe Todt unter Führung von Albert Speer seine Wichtigkeit.

Die NSKK-Verkehrskompanien, die in den besetzten Gebieten hilfspolizeiliche Aufgaben übernahmen, bewahrten trotz der Befehlsgewalt der Höheren SS- und Polizeiführer eine eigenständige Identität, die sich aus dem engen Kontakt zu den Motorobergruppenführern Ost und Nordost ergab. Die Kompanien wurden zu Beginn des Krieges für verkehrsdienstliche Aufgaben nach Polen, später in die Sowjetunion abgestellt, wo sich ihr Einsatzbild jedoch bald veränderte. Die Angehörigen der neun im Mai 1941 aufgestellten NSKK-Verkehrskompanien wurden verstärkt im Kampf gegen Partisanen eingesetzt und wirkten als Hilfskräfte an der Ghettoisierung, Verfolgung und Ermordung von Juden mit. Die Zahl der in den Polizeikompanien eingesetzten NSKK-Angehörigen ist mit „nur" rund 600 Männern, gemessen an der Gesamtzahl der Ordnungspolizisten im Osteinsatz von über 12000, verschwindend gering.[308] Doch darf dies nicht darüber hinwegtäuschen, dass das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps Mitverantwortung für die mörderische Qualität der Einsätze in der Sowjetunion trug. Vor allem spricht die Beteiligung der NSKK-Verkehrskompanien für die These, dass die Vernichtung der Juden ein höchst arbeitsteiliger Prozess war, zu dem auch anscheinend unwichtige, weil in der Befehlshierarchie weit unten stehende NS-Organisationen, ihren Beitrag leisteten.[309] Dies wiederum erklärt den hohen „Umsetzungsgrad" der Judenverfolgung in den besetzten Gebieten, der angesichts der polykratischen, bisweilen auch chaotischen, Verwaltungszustände ohne die Mittäterschaft vieler kleinerer Institutionen nicht erreicht worden wäre.[310]

---

[308] Vgl. Kwiet: Auftakt zum Holocaust, S. 193. Für den Einsatz gegen Russland stellte der RFSS Himmler fünf Einsatzgruppen, drei SS-Brigaden, neun Polizeibataillone und weitere Formationen auf. Die Gesamtstärke betrug 35000 Mann, von denen ein Drittel Ordnungspolizisten waren.

[309] Zum arbeitsteiligen Prozess der Endlösung vgl. Sandkühler: „Endlösung" in Galizien, S. 167ff.; Matthäus: Die Beteiligung der Ordnungspolizei, S. 183.

[310] Vgl. Seibel: Staatsstruktur und Massenmord, S. 548.

Schlussbetrachtung: Wechselwirkungen von Politik und Technik

Bis heute geht dem Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps der Ruf einer weitgehend unpolitischen NS-Vereinigung voraus, obgleich die Führung des NSKK großen Wert darauf legte, ihre Organisation mit politischen Insignien auszustatten. Adolf Hühnlein verkündete in einer Ansprache vor NSKK-Mitgliedern 1938: „Wir sind keine Techniker, wir sind keine Kraftfahrer, keine Spediteure, keine Transporteure. Wir sind unserer inneren Struktur und unserer geschichtlichen Entwicklung nach die motorisierte SA."[1] Dieses politische Bekenntnis war nicht nur an die eigenen Anhänger gerichtet, sondern in erster Linie an die Öffentlichkeit und die Mitglieder der Partei und der Gliederungen, die das NSKK, zum Missfallen des Korpsführers, auf seine logistischen Tätigkeiten reduzierten. Gleichermaßen verfuhr bislang auch die historische Forschung, die das NSKK vor allem als Beförderungs- und Absperrdienst der NSDAP, als Organisator im Motorsport und als verlängerten Arm der Partei in der Automobilindustrie identifizierte. Dabei wurden Fragen nach dem „Charakter" des NS-Kraftfahrkorps, seiner politischen Ausrichtung und der Funktion im NS-Herrschaftssystem vernachlässigt. Umso wichtiger ist es, zum Schluss dieser Studie das Gesamtbild des NSKK in den Blick zu nehmen und zu fragen: Wie „politisch" oder „unpolitisch" war das NSKK? Welche Funktionen kamen den „braun-schwarzen Motorkämpfern" im NS-Staat zu? Lässt sich die Rolle des NSKK in der NS-Motorisierungspolitik als die eines passiven Zuschauers oder aktiven Katalysators beschreiben?

Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps, das zunächst als Unterabteilung der SA existierte, konstituierte sich nach seiner Fusion mit der Motor-SA im Jahr 1934 als selbständige Gliederung innerhalb der Partei. Unter ihrem Korpsführer, dem Reichswehrmajor a. D. und „alten Kämpfer" Adolf Hühnlein, konnte sich die junge und machtpolitisch untergeordnete Parteiformation im Herrschaftssystem etablieren. Das NSKK weitete seine Organisationsstrukturen und sein Ämterwesen aus, hielt Verbindungen zu Behörden, Ministerien und Parteiorganisationen und erhöhte seine Mitgliederzahlen von rund 70000 im Jahre 1933 auf rund 500000 Personen 1940. Die militärisch ausgerichteten Übungen für die Aktiven, die sportlich getarnte Wehrhaftmachung und die Einübung soldatischer Tugenden verliehen dem NSKK Charakteristika einer motorisierten Wehrsportgruppe. Seinem politischen Selbstverständnis gemäß präsentierte sich das Korps als nationalsozialistisches Kampfinstrument und beanspruchte eine gleichberechtigte Stellung neben den so genannten „kämpfenden Gliederungen" der NSDAP, SA und SS. Die NS-Weltanschauung nahm einen zentralen Platz in der Entwicklung des NSKK ein: Nationalsozialistische Züge trugen die Ausbildungsinhalte der Brei-

[1] Der NSKK-Mann vom 30. 7. 1938: „Wer gehört ins Korps?"

tengliederung ebenso wie Gesetzesinitiativen im Kraftfahrwesen. Doch blieb es nicht nur bei der Theorie, was an der Mitwirkung des NSKK an antisemitischen Maßnahmen im Verlauf des Novemberpogroms 1938 sichtbar wird.

Trotz seiner nationalsozialistischen Grundhaltung und kämpferischen Einstellung konnte das NS-Kraftfahrkorps sein apolitisches Image als Automobilverein, Sportclub und „Transport- und Speditionsunternehmen" der Partei nie ganz ablegen. Dies prägt seinen Ruf als unpolitische Vereinigung von Kraftfahrern im „Dritten Reich" bis heute. Der „Mythos NSKK" beruht auf einer selektiven Wahrnehmung der zivilen, sportlichen und kraftfahrtechnischen Aktivitäten unter Ausblendung der paramilitärischen und parapolizeilichen Methoden und der nationalsozialistischen Ziele. Zum Mythos gehört nicht nur die unterstellte „Harmlosigkeit" der Organisation als solche, sondern auch die Überbewertung des Korps als Treffpunkt für gut situierte Fahrzeugbesitzer. Auch wenn Selbständige im NSKK tatsächlich stärker vertreten waren als im Reichsdurchschnitt, gehörten dem NSKK doch mehrheitlich Arbeiter mit handwerklicher Ausbildung und Angestellte an. Durch sein professionelles und imposantes Auftreten bei Aufmärschen und Veranstaltungen konnte sich das NSKK als „Kraftspeicher der motorisierten Nation"[2] stilisieren. Diesem propagandistischen Ziel war nicht zuletzt deshalb großer Erfolg beschieden, weil zu dieser Zeit erst wenige Deutsche über ein motorisiertes Fortbewegungsmittel verfügten und selbst unter den NSKK-Mitgliedern nur ein Drittel ein Fahrzeug besaß.

1. Die Funktion des NSKK im NS-Herrschaftssystem

Ernst Jünger schrieb 1932 in seinem Essay „Der Arbeiter", dass die Technik keineswegs ein Instrument des „Fortschritts" im Sinne eines Beitrags zu einer humaneren Welt sei, sondern ein „Mittel zur Mobilisierung der Welt".[3] Den mobilisierenden Charakter der Technik nutzten die regierenden Nationalsozialisten zur Mobilisierung der „Volksgenossen". Nationalsozialistische Propaganda im Film und im Rundfunk, das Versprechen der Volksmotorisierung sowie überhaupt die Nutzung moderner Technik hatten das Ziel, das Volk geschlossen hinter sich zu bringen und ein hohes Maß an Loyalität und Pflichtbewusstsein zu wecken.

Als motorisierte Gliederung versuchte auch das NSKK, diesem Mobilisierungsauftrag gerecht zu werden: Erstens im wörtlichen Sinne von „mobil machen", das heißt, möglichst viele junge Männer in der Handhabung benzinangetriebener Fortbewegungsmittel zu schulen. Das NSKK war für die Zusammenfassung, Erziehung, Schulung und Vorbereitung der „human ressources" für das nationale Projekt Motorisierung zuständig. Zweitens regte das NSKK die Motorisierungsfreude in der Bevölkerung an, indem es die Vision eines „motorbejahenden Volkes auf neuen Straßen" propagierte.

---

[2] Organisationsbuch der NSDAP, 1936, S. 394 f.
[3] Jünger: Der Arbeiter, S. 195.

Als Mobilisierung kann auch der Versuch gewertet werden, die Kraftfahrer und motorinteressierten Kreise auf die Ziele des Regimes auszurichten. Dabei war es nicht nur wichtig, alle im Kraftfahrwesen beteiligten Akteure, die Produzenten, die Fahrzeug- und Führerscheinbesitzer, die Motorsportler und Automobilclubmitglieder zu mobilisieren, also zur Mitarbeit zu aktivieren, sondern auch zu formieren. Die Erfassung, „Gleichschaltung" und politische Kontrolle dieser Gruppen diente dazu, die im Kraftfahrwesen Aktiven in den autoritären Staat einzugliedern. Hier tritt die Kombination von mobilisierenden und disziplinierenden Elementen in der Praxis des NSKK deutlich hervor.

Das NS-Kraftfahrkorps war seit seiner Gründung im Jahre 1931 Träger und Multiplikator der NS-Ideologie. In der Kampfzeit fungierten Motor-SA und NSKK als mobile Propagandaeinheiten. Sie beförderten Redner, übermittelten Nachrichten und wurden mitunter auch als Überfallkommandos eingesetzt. Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten verfolgte die Korpsführung das Ziel, „nationalsozialistisches und soldatisches Denken" in alle Bereiche der Kraftfahrt zu tragen. So betrachtet war die Katalysatorenfunktion, die das NSKK als „Banner- und Willensträger" der Motorisierung ausübte, eng verknüpft mit der Verbreitung der NS-Ideologie. Dem NSKK kam die Aufgabe zu, nationalsozialistische Vorstellungen über die Ordnung des Verkehrs in Gesetzen und Verordnungen zu verankern bzw. zumindest Stellungnahmen zu diesen Themen abzugeben. Der Auftrag, die Kernpunkte der NS-Ideologie im Verkehr, in der Technik und im Motorsport zur Geltung zu bringen und einem „neuen Ethos" zum Durchbruch zu verhelfen, war nicht nur Propagandaformel, sondern die wichtigste Handlungsmaxime des NSKK.[4] Im Mittelpunkt stand das Konzept der „deutschen Verkehrsgemeinschaft", in dem die gleichen Ausgrenzungs- und Integrationsmechanismen verankert waren wie in der „Volksgemeinschafts"-Ideologie. Politische Regimetreue und die Zugehörigkeit zur „arischen" Volksgemeinschaft sollten nach dem Willen des Korps Voraussetzung für die Teilnahme und die Mitarbeit an der deutschen Verkehrsgemeinschaft sein. Gesetzesinitiativen des NSKK, die darauf abzielten, Juden aus dem zivilen Kraftfahrgewerbe zu verdrängen und das Auto zu einem exklusiven Fortbewegungsmittel des „Ariers" zu deklarieren, scheiterten bis 1938 jedoch an der Gesetzeskompetenz des Reichsverkehrsministers. Im Zuge der antijüdischen Maßnahmen nach dem Novemberpogrom 1938 schloss man Juden durch Einziehung ihres Führerscheines aus dem motorisierten Verkehrsleben aus. Ähnliche Vorstöße zur „Arisierung" des Kraftfahrwesens befürwortete das NSKK auch in der Kraftfahrzeugindustrie, im Motorsport und im Fahrschulwesen.

Gerade in der historischen Diskussion über die Frage nach den modernen Elementen in der NS-Politik ist es unverzichtbar, auf die Spezifika der nationalsozialistischen Technikbegeisterung hinzuweisen. Die Kraftfahrt wurde als deutsche Kraftfahrt und die Technik als deutsch-völkische Technik verherrlicht. Die Trennung in moderne Politikfelder, repräsentiert z. B. durch den Bereich Technik, und in antimoderne Bereiche, z. B. Kunst und Kultur, verkennt, dass der nationalso-

[4] Vgl. Hühnlein: Vortrag, gehalten am 16. Dezember 1937, S. 2.

zialistische Weg zur Motorisierung in sich selbst diskriminierende und verbrecherische Züge trug.[5] Die „motorisierte Volksgemeinschaft" sonderte „Gemeinschaftsfremde" ab und untermauerte die deutsche „Verkehrsgemeinschaft" mit einem völkischen Fundament.

Das Korps nahm mannigfaltige Aufgaben im Verkehrswesen, im Motorsport und im militärischen Bereich wahr. Um die hohen Unfallzahlen auf den Straßen des „Dritten Reiches" zu senken, stand das NSKK als „Erziehungsschule der Motorisierung" in der Pflicht. An der Seite der Polizei versuchte der NSKK-Verkehrserziehungsdienst, über Gemeinschaftsappelle, Verkehrsunfall-Verhütungsaktionen und Verkehrserziehung für Verkehrssünder eine Verbesserung des Verkehrsverhaltens zu erreichen. Doch scheiterten die Bemühungen an der rapide ansteigenden Kraftfahrzeugdichte, an widersprüchlichen Maßnahmen und einer verkehrspädagogischen Didaktik, die sich aus dem Irrglauben speiste, die Ausrufung einer „Verkehrsgemeinschaft" wäre der Anbeginn des unfallfreien Straßenverkehrs.

In der Gestalt der ONS trat das NSKK als Organisator motorsportlicher Veranstaltungen mit nationaler und internationaler Beteiligung auf. Durch die wehrsportliche Ausrichtung des Amateursports und die politische Indienstnahme der Profirennfahrer als Aushängeschilder eines potenten Systems verwandelte das NSKK den Motorsport zum „politischen Soldatentum". Die Existenzberechtigung und Sinnhaftigkeit des Amateursports ergaben sich aus der Erfüllung des Auftrages, die „motorische Wehrertüchtigung des deutschen Mannes" zu fördern, an der Verbesserung geländegängiger Fahrzeuge mitzuwirken und der Nation den Motorisierungswillen des Regimes vor Augen zu führen.

Das NSKK übernahm sowohl in Friedenszeiten als auch im Krieg paramilitärische Aufgaben. Es schulte nicht nur die eigenen Mitglieder im Umgang mit dem Verbrennungsmotor, sondern bildete in der Motor-HJ und auf den Motorsportschulen Nachwuchs für die mechanisierten und gepanzerten Einheiten der Wehrmacht aus. In dieser Rolle fungierte das NSKK als „Tarnorganisation für die ‚wehrsportliche' Massenausbildung von Kraftfahrern"[6]. Neben den instrumentellen militärischen Zielsetzungen, die untrennbar mit der Kraftfahrausbildung der Jugend verbunden waren, hatte der Einfluss des NSKK auch eine jugendspezifische Sozialisationswirkung. Die Freude an der modernen Technik weckte Begeisterung für das Regime und begünstigte eine erfolgreiche Systemintegration. Die NSKK-Ausbilder nutzten das technische Interesse der Jugend, um sportliche und militärische Vorbilder zu kreieren, die im Bild des „Kradschützen" ihren Höhepunkt fanden. Solche soldatischen Leitbilder waren geeignet, die Schwellenängste gegenüber militärischen Übungen und kriegerischem Denken bereits in den Jahren 1933 bis 1939 zu senken.

Im Zweiten Weltkrieg intensivierte das NSKK seine Anstrengungen als Transport-, Versorgungs- und Ausbildungszentrum sowie als Vermittlungsstelle für Kraftfahrer. Die größte inhaltliche Erweiterung erfuhr der vormals zivile Bereich der Verkehrsregelung. 14 NSKK-Verkehrskompanien wurden nach Polen und

---

[5] Auch Gesellschaftsbereiche, die modernisierende Prozesse in Gang setzten, waren nicht frei von totalitären und regressiven Elementen. Vgl. dazu auch S. 188 f. dieser Arbeit.

[6] Roth: Der Weg zum guten Stern des „Dritten Reichs", S. 132.

neun Kompanien nach dem Angriff auf die Sowjetunion nach Russland und in die Ukraine in Marsch gesetzt. Die Kompanie-Angehörigen erhielten den Status von Hilfspolizisten und wurden zu Polizeiaktionen aller Art herangezogen. Sie beteiligten sich in den okkupierten Ostgebieten an der Verfolgung und Ermordung von Juden und an Kriegsverbrechen gegen die einheimische Bevölkerung. Trotz der Unterstellung unter SS, Polizei und Wehrmacht war das NSKK an der Kriegs- und Heimatfront ein äußerst verlässlicher Aktivposten, getreu seiner Parole: „Treu, opferbereit und einsatzwillig". Die Mitwirkung des NSKK an Transportaufgaben der Wehrmacht und an Polizeiaktionen im Zweiten Weltkrieg bestätigt vor allem lokale Studien[7], wonach es sich bei der Kriegsführung und beim Holocaust um arbeitsteilige Prozesse gehandelt hat, zu deren Umsetzung scheinbar unbedeutende NS-Organisationen wie das NS-Kraftfahrkorps einen nicht unwesentlichen Beitrag leisteten.

2. Grenzen und Erfolge der Machtausübung

Die ideologische Inanspruchnahme des Motorsports und der Technik, selbst wenn sie propagandistisch in vielen Bereichen möglich war, stieß zwischen 1933 und 1939 auch an ihre Grenzen.

Die Bemühungen, in der Bevölkerung Motorisierungsfreude zu wecken, trafen auf grundsätzliche Schwierigkeiten. Für die Mehrheit der „Volksgenossen" lag der Erwerb eines Autos aufgrund der Einkommensverhältnisse in weiter Ferne. Zudem stand seit 1936 die Autarkie und Rüstungspolitik dem Motorisierungsprogramm entgegen.

Eine weitere Machtbarriere betraf den sportlichen Bereich: Die Herrschaftsmittel des NSKK reichten nicht aus, um den Publikumsmagneten Sport in ein durchschlagendes politisches Instrument zu verwandeln. Seit der Erfindung des Kraftfahrzeugs und ganz unabhängig von politischen Systemen übte der Motorsport eine Faszinationskraft aus. Dazu gehört die Begeisterung für sportliche und technische Höchstleistungen, das Charisma der Fahrer und der spannende Wettstreit der Automobilmarken. Jedoch ist eine indirekte politische Wirkung anzunehmen: Das Regime nahm die Begeisterung für Technik und Motorsport auf und konnte durch ihre Förderung zumindest Sympathiepunkte sammeln.

Die Interventionen des NSKK im Bereich der Verkehrspolitik traten in Konkurrenz zu Maßnahmen anderer im Verkehrswesen beteiligter Behörden und NS-Institutionen. Um Kompetenzblockaden aufzulösen, erhielt die „Ökonomie der Machtausübung"[8] oftmals Priorität vor den Willküreingriffen des NSKK. Eine vom NSKK angestrebte institutionelle „Gleichschaltung" des Kraftfahrwesens mit dem NSKK fand nicht statt, da die Technischen Überwachungsvereine und die Fahrschulen effizienter und marktwirtschaftlicher arbeiteten, als es eine Parteiorganisation vermocht hätte.

---

[7] Vgl. Sandkühler: „Endlösung" in Galizien; Gerlach: Kalkulierte Morde.
[8] Frei: Wie modern war der Nationalsozialismus?, S. 379.

Als Vermittlungsinstanz zwischen Reichsverkehrsministerium und Automobilindustrie hemmte das NSKK die Abläufe mehr, als es sie förderte, indem es die Bewilligungsverfahren verlängerte und weltanschauliche Elemente einbaute, die die Entscheidungsfreiheit der Industrie behinderten. Das NSKK trug damit zum polykratischen Charakter des NS-Regimes und zum organisatorischen Chaos einer ohnehin fragmentierten Verkehrspolitik im „Dritten Reich" bei.

Der Einfluss des NSKK im allgemeinen Verkehrswesen stieß auch dort an seine Grenzen, wo mit mehr Befugnissen ausgestattete Gruppierungen ihre Machtansprüche erhoben. Anders als in den Bereichen Motorsport und automobiles Vereinswesen, die vollständig unter der Hoheitsgewalt des NSKK standen, konnte sich das Kraftfahrkorps gegen die zahlreichen wirtschaftlichen, behördlichen und parteiinternen Interessen sowie die Sonderbevollmächtigten im Verkehrswesen nicht durchsetzen. Doch trotz dieser Abstriche ist es dem NSKK gelungen, den Bereich der Motorisierung in ein mikrokosmisches Abbild des politischen, wirtschaftlichen, militärischen und gesellschaftlichen Profils des Regimes zu transformieren. Die wichtigsten Elemente seien noch einmal kurz aufgezählt:

- Affektive Integration der „Volksgenossen" in die „Volksgemeinschaft" zum Beispiel durch Motorsportveranstaltungen und Propagierung des Volkswagens;
- Ausgrenzung von „Volksfeinden": Stigmatisierung der Juden als „Verkehrsschädlinge" und der Verkehrssünder als „frivole Verbrecher";
- Führerkult und Führerprinzip: Stilisierung des „Führers" als Förderer des Motorsports sowie der Autobahnen als „Straßen des Führers", Durchsetzung des Führerprinzips im Automobil-Vereinswesen und im Motorsport durch „Gleichschaltung"; Bezeichnung des NSKK-Korpsführers als „Führer der deutschen Kraftfahrt";
- Politisierung der Freizeitaktivitäten: Inszenierung des Motorsports als politischer Akt; Gründung einer „Motor HJ";
- Weltanschaulicher Anpassungsdruck: Aufforderung zur Mitgliedschaft im NSKK bei Berufsangehörigen des Kraftverkehrs;
- Moderne Kriegsvorbereitung und -führung: Motorsportschulen, Treibstoff-Fahrten; NSKK-Transport- und Verkehrskompanien.

3. Technokratische Rechtfertigungen: Das NS-Kraftfahrkorps in der Einschätzung der Spruchkammern und ehemaliger Mitglieder nach 1945

Betrachtet man das politisch-ideologische Selbstverständnis, die Ausbildungsinhalte, die Beteiligung des NSKK am Novemberpogrom 1938 und die Bestrebungen der Korpsführung nach Errichtung einer „deutsch-arischen" Verkehrsgemeinschaft, so war das NSKK zweifelsfrei eine politische Organisation im Dienst des „Dritten Reiches". Nach 1945 erinnerte sich zumindest ein Teil der ehemaligen Mitglieder, wie aus drei Einzel-Befragungen und einer Fülle von Entnazifizierungsakten hervorgeht, weniger an politische als vorzugsweise an motortechni-

sche und verkehrserzieherische Aktivitäten.[9] Dies ist nicht außergewöhnlich, findet sich doch kaum eine Entnazifizierungsakte, in der der Beklagte nicht erwähnte, dass das NSKK gänzlich unpolitisch, in jedem Fall aber „unpolitischer als die SA" gewesen sei. Repräsentativ dafür steht die Aussage eines Sturmführers, der seinen Beitritt folgendermaßen begründete:

„Dem NSKK trat ich bei, um mich nach längerer Unterbrechung wieder motorsportlich zu betätigen, meine motortechnischen Kenntnisse zu erweitern und als Kraftfahrer eine Interessenvertretung zu haben. Es lag mir vollkommen fern, mit diesem Schritt den Grundstein zur politischen Betätigung zu legen."[10]

Den gleichen Eifer, den NSKK-Mitglieder und -Führer vor dem Krieg zeigten, um sich als politische Kämpfer darzustellen, legten sie nach dem Krieg an den Tag, um diesen Eindruck zu verwischen. In den Nürnberger Prozessen wurde das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps – anders als die SA beispielsweise – aufgrund seiner „rein sportlichen Ziele" nicht als verbrecherische Organisation angeklagt.[11]

Ganz unabhängig von der Rolle des NSKK im Zweiten Weltkrieg bedeutet dieses Urteil bereits für die Jahre 1933 bis 1939 eine Fehlinterpretation. Gegen die bereits zeitgenössische Legende vom unpolitischen NSKK, in dem sich laut Volksmund „Nur Säufer Keine Kämpfer" versammelten, hatte sich das Korps selbst immer wieder gewehrt. Nach dem Krieg kam sie vielen ehemaligen Führern des NSKK in Entnazifizierungsverfahren gelegen. Chefstabsführer Ritter von Denk, der nach 1945 im Rahmen eines posthumen Spruchkammerverfahrens gegen Adolf Hühnlein einen kurzen Bericht zum Aufgabengebiet des NSKK entworfen hatte, bestritt jegliche politische Aktivitäten:

„Das NSKK war keinesfalls eine politische Kampforganisation, es hatte sich vielmehr in erster Linie die Verkehrserziehung des ganzen deutschen Volkes als vornehmste Aufgabe zum Ziel gesetzt. [...] Aus diesen Ausführungen geht eindeutig hervor, daß der NSKK-Dienst mit seinen technischen Aufgaben so ausgefüllt war, daß für Aufgaben politischer Natur kein Raum mehr vorhanden gewesen ist."[12]

---

[9] Vgl. Interview mit Herrn K., geb. 1906, ehem. NSKK-Staffelführer und Fahrlehrer, am 7. 2. 1998; Interview mit Herrn P., geb. 1908, ehem. NSKK-Scharführer und Architekt, am 9. 3. 1999; Interview der Verfasserin mit Herrn W., geb. 1919, ehem. NSKK-Scharführer, am 12. 4. 1999. Aus der Fülle seien hier vier Beispiele herausgegriffen: Entnazifizierungsakten: HStA Hannover, Nds. 171 Hannover Nr. 30887, Nr. 11394; Nds. 171 Hildesheim Nr. 38465; HStA Düsseldorf, NW 1002-C-68447.

[10] Entnazifizierungsakte, HStA Hannover, Nds. 171 Hannover Nr. 30887.

[11] Diese Formulierung wählte der Verteidiger der SS bei seinem Versuch, Parallelen zwischen Reiter-SS und NSKK herzustellen; vgl. Der Prozess gegen die Hauptkriegsverbrecher vor dem Internationalen Militärgerichtshof Nürnberg, Bd. XIII, S. 463. NSKK und NSFK befanden sich nicht unter den angeklagten Organisationen. Von der Anklage freigesprochen wurden Organisationen (SA, Reiter-SS, Reichsregierung und OKW), in denen die Mitglieder im Allgemeinen nicht an verbrecherischen Maßnahmen beteiligt waren oder die – wie die SA nach 1934 – an politischer Bedeutung eingebüßt hatten. Das Korps der Politischen Leiter, der Sicherheitsdienst, die Gestapo sowie die SS (Allgemeine SS und Waffen-SS) wurden für verbrecherisch erklärt, weil ihnen die aktive und selbständig initiierte Täterschaft einer großen Mehrheit ihrer Mitglieder nachgewiesen werden konnte; vgl. Heinze u. a.: Die Rechtsprechung der Nürnberger Militärtribunale; Rauschenbach: Der Nürnberger Prozeß gegen die Organisationen, S. 36 f., 89 f.

[12] Vgl. die Ausführungen des Chefstabsführers Ritter von Denk zum Aufgabengebiet des

Ritter von Denk definierte die „Aufgaben politischer Natur" ausschließlich als Dienstleistung für die Partei.[13] Diese Einschätzung verdeutlicht den Widerstand des NSKK gegen die Verpflichtung für Repräsentationszwecke und Transportangelegenheiten der Partei, sie ist jedoch kein ausreichender Nachweis für den apolitischen Charakter der Organisation.

Trotz der nationalsozialistischen Ausrichtung des NSKK und der Tatsache, dass die Mitglieder als Exponenten des Regimes in Erscheinung traten, setzten die Spruchkammern die Mitgliedschaft im NSKK a priori mit politischer Unschuld gleich: „Es ist bekannt, daß das NSKK dem politischen Aktivismus fern stand und sich nur auf sportlichem Gebiet betätigte."[14] Da nimmt es auch nicht wunder, dass in einem posthumen Entnazifizierungsverfahren gegen den Korpsführer Adolf Hühnlein das Gericht der Einschätzung der Zeugen folgte, wonach die Tätigkeit des NSKK unter Hühnleins Führung als motorsportlich dominiert und unpolitisch beschrieben wurde.[15] Die Legende vom NSKK als zivile Sportformation und Kraftfahrertreff konnten NSKK-Führer in ihrer Entlastungsstrategie weiter ausbauen. Auf die Frage eines Richters an einen NSKK-Obergruppenführer, ob er denn von den Konzentrationslagern nichts gewusst habe, antwortete der Betreffende: „Ich habe von diesen Dingen sehr viel weniger gewußt, als man annehmen mußte und damals geglaubt hat. Das hing mit der Tätigkeit im NSKK zusammen."[16]

Die nachträgliche Entpolitisierung nach 1945 ließ sich beim NSKK problemloser als bei den anderen NSDAP-Gliederungen durchführen, weil die Existenzberechtigung des Kraftfahrkorps eng an seine kraftfahrtechnischen Aufgaben geknüpft war. Diese Verknüpfung erlaubte es den NSKK-Männern, ihre Mitgliedschaft durch ihr motortechnisches Interesse zu legitimieren und sich selbst in Abgrenzung zu den „Schlägern" der SA und zu den „Super-Nazis" der SS zu definieren.

In den drei Befragungen und den Entnazifizierungsakten fällt auf, wie ehemalige Mitglieder ihr Handeln mit der technischen Rationalität ihrer Aufgaben rechtfertigten. Ein Scharführer erkennt keinen Widerspruch zwischen seiner Behauptung, ihm seien nur unpolitische Aufgaben übertragen worden und der Erwähnung, seine Einheit habe von Juden beschlagnahmte Fahrzeuge in Gestapo-

---

NSKK, Posthumes Spruchkammerverfahren gegen Adolf Hühnlein zum Zwecke der Freigabe des Nachlasses, Amtsgericht München. Ähnlich äußerte sich auch der NSKK-Gruppenführer von Hannover vor dem Entnazifizierungsausschuss 1949; Entnazifizierungsakte A. K., HStA Hannover, Nds. 171 Hannover Nr. 11394.

[13] Vgl. ebenda.

[14] Protokoll der öffentlichen Sitzung vom 13. 8. 1948; Entnazifizierungsakte R. v. H., Spruchkammer Frankfurt, HStA Wiesbaden. Die Mitgliedschaft im NSKK statt in der SA wurde sogar bei hochrangigen Führern als strafmildernd angesehen; vgl. Entnazifizierungsakte des Brigadeführers F. P., HStA Hannover, Nds. 171 Hannover Nr. 22126.

[15] Zurückweisung der Berufung vom 24. 1. 1950; Entnazifizierungsakte Hühnlein, Amtsgericht München.

[16] Berufungsschreiben des öffentlichen Klägers vom 1. 10. 1948; Entnazifizierungsakte R. v. H., Spruchkammer Frankfurt, HStA Wiesbaden.

zentralen überführt.[17] Ein anderer NSKK-Führer sieht keine politischen Berührungspunkte zwischen dem Auftrag, in der „Kristallnacht" 1938 Straßensperren zu errichten, und dem Judenpogrom selbst.[18]

Möglich wird diese Trennung zwischen politischem und vermeintlich unpolitischem Verhalten dadurch, dass es sich bei den Aufgaben des NSKK zumeist um logistische Probleme handelte, deren inhaltliche Konsequenz bewusst oder unbewusst von den NSKK-Mitgliedern nicht reflektiert wurde. Die Selbstdarstellung als unpolitische Technokraten,[19] die ihre Bestimmung darin sahen, Sachaufgaben bestmöglich zu erfüllen, ähnelt dem technokratisch orientierten Selbstverständnis eines Rudolf Höß, Albert Speer oder Fritz Todt – vorgeblich unpolitischen Experten, die indes an der Verlängerung des Krieges und der Durchführung des Holocaust einen entscheidenden Anteil hatten, weil sie über das dafür notwendige Know-how und über eine hohe Problemlösungskapazität verfügten.[20] Dass sich darüber hinaus kein Widerspruch, sondern vielmehr eine effektive Verbindung aus technischen Aufgaben und politisch-militärischen Inhalten herstellen lässt, belegen die Aktivitäten des NSKK in der gesamten Zeit seines Bestehens.

4. Das „Dritte Reich" in der deutschen Motorisierungsgeschichte

Ein zentraler Untersuchungsgegenstand dieser Arbeit war der Stellenwert der Motorisierung in der Ideologie und Praxis des Nationalsozialismus. Am Ende der vorliegenden Studie soll nun umgekehrt nach dem Stellenwert des „Dritten Reiches" in der Geschichte der Motorisierung in Deutschland gefragt werden. Die Motorisierungspolitik der Nationalsozialisten mit ihren Förderungsmaßnahmen und Verheißungen erhob zum ersten Mal in der Geschichte der Motorisierung in Deutschland den Fortschritt und die Vision der Volksmotorisierung zu einem staatlichen Ziel ersten Ranges. Das „Dritte Reich" hatte die Formierungsphase der Automobilisierung der Gesellschaft überwunden, verharrte aber im Stadium einer zwar eingeleiteten, aber nicht verwirklichten Massenmotorisierung.

Zum rollenden Symbol für individuelle Freiheit, Wohlstand und technisch-ökonomische Modernität entwickelte sich das Auto erst in den Jahren des wirtschaftlichen Wiederaufschwungs Ende der fünfziger Jahre. Endgültig wurde das Versprechen der Demokratisierung des Automobilbesitzes spätestens 1964 einge-

---

[17] Interview der Verfasserin mit Herrn K., geb. 1906, ehem. NSKK-Staffelführer und Fahrlehrer, am 7. 2. 1998.

[18] Interview der Verfasserin mit Herrn W., geb. 1919, ehem. NSKK-Scharführer, am 12. 4. 1999.

[19] Als Technokraten werden hier Experten bezeichnet, die für sich beanspruchten oder für die behauptet wird, dem „Dritten Reich" wertfrei und unpolitisch gedient zu haben. Vgl. zur Begriffsdiskussion Lübbe: Technokratie, S. 120, 126f.

[20] Seibel: Staatsstruktur und Massenmord, S. 548; Gottwald u.a.: Technik, Macht, Krieg, S. 9.

löst, als sich 80% aller Pkw in Arbeitnehmerhand befanden.[21] Das Auto als Stabilitäts- und Prosperitätsgarant spielte eine große Rolle bei dem von Ludwig Erhard propagierten Konzept „Wohlstand für alle"[22] – materialisierten sich in ihm doch die „Segnungen" von Demokratie, marktwirtschaftlichem Wohlstand und Westorientierung. Um dem starken Abgrenzungsbemühen gegen die „dunklen Jahre" der deutschen Geschichte nachzukommen, avancierte das „Leitbild des motorisierten Leistungs- und Wohlstandsindividualisten"[23] zum bundesdeutschen Gesellschaftsideal. Die Ablehnung des Tempolimits 1952 wollten Autolobbyisten als Votum gegen die Unfreiheit und den Untertanengeist im „Dritten Reich" verstanden wissen.[24] Auch wenn solcherlei Aussagen das neuartige Lebensgefühl als Kontrapunkt kollektivistischer Vereinnahmung verbalisierten, hatte die motorisierungsfreundliche Sprache der Nachkriegszeit mehr mit der NS-Propaganda gemein, als die bundesdeutschen Verkehrspolitiker dies wahrhaben wollten. Sie ignorierten, dass Motorisierung im „Dritten Reich" einen vergleichbar hohen Stellenwert besaß und ähnliche Auto-Symboliken im NS-Staat fester Bestandteil der Propaganda waren. Dies wird an vier Parallelen deutlich: Erstens stellte auch das „Dritte Reich" dem „Volksgenossen" in Form von Autobahnen, Volkswagen und der Förderung des Motorsports das Ausleben von individueller Fortbewegung in Aussicht. Zweitens konstruierten NS-Verkehrsverantwortliche ebenfalls eine Verbindung von Freiheitsideal und Automobil.[25] Bereits in den dreißiger Jahren wurden mit den Attributen „modern", „fortschrittlich" und „freizügig" verkehrsfördernde Maßnahmen etikettiert, darunter auch die Abschaffung von Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Reichsstraßenverkehrsordnung von 1934. Die in der Bundesrepublik beliebte Ablehnung von Tempolimits, die mit den freiheitlichen Bürgerrechten begründet wurde, brach nicht mit der NS-Propaganda, sondern fügte sich in diese Tradition ein. Drittens setzte man sowohl in der NS-Zeit als auch in der Adenauer-Ära auf die integrative Funktion des Automobils. Bundesverkehrsminister Seebohm traute der Massenmotorisierung zu, die Klassenunterschiede zu beseitigen und „dabei Befriedung und Wohlstand zu verbreiten".[26] Viertens zeugte der Versuch, die automobile Freiheit gegen den Totalitarismus des Nationalsozialismus antithetisch zu positionieren, von einem kurzen Gedächtnis. In gleicher Weise hatte Hitler das Votum für das Auto mit einem Votum gegen den Kommunismus verbunden, um auf diese Weise die eigene Motorisierungspolitik in freiheitlichem Glanz erstrahlen zu lassen.[27] Die Deutsche Straßenliga wiederholte 1958 die Argumentationsfigur der NS-Propaganda, als sie die schlechten Straßen und den Fahrzeugmangel im Ostblock mit dem Unwillen kommunistischer Staaten in Zusammenhang brachte, bürgerliche Freiheitsrechte einzuführen.[28] Ein wichtiger Unterschied in der Argumentation bestand jedoch

---

[21] Schildt: Vom Wohlstandsbarometer zum Belastungsfaktor, S. 287–309.
[22] Klenke: Bundesdeutsche Verkehrspolitik und Motorisierung, S. 120f.
[23] Ebenda, S. 117.
[24] Ebenda, S. 112.
[25] Vgl. ebenda, S. 111f.
[26] Zit. nach ebenda, S. 165.
[27] Vgl. ebenda, S. 163.
[28] Vgl. ebenda, S. 162 und Klenke: „Freier Stau für freie Bürger", S. 36f.

darin, dass dem nationalsozialistischen Vorwurf nicht nur eine Gesellschaftskritik, sondern auch ein Angriff auf die als minderwertig angesehene slawische Kultur inhärent war. Was die Auto-Symbolik der frühen Bundesrepublik von der im „Dritten Reich" benutzten Topik wesentlich unterschied, war die auf das Auto übertragene Rolle als Symbolträger für westliche Demokratie, Konsum und privates Glück. Damit löste man den politisch-ideologischen Bekenntniszwang ab, mit dem das nationalsozialistische Ideal einer „motorisierten Volksgemeinschaft" behaftet war.

Indem man dem Automobil nach dem Krieg eine wichtige Rolle zur Festigung der freiheitlich-demokratischen Grundordnung zuschrieb und es zu einem Markenzeichen der Wirtschaftswunderjahre machte, war es gleichwohl zweckdienlich, darüber hinwegzusehen, dass der Bereich der Motorisierung auch zur Festigung der NS-Diktatur beigetragen hatte. Die sozialgeschichtliche Wirkung der nationalsozialistischen Motorisierungspolitik auf den „Volksgenossen" bestand darin, dass das Motorisierungsprogramm – dank seiner konsonanten publizistischen und künstlerischen Vermittlung von den meisten Deutschen begrüßt – zur Integrationsfähigkeit und Popularität des NS-Regimes beitrug. Dies gelang, ohne dass es einer „Verführung" im Sinne einer Manipulationstechnik bedurfte, sondern aus der Fähigkeit heraus, die Sehnsüchte der Bevölkerung aufzugreifen und sie mit den wirtschaftlichen und militärischen Politikzielen zumindest in den Anfangsjahren des „Dritten Reiches" zu verknüpfen.

Es bleibt die Frage, warum das Auto als Bedeutungsträger für Freiheit, Fortschritt und Modernität so flexibel auf das jeweilige System übertragbar ist. Lässt man einmal die ökonomische Bedeutung der Automobilindustrie als wichtiger und einflussreicher Wirtschaftszweig außen vor, stellt man fest, dass die große Wertschätzung, die der motorisierte Individualverkehr auf der ganzen Welt genießt, nicht zuletzt in der Bedürfnisstruktur und in den Sehnsüchten der Menschen angelegt ist. Diese „anthropologischen Konstanten"[29], die ebenso zeitunabhängig wie systemübergreifend sind, beschrieb bereits Eugen Diesel 1933 in seinem Buch „Wir und das Auto":

„Ein Auto vereinigt Zauber der Maschinerie, Befriedigung des Spieltriebes und des Fahrgefühls, Geschwindigkeit, Freiheit, Reisemöglichkeit, Schönheit der Linien, Glanz von Metall, Pracht der Farbe, verführerische Karosserie und vieles mehr."[30]

Mag auch heute das Loblied auf die Motorisierung nicht mehr so euphorisch ausfallen, sind es doch genau diese auf das Auto projizierten Sehnsüchte, die die starke Affinität des Menschen zu seinem Fahrzeug ausmachen. Trotz der sozialen und ökonomischen Folgekosten des motorisierten Individualverkehrs in Form von Lärmbelästigung, verstopften Straßen, Umweltzerstörung und Unfallzahlen ist das Auto alles andere als ein Auslaufmodell: Zum einen ist der motorisierte Individualverkehr durch Gebrauchs- und Verbrauchsänderungen optimierbar –

---

[29] Schönhammer: Psychologie von Verkehr und Mobilität, S. 64 ff. Andreas Knie macht das Verständnis des Autos als „Rennreiselimousine", deren Stärken in der Dynamik, Schnelligkeit und Ausdauer liegen, für die Kontinuitäten im menschlichen Mobilitätsverhalten verantwortlich; vgl. ders.: Die Interpretation des Autos als Rennreiselimousine.

[30] Diesel: Wir und das Auto, S. 110.

auch wenn diese Möglichkeiten kurz- und mittelfristig kaum wirksam werden. Zum anderen, und dies ist entscheidender, hat das Auto bis heute wenig von seinen symbolischen Zuschreibungen Modernität, Freiheit und Unabhängigkeit eingebüßt. Auch in Zukunft werden sich Menschen mit diesen Versprechen identifizieren.

Abkürzungen

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobilclub
AIACR	Association Internationale des Automobil-Clubs Reconnus
AIT	Alliance Internationale de Tourisme
AMV	Allgemeiner Motorsport Verband
AvD	Automobilclub von Deutschland
AVUS	Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße
AW	Ausbildungswesen
BAC	Bayerischer Automobilclub
BArch	Bundesarchiv
BArch-DH	Bundesarchiv-Außenstelle Dahlwitz-Hoppegarten
BArch-MA	Bundesarchiv-Militärarchiv
BArch-FA	Bundesarchiv-Filmarchiv
BArch-ZNS	Bundesarchiv-Zentralnachweisstelle
BayHStA	Bayerisches Hauptstaatsarchiv
Bd.	Band
BDC	Berlin Document Center
Best.	Bestand
betr.	betreff
Bl.	Blatt
BLHA	Brandenburgisches Landeshauptarchiv
BMW	Bayerische Motorenwerke
ChdDtPol	Chef der Deutschen Polizei
DAC	Deutscher Autoclub; ab 1934 Deutscher Ausland-Club
DAF	Deutsche Arbeitsfront
DCC	DaimlerChryslerClassic
DDAC	Der Deutsche Automobilclub
DDR	Deutsche Demokratische Republik
Derop	auch DEROP: Deutsch-Russische-Oel-Produktions-Gesellschaft
DFF	Deutscher Fernsehfunk
DG	Durchgangsstraße
DMV	Deutscher Motorradfahrer-Verband
Dok.	Dokument
DRAC	Deutscher Reichs-Autoclub
DTC	Deutscher Touring Club
FICM	Fédération Internationale des Automobile Clubs Motocyclistes

GG	Geschichte und Gesellschaft
GLA	Generallandesarchiv
GPU	Glawnoje Polititscheskoje Uprawlenije
GST	Gesellschaft für Sport und Technik
GStA PK	Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz
GWU	Geschichte in Wissenschaft und Unterricht
HJ	Hitlerjugend
HStA	Hauptstaatsarchiv
HSSuPF	Höherer SS- und Polizeiführer
IAMA	Internationale Automobil- und Motorradausstellung
IfZ	Institut für Zeitgeschichte
I.S.	Inspekteur Schulen
IT	Inspekteur Technik, ab 1936 Inspekteur für technische Ausbildung und Geräte
IWK	Internationale wissenschaftliche Korrespondenz zur Geschichte der deutschen Arbeiterbewegung
KdF	Kraft durch Freude
KF	Korpsführer
Kl.	(Führerschein-)Klasse
Kp.	Kompanie
KPD	Kommunistische Partei Deutschlands
Kw. Trsp. Rgt.	Kraftwagen Transport Regiment
LA	Landesarchiv
Lkw	Lastkraftwagen
M	Motorstandarte
MGZ	Militärgeschichtliche Zeitschrift
MdL	Mitglied des Landtags
MdR	Mitglied des Reichstags
MInn	Ministerium des Innern
MMV	Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein
MSA	Motor-SA
MRG	Militärregierung
MSS	Motorsportschule/n
NAPOLA	auch NPEA: Nationalpolitische Erziehungsanstalt(en)
NDA	Nationaler Deutscher Automobilklub
Nr.	Nummer
NSAK	Nationalsozialistisches Automobilkorps
NSDAP	Nationalsozialistische Arbeiterpartei
NSDStB	Nationalsozialistischer Deutscher Studentenbund
NSFK	Nationalsozialistisches Fliegerkorps

NSK	Nationalsozialistische Parteikorrespondenz
NSKK	Nationalsozialistisches Kraftfahrkorps, auch: Nationalsozialistisches Kraftfahr-Korps
ÖAC	Österreichischer Automobil Club
ÖAMTC	Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club
ÖStA	Österreichisches Staatsarchiv
ÖTC	Österreichischer Touring Club
ÖZG	Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaften
OKH	Oberkommando des Heeres
OKW	Oberkommando der Wehrmacht
OMB	Oberste Motorradsport-Behörde
ONS	Oberste Nationale Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt
OSAF	Oberste SA-Führung
OT	Organisation Todt
Pg.	Parteigenosse
Pkw	Personenkraftwagen
Pol. Dir.	Polizeidirektion
RAB	Reichsautobahn
RAD	Reichsarbeitsdienst
RDA	Reichsverband der Automobilindustrie
RdErl.	Runderlaß
Regest.	Regesten
RFSS	Reichsführer SS
RGBl.	Reichsgesetzblatt
Rgt.	Regiment
RIM	Reichsinnenminister/-ium
RK	Reichskanzlei
RKI	Reichsverband der Kraftfahrzeugteile-Industrie
RM	Reichsmark
RMI	Reichsinnenminister/-ium
RMBliV	Ministerialblatt des Reichs- und Preußischen Ministers des Innern; vor 1936: Ministerialblatt für die Preußische innere Verwaltung
RMSS	Reichsmotorsportschule
RPT	Reichsparteitag
RStVO	Reichsstraßenverkehrsordnung
RTÜV	Reichsverband der Technischen Überwachungsvereine
RuPrMdI	Reichs- und Preußischer Minister des Innern
RVBl.	Reichsverkehrsblatt
RVM	Reichsverkehrsminister/-ministerium
RWM	Reichswirtschaftsministerium
SA	Sturmabteilung

SD	Sicherheitsdienst
SHAC	Schleswig-Holsteinischer Automobilclub
SS	Schutzstaffel
Slg.	Sammlung
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
StA	Staatsarchiv
StadtA	Stadtarchiv
SZGS	Sozial- und Zeitgeschichte des Sports
to.	Tonne(n)
Tr.	Transport; auch Transportraum
Trsp.	Transport
TÜV	Technischer Überwachungs-Verein
Uk	Unabkömmlich
VED	Verkehrserziehungsdienst
VfZ	Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte
VOB	Verordnungsblatt
VSWG	Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
WA	Weer Afdeling
WAC	Württembergischer-Automobil-Club
z.b.V.	zur besonderen Verfügung
ZfG	Zeitschrift für Geschichtswissenschaft
zit.	zitiert
ZNS	Zentrale Nachweisstelle Aachen-Kornelimünster

Quellen- und Literatur

Quellen

1. Bundesarchiv, Berlin-Lichterfelde (BArch)

NS 1	Reichsschatzmeister der NSDAP
NS 6	Parteikanzlei
NS 19	Persönlicher Stab – Reichsführer SS
NS 22	Reichsorganisationsleiter der NSDAP
NS 23	Sturmabteilung der NSDAP/SA
NS 24	Nationalsozialistisches Kraftfahrkorps
NS 26	Hauptarchiv NSDAP
NS 28	Hitler Jugend
NS 31	SS-Hauptamt
NSD 42/	NSKK-Druckschriftensammlungen
1	Verordnungsblatt der Korpsführung vom Januar bis August 1939
3	Mitteilungsblatt für das NSKK und die Motorstürme der SA und SS vom 1. August 1931
5	Kraftfahrtechnische Mitteilungen, hrsg. vom Hauptamt Technik des NSKK
6	ONS
7	Führerbefehle
8	Korpsführer-Befehle
9	Korpsbefehle
10	Stabsbefehle 1934–1936
16, 17	Mitteilungsblätter Motorsportschulen
18	Reichsparteitage
19	Reichswettkämpfe 1936–1939
SS-HO	SS-Ordner
R 19	Hauptamt Ordnungspolizei
R 43 I u. II	Reichskanzlei
R 50 II	Transporteinheiten Speer und Todt
R 58	Reichssicherheitshauptamt
R 70/18	Polizeidienststelle in der Sowjetunion
R 113	Reichsstelle für Raumordnung
R 8061	DDAC

BDC-Bestände:
Sammelliste 52
Research O. 254 und O. 407
Personalangelegenheiten der höheren Führer des NSKK in: SA-Akten, PK, RS

2. Bundesarchiv, Filmarchiv Berlin (BArch-FA)

Nr. 2805:	„Motor-SA" (ca. 1933)
Nr. 2754:	„Kraftfahrt tut not!" (1934)
Nr. 842:	„Deutscher Kraftfahrsport" (1937)
Nr. 735:	„Deutsche Rennwagen in Front" (1937)
Nr. 3034:	„Jungens, Männer und Motoren" (1939)

Nr. 42: „Männer in Leder" (1940)

3. Bundesarchiv, Außenstelle Dahlwitz-Hoppegarten (BArch-DH)

ZB II
ZA VI

4. Bundesarchiv, Militärarchiv Freiburg (BArch-MA)

RH 1	Oberbefehlshaber des Heeres-Adjutantur
RH 2	OKH/ Generalstab des Heeres
RH 15	OKH/ Allgemeines Heeresamt
RH 22	Befehlshaber des rückwärtigen Armeegebietes
RH 26–7	7. Infanteriedivision
RW 19	OKW/ Wehrwirtschafts- und Rüstungsamt
RW 36	Kommandanturen der Militärverwaltung
RW 37	Wehrmachtbefehlshaber in den Niederlanden
RL 13	Verbände und Einheiten der Luftschutztruppe
RL 19	Luftgaukommandos-Luftgaustäbe
RL 20	Flughafenbereichs-Kommandos-Frankreich

5. Bundesarchiv, Zentralnachweisstelle Aachen-Kornelimünster (BArch-ZNS)

NS 24
ES: NSKK-Transporteinheiten

6. Amtsgericht Berlin-Charlottenburg

Vereinsregisterakten

7. Amtsgericht München

Entnazifizierungsakten

8. Zentrale Stelle der Landesjustizverwaltungen, Ludwigsburg

Kopien: Az: V 203 AR 566/71; 213 AR-Z 20/63

9. Staatsanwaltschaft Mannheim

Ermittlungsakte 31 Js 78/65

10. Bayerisches Staatsarchiv Amberg (StA Amberg)

NSDAP Kreisleitung Bayreuth-Eschenbach
NSDAP Kreisleitung Regensburg
NSDAP Kreisleitung Roding/ Neuburg
Regierung der Oberpfalz, KdI, Abgabe 1949ff.

11. Bayerisches Staatsarchiv Augsburg (StA Augsburg)

NSDAP Schwaben und Gliederungen
Bezirksamt Krumbach
Bezirksamt Nördlingen
HJ Gebiet Schwaben
Regierung von Schwaben und Neuburg

12. Bayerisches Staatsarchiv Bamberg (StA Bamberg)

Regierung von Oberfranken
NSDAP Gauverwaltung Bayerische Ostmark

13. Niedersächsisches Staatsarchiv Bückeburg (StA Bückeburg)

K 6 Hofmarschallamt

14. Landesarchiv Berlin (LA Berlin)

A Pr. Br. Rep. 57
B Rep. 79 Acc 645
B Rep. 42 Acc 2147

15. Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz Berlin (GStA PK)

I. HA Rep. 151 Finanzministerium
I. Ha Rep. 120 Ministerium für Handel und Gewerbe
I. Ha Rep. 120, CVIII 1 Nr. 119, Bd. 5

16. Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz (StA Chemnitz)

Bestand Auto Union AG

17. Nordrhein-Westfälisches Hauptstaatsarchiv Düsseldorf (HStA Düsseldorf)

RW 55
RW Personenakten der Gestapo Düsseldorf
Regierung Aachen
Regierung Düsseldorf
NW 1002-C

18. Staatsarchiv Freiburg (StA Freiburg)

V 200/1

19. Niedersächsisches Hauptstaatsarchiv Hannover (HStA Hannover)

Nds. 171 Entnazifizierungsakten
Hann. 174 Neustadt, Zellerfeld

Hann. 180 Hildesheim
Nds. 120 Hannover
Hann. 310 I NSDAP Gau Südhannover
VVP 17 Presse

20. Generallandesarchiv Karlsruhe (GLA Karlsruhe)

Best. 237/ 46680

21. Sächsisches Staatsarchiv Leipzig (StA Leipzig)

Polizeipräsidium Leipzig V

22. Staatsarchiv Ludwigsburg (StA Ludwigsburg)

PL 508
EL 317/845 Beih. 1 (Kopie: 3Js 1428/65 StA Itzehoe)
FL 20/19

23. Hessisches Staatsarchiv Marburg (StA Marburg)

327/2 a

24. Bayerisches Hauptstaatsarchiv München (BayHStA München)

Kriegsarchiv, RwGrKdo
Innenministerium

25. Bayerisches Staatsarchiv München (StA München)

Bestand NSDAP
Polizeidirektion München
LRA 13028
LRA 41548
LRA 134743
Studienarbeit von Robert Grotefent: Die Motorsportausbildung der Jungmannen an den Nationalpolitischen Erziehungsanstalten Preußens, unter besonderer Berücksichtigung der NPEA Naumburg, Dezember 1936, NSDAP 1311

26. Nordrhein-Westfälisches Staatsarchiv Münster (StA Münster)

Regierung Münster
Politische Polizei III. Reich
Regierung Arnsberg
Polizeipräsidien, Slg. Primavesi

27. Bayerisches Staatsarchiv Nürnberg (StA Nürnberg)

Pol. Dir. Nürnberg-Fürth
NS-Mischbestand, Rep. 503
Nürnberger Dokumente, Rep. 502 I
Regierung von Ober- und Mittelfranken, KdI, Abgabe 78

28. Brandenburgisches Landeshauptarchiv Potsdam mit Außenstelle Potsdam-Bornim (BLHA)

Rep. 30	Berlin C Polizeipräsidium
Rep. 61 C	NSDAP Gliederungen
Rep. 5 E	Amtsgericht Potsdam
Rep. 5 E	Amtsgericht Cottbus
Rep. 205 A	
Rep. 2 A	Regierung Potsdam,
Rep. 3 B	Regierung Frankfurt/ Oder
Rep. 41	Liepe

29. Staatsarchiv Poznan, Polen (Archiwum Panstwowe Poznan)

Reichsstatthalter im Reichsgau Wartheland in Posen
Gendarmerie Kreis Schrimm

30. Landesarchiv Speyer (LA Speyer)

Generalstaatsanwaltschaft Zweibrücken

H 51	Landratsamt Alzey 304
H 45	Bezirks- und Landratsamt Speyer
T 65	NSDAP und Untergliederungen, Nr. 35–241, NSKK Gau Westmark
X 5	

31. Hauptstaatsarchiv Stuttgart (HStA Stuttgart)

E 130 b Bü.
E 151/ 07 Bü.

32. Österreichisches Staatsarchiv, Wien (ÖStA Wien)

AdR, BKA, Generaldirektion für die öffentliche Sicherheit, Vereine
AdR, BKA, Präs. 3457
AdR, 09, Kt. 19
Gauakten
Stiko-Wien

33. Hessisches Hauptstaatsarchiv Wiesbaden (HStA Wiesbaden)

Abt. 483	NSDAP, Gau Hessen-Nassau und Gau Kurhessen
Abt. 404	Regierungspräsidium Wiesbaden

Entnazifizierungsakten

34. Bayerisches Staatsarchiv Würzburg (StA Würzburg)

Gestapo Akten Würzburg
NSDAP Gau Mainfranken

35. Stadtarchiv Bayreuth (StadtA Bayreuth)

22563

36. Institut für Stadtgeschichte Frankfurt

MagA Az 7330/ 6

37. Stadtarchiv Freiburg (StadtA Freiburg)

CV/ XIII
C 4/ IX

38. Stadtarchiv Hannover (StadtA Hannover)

HR 31
HR 20
Wagener, Georg Ludwig: „Warum sollte ich verschweigen, daß ich dabei war" (Typoskript), verfasst nach 1945

39. Stadtarchiv Karlsruhe (StadtA Karlsruhe)

6/Bezirksamt Karlsruhe

40. Stadtarchiv Leipzig (StadtA Leipzig)

Hauptverwaltungsamt, Kapitelakten
Verkehrsamt

41. Stadtarchiv Neunkirchen (StadtA Neunkirchen)

Markus Krämer: Novemberpogrom 1938. „Kristallnacht in Neunkirchen/Saar, (Typoskript) 1988

42. Stadtarchiv Nürnberg (StadtA Nürnberg)

C 7/V VP

43. Stadtarchiv Tübingen (StadtA Tübingen)

A 150 (Flattich-Registratur)
E 104 (Akten der Württembergischen Polizeidirektion Tübingen)
139-Motorsportschule

44. Stadtarchiv Ulm (StadtA Ulm)

B 542/ 33

45. Stiftung Westfälisches Wirtschaftsarchiv in Dortmund

F 57

46. Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv in Köln

Abt. 130–400101226/ 9.

47. ADAC-Vereinsbibliothek München

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club, Gau Südbayern e.V., 30 Jahre Gaugeschäftsstelle Sitzungsprotokolle, Korrespondenzen und andere Aufzeichnungen (ohne Signatur)

48. DaimlerChryslerClassic-Konzernarchiv, Stuttgart-Untertürkheim (DCC-Konzernarchiv)

Best. Kissel, Protokolle 1.7.
Best. Kissel, Technische Akten 7.5.
Best. Kissel, Behörden und Institutionen, 9.18, 9.20, 9.21, 9.22, 9.23, 9.50, 9.54, 9.55, 9.57
Best. Kissel, Fremdfirmen 11.2
Best. Kissel, Rennen, 12.25, 12.28
Best. Kissel, Ausstellungen 12.6
Best. Werksangehörige 16
Best. Rennarchiv Rennfahrer 6/60/2
Best. Prominente Besitzer
Best. DBAG 16

49. Institut für Zeitgeschichte München (IfZ)

ZS 2351, W. D.
MS 603
IfZ ED 1
Presseausschnitt-Sammlung
Verordnungsblatt der Korpsführung München, Db 30.01
Verordnungsblatt der NSKK-Transport-Gruppe-Todt, Db 30.08

50. Freie Universität Berlin

Bibliothek des Otto-Suhr-Instituts, SA 2486

51. Deutsche Bücherei Leipzig

„Brief an die Front" der Motorstandarte 60 Uelzen, ZB 43833
Vom Ostseestrand. Soldatenbrief der Motorstandarte 11 (Schwerin), ZB 44693
Vom Ostseestrand. Soldatenbrief der Motorstandarte 111 (Rostock), ZB 45118
Mitteilungsblatt der Motorstandarte 214 des NSKK für ihre Kameraden, ZB 47730

Mitteilungsblatt des NSKK (1939–1943), ZB 33658
Mitteilungen für Motorsturm 12/M 31, 1939 und 1940, ZA 27457
Nachrichtenblatt der Motorstandarte 18 Schweidnitz, ZB 45667

52. Universitätsbibliothek Göttingen

Der Heimatbrief. Monatliches Mitteilungsblatt der Motorstandarte 160 Lüneburg

Zeitungen und Zeitschriften

ADAC, Gau I Berlin-Brandenburg (Gaublatt)
ADAC, Gau Südbayern, Nachrichtenblatt
ADAC-Monatsnachrichten, Gau Nordbayern
Allgemeine Automobilzeitung
Allgemeine Automobil-Zeitschrift
Amtliche Mitteilungen des ADAC
Amtliche Mitteilungen des DDAC
Auto. Mitteilungsblatt des Gaues 3a (Hessen) des ADAC
Auto. Zeitschrift für den selbstfahrenden Kraftwagenbesitzer
Auto-Magazin. Zeitschrift für das gesamte Kraftfahrwesen (Wien)
Das Auto und Kraftrad
Auto und Verkehr. Die illustrierte Monatsschrift für alle Kraftfahrer
Die Autobahn und „Die Reichsautobahn"
Automobil-Rundschau
Automobilia
Automobiltechnische Zeitung
Autofreund. Unabhängiges Organ für die Belange aller Kraftfahrer im Verkehrsgebiet von Südwestsachsen/Ostthüringen/Oberfranken
Bamberger Tageblatt
Bayerische Ostmark
Berliner Lokal-Anzeiger
BMW-Blätter. Hausmitteilungen der BMW
BMW Werkzeitschrift
Bremer Zeitung
BZ am Mittag
Central-Vereins-Zeitung. Blätter für Deutschtum und Judentum
Clubnachrichten des DRAC
Clubnachrichten des DTC
DDAC-Monatsnachrichten, Gau 12 Franken
DDAC-Wochenschrift
Deutsche Kraftfahrt 1933–38
Deutsche Kraftfahrt, vereint mit Motorwelt 1939–42
Deutsche Kraftfahrt–Motor und Sport–Allgemeine Automobilzeitung–Das Kraftrad–Motorwelt (Gemeinschaftsblatt) 1943–44
Der deutsche Volkswirt
Deutscher Sport
Deutsches Autorecht. Rechts- Wirtschafts- und Verkehrsfragen.
Esslinger Zeitung
Ford-Werkzeitung
Frankfurter Automobil Club, Clubnachrichten
Der Frontarbeiter
Gandersheimer Kreisblatt

Der gewerbliche Kraftverkehr
Göttinger Tageblatt
Großdeutscher Verkehr
Hanomag. Werkszeitung für die Betriebsgemeinschaft
Hannoverscher Anzeiger
Henschel-Hefte, Hausmitteilungen
Der Henschelsturm
Kölnische Volkszeitung
Kraftfahrt der Wehrmacht
Kraftfahrt-Pressedienst
Kraftfahrzeug. Handel und Bewirtschaftung
Das Kraftfahrzeug in Wirtschaft und Heer
Kraftfahrzeug und Kraftstoff
Krafthand. Kraftfahrzeug-Handwerk
Die Kunst im Dritten Reich, Ausgabe B (Die Baukunst)
Magirus-Nachrichten
Mitteilungen des Reichsverbandes der Kraftfahrlehrer
Der Monat
Monatsblätter des Nationalsozialistischen Kraftfahr-Korps und der Motorstürme und -staffeln der SA und SS; kurz: Monatsblätter des NSKK
Motor. Monatsschrift für Kraftverkehrs-Wirtschaft und -Technik
Motor. Unabhängige Monatsschrift für den Kraftfahrer
Motor-Kritik
Motor-Tourist
Motor und Sport
Der Motorist
Das Motorrad
Motorschau. Monatsschrift für Motorisierung und Kraftfahrt
Der Motorsportler
Motorwelt. Die illustrierte Wochenschrift des DDAC, ab 1935 vereint mit DDAC- Wochenschrift
Die Motorwoche
Neue Kraftfahrer Zeitung
Neueste Nachrichten Goslar
NS-Kurier
Der NSKK-Mann
NSU-Mitteilungen
ONS-Mitteilungen: Mitteilungen der Obersten Nationalen Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt
ONS-Mitteilungsblatt der Obersten Nationalen Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland
Pfälzer Tageblatt
Die Polizei
Der SA-Mann
Sonderausgabe zum Deutschen Kriminalpolizeiblatt vom 21. Juli 1943
Die Straße
Süddeutsche Zeitung
Technische Überwachung
Verkehrstechnische Woche
Verkehrswarte
Verordnungsblatt der OSAF
Volk und Welt. Das deutsche Monatsbuch
Der Volkswirt. Die Wirtschaft im neuen Deutschland
Westdeutscher Beobachter

Westdeutscher Sport-Beobachter
Westfälische Landeszeitung Rote Erde
Zeitschrift des Bayerischen Revisions-Vereins
Zeitschrift für die Technische Überwachung
Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

Literatur

Dokumentensammlungen, Nachschlagewerke, Statistiken, Gesetze

Absolon, Rudolf (Bearb.): Sammlung wehrrechtlicher Gutachten und Vorschriften, H. 1, Bundesarchiv Aachen-Kornelimünster 1963.
Ders.: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. I, 30. Januar 1933 bis 2. August 1934, Boppard am Rhein 1969.
Ders.: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. IV, 5. Februar 1938 bis 31. August 1939, Boppard am Rhein 1979.
Ders.: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. V, 1. September 1939 bis 18. Dezember 1941, Boppard am Rhein 1988.
Ders.: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. VI, 19. Dezember 1941 bis 9. Mai 1945, Boppard am Rhein 1995.
Archiv der Gegenwart, CD-Rom: Volltext sämtlicher Beiträge über das Weltgeschehen in Politik und Wirtschaft, die in der gedruckten Ausgabe zwischen dem 1. Juli 1931 und dem 31. Dezember 1995 veröffentlicht wurden.
Benz, Wolfgang/Graml, Hermann/Weiß, Hermann (Hrsg.): Enzyklopädie des Nationalsozialismus, München 1997.
Biographisches Handbuch der deutschsprachigen Emigration nach 1933, Bd. 1: Politik, Wirtschaft, Öffentliches Leben, bearb. von Werner Röder und Herbert A. Strauss, München u. a. 1980.
Boberach, Heinz (Bearb.): Inventar archivalischer Quellen des NS-Staates. Die Überlieferung von Behörden und Einrichtungen des Reichs, der Länder und der NSDAP, Teil 1: Reichszentralbehörden, regionale Behörden und wissenschaftliche Hochschulen für die zehn westdeutschen Länder sowie Berlin, München u. a. 1991.
Degener, Hermann A. L. (Hrsg.): Wer ist's? Zeitgenossenlexikon, Bd. 10, Berlin u. a. 1935.
Deuerlein, Ernst (Hrsg.): Der Hitler-Putsch. Bayerische Dokumente zum 8./9. November 1923, Stuttgart 1962.
Deutsche Biographische Enzyklopädie, hrsg. von Walter Killy und Rudolf Vierhaus, Bd. 4 und Bd. 7, München u. a. 1996/1998.
Das Deutsche Führerlexikon 1934/35, Berlin 1934.
Deutschland-Berichte der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (Sopade) 1934–1940, Bd. 5. 1938, (Nachdruck) Frankfurt a. M. 1980.
Domarus, Max: Hitler. Reden und Proklamationen 1932–1945, 2 Bände, München 1965.
Ehlermann, Adelheid/Rüter, C. F. (Bearb.): Justiz und NS-Verbrechen. Sammlung Deutscher Strafurteile wegen Nationalsozialistischer Tötungsverbrechen 1945–1966, 22 Bände, Amsterdam 1968–1981.
Europa unterm Hakenkreuz. Die Okkupationspolitik des deutschen Faschismus (1938–1945):
- Bd. 5: Die faschistische Okkupationspolitik in den zeitweilig besetzten Gebieten der Sowjetunion (1941–1944), eingeleitet von Norbert Müller, Berlin 1991.
- Bd. 8: Analysen Quellen Register, hrsg. von Werner Röhr, Heidelberg 1996.

Faust, Anselm (Bearb.): Die „Kristallnacht" im Rheinland. Dokumente zum Judenpogrom im November 1938, Düsseldorf 1987.

Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (Hrsg.): Der Dienstkalender Heinrich Himmlers 1941/42, Hamburg 1999.
Fröhlich, Elke (Hrsg.):
- Die Tagebücher von Joseph Goebbels. Sämtliche Fragmente, Teil 1 Aufzeichnungen 1923–1941, Bd. 2, München u.a. 1987.
- Die Tagebücher von Joseph Goebbels, Teil 1 Aufzeichnungen 1923–1941, Bd. 3, München u.a. 1987.
- Die Tagebücher von Joseph Goebbels, Teil 1 Aufzeichnungen 1923–1941, Bd. 5, München u.a. 2000.
- Die Tagebücher von Joseph Goebbels, Teil 1 Aufzeichnungen 1923–1941, Bd. 6, München u.a. 1998.

Die Generallinie. Rundschreiben des Zentralkomitees der KPD an die Bezirke 1929–1933, Düsseldorf 1981.
Granier, Gerhard/Henke, Josef/Oldenhage, Klaus (Bearb.): Das Bundesarchiv und seine Bestände, Boppard am Rhein ^{3}1977.
Gruchmann, Lothar/Weber, Reinhard (Hrsg): Der Hitler-Prozeß 1924. Wortlaut der Hauptverhandlung vor dem Volksgerichtshof München I, Teilbd. 1, München u.a. 1997.
Gutman, Israel/Jäckel, Eberhard/Longerich, Peter/Schoeps, Julius (Hrsg.): Enzyklopädie des Holocaust. Verfolgung und Ermordung der europäischen Juden, Bd. II, H–P, München ^{2}1998.
Habel, Walter (Hrsg.): Wer ist wer? (12. Ausgabe von Degeners: Wer ist's?), Berlin 1955.
Hartmann, Christian (Hrsg.): Adolf Hitler: Reden, Schriften, Anordnungen, Bd. 3. Zwischen den Reichstagswahlen Juli 1928 – September 1930; Teil 3. Januar 1930 – September 1930, München u.a. 1995.
Heiber, Helmut (Bearb.): Akten der Partei-Kanzlei der NSDAP. Rekonstruktion eines verlorengegangenen Bestandes, hrsg. vom Institut für Zeitgeschichte, München u.a. 1992.
Heinze, Kurt/Schilling, Karl: Die Rechtsprechung der Nürnberger Militärtribunale. Sammlung der Rechtsthesen der Urteile und gesonderten Urteilsbegründungen der dreizehn Nürnberger Prozesse, Bonn 1952.
Horkenbach, Cuno (Hrsg.): Das Deutsche Reich von 1918 bis heute, Berlin 1933.
Jochmann, Werner (Hrsg.): Adolf Hitler. Monologe im Führer-Hauptquartier 1941–1944, Hamburg 1980.
Kammer, Hilde/Bartsch, Elisabeth: Nationalsozialismus. Begriffe aus der Zeit der Gewaltherrschaft 1933–1945, Reinbek 1994.
Kienast, E. (Hrsg.):
- Der Deutsche Reichstag 1936, III. Wahlperiode, Berlin 1936.
- Der Großdeutsche Reichstag 1938, IV. Wahlperiode, Berlin 1938.
- Der Großdeutsche Reichstag, IV. Wahlperiode (Neuausgabe), Berlin 1943.

Kukowski, Martin (Bearb.): Findbuch zum Bestand der Auto-Union AG im Staatsarchiv Chemnitz, 2 Bände, Halle 2000.
Lankheit, Klaus A. (Hrsg.): Adolf Hitler: Reden, Schriften, Anordnungen, Bd. 5. Von der Reichspräsidentenwahl bis zur Machtergreifung April 1932 – Januar 1933, Teil 1. April 1932 – September 1932, München u.a. 1996.
Longerich, Peter (Hrsg.): Die Ermordung der europäischen Juden. Eine umfassende Dokumentation des Holocaust 1941–1945, München u.a. 1989.
Luczak, Czeslaw (Bearb.): Polozenie Ludnosci Polskiej w tzw. Kraju Warty w Okresie Hitlerowskiej Okupacji (Documenta Occupationis XIII), Poznan 1990.
Männer im Dritten Reich, Bremen 1934.
Mallmann, Klaus-Michael/Rieß, Volker/Pyta, Wolfram (Hrsg.): Deutscher Osten 1939–1945. Der Weltanschauungskrieg in Photos und Texten, Darmstadt 2003.
Maurer, Ilse/Wengst, Udo (Bearb.): Staat und NSDAP 1930–1932. Quellen zur Ära Brüning, Düsseldorf 1977.
Meyers Großes Lexikon, Bd. 7, Leipzig ^{7}1927.
Meyers Lexikon, Bd. 7 und Bd. 8, Leipzig ^{8}1939/40.

Ministerialblatt des Reichs- und Preußischen Ministeriums des Innern, Jg. 1936 und Jg. 1937.

Moll, Martin (Bearb.): „Führer-Erlasse" 1939–1945. Edition sämtlicher überlieferter nicht im Reichsgesetzblatt abgedruckter, von Hitler während des Zweiten Weltkrieges schriftlich erteilter Direktiven aus den Bereichen Staat, Partei, Wirtschaft, Besatzungspolitik und Militärverwaltung, Stuttgart 1997.

Parteistatistik der NSDAP, Bd. III, München 1935.

Picker, Henry (Hrsg.): Hitlers Tischgespräche im Führerhauptquartier, Stuttgart ^{3}1976.

Pospieszalski, Karol Marian: Niemiecka Lista Narodowa w „Kraju Warty" (Documenta Occupationis IV), Poznan 1949.

Der Prozess gegen die Hauptkriegsverbrecher vor dem Internationalen Militärgerichtshof Nürnberg 14. November 1945 – 1. Oktober 1946, Bd. IV und Bd. XIII, Nürnberg 1947.

Radant, Hans (Hrsg.): Fall 6. Ausgewählte Dokumente und Urteil des IG-Farben-Prozesses, Berlin (Ost) 1970.

Reichsgesetzblatt:
- Teil I 1934, hrsg. vom Reichsministerium des Innern, Berlin 1934.
- Teil I 1935, hrsg. vom Reichsministerium des Innern, Berlin 1935.
- Teil I 1937, hrsg. vom Reichsministerium des Innern, Berlin 1937.
- Teil I 1939, hrsg. vom Reichsministerium des Innern, Berlin 1939.

Reichshandbuch der deutschen Gesellschaft. Das Handbuch der Persönlichkeiten in Wort und Bild, Bd. 1, A-K; Bd. 2, K-Z, bearb. von Robert Volz, Berlin 1930/1931.

Reichsverband der Automobilindustrie: Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1937, Berlin 1938.

Ders.: Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1938, Berlin 1939.

Ribbe, Wolfgang (Hrsg.): Die Lageberichte der Geheimen Staatspolizei über die Provinz Brandenburg und die Reichshauptstadt Berlin 1933 bis 1936, Teilband I: Der Regierungsbezirk Potsdam, Köln 1998.

Roth, Karl Heinz u. a. (Bearb.): Die Daimler-Benz AG 1916–1948. Schlüsseldokumente zur Konzerngeschichte, hrsg. von der Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts, Nördlingen 1987.

Rürup, Reinhard (Hrsg.): 1936. Die Olympischen Spiele und der Nationalsozialismus. Eine Dokumentation, Berlin 1996.

Sauer, Paul (Bearb.): Dokumente über die Verfolgung der jüdischen Bürger in Baden-Württemberg durch das nationalsozialistische Regime 1933–1945, II. Teil, Stuttgart 1966.

Seherr-Thoss, Hans-Christoph Graf von: Die deutsche Automobilindustrie. Eine Dokumentation von 1886 bis 1979, Stuttgart ^{2}1979.

Statistisches Reichsamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1937, Berlin 1937.

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch 1994 für die Bundesrepublik Deutschland, Stuttgart 1994.

Stockhorst, Erich: Fünftausend Köpfe. Wer war was im Dritten Reich?, Kiel ^{2}1985.

Steitz, Walter (Hrsg.): Quellen zur deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte vom Ersten Weltkrieg bis zum Ende der Weimarer Republik, Darmstadt 1993.

Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force, Evaluation and Dissemination Section G 2: „Basic Handbook. The NSKK. National Socialist Motor Corps", compiled by London Branch (wahrscheinlich 1944).

Tessin, Georg: Verbände und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen SS im Zweiten Weltkrieg 1933–1945: Bd. 1, Osnabrück 1977; Bd. 2, Osnabrück 1965; Bd. 3, Osnabrück 1967; Bd. 10, Osnabrück 1975.

Verordnungsblatt des Reichsarbeitsdienstes 1938.

Volz, Hans (Bearb.): Daten zur Geschichte der NSDAP, Berlin u. a. ^{5}1935.

Walk, Joseph (Hrsg.): Das Sonderrecht für die Juden im NS-Staat. Eine Sammlung der gesetzlichen Maßnahmen und Richtlinien – Inhalt und Bedeutung, Heidelberg ^{2}1996.

Weinberg, Gerhard L. (Hrsg.): Adolf Hitler. Reden, Schriften, Anordnungen: Februar 1925 bis Januar 1933, Bd. 2A. Außenpolitische Standortbestimmung nach der Reichstagswahl Juni-Juli 1928, München u. a. 1995.
Weiß, Hermann (Hrsg.): Biographisches Lexikon zum Dritten Reich, Frankfurt a. M. 1998.
Wenzel, Georg (Bearb.): Deutscher Wirtschaftsführer. Lebensgänge deutscher Wirtschaftspersönlichkeiten, Hamburg u. a. 1929.
Wininger, Salomon (Hrsg.): Große Jüdische National-Biographie. Ein Nachschlagewerk für das jüdische Volk und dessen Freunde, II. Nachtrag A-Z, 1936.
Wistrich, Robert: Wer war wer im Dritten Reich? Anhänger, Mitläufer, Gegner aus Politik, Wirtschaft, Militär, Kunst und Wissenschaft, München 1983.
Zentner, Christian/Bedürftig, Friedemann: Das große Lexikon des Dritten Reiches, München 1985.

Literatur vor 1945

ADAC (Hrsg.): Der ADAC und seine wirtschaftliche Bedeutung (Druckschrift), 1929.
Ders.: Der ADAC. Sein Werden und Wirken (Druckschrift), 1933.
Arbeiter-Rad- und Kraftfahrer-Bund Solidarität: Festbuch zum 1. Bundesfest in Dresden vom 25.–27. Juli 1930.
Arnhold, Karl: Die Technik ruft. Nach einem Vortrag von Karl Arnhold „Jugend! Die Technik ruft" auf dem Parteitag des Gaues Ostpreußen, Leiter des Amtes für Berufserziehung und Betriebsführung in der DAF (Druckschrift), Berlin 1938.
Axmann, Arthur (Hrsg.): Hitlerjugend 1933–1943 (Sonderdruck aus: Das junge Deutschland), Berlin 1943.
Bade, Wilfried: Das Auto erobert die Welt. Biographie des Kraftwagens, Berlin 1938.
Baedekers Autoführer: Deutsches Reich (Großdeutschland), Leipzig ^{2}1939.
Bahrfeld, von (Oberleutnant): Motorsport der Wehrmacht 1937–1938, in: Sportjahrbuch für die Wehrmacht 1938/39, S. 117–122.
Beck, Friedrich Alfred (Hrsg.): Kampf und Sieg. Geschichte der Nationalsozialistischen Arbeiterpartei im Gau Westfalen-Süd von den Anfängen bis zur Machtübernahme, Dortmund 1938.
Benz, Carl: Lebensfahrt eines deutschen Erfinders. Die Erfindung des Automobils. Erinnerungen eines Achtzigjährigen (Neuausgabe der 1925 erschienenen Autobiographie von Carl Benz), Leipzig 1936.
Berthold, Franz: Verkehr, Verkehrsunfälle und Verkehrserziehung, Halle 1937.
Betz, L.: Das Volksauto. Rettung oder Untergang der deutschen Automobilindustrie?, Stuttgart 1931.
Bierbaum, Otto Julius: Eine empfindsame Reise im Automobil. Von Berlin nach Sorrent und zurück an den Rhein, München 1903.
Blankenburg, Paul/Dreyer, Max: Nationalsozialistischer Wirtschaftsaufbau und seine Grundlagen. Ein bildstatistischer Tatsachenbericht, Berlin ^{2}1936.
Böttcher, Alfred: Das Scheinglück der Technik, Weimar 1932.
Borgward: Das Werk Bremen-Sebaldsbrück (Druckschrift), o.O. 1938.
Bottke, Walter: Reichshilfe für die Kraftverkehrswirtschaft?, Rostock 1933.
Brandenburg, Ernst: Wandlungen im Kraftverkehr, in: Vorträge zur Tagung am 18./19. Februar 1935, veranstaltet vom Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen, o.O. 1935, S. 12–16.
Brauchitsch, Manfred von: Kampf mit 500 PS, Berlin 1940.
Brecht, Bertolt: Die Krise des Sports (1928), abgedruckt in: Bertolt Brecht Werke. Große kommentierte Berliner und Frankfurter Ausgabe, Bd. 21, Bertolt Brecht Schriften I, Frankfurt a. M. 1992, S. 222–224.
Bretz, Hans: Nachwuchsfahrer, in: Kraftfahrsport im neuen Deutschland, bearb. von Adolf Meurer, Berlin 1935, S. 151–155.

Ders.: Mannschaft und Meisterschaft. Eine Bilanz der Grand-Prix-Formel 1934–1937, hrsg. von der Daimler-Benz AG, Berlin 1938.
Büttner, Alex (Bearb.): Deutscher Kraftfahrt-Kalender, Berlin 1940.
Ders. (Bearb.): Deutscher Kraftfahrt-Kalender, Berlin 1941.
Ders./Feez, Fred: Männer, Kurven und Rekorde, Stuttgart 1937.
Burgaller, Günther/Stuck, Hans (Hrsg.): Das Autobuch, Berlin 1933.
Caracciola, Rudolf: Mein Leben als Rennfahrer, Berlin 1939.
Ders./Weller, Oskar: Rennen-Sieg-Rekorde! Das Autobuch, Stuttgart 1942.
Chasté, Rudolf: SA, NSKK und NSFK, in: Erziehungsmächte und Erziehungshoheit im Großdeutschen Reich als gestaltende Kräfte im Leben des Deutschen, hrsg. von Rudolf Benze und Gustav Gräfer, Leipzig 1940, S. 236–250.
Dabel, Gerhard: Mit Krad und Karabiner. Fahrt und Kampf einer Kradschützenschwadron, Berlin 1941.
DAC. Der Deutsche Auto-Club wirbt um Ihre Mitgliedschaft (Werbeschrift), o.O. 1929.
Daluege, Kurt: Nationalsozialistischer Kampf gegen das Verbrechertum, München 1936.
DDAC (Hrsg.): Technisches DDAC-Jahrbuch 1934–1935, Berlin o.J.
Ders.: DDAC-Clubbuch 1936.
Detert-Faust, Rolf/Wörner, Kurt (Bearb.): Rennfahrer meistern PS. Die Weltgeltung des deutschen Kraftfahrsports, Nürnberg 1937.
Deutsch, Julius: Sport und Politik (Im Auftrage der sozialistischen Arbeiter-Sport-Internationale), Berlin 1928.
Das deutsche Automobilwesen der Gegenwart, hrsg. unter Förderung des Reichsverkehrsministeriums, des Reichsverbandes der Deutschen Automobilindustrie, des Deutschen Automobil-Händler-Verbandes, der Automobilclubs: ADAC, AvD, MMV, Berlin 1928.
Deutscher Ausland-Club (Werbeschrift), Berlin 1936.
Deutscher Damen-Automobil-Club e.V. (AvD): Mitglieder-Verzeichnis. Nach dem Stande vom 30. Juni 1930 (Druckschrift).
Deutscher Damen-Club von 1926 e.V. (Früher Deutscher Damen-Automobil-Club e.V.): Rückblick, Vereinssatzungen, Mitgliederliste, hrsg. anläßlich des 10-jährigen Bestehens, Berlin 1936.
Deutscher Verband technisch-wissenschaftlicher Vereine e.V.: Verdeutschung technischer Fremdwörter, Ausgaben von 1931, 1933 und 1934 (Typoskripte), Berlin 1931, 1933, 1934.
Diesel, Eugen: Wir und das Auto, Leipzig 1933.
Dietrich, Otto: Mit Hitler in die Macht. Persönliche Erlebnisse mit meinem Führer, München [18]1934.
Diewerge, Wolfgang (Hrsg.): Deutsche Soldaten sehen die Sowjet-Union. Feldpostbriefe aus dem Osten, Berlin 1941.
Esch, Ernst: Verkehrsmonopol oder freie Verkehrswirtschaft, Köln 1932.
Ford, Henry: Der internationale Jude, 2 Bde., Leipzig [13]1922.
Frick, Wilhelm: Die Nationalsozialisten im Reichstag 1924–1931, München 1932.
Fritsch, Carl Otto: Der Einfluß des AvD auf die Entwicklung des Kraftfahrwesens in Deutschland, in: Das Autobuch, hrsg. von Günther Burgaller und Hans Stuck, Berlin 1933, S. 100–105.
Die Geschichte der 6. (Preußischen) Kraftfahrabteilung Münster/Westfalen-Hannover 1919–1934, Hannover 1937.
Goebbels, Joseph: Kampf um Berlin, Bd. 1 (Der Anfang 1926–27), München 1932.
Grün, Richard: Wir und die Technik, Berlin u. a. 1942.
Gungler, Wilhelm: Technik und Politik im neuen Staat, Berlin 1935.
Hartmann, Siegfried: Technik und Staat. Von Babylon bis heute, Stuttgart 1929.
Haudan, Erwin: Das Motorisierungspotential der Sowjetunion, Hamburg 1937.
Henrici, C.: Betrachtung zur Entwicklung der deutschen Landstraßen in den letzten 100 Jahren, in: Beiträge zur Verkehrswissenschaft. Festschrift für Hellmuth Wolff zum 65. Geburtstage am 10. April 1941, hrsg. von Helmut Schulz, Halle 1941, S. 18–48.

Hermann, Ludwig: Kraftverkehrsfeindschaft? Nein! (Sonderdruck aus der Berliner Börsen Zeitung), Berlin 1933.
Hitler, Adolf: Mein Kampf, 2 Bände (vollständiger Nachdruck der 1. Auflage), München 1932.
Horch, August: Ich baute Autos. Vom Schmiedelehrling zum Autoindustriellen, Berlin 1937.
Hühnlein, Adolf: Volkssport und Wehrsport", in: Jeder deutsche Kraftfahrer und deutsche Autofahrer gehört ins Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps (NSKK) (Druckschrift), o.O. 1933.
Ders.: Der Kraftfahrer als Straßenbenutzer, in: Straßenbauer und Straßenbenutzer. Vorträge zur Tagung am 18./19. Februar 1935, veranstaltet vom Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen, o.O 1935, S. 5–9.
Ders.: NSKK als Wegbereiter der deutschen Kraftfahrt, in: Jahrbuch des deutschen Kraftverkehrs, hrsg. von Heinrich Machemer und Otto Reismann, Frankfurt a.M. 1936, S. 19–22.
Ders.: „Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps im Dienste der Verkehrsgemeinschaft", in: Der gewerbliche Kraftverkehr vom 7. Juni 1937.
Ders.: Vortrag von Korpsführer Hühnlein, gehalten am 16. Dezember 1937 vor Offizieren aller drei Wehrmachtsteile im Reichskriegsministerium (Druckschrift), Berlin 1937.
Ders.: Das Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps, in: Grundlagen, Aufbau und Wirtschaftsordnung des nationalsozialistischen Staates, 1. Bd., Gruppe 1, 7c, hrsg. von Hans-Heinrich Lammers und Hans Pfundtner, Berlin u.a. 1938.
Ders.: Die vor- und nachmilitärische Wehrertüchtigung des NSKK, in: Wehrmacht und Partei, hrsg. von Richard Donnevert, Leipzig ^{3}1941, S. 78–83.
Institut für Konjunkturforschung: Drei Jahre Motorisierung (Druckschrift), Berlin 1936.
Isbert, Adolf: 30 Jahre Auto. Persönliche Erinnerungen, Frankfurt a.M. 1929.
Jebens, Heinrich: Das Testament der Technik, Hamburg 1930.
Jubiläumsfahrt des Gau V Westfalen Lippe des ADAC „Rund um das Hermannsdenkmal" (Ausschreibungsheft) 1925.
Jünger, Ernst (Hrsg.): Luftfahrt ist not!, Leipzig 1933.
Ders.: Der Arbeiter (Nachdruck der dritten Auflage von 1942), in: Ernst Jünger, Sämtliche Werke, Bd. 8, Essays II, Stuttgart 1981, S. 9–317.
Kaufmann, Günter: Das kommende Deutschland. Die Erziehung der Jugend im Reich Adolf Hitlers, Berlin ^{2}1940.
Kehrberg, Arno: Vorgeschichte des NS-Fliegerkorps, in: Das NS-Fliegerkorps. Die Vorschule der deutschen Flieger, hrsg. von Arno Kehrberg, Berlin 1942, S. 1–8.
Kellerer, Hans: Verkehrsstatistik. Eine vergleichende Gesamtdarstellung der Ziele und Lösungswege, Berlin 1936.
Krannhals, Paul: Der Weltsinn der Technik. Als Schlüssel zu ihrer Kulturbedeutung, München u.a. 1932.
Krenzlin, Hans-Helmuth: Der Kraftfahrsport im neuen Deutschland, in: Der Kraftfahrsport im neuen Deutschland, bearb. von Adolf Meurer, Berlin 1935, S. 6.
Ders.: Das NSKK. Wesen, Aufgaben und Aufbau des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps, dargestellt an einem Abriß seiner geschichtlichen Entwicklung, Berlin 1939.
Krüger, Karl: Die Straßen der Welt. Eine Straßengeographie, Berlin 1937.
Kühn, Hermann: Motorisierung kein Problem, sondern eine volkswirtschaftliche Aufgabe. Dissertation TH Berlin, Berlin 1936.
Langenscheidt, Gustav: Nationalsozialismus und Kraftfahrwesen, in: Volk ans Gewehr! Das Buch vom neuen Deutschland, hrsg. von Walter Gruber und Bruno Loerzer, Wiesbaden 1934, S. 315–329.
Lapper, Karl/Utermann, Wilhelm (Hrsg.): Jungen – eure Welt! Das Jahrbuch der Hitler Jugend, München 1940.
Lein, Paul: Die Geschichte der Sächsischen Motor-SA, in: Festschrift zum Ehrentag der sächsischen SA, 24. und 25. März 1934, Dresden 1934, S. 47.
Leonardi, Ugo: Die italienische Straßenmiliz und ihre Tätigkeit, in: Die Straße, Heft 2, Juli 1939, S. 460–461.

Lengercke, Wolfgang B.: Kraftfahrzeug und Staat. Ein Versuch, Heidelberg u.a. 1941.
Lengerke, Stella von: Frauen als Kulisse, in: Das Autobuch, hrsg. von Günther Burgaller und Hans Stuck, Berlin 1933, S. 93–95.
Lützkendorf, Felix: Völkerwanderung 1940. Ein Bericht aus dem Osten, Berlin 1940.
Machemer, Heinrich/Reismann, Otto (Hrsg.): Jahrbuch des deutschen Kraftverkehrs, Frankfurt a.M. 1936.
Ders.: Reichsautobahn und Kraftfahrzeughandwerk, in: Ebenda, S. 31–35.
Ders./ Reismann, Otto: Nationale Treibstoffwirtschaft, Frankfurt a.M. ^{3}1937.
Malitz, Bruno: Die Leibesübungen in der nationalsozialistischen Idee, München 1933.
Meurer, Adolf (Bearb.): Kraftfahrsport im neuen Deutschland, hrsg. von der ONS, Berlin 1935.
Monkhouse, George.: Autorennen mit Mercedes-Benz, München 1939.
Müller, Albert (Pseudonym des Autors Albert Schreiner): Hitlers motorisierte Stoßarmee. Heeres- und Wirtschaftsmotorisierung im Dritten Reich, Paris 1936.
Müller, Gustav: Querfeldein auf zwei Rädern, in: Kraftfahrsport im neuen Deutschland, bearb. von Adolf Meurer, Berlin 1935, S. 12–23.
NSDAP (Hrsg.):
- Das wirtschaftspolitische Aufbauprogramm der NSDAP (Druckschrift), o.O. 1932.
- Organisationsbuch der NSDAP, München 1936.
- Liederbuch der NSDAP, München 1938.
- Organisationsbuch der NSDAP, München 1941.
- Organisationsbuch der NSDAP, München 1942.

NSKK-Korpsführung (Hrsg.):
- „Jeder deutsche Autofahrer und deutsche Motorradfahrer gehört ins Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps (NSKK)" (Werbebroschüre), 1933.
- Die Gliederung des NSKK, Berlin 1935.
- Anzugsordnung des NSKK, München 1936.
- Verkehrsunterricht auf den Motor-Sportschulen des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps, Essen 1936.
- Bericht über die Versuchsfahrt mit heimischen Treibstoffen 1935, Teile: 1/1, 2/1 und 2/2, (Druckschrift) 1936.
- Reichswettkampf des NSKK 1935/1936 (Druckschrift).
- Singen im NSKK (Druckschrift), München 1936.
- Das NSKK. Gliederung, Aufgaben, Leistungen, München 1937.
- Verkehrserziehung im Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps, Ausgabe B, Essen 1937.
- Zum Straf- und Gnadenrecht im deutschen Verkehrswesen. Neue Aufgaben und neue Wege, bearb. von H. O. Funck, Chef der Abteilung für Gnadensachen und Verkehrsstrafrecht der Korpsführung des NSKK, 1937.
- Dienstfahrzeuge im NSKK (Druckschrift), München 1937.
- NSKK-Ausbildungsheft, o.O. [1938].
- Spielmanns- und Musikzug im NSKK, München 1941.
- Straf- und Beschwerdeordnung des NSKK und die Ehrenordnung des NSKK vom 1. Oktober, München 1943.

NSKK, Landesführung Schlesien (Hrsg.): Handbuch des NSKK, Breslau 1934.
NSKK-Motorbrigade Sachsen: Kraftfahrsport 1936, Dresden 1937.
Nonnenbruch, Fritz: „Der Sozialismus des Herrn Professor Sombart", in: Völkischer Beobachter vom 5. Oktober 1934.
Ders.: Vortrag, in: Vorträge beim 3. Gautag der Technik in Stuttgart 1937, veranstaltet vom Amt für Technik der NSDAP (Druckschrift), o.O. 1937.
Nord, Ferdinand Ernst: Der Technische Dienst im Stahlhelm, in: Der Stahlhelm. Erinnerungen und Bilder, Bd. 2, Berlin 1933, S. 151–152.
Ders.: Das Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps im Dienst der Olympischen Spiele, in: Die Straße, Heft 2, Juli 1936, S. 430–431.
Okrass, Hermann: „Hamburg bleibt rot". Das Ende einer Parole, Hamburg 1938.

ONS (Hrsg.):
- Preis von Nürnberg 1938. Programm (Druckschrift).
- ONS-Schlußbericht: Drei-Tage-Mittelgebirgsfahrt 1938.
- Programmheft des Großen Preises von Deutschland 1939 für Rennwagen um den Preis des Führers.

Opel. Von Ordnung und Feierlichkeit (Druckschrift), o.O. o.J.

Oppermann, Theodor: Unter den Sturmstandern des NSKK. Blätter aus der Geschichte des Nationalsozialistischen Kraftfahr-Korps, München 1936.

Osterkorn, Alois: Kraftfahrzeug und Verbrechen, Diss. Jur. der Ludwig Maximilians-Universität in München, 1938.

Ostland Treuefahrt (Broschüre), o.O. o. J. (wahrscheinlich 1933).

Ostwald, Waldemar: Neuer Sport, in: Kraftfahrsport im neuen Deutschland, bearb. von Adolf Meurer, Berlin 1935, S. 184–187.

Ders: Der Einfluss des Kraftfahrsports auf Technik und Wirtschaft, in: Ebenda, S. 8–11.

Otte, Reinhold: Kraftwagensport, in: Der Kraftfahrsport im neuen Deutschland, bearb. von Adolf Meurer, Berlin 1935, S. 108–119.

RDA (Hrsg.):
- „Kraftfahrt tut not!" Zwei Reden zur Eröffnung der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung Berlin am 11. Februar 1933, gehalten von Geheimrat Dr. Allmers und Reichskanzler Adolf Hitler, Berlin 1933.
- „Vollgas voraus!" Drei Reden, gehalten aus Anlaß der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung, Berlin 1934.
- „Wille wirkt Wunder" Drei Reden zur Internationalen Motorrad-Ausstellung 1935, Berlin 1935.
- „Schrittmacher der Wirtschaft" Drei Reden zur Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung, Berlin 1936.
- „Kraft des Motors, Kraft des Volkes" Sechs Reden zur Internationalen Automobil- und Motorradausstellung 1937, Berlin 1937.
- „Das Kraftfahrzeug: Verkehrsmittel des ganzen Volkes" Vier Reden zur Internationalen Automobil- und Motorradausstellung 1938, Berlin 1938.

Recke, Baron von der: Der Deutsche Automobil-Club (DDAC), in: Jahrbuch des deutschen Kraftverkehrs, hrsg. von Heinrich Machemer und Otto Reismann, Frankfurt a.M. 1936, S. 109–115.

Rede des Herrn Reichsminister Rudolf Heß anläßlich des VII. internationalen Straßenkongresses in München am 3. September 1934 (Druckschrift).

Reh, Hans: Europameister Ewald Kluge. Aus dem Leben eines großen deutschen Motorrad-Rennfahrers, Mühlhausen/Thüringen 1940.

Reichsführer SS und Chef der deutschen Polizei (Hrsg.): Kraftfahrer im Verkehr. Eine Bilderfolge vom richtigen Verhalten im Verkehr, Essen 1938.

Reichsjugendführung der NSDAP: Die Organisation der HJ. Aufbau, Gliederung, Anschriften, Dortmund 1937.

Riehme, Kurt: Wir fliegen in Wind und Wolken. Ein Bildwerk aus der Arbeit des NS-Fliegerkorps, Berlin 1942.

Rosemann, Ernst: Hans Stuck. Der Mann, dem kein Auto schnell genug ist, Berlin 1935.

Ders.: Rudolf Caracciola: Das Leben eines Rennfahrers, Berlin 1935.

Ders.: Großerfolge – Weltrekorde, in: Kraftfahrsport im neuen Deutschland, bearb. von Adolf Meurer, Berlin 1935, S. 56–76.

Ders.: Um Kilometer und Sekunden – Kämpfer für die Nation, Stuttgart ^{2}1938.

Rosemeyer-Beinhorn, Elly: Mein Mann, der Rennfahrer, Berlin 1938.

Rosenberg, Alfred: Mythus des 20. Jahrhunderts. Eine Bewertung der seelisch-geistigen Gestaltungskämpfe unserer Zeit, München ^{51}1933.

Rühle, Gerd: Das Dritte Reich. Dokumentarische Darstellung des Aufbaues der Nation. Das erste Jahr 1933, München ^{2}1934.

SA (Hrsg.):
- Dienstvorschrift für die SA der NSDAP, H. 3, Dießen 1932.
- SA-Liederbuch, Dießen 1933.
- Eröffnung der Motor-SA-Schule Gruppe Hansa in Schwerin am 18. und 19. November 1933 (Sonderheft), Schwerin 1933.
- Reichsschule der Motor-SA, Zeesen. 5. Lehrgang Januar-Februar 1934 (Typoskript).

SA-Gruppe Sachsen (Hrsg.): Festschrift zum Ehrentag der sächsischen SA, 24. und 25. März 1934, Dresden 1934.

Schade, Otto: Zwei Jahre Motorbrigade Leipzig, Berlin 1937.

Schifferer, Fritz-Anton: Straße und Straßenverkehr in Italien, in: Die Straße, Heft 2, August 1937, S. 473–474.

Schifrin, Alexander: Parteiprobleme nach den Wahlen, in: Die Gesellschaft. Internationale Revue für Sozialismus und Politik, November 1930, abgedruckt in: Sozialdemokratische Arbeiterbewegung und Weimarer Republik. Materialien zur gesellschaftlichen Entwicklung 1927–1933, hrsg. von Wolfgang Luthhardt, Bd. 2, Frankfurt a.M. 1978, S. 294–309.

Schirach, Baldur von: Die Pioniere des Dritten Reiches, Essen 1933.

Schmiedchen, Johannes (Bearb.): Führer durch den Nationalsozialismus, Berlin o.J.

Schneider, (Hauptmann): Die Bedeutung des Motorsports für das Heer, in: Jahrbuch des deutschen Heeres 1939, S. 104–106.

Schneider, Julius: Für oder gegen die Technik, München 1934.

Schneider, Kurt: Die Hauptprobleme des Kraftfahrzeugabsatzes in Deutschland (unter vergleichsweiser Heranziehung amerikanischer Verhältnisse), Diss. Hamburg 1933.

Schönleben, Eduard: Die Straßen des Dritten Reiches, in: Die Straße (Ausstellungskatalog), München 1934, S. 76–88.

Schröder, Arno: Mit der Partei vorwärts! 10 Jahre Gau Westfalen-Nord, Detmold 1940.

Schulz, Helmut: Verkehrswege, Verkehrsmittel und Vierjahresplan, in: Beiträge zur Verkehrswissenschaft. Festschrift für Hellmuth Wolff zum 65. Geburtstage am 10. April 1941, hrsg. von Helmut Schulz, Halle 1941 S. 78–85.

Schumacher, Fritz: Der „Fluch" der Technik, Hamburg ^{2}1932.

Schumm, Alfred: Motorsport in Zahlen, in: Kraftfahrsport im neuen Deutschland, bearb. von Adolf Meurer, Berlin 1935, S. 139–142.

Ders.: Das kleine Autobuch. Ein kleines Sammelwerk über Auto und Autosport, Hamburg 1937.

Schur, Rolf: Das Autobuch für den Pimpfen, Berlin ^{7}1941.

Schwerber, Peter: Nationalsozialismus und Technik. Die Geistigkeit der nationalsozialistischen Bewegung, München 1930.

Siebertz, Paul: Gottlieb Daimler. Ein Revolutionär der Technik, München ^{2}1940.

Siebold, Werner: Wagen ohne Pferde. Roman der Verkehrsrevolution, Berlin 1938.

Sombart, Werner: Der Bourgeois. Zur Geistesgeschichte des modernen Wirtschaftsmenschen, München 1913.

Ders.: Die Zähmung der Technik, Berlin 1935.

Spengler, Oswald: Der Mensch und die Technik, München 1931.

Stieve, Friedrich: Geschichte des deutschen Volkes, München u.a. ^{8}1938.

Stoll, F. A. R.: Jungens, Männer und Motoren, Berlin 1940.

Stroben, J. (Hrsg.): Autofahren, Autohalten aber so...!, Trier 1939.

Stuck, Hans: Sekunden erobern die Welt, Berlin 1939.

Stuck, Paula: Rund um die 2000 Kilometer..., in: Das Autobuch, hrsg. von Günther Burgaller und Hans Stuck, Berlin 1933, S. 48–50.

Szénásy, Stephan von: Aufgaben des Kraftfahrsports, in: Das Autobuch, hrsg. von Günther Burgaller und Hans Stuck, Berlin 1933, S. 20–30.

Thoß, Alfred: Heimkehr der Volksdeutschen, Berlin 1941.

Todt, Fritz: Reichsautobahnen – ein Symbol, in: Volk und Welt vom Juni 1934, S. 49–54.

Ders.: Der nordische Mensch und der Verkehr. Vortrag auf der 4. Reichstagung der Nordischen Gesellschaft am 21. Juni 1937 in Lübeck, in: Die Straße, Heft 2, Juli 1937, S. 394–400.

Tost, Arthur: Verkehrserziehung – eine notwendige Aufgabe der Schule, Berlin 1938.
Vagts, Alfred: Hitler's Second Army. Infantry Journal, Washington 1943.
Venzky, Heinz Borwin: Schwadron marsch! Aus meinem Kriegstagebuch September 1939, Oldenburg 1940.
Voelter, Rudolf: Kraftfahrsport von hinten gesehen, in: Rennfahrer meistern PS. Die Weltgeltung des deutschen Kraftfahrsports, bearb. von Rolf Detert-Faust und Kurt Wörner, Nürnberg 1937, S. 46–50.
Wehrgeistige Erziehung. Eine Vortragsreihe aus dem Gebiet der Wehrkunde und Wehrpolitik, gehalten an der Friedrich Wilhelm Universität zu Berlin, Berlin 1934.
Weihe, Carl: Kultur und Technik. Ein Beitrag zur Philosophie der Technik, Frankfurt a. M. 1935.
Werner, Paul-Hermann: Querfeld mit Kraftrad und Wagen, Leipzig [2]1935.
Wesemann, Hans Otto: Die Verbreitungsaussichten des Automobils in Deutschland, in: Der Volkswirt. Die Wirtschaft im neuen Deutschland, Beilage 5, 1934, S. 16–19.
Windecker, Carl Otto: Wir waren mit in Polen. Der „Einsatz Ost" des NSKK, Berlin 1940.
Winkler, Walfried: Rennerlebnisse, Renngeheimnisse. Auf der Rennmaschine durch zwei Jahrzehnte, Stuttgart 1944.
Wörner, Hans: Vom Saumpfad zur Autobahn. Straßen machen Geschichte, in: Volk und Welt vom Februar 1935, S. 27–46.

Literatur nach 1945

50 Jahre ADAC Gau Südbayern, München 1955.
50 Jahre Deutscher Damen-Automobil-Club im Automobilclub von Deutschland, 1926–1976, Chronik.
75 Jahre ADAC im Rheinland, Köln 1979.
75 Jahre ADAC Westfalen-Ost, 1904–1979.
75 Jahre ADAC Südbayern 1905–1980. Geschichte und Geschichten, München 1986.
75 Jahre S.H.A.C. 1912–1987. Geschichte des Schleswig-Holsteinischen Automobilclubs e.V.
75 Jahre AvD 1899–1974, Frankfurt a. M. 1974.
100 Jahre ADAC 1903–2003. Bilder, Storys, Hintergründe, München 2003.
100 Jahre AvD – 100 Jahre Mobilität, hrsg. vom AvD, Frankfurt 1999.
100 Jahre Technischer Überwachungs-Verein, Bayern e.V., Festschrift o.O. 1970.
Alber, Jens: Nationalsozialismus und Modernisierung, in: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 41 (1989), S. 346–365.
Alkemeyer, Thomas: Gewalt und Opfer im Ritual der Olympischen Spiele 1936, in: Körper- und Einbildungskraft. Inszenierungen des Helden im Sport, hrsg. von Gunter Gebauer, Berlin 1988, S. 44–79.
Amstädter, Rainer: Der Alpinismus. Kultur – Organisation – Politik, Wien 1996.
Andrae, Friedrich: Auch gegen Frauen und Kinder. Der Krieg der deutschen Wehrmacht gegen die Zivilbevölkerung in Italien 1943–1945, München [2]1995.
Angolia, John R./Littlejohn, David: NSKK, NSFK: Uniforms, Organisation & History, San José (California) 1994.
Angrick, Andrej/Voigt, Martina/Ammerschubert, Silke/Klein, Peter/Alheit, Christa/ Tycher, Michael: „Da hätte man schon ein Tagebuch führen müssen". Das Polizeibataillon 322 und die Judenmorde im Bereich der Heeresgruppe Mitte während des Sommers und Herbstes 1941. Mit einer Auseinandersetzung über die rechtlichen Konsequenzen, in: Die Normalität des Verbrechens. Bilanz und Perspektiven der Forschung zu den nationalsozialistischen Gewaltverbrechen. Festschrift für Wolfgang Scheffler zum 65. Geburtstag, hrsg. von Helge Grabitz, Klaus Bästlein und Johannes Tuchel, Berlin 1994, S. 325–385.
Aretin, Karl Otmar von: Der bayerische Adel. Von der Monarchie zum Dritten Reich, in:

Bayern in der NS-Zeit III. Herrschaft und Gesellschaft im Konflikt, Teil B, hrsg. von Martin Broszat, Elke Fröhlich, Anton Grossmann, München u.a. 1981, S. 513–568.
Asendorf, Christoph: Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution. Die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne, Wien u.a. 1997.
Bach, Hermann: Volks- und Wehrsport in der Weimarer Republik, in: Sportwissenschaft 11 (1981), S. 273–294.
Bajohr, Frank: „Arisierung" in Hamburg. Die Verdrängung der jüdischen Unternehmer 1933–1945, Hamburg 1997.
Ders.: Parvenüs und Profiteure. Korruption in der NS-Zeit, Frankfurt a.M. 2001.
Balistier, Thomas: Gewalt und Ordnung. Kalkül und Faszination der SA, Münster 1989.
Barkai, Avraham: Die „stillen Teilhaber" des NS-Regimes, in: Unternehmen im Nationalsozialismus, hrsg. von Lothar Gall und Manfred Pohl, München 1998, S. 117–120.
Bavay, Riccardo: Die Ambivalenz der Moderne im Nationalsozialismus. Eine Bilanz der Forschung, München 2003.
Bracher, Karl Dietrich: Die deutsche Diktatur. Entstehung, Struktur, Folgen des Nationalsozialismus, Köln u.a. ²1969.
Ders./Funke, Manfred/Jacobson, Hans-Adolf (Hrsg.): Deutschland 1933–1945. Neue Studien zur nationalsozialistischen Herrschaft, 2. ergänzte Auflage, Bonn 1993.
Beaumont, Roger A.: The ‚Nazis' march to chaos. The Hitler era through the lenses of chaos-complexity theory, Westport 2000.
Becker, Christian: Zwischen (Selbst-) Gleichschaltung, kommunaler Sportpolitik und sporttreibenden NS-Gliederungen. Die bürgerlichen Turn- und Sportvereine der Stadt Hannover in der Zeit des Nationalsozialismus, in: SZGS 9 (1995) H. 2, S. 24–41.
Becker, Frank: Amerikanismus in Weimar. Sportsymbole und politische Kultur 1918–1933, Wiesbaden 1993.
Becker, Jens Peter: Das Automobil und die amerikanische Kultur, Trier 1989.
Beduhn, Ralf: Solidarität auf zwei Rädern, in: Illustrierte Geschichte des Arbeitersports, hrsg. von Hans Joachim Teichler und Gerhard Hauk, Berlin 1987, S. 119–131.
Behrens, Beate: Mit Hitler zur Macht. Aufstieg des Nationalsozialismus in Mecklenburg und Lübeck 1922–1933, Rostock 1998.
Behringer, Wolfgang/Ott-Koptschalijiski, Constance: Der Traum vom Fliegen. Zwischen Mythos und Technik, Frankfurt a.M. 1991.
Berghahn, Volker R.: Der Stahlhelm. Bund der Frontsoldaten 1918–1935, Düsseldorf 1966.
Bernett, Hajo: Sportpolitik im Dritten Reich. Aus den Akten der Reichskanzlei, Schorndorf 1971.
Ders.: Der jüdische Sport im nationalsozialistischen Deutschland 1933–1938, Schorndorf 1978.
Ders. (Hrsg.): Der Sport im Kreuzfeuer der Kritik. Kritische Texte aus 100 Jahren deutscher Sportgeschichte, Schorndorf 1982.
Ders.: Die „totale Mobilmachung" der deutschen Jugend, in: Sportwissenschaft 12 (1982), S. 345–375.
Ders.: Der Weg des Sports in die nationalsozialistische Diktatur. Die Entstehung des Deutschen (Nationalsozialistischen) Reichsbundes für Leibesübungen, Schorndorf 1983.
Ders.: Die nationalsozialistische Sportführung und der Berufssport, in: SZGS 4 (1990) H. 1, S. 7–34.
Ders.: Umbruch oder Kontinuität? Zur Vorgeschichte des deutschen Reichsbundes für Leibesübungen, in: SZGS 9 (1995) H. 2, S. 7–23.
Ders.: „Die Weltgeltung Deutschlands als Sportnation". Der Leistungssport der Hitler-Jugend, in: Spectrum der Sportwissenschaften 7 (1996) H. 1, S. 31–59.
Bernstein, Daniel: Wirtschaft I: Finanzwesen, in: Juden im deutschen Kulturbereich. Ein Sammelwerk, hrsg. von Siegmund Kaznelson, Berlin 1959, S. 720–759.
Ders.: Wirtschaft II: Handel und Industrie, in: Ebenda, S. 760–797.
Bessel, Richard: Political Violence and the Rise of Nazism. The Storm Troopers in Eastern Germany 1925–1934, New Haven u.a. 1984.

Ders.: Die „Modernisierung" der Polizei im Nationalsozialismus, in: Norddeutschland im Nationalsozialismus, hrsg. von Frank Bajohr, Hamburg 1993, S. 371–386.
Bickerich, Wolfram: Franz Josef Strauß: Die Biographie, Düsseldorf 1996.
Birkefeld, Richard/Jung, Martina: Die Stadt, der Lärm und das Licht. Die Veränderung des öffentlichen Raumes durch Motorisierung und Elektrifizierung, Seelze 1994.
Bitzel, Uwe: Damit kein Gras darüber wächst. Ereignisse um die Pogromnacht 1938 in Dortmund, Dortmund 1988.
Blackbourn, David: „Die meisten von ihnen haben Räder". Kraftfahrzeuge und der Aufstieg des Nationalsozialismus, in: Krieg, Frieden und Demokratie. Festschrift für Martin Vogt zum 65. Geburtstag, hrsg. von Christoph Dipper, Frankfurt a. M. 2001, S. 141–152.
Blum, Peter: Motorisierung in Heidelberg 1886 bis 1935, Erfurt 1998.
Böcher, Wolfgang: Aspekte einer Problemgeschichte der Verkehrserziehung, in: Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten, hrsg. von Harry Niemann und Armin Hermann, Stuttgart 1995, S. 146–168.
Böhm, Ekkehard: „Die Welfen und das Dritte Reich", in: Berliner Morgenpost vom 11. Februar 1999.
Böhm, Klaus: Die Organisation Todt im Einsatz 1939–1945, dargestellt nach Kriegsschauplätzen auf Grund der Feldpostnummern, Osnabrück 1987.
Boschen, Lothar: Das Jahrhundert des Motorsports. Große Fahrer – Große Rennen, München 1987.
Brandenburg, Hans Christian: Die Geschichte der HJ. Wege und Irrwege einer Generation, Köln 1968.
Brauchitsch, Manfred von: Ohne Kampf kein Sieg, Berlin o.J.
Ders.: Kampf um Meter und Sekunden, Berlin 1953.
Braun, Hans-Joachim: Anfänge der Massenmotorisierung, in: Energiewirtschaft, Automatisierung, Information seit 1914, hrsg. von Hans-Joachim Braun und Walter Kaiser, Frankfurt a. M. 1992, S. 103–126.
Bretz, Hans: 50 Jahre ADAC. Im Dienste der Kraftfahrt, München 1953.
Broszat, Martin: Nationalsozialistische Polenpolitik 1939–1945, Stuttgart 1961.
Ders.: Plädoyer für eine Historisierung des Nationalsozialismus, in: Nach Hitler. Der schwierige Umgang mit unserer Geschichte, hrsg. von Hermann Graml und Klaus-Dietmar Henke, München 1987, S. 159–186.
Ders.: Der Staat Hitlers, München [12]1989.
Browning, Christopher R.: Ganz normale Männer. Das Reserve-Polizeibataillon 101 und die „Endlösung" in Polen, Hamburg 1993.
Brunn, Johann Heinrich von: Ein Mann macht Auto-Geschichte. Der Lebensweg des Robert Allmers, Stuttgart 1972.
Brunner, Detlev/Heidenreich, Frank/Langewiesche, Dieter/Teichler, Hans Joachim/ Überhorst, Horst: Sozialdemokratische Partei und sozialdemokratisches Vereinswesen. SPD – Arbeitersport – Volkshäuser: Gutachten für die SPD, Marburg 1995.
Buchheim, Christoph: Zur Natur des Wirtschaftsaufschwungs in der NS-Zeit, in: Zerrissene Zwischenkriegszeit. Wirtschaftshistorische Beiträge. Knut Borchardt zum 65. Geburtstag, hrsg. von Christoph Buchheim, Baden-Baden 1994, S. 97–119.
Buddrus, Michael: Totale Erziehung für den totalen Krieg. Hitlerjugend und nationalsozialistische Jugendpolitik, Teil 1, hrsg. vom Institut für Zeitgeschichte München u. a. 2003.
Buss, Wolfgang: Sport, gesellschaftliche Integration und nationales Selbstbewußtsein – zur politischen Funktion des Sports im Westdeutschland der Nachkriegszeit, in: La Comune Eredito dello Sport in Europa. Atti del 1 Seminario Europeo di Storia dello Sport, Rom 1997, S. 302–310.
Cachay, Klaus/Bahlke, Steffen/Mehl, Helmut: „Echte Sportler" – „Gute Soldaten". Die Sportsozialisation des Nationalsozialismus im Spiegel von Feldpostbriefen, Weinheim u. a. 2000.
Campbell, B. Bruce: The SA after the Röhm Purge, in: Journal of Contemporary History H. 18 (1993), S. 659–674.

Ders.: The SA-Generals and the Rise of Nazism, Lexington 1998.
Caracciola, Rudolf: Meine Welt, Wiesbaden 1958.
Cordts, Georg: Junge Adler: vom Luftsport zum Flugdienst 1920–1945, Esslingen 1988.
Czech, Michaela: Frauen und Sport im nationalsozialistischen Deutschland. Eine Untersuchung zur weiblichen Sportrealität in einem patriarchalen Herrschaftssystem, Berlin 1994.
Dahrendorf, Ralf: Gesellschaft und Demokratie in Deutschland, München 1965.
Davis, Brian Leigh/Turner, Pierre: Deutsche Uniformen im Dritten Reich 1933–1945, München ^{3}1983.
Dieckmann, Christoph: Das Ghetto und das Konzentrationslager in Kaunas, in: Die nationalsozialistischen Konzentrationslager – Entwicklung und Struktur, Bd. I, hrsg. von Ulrich Herbert, Karin Orth und Christoph Dieckmann, Göttingen 1998, S. 439–471.
Diehl, Lothar: Tyrannen der Landstraße. Die Automobilkritik um 1900, in: Kultur & Technik 22 (1998) H. 3, S. 51–57.
Dienel, Hans-Liudger (Hrsg.): Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert, Frankfurt a. M. u. a. 1997.
Dinghaus, Angela/Guckel-Seitz, Sabine: Die Dame am Steuer, in: Außer Haus. Frauengeschichte in Hannover, hrsg. von Christiane Schröder und Monika Sonneck, Hannover 1994, S. 117–124.
Dirk, Walter: Antisemitische Kriminalität und Gewalt: Judenfeindschaft in der Weimarer Republik, Bonn 1999.
Döring, Martin: „Parlamentarischer Arm der Bewegung". Die Nationalsozialisten im Reichstag der Weimarer Republik, Düsseldorf 2001.
Dornberg, John: Hitlers Marsch zur Feldherrnhalle. München, 8. und 9. November 1923, München u. a. 1983.
Dornheim, Andreas: Röhms Mann fürs Ausland. Politik und Ermordung des SA-Agenten Georg Bell, Münster 1998.
Dürbaum, Martin: Aus dem Leben eines Automobilclubs. 80 Jahre ADAC 1903–1983, Wiesbaden 1983.
Dupeux, Louis: ‚Kulturpessimismus', Konservative Revolution und Modernität, in: Intellektuellendiskurse in der Weimarer Republik. Zur politischen Kultur einer Gemengelage, hrsg. von Manfred Gangl und Gérard Raulet, Darmstadt 1994, S. 287–299.
Dussel, Konrad/Frese, Matthias: Von traditioneller Vereinskultur zu moderner Massenkultur? Vereins- und Freizeitangebote in einer südwestdeutschen Kleinstadt 1920–1960, in: Archiv für Sozialgeschichte 33 (1993), S. 59–105.
Ebenau, Michael: Freiheit für das Volk. Dokumente zur Geschichte der Arbeiterbewegung in Neunkirchen 1848–1961, Neunkirchen 1990.
Eckermann, Erik: Vom Dampfwagen zum Auto. Motorisierung des Verkehrs, Reinbek 1981.
Ders.: Nathan S. Stern. Ingenieur aus der Frühzeit des Automobils, Düsseldorf 1985.
Ders.: Alte Technik mit Zukunft. Die Entwicklung des Imbert-Generators, München 1986.
Edelmann, Heidrun: Vom Luxusgut zum Gebrauchsgegenstand. Die Geschichte der Verbreitung von Personenkraftwagen in Deutschland, Frankfurt a. M. 1989.
Egger, Heike: Rekordbegeisterung in der Weimarer Republik – Zum Stellenwert der individuellen Leistung im Sport der zwanziger Jahre, in: Sportliche Leistung im Wandel. Jahrestagung der Dvs-Sektion Sportgeschichte vom 22.–24. 9. 1997 in Bayreuth, hrsg. von Norbert Gissel, Hamburg, 1998. S. 91–100.
Ehls, Marie-Luise: Protest und Propaganda. Demonstrationen in Berlin zur Zeit der Weimarer Republik, Berlin u. a. 1995.
Eichberg, Henning: Die historische Relativität der Sachen oder Gespenster im Zeughaus, Münster ^{2}1987.
Eisenberg, Christiane: Sportgeschichte. Eine Dimension der modernen Kulturgeschichte, in: GG 23 (1997), S. 295–310.
Ders.: Massensport in der Weimarer Republik. Ein statistischer Überblick, in: Archiv für Sozialgeschichte 33 (1993), S. 137–177.

Emmerich, Wolfgang/Wege, Carl (Hrsg.): Der Technikdiskurs in der Hitler-Stalin-Ära, Stuttgart u. a. 1995.
Emsley, Clive: „Mother, What Did the Policemen Do, When There Weren't Any Motors?" The Law, the Police and the Regulation of Motor Traffic in England, 1900–1939, in: The Historical Journal 36 (1993), S. 357–381.
Engelmann, Bernt: Das neue Schwarzbuch. Franz Josef Strauß, Köln 1980.
Erb, Hasso: Kradschützen: Die Geschichte der schnellsten Truppe des Heeres, Stuttgart 1981.
Erker, Paul: Aufbruch zu neuen Paradigmen. Unternehmensgeschichte zwischen sozialgeschichtlicher und betriebswirtschaftlicher Erweiterung, in: Archiv für Sozialgeschichte, 37 (1997), S. 321–365.
Eschenburg, Theodor: Letzten Endes meine ich doch. Erinnerungen 1933–1999, Berlin 2000.
Etzold, Hans-Rüdiger/Rother, Ewald/Erdmann, Thomas: Im Zeichen der vier Ringe, Bd. 1, 1873–1945, Bielefeld 1992.
Fabel, Frank: Die Funktionen des Motorsports im Nationalsozialismus, Magisterarbeit am Fachbereich Geschichtswissenschaften des Friedrich-Meinecke-Instituts der FU Berlin, 1988.
Fack, Dietmar: Automobil, Verkehr und Erziehung. Motorisierung und Sozialisation zwischen Beschleunigung und Anpassung 1885–1945, Opladen 2000.
Ders.: Das deutsche Kraftfahrschulwesen und die technisch rechtliche Konstitution der Fahrausbildung 1899–1943, in: Technikgeschichte 67 (2000), S. 111–138.
Falasca-Zamponi, Simonetta: Fascist spectacle. The Aesthetics of power in Mussolini's Italy, Berkeley (Calif.) 1997.
Faulenbach, Bernd: Zur Einleitung in das Themenfeld „Technik und Arbeit", in: Bruch und Kontinuität: Beiträge zur Modernisierungsdebatte in der NS-Forschung, hrsg. von Sabine Blum-Geenen, Essen 1995, S. 79–83.
Feichtenschlager, Norbert: Die Novemberpogrome 1938. NS-Judenverfolgungen in Deutschland und Österreich, Universität Wien (Diplomarbeit) 1993.
Feldman, Gerald D.: Die Deutsche Bank und die Automobilindustrie, in: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte H. 1 (1999), S. 3–14.
Fell, Karolina Dorothea: Kalkuliertes Abenteuer. Reiseberichte deutschsprachiger Frauen (1920–1945), Stuttgart u. a. 1998.
Ferberg, Nils: „Sturmvogel – Flugverband der Werktätigen e.V." Zur Geschichte einer Arbeitersportorganisation in der Weimarer Republik, in: IWK H. 2/1994, S. 173–219.
Finker, Kurt/Giernisch, Reinhard: Wehrwolf. Bund deutscher Männer und Frontkrieger (Wehrwolf) 1923–1933, in: Lexikon der Parteiengeschichte. Die bürgerlichen und kleinbürgerlichen Parteien und Verbände in Deutschland (1789–1945), hrsg. von Dieter Fricke, Bd. 4, Köln 1983, S. 475–481.
Fischer, Conan: Stormtroopers. A social, economic, and ideological analysis, 1929–1935, London u. a. 1983.
Fischer, Gerhard/Lindner, Ulrich: „Stürmer für Hitler". Vom Zusammenspiel zwischen Fußball und Nationalsozialismus, Göttingen 1999.
Flink, James: The Car Culture, Cambridge (Mass.), 1975.
Fogel, Heidi: Nationalsozialismus in der Dreieich. Aufstieg und Herrschaft der NSDAP im heterogen strukturierten Lebens- und Erfahrungsraum des südlichen Frankfurter Umlandes, Darmstadt 1991.
Foreman-Peck, James: Death on the Roads: Changing National Responses to Motor Accidents, in: The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles. An International Centenary Tribute, hrsg. von Theo Barker, Houndmills u. a. 1987, S. 264–290.
Forty, George: Die deutsche Panzerwaffe im Zweiten Weltkrieg, Augsburg 1998.
Fraenkel, Ernst: Der Doppelstaat. Ein Beitrag zur Theorie der Diktatur, Frankfurt a. M. u. a. 1974.
Franke, Volker: Der Aufstieg der NSDAP in Düsseldorf. Die nationalsozialistische Basis in einer katholischen Großstadt, Essen 1987.

Frankenberg, Richard von: Die ungewöhnliche Geschichte des Hauses Porsche, Stuttgart [2]1961.
Fraunholz, Uwe: Polizei und Automobilverkehr in Kaiserreich und Weimarer Republik, in: Technikgeschichte 70 (2003), S. 103–134.
Frei, Norbert: Wie modern war der Nationalsozialismus?, in: GG 19 (1993), S. 367–387.
Ders. Der Führerstaat. Nationalsozialistische Herrschaft 1933–1945, München [3]1993.
Freudenthal, Herbert: Vereine in Hamburg. Ein Beitrag zur Geschichte und Volkskunde der Geselligkeit, Hamburg 1968.
Frevert, Ute: Frauen, in: Enzyklopädie des Nationalsozialismus, hrsg. von Wolfgang Benz, Hermann Graml und Hermann Weiß, München 1997, S. 210–234.
Friederich, Christoph (Bearb.): Juden und Judenpogrom 1938 in Erlangen, Erlangen 1988.
Fritzsche, Peter: Rehearsals for Fascism. Populism and Political Mobilization in Weimar Germany, New York 1990.
Ders.: A Nation of Fliers. German Aviation and the Popular Imagination, Cambridge (Mass.) u. a. 1992.
Fuchs, Margot: „Wir Fliegerinnen sind keine Suffragetten." Die Versuchsingenieurin und Sturzflugpilotin Melitta von Stauffenberg (1903–1945), in: Kultur & Technik 18 (1994) H. 2, S. 51–57.
Gassert, Philipp: Amerika im Dritten Reich. Ideologie, Propaganda und Volksmeinung 1933–1945, Stuttgart 1997.
Gasten, Elmar: Aachen in der Zeit der nationalsozialistischen Herrschaft 1933–1944, Frankfurt a. M u. a. 1993.
Gebauer, Gunter/Wulf, Christoph: Die Spiele der Gewalt. Ein Bildessay, in: Körper- und Einbildungskraft. Inszenierungen des Helden im Sport, hrsg. von Gunter Gebauer, Berlin 1988, S. 11–30.
Gerhard, Ute: Charismatische Herrschaft und Massenmord im Nationalsozialismus. Eine soziologische These zum Thema der freiwilligen Verbrechen an Juden, in: GG 24 (1998), S. 503–538.
Gerlach, Christian: Kalkulierte Morde. Die deutsche Wirtschafts- und Vernichtungspolitik in Weißrußland 1941 bis 1944, Hamburg 1999.
Geyer, Michael: Aufrüstung oder Sicherheit. Die Reichswehr in der Krise der Machtpolitik 1924–1936, Wiesbaden 1980.
Giere, Horst-Henning: Kraftstoffe für Automobilmotoren. Anforderungen und Entwicklungen, in: 100 Jahre Automobil, hrsg. von der VDI-Gesellschaft Fahrzeugtechnik, Düsseldorf 1986, S. 313–327.
Giolitto, Pierre: Volontaires Français sous l'uniforme allemand, Paris 1999.
Gömmel, Rainer: Technik und Mobilität, in: Technik und Gesellschaft, hrsg. von Helmuth Albrecht und Charlotte Schönbeck, Düsseldorf 1993, S. 293–313.
Goldhagen, Daniel J.: Hitlers willige Vollstrecker. Ganz gewöhnliche Deutsche und der Holocaust, Berlin 1996.
Gordon, Harold J.: Hitlerputsch 1923. Machtkampf in Bayern 1923–1924, Frankfurt a. M. 1971.
Gottwald, Alfred: Julius Dorpmüller. Die Reichsbahn und die Autobahn. Verkehrspolitik und Leben des Verkehrsministers bis 1945, Berlin 1995.
Ders.: „Fahren für Deutschlands Sieg!" Julius Dorpmüller und die Deutsche Reichsbahn. Eine biographische Skizze, in: „Ich diente nur der Technik". Sieben Karrieren zwischen 1940 und 1950, Berlin 1995, S. 153–184.
Ders./Klewin, Silke: Technik. Macht. Krieg. Vorbemerkungen zu Buch und Ausstellung, in: „Ich diente nur der Technik". Sieben Karrieren zwischen 1940 und 1950, Berlin 1995, S. 9–14.
Graeb-Könnecker, Sebastian: Autochthone Modernität. Eine Untersuchung der von den Nationalsozialisten geförderten Literatur, Opladen 1996.
Graml, Hermann: Reichskristallnacht. Antisemitismus und Judenverfolgung im Dritten Reich, München 1988.

Grandke, Uwe: Kommunale Verkehrspolitik in Münster 1918 bis 1939, Münster 1998.
Gregor, Neil: Stern und Hakenkreuz. Daimler Benz im Dritten Reich, Berlin 1997.
Grode, Walter: Nationalsozialistische Moderne. Rassenideologische Modernisierung durch Abtrennung gesellschaftlicher Peripherie, Frankfurt a.M. 1994.
Guderian, Heinz: Erinnerungen eines Soldaten, Heidelberg 1951.
Gudjons, Annette: Die Entwicklung des „Volksautomobils" von 1904–1945 unter besonderer Berücksichtigung des Volkswagens. Ein Beitrag zu Problemen der Sozial-, Wirtschafts- und Technikgeschichte des Automobils, Hannover 1988.
Gumbrecht, Hans Ulrich: 1926. Ein Jahr am Rand der Zeit, Frankfurt a.M. 2001.
Hachtmann, Rüdiger: „Die Begründer der amerikanischen Technik sind fast lauter schwäbisch-alemannische Menschen": Nazi-Deutschland, der Blick auf die USA und die „Amerikanisierung" der industriellen Produktionsstrukturen im „Dritten Reich", in: Amerikanisierung: Traum und Alptraum im Deutschland des 20. Jahrhunderts, hrsg. von Alf Lüdtke, Inge Marßolek und Adelheid von Saldern, Stuttgart 1996, S. 37–66.
Ders.: Thesen zur „Modernisierung" der Industriearbeit in Deutschland 1924 bis 1944, in: Moderne und Nationalsozialismus. Vorträge des Interdisziplinären Arbeitskreises zur Erforschung der Moderne im Rheinland, hrsg. von Dieter Breuer und Gertrude Cepl-Kaufmann, Paderborn u.a. 1997, S. 414–451.
Häßner, Kurt: Von der NSKK Transportabteilung zur Wehrmacht, Norderstedt 2001.
Haffner, Sebastian: Geschichte eines Deutschen. Die Erinnerungen 1914–1918, Stuttgart u.a. 2001.
Halter, Helmut: Stadt unterm Hakenkreuz. Kommunalpolitik in Regensburg während der NS-Zeit, Regenburg 1994.
Hambrecht, Rainer: Der Aufstieg der NSDAP in Mittel- und Oberfranken (1925–1933), Nürnberg 1976.
Hartung, Ulrike: Raubzüge in der Sowjetunion. Das Sonderkommando Künsberg 1941–1943, Bremen 1997.
Haubner, Barbara: Nervenkitzel und Freizeitvergnügen. Automobilismus in Deutschland 1886–1914, Göttingen 1998.
Hayes, Peter: Die I.G.-Farbenindustrie, in: Unternehmen im Nationalsozialismus, hrsg. von Lothar Gall und Manfred Pohl, München 1998, S. 107–116.
Heider, Paul: Die Gesellschaft für Sport und Technik (1952–1990), in: Im Dienste der Partei. Handbuch der bewaffneten Organe der DDR, hrsg. von Torsten Dietrich, Berlin 1998, S. 169–200.
Heinz, Hans-Joachim: „... die Reihen fest geschlossen". Organisationsgeschichtliche Aspekte der pfälzischen NSDAP und ihrer Gliederungen, in: Die Pfalz unterm Hakenkreuz, hrsg. von Gerhard Nestler und Hannes Ziegler, Landau (Pfalz) 1993, S. 87–117.
Held, Steffen: Der Novemberpogrom in Leipzig und die Massenverhaftung Leipziger Juden 1938/39, in: Judaica Lipsiensia. Zur Geschichte der Juden in Leipzig, hrsg. von der Ephraim-Carlebach-Stiftung, Leipzig 1994, S. 194–206.
Hennig, Eike (Hrsg.): Hessen unterm Hakenkreuz. Studien zur Durchsetzung der NSDAP in Hessen, Frankfurt a.M. 1983.
Ders: Anmerkungen zur Propaganda der NSDAP gegenüber SPD und KPD in der Endphase der Weimarer Republik, in: Tel Aviver Jahrbuch für deutsche Geschichte 17 (1988), S. 209–240.
Henning, Hansjoachim: Kraftfahrzeugindustrie und Autobahnbau in der Wirtschaftspolitik des Nationalsozialismus 1933–1936, in: VSWG 65 (1978), S. 217–309.
Hentschel, Volker: Daimler-Benz im Dritten Reich. Zu Inhalt und Methode zweier Bücher zum gleichen Thema, in: VSWG 75 (1988), S. 74–100.
Herbert, Ulrich: Best. Biographische Studien über Radikalismus, Weltanschauung und Vernunft 1903–1989, Bonn ^{2}1996.
Herbst, Ludolf: Das nationalsozialistische Deutschland 1933–1945. Die Entfesselung der Gewalt: Rassismus und Krieg, Frankfurt a.M. 1996.

Herf, Jeffrey: Reactionary Modernism. Technology, Culture, and Politics in Weimar and the Third Reich, New York 1984.
Ders.: Der nationalsozialistische Technikdiskurs: Die deutschen Eigenheiten des reaktionären Modernismus, in: Der Technikdiskurs in der Hitler-Stalin-Ära, hrsg. von Wolfgang Emmerich und Carl Wege, Stuttgart 1995, S. 72–93.
Heyl, Bernd/Neugebauer, Andrea (Hrsg.): „... ohne Rücksicht auf die Verhältnisse". Opel zwischen Weltwirtschaftskrise und Wiederaufbau, Frankfurt a. M. 1997.
Hildebrand, Klaus: Die Deutsche Reichsbahn 1933–1945, in: Unternehmen im Nationalsozialismus, hrsg. von Lothar Gall und Manfred Pohl, München 1998, S. 73–90.
Hilse, Hans-Günter: Vorgaben aus der Verfassung und Leitlinien der Verkehrssicherheitspolitik in der Bundesrepublik Deutschland, in: Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten, hrsg. von Hans-Günter Hilse und Walter Schneider, Stuttgart u. a. 1995, S. 20–37.
Hochstetter, Dorothee: Das Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps (NSKK) 1933–1939: Technik und Motorsport in Ideologie und Praxis des Nationalsozialismus, Magisterarbeit (unveröffentlicht), Universität Augsburg 1996.
Höhne, Heinz: Der Orden unter dem Totenkopf. Die Geschichte der SS, Bindlach 1990.
Hölzl, Martin: Grüner Rock und weiße Weste: Adolf von Bomhard und die Legende von der sauberen Ordnungspolizei, in: ZfG 50 (2002), S. 22–43.
Hoffmann, Werner E.: Unabhängig und neutral – die TÜV und ihr Verband VdTÜV, Wiesbaden 1986.
Hohls, Rüdiger/Jarausch, Konrad H. (Hrsg.): Versäumte Fragen. Deutsche Historiker im Schatten des Nationalsozialismus, Stuttgart 2000.
Holzapfel, Fritz: Volkswagenwerk – Werk des Volkes, Berlin (Ost) 1968.
Horn, Christa: Die Internierungs- und Arbeitslager in Bayern 1945–1952, Frankfurt a. M. u. a. 1992.
Hornung, Thora: Die Nürburgring-Story. 60 Jahre Rennsport-Faszination, Stuttgart 1987.
Hortleder, Gerd: Das Gesellschaftsbild des Ingenieurs. Zum politischen Verhalten der Technischen Intelligenz in Deutschland, Frankfurt a. M. ^{6}1970.
Hubert, Peter: Uniformierter Reichstag. Die Geschichte der Pseudo-Volksvertretung 1933–1945, Düsseldorf 1992.
Jackson, Judith: Eine Jahrhundertliebe. Menschen und Automobile, München 1979.
James, Harold: Innovation and conservatism in economic recovery: the alleged „Nazi recovery" of the 1930s, in: Capitalism in crisis: international responses to the Great Depression, hrsg. von W. R. Garside, London 1993, S. 70–95.
Jamin, Mathilde: Zwischen den Klassen. Zur Sozialstruktur der SA-Führerschaft, Wuppertal 1984.
Dies.: Das Ende der „Machtergreifung": Der 30. Juni 1934 und seine Wahrnehmung in der Bevölkerung, in: Die nationalsozialistische Machtergreifung, hrsg. von Wolfgang Michalka, Paderborn u. a. 1984, S. 207–219.
Janka, Franz: Die braune Gesellschaft. Ein Volk wird formatiert, Stuttgart 1997.
Jaschke, Hans-Gerd: Zur politischen Orientierung von Frauen und Frauenverbänden in der Weimarer Republik, in: Politische Teilkulturen zwischen Integration und Polarisierung. Zur politischen Kultur in der Weimarer Republik, hrsg. von Detlef Lehnert und Klaus Megerle, Opladen 1990, S. 143–160.
Joachimsthaler, Anton: Die Breitspurbahn Hitlers, Freiburg 1982.
Joch, Winfried: Theorie einer politischen Pädagogik. Alfred Baeumlers Beitrag zur Pädagogik im Nationalsozialismus, Frankfurt a. M. 1971.
Jubiläumschronik des Automobil-Clubs München 1928–1953.
Jurado, Carlos Caballero/McCouaig, Simon: Wehrmacht Auxiliary Forces, London 1993.
Kaienburg, Hermann: Jüdische Arbeitslager an der „Straße der SS", in: 1999 11 (1996), S. 13–39.
Kardorff-Oheimb, Katharina von: Politik und Lebensbeichte, hrsg. von Ilse Reicke, Tübingen o.J.

Karpe, Ludwig: Technik, in: Juden im deutschen Kulturbereich. Ein Sammelwerk, hrsg. von Siegmund Kaznelson, Berlin 1959, S. 710–719.
Kater, Michael H.: Ansätze einer Soziologie der SA bis zur Röhm-Krise, in: Soziale Bewegungen und politische Verfassung. Beiträge zur Geschichte der modernen Welt, hrsg. von Ulrich Engelhardt, Volker Sellin und Horst Stuke, Stuttgart 1976, S. 798–831.
Kehrt, Christian: Zum Technikdiskurs im Zweiten Weltkrieg. Der Verein Deutscher Ingenieure 1939–1945, in: MGZ 61 (2002), S. 49–71.
Keil, Heinz (Bearb.): Dokumentation über die Verfolgungen der jüdischen Bürger von Ulm/Donau, Ulm 1961.
Kern, Wolfgang: Die innere Funktion der Wehrmacht 1933–1939, Berlin (Ost) 1979.
Kershaw, Ian: Hitler 1889–1936, Stuttgart u. a. 1998.
Ders.: Hitler 1936–1945, Stuttgart u. a. 2000.
Keßler, Martina: „Elektrische Helfer" für Hausfrau, Volk und Vaterland. Ein technisches Konsumgut während des Nationalsozialismus, in: Technikgeschichte 68 (2001), S. 203–229.
Ketelsen, Uwe-K.: Literatur und Drittes Reich, Vierow ^{2}1994.
Kiesinger, Kurt Georg: Dunkle und helle Jahre. Erinnerungen 1904–1958, hrsg. von Reinhard Schmoeckel, Stuttgart 1989.
Kirchbach, Konrad von: Der Einfluß des Kraftfahrzeugs auf die Gestaltung der Straße, in: Geschichte der Straßenverkehrssicherheit im Wechselspiel zwischen Fahrzeug, Fahrbahn und Mensch. Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte, veranstaltet vom Daimler-Chrysler Konzernarchiv 1999, Bielefeld 1999, S. 209–229.
Kirchberg, Peter: Grand-Prix-Report Auto Union 1934 bis 1939, Berlin ^{2}1984.
Ders.: Die Motorisierung des Straßenverkehrs in Deutschland von den Anfängen bis zum Zweiten Weltkrieg, in: Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten, hrsg. von Harry Niemann und Armin Hermann, Stuttgart 1995, S. 9–22.
Kittler, Friedrich: Auto Bahnen, in: Der Technikdiskurs in der Hitler-Stalin-Ära, hrsg. von Wolfgang Emmerich und Carl Wege, Stuttgart 1995, S. 114–122.
Ders.: „Freier Stau für freie Bürger". Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik 1949–1994, Darmstadt 1995.
Klemp, Stefan: „Wenn mein Revolver erzählen könnte...", in: Süddeutsche Zeitung vom 28. Oktober 1997.
Ders.: Freispruch für das „Mord-Bataillon". Die NS-Ordnungspolizei und die Nachkriegsjustiz, Münster 1998.
Klemperer, Victor: LTI. Notizbuch eines Philologen, Leipzig ^{12}1993.
Ders.: Ich will Zeugnis ablegen bis zum letzten. Tagebücher 1933–1941, Berlin ^{3}1995.
Klenke, Dietmar: Bundesdeutsche Verkehrspolitik und Motorisierung. Konfliktträchtige Weichenstellungen in den Jahren des Wiederaufstiegs, Stuttgart 1993.
Ders.: Die deutsche Katastrophe und das Automobil. Zur ‚Heils'geschichte eines nationalen Kultobjekts in den Jahren des Wiederaufstiegs, in: Moderne Zeiten, Technik und Zeitgeist im 19. und 20. Jahrhundert, hrsg. von Michael Salewski und Ilona Stölken, Stuttgart 1994, S. 157–173.
Ders.: „Freier Stau für freie Bürger". Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik 1949–1994, Darmstadt 1995.
Klink, Ernst: Die Landkriegsführung, in: Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg, Bd. 4, hrsg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt, Stuttgart 1983, S. 190–276.
Klönne, Arno: Jugend im Dritten Reich. Die Hitler-Jugend und ihre Gegner, Köln 1999.
Klotzbücher, Alois: Der politische Weg des Stahlhelm, Bund der Frontsoldaten, in der Weimarer Republik. Ein Beitrag zur Geschichte der „Nationalen Opposition" 1918–1933, Tübingen 1964.
Kluge, Volker: Hitlers Statthalter im Sport: Hans von Tschammer und Osten, in: SZGS 7 (1993) H. 3, S. 29–42.
Knie, Andreas: Die Interpretation des Autos als Rennreiselimousine: Genese, Bedeutungs-

prägung, Fixierungen und verkehrspolitische Konsequenzen, in: Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert, hrsg. von Hans-Liudger Dienel, Frankfurt a. M. u. a. 1997, S. 243–259.

Koch, Hannsjoachim: Volksgerichtshof. Politische Justiz im 3. Reich, München 1988.

Kocka, Jürgen: Die DDR – eine moderne Diktatur? Überlegungen zur Begriffswahl, in: Geschichte und Emanzipation: Festschrift für Reinhard Rürup, hrsg. von Michael Grüttner, Rüdiger Hachtmann und Heinz-Gerhard Haupt, Frankfurt a. M. u. a. 1999, S. 540–550.

Könke, Günter: „Modernisierungsschub" oder relative Stagnation?, in: GG 20 (1994), S. 584–608.

Köpf, Peter: Die Burdas, Hamburg u. a. 2002.

Kopper, Christopher: Modernität oder Scheinmodernität nationalsozialistischer Herrschaft. Das Beispiel der Verkehrspolitik, in: Von der Aufgabe der Freiheit. Politische Verantwortung und bürgerliche Gesellschaft im 19. und 20. Jahrhundert (Festschrift für Hans Mommsen zum 5. November 1995), hrsg. von Christian Jansen, Lutz Niethammer und Bernd Weisbrod, Berlin 1995, S. 399–411.

Krämer-Badoni, Thomas/Grymer, Herbert/Rodenstein, Marianne: Zur sozio-ökonomischen Bedeutung des Automobils, München 1971.

Krammer, Arnold: Fueling the Third Reich, in: Technology and Culture 19 (1978), S. 394–422.

Krause, Thomas: Hamburg wird braun. Der Aufstieg der NSDAP von 1921–1933, Hamburg 1987.

Krausnick, Helmut: Hitlers Einsatzgruppen. Die Truppe des Weltanschauungskrieges 1938–1942, Frankfurt a. M. 1985.

Ders./Wilhelm, Hans-Heinrich: Die Truppe des Weltanschauungskrieges. Die Einsatzgruppen der Sicherheitspolizei und des SD 1938–1942, Stuttgart 1981.

Kroener, Bernhard B.: Der „erfrorene" Blitzkrieg. Strategische Planungen der deutschen Führung gegen die Sowjetunion und die Ursachen ihres Scheiterns, in: Zwei Wege nach Moskau. Vom Hitler-Stalin-Pakt bis zum „Unternehmen Barbarossa", hrsg. von Bernd Wegner, München 1991, S. 133–148.

Kropat, Wolf-Arno: „Reichskristallnacht". Der Judenpogrom vom 7. bis 10. November 1938 – Urheber, Täter, Hintergründe. Mit ausgewählten Dokumenten, Wiesbaden 1997.

Krüger, Arnd: Die Olympischen Spiele 1936 und die Weltmeinung. Ihre außenpolitische Bedeutung unter besonderer Berücksichtigung der USA, Berlin u. a. 1972.

Kubisch, Ulrich: Aller Weltswagen. Die Geschichte eines automobilen Wirtschaftswunders. Von Porsches Volkswagen-Vorläufer zum Käfer-Ausläufer-Modell, Berlin 1986.

Ders.: Zündapp. Aufstieg und Niedergang, Berlin 1986.

Kühne, Thomas: Massenmotorisierung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert: Technikgeschichte als politische Sozial- und Kulturgeschichte, in: Neue Politische Literatur 41 (1996), S. 196–229.

Kühnel, Franz: Hans Schemm. Gauleiter und Kultusminister (1891–1935), Nürnberg 1985.

Kühnst, Peter: Der mißbrauchte Sport. Die politische Instrumentalisierung des Sports in der SBZ und DDR 1945–1957, Köln 1982.

Kuhm, Klaus: Moderne und Asphalt. Die Automobilisierung als Prozeß technologischer Integration und sozialer Vernetzung, Pfaffenweiler 1997.

Kulturamt Tiergarten (Hrsg.): Frauengeschichte(n) aus Tiergarten 1850–1950, Berlin 1999.

Kwiet, Konrad: Auftakt zum Holocaust. Ein Polizeibataillon im Osteinsatz, in: Der Nationalsozialismus. Studien zur Ideologie und Herrschaft, hrsg. von Hellmuth Auerbach und Wolfgang Benz u. a., Frankfurt a. M. 1993, S. 191–208.

Lackner, Helmut/Luxbacher, Günther: Zur Entwicklung der Technikgeschichte in Deutschland und Österreich, in: ÖZG 3 (1992), S. 279–292.

Lärmer, Karl: Autobahnbau in Deutschland 1933–1945, Berlin (Ost) 1975.

Lakowski, Richard: Zwischen Professionalismus und Nazismus: Die Wehrmacht des Dritten Reiches vor dem Überfall auf die UdSSR, in: Zwei Wege nach Moskau. Vom Hitler-Stalin-

Pakt bis zum „Unternehmen Barbarossa", hrsg. von Bernd Wegner, München 1991, S. 149–166.
Lang, Jochen von: Der Sekretär: Martin Bormann, der Mann, der Hitler beherrschte, Stuttgart 1977.
Lepsius, M. Rainer: Soziologische Theoreme über die Sozialstruktur der „Moderne" und die „Modernisierung", in: Studien zum Beginn der modernen Welt, hrsg. von Reinhard Koselleck, Stuttgart 1977, S. 10–29.
Linhardt, Andreas: Kradmelder der Motor-HJ im Luftkriegseinsatz. Skizze nach Angaben ehemaliger Angehöriger der Motor-HJ vom 5. April 1994 (unveröffentlicht).
Lohr, Hanns Christian: Intelligenz und Macht. Über das Organisationstalent Albert Speers als Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt Berlin, in: Berlin in Geschichte und Gegenwart, Jahrbuch des Landesarchivs Berlin 1995, S. 171–183.
Longerich, Peter: Die braunen Bataillone. Geschichte der SA, München 1989.
Loock, H. D.: Nationalpolitische Erziehungsanstalten, in: Gutachten des IfZ, Bd. 2, Stuttgart 1966, S. 138–141.
Lorenzen, Rudolf: „Alles andere als ein Held", Frankfurt a. M. 2002.
Lübbe, Hermann: Technokratie. Politische und wirtschaftliche Schicksale einer philosophischen Idee, in: Allgemeine Zeitschrift für Philosophie 25 (2000), S. 119–137.
Lüdtke, Alf/Marßolek, Inge/Saldern, Adelheid von (Hrsg.): Amerikanisierung: Traum und Alptraum im Deutschland des 20. Jahrhunderts, Stuttgart 1996.
Lützen, Wolf Dieter: Radfahren, Motorsport, Autobesitz. Motorisierung zwischen Gebrauchswerten und Statuserwerb, in: Die Arbeiter: Lebensformen, Alltag und Kultur von der Frühindustrialisierung bis zum „Wirtschaftswunder", hrsg. von Wolfgang Ruppert, München 1986, S. 369–377.
Ludwig, Karl-Heinz: Technik und Ingenieure im Dritten Reich, Düsseldorf 1974.
Ders.: Politische Lösungen für technische Innovationen 1933–1945. Eine antitechnische Mobilisierung, Ausformung und Instrumentalisierung der Technik, in: Technikgeschichte 62 (1995), S. 333–344.
Maak, Niklas: Charles Sykes. Spirits of Ecstasy. Die Kühlerfigur des Rolls-Royce und der Traum vom rasenden Leben, in: Frankfurter Hefte 46 (1999), S. 644–650.
Maaß, Michael: Freizeitgestaltung und kulturelles Leben in Nürnberg 1930–1945. Eine Studie zu Alltag und Herrschaftsausübung im Nationalsozialismus, Nürnberg 1994.
Macksey, Kenneth: Guderian, der Panzergeneral, Düsseldorf u. a. 1976.
Mallmann, Klaus-Michael: Vom Fußvolk der „Endlösung". Ordnungspolizei, Ostkrieg und Judenmord, in: Tel Aviver Jahrbuch für deutsche Geschichte 26 (1997), S. 355–391.
Malvache, Jean-Luc: Die Lüdenscheider Arbeiterbewegung. Von der Vereinzelung zum Verein, in: Fahne und Verein. Lüdenscheider Vereine und ihre Farben von den Anfängen bis 1933, bearb. von Eckhard Trox, Lüdenscheid 1993, S. 11–38.
Mander, Helmut: Automobilindustrie und Automobilsport. Die Funktionen des Automobilsports für den technischen Fortschritt, für Ökonomie und Marketing von 1894 bis zur Gegenwart, Frankfurt a. M. 1978.
Marchand, Bernard: Nationalsozialismus und Großstadtfeindschaft, in: Die alte Stadt 26 (1999), S. 39–50.
Marschik, Matthias: Das aviatische Spektakel. Anmerkungen zu einer Kulturgeschichte des Fliegens in Österreich, in: zeitgeschichte 26 (1999), S. 165–183.
Marßolek, Inge: Der Nationalsozialismus und der Januskopf der Moderne, in: Norddeutschland im Nationalsozialismus, hrsg. von Frank Bajohr, Hamburg 1993, S. 312–334.
Matthäus, Jürgen: „Reibungslos und planmäßig" Die zweite Welle der Judenvernichtung im Generalkommissariat Weißruthenien (1942), in: Jahrbuch für Antisemitismusforschung 4 (1995), S. 254–274.
Ders.: What About the „Ordinary Men"? The German Order Police and the Holocaust in the Occupied Soviet Union, in: Holocaust and Genocide 10 (1996), S. 135–150.
Ders.: Ausbildungsziel Judenmord? Zum Stellenwert der „weltanschaulichen Erziehung" von SS und Polizei im Rahmen der „Endlösung", in: ZfG 47 (1999), S. 673–699.

Ders.: Das Ghetto Kaunas und die „Endlösung" in Litauen, in: Judenmord in Litauen. Studien und Dokumente, hrsg. von Wolfgang Benz und Marion Neiss, Berlin 1999, S. 97–112.
Ders.: Die Beteiligung der Ordnungspolizei am Holocaust, in: Täter im Vernichtungskrieg. Der Überfall auf die Sowjetunion und der Völkermord an den Juden, hrsg. von Wolf Kaiser, Berlin u. a. 2002, S. 166–185.
Matzerath, Horst/Volkmann, Heinrich: Modernisierungstheorie und Nationalsozialismus, in: Theorien in der Praxis des Historikers. Forschungsbeispiele und ihre Diskussion, hrsg. von Jürgen Kocka, Göttingen 1977, S. 86–116.
Mehrtens, Herbert/Richter, Steffen (Hrsg.): Naturwissenschaft, Technik und NS-Ideologie. Beiträge zur Wissenschaftsgeschichte des Dritten Reiches, Frankfurt a. M. 1980.
Mengden, Guido von: Umgang mit der Geschichte und mit Menschen. Ein Beitrag zur Geschichte der Machtübernahme im deutschen Sport durch die NSDAP, Berlin u. a. 1980.
Merki, Christoph Maria: Die ‚Auto-Wildlinge' und das Recht. Verkehrs(un)sicherheit in der Frühzeit des Automobilismus, in: Geschichte der Straßenverkehrssicherheit im Wechselspiel zwischen Fahrzeug, Fahrbahn und Mensch. Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte, veranstaltet vom Daimler-Chrysler Konzernarchiv 1999, Bielefeld 1999, S. 51–73.
Ders.: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz, Wien u. a. 2002.
Merlio, Gilbert: Der sogenannte ‚heroische Realismus' als Grundhaltung des Weimarer Neokonservatismus, in: Intellektuellendiskurse in der Weimarer Republik. Zur politischen Kultur einer Gemengelage, hrsg. von Manfred Gangl und Gérard Raulet, Darmstadt 1994, S. 271–285.
Messerschmidt, Manfred: Die Wehrmacht im NS-Staat. Zeit der Indoktrination, Hamburg 1969.
Ders.: Nationalsozialismus und Stalinismus. Modernisierung oder Regression?, in: Diktatur und Emanzipation. Zur russischen und deutschen Entwicklung 1917–1991, hrsg. von Bernd Faulenbach und Martin Stadelmaier, Essen 1993, S. 87–110.
Miller Lane, Barbara: Architektur und Politik in Deutschland 1918–1945, Braunschweig u. a. 1986.
Mock, Wolfgang: Technische Intelligenz im Exil 1933–1945. Vertreibung und Emigration deutschsprachiger Ingenieure nach Großbritannien 1933 bis 1945, Düsseldorf 1986.
Möser, Kurt: Geschichte des Autos, Frankfurt a. M. 2002.
Mommsen, Hans: Nationalsozialismus als vorgetäuschte Modernisierung, in: Der Nationalsozialismus und die deutsche Gesellschaft. Ausgewählte Aufsätze. Zum 60. Geburtstag, hrsg. von Lutz Niethammer und Bernd Weisbrod, Hamburg 1991, S. 405–427.
Ders.: Noch einmal: Nationalsozialismus und Modernisierung, in: GG 21 (1995), S. 391–402.
Ders./Grieger, Manfred: Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich, Düsseldorf 1996.
Mühlberger, Detlef: Hitler's Followers. Studies in the sociology of the Nazi Movement, London u. a. 1991.
Müller, Heinz (Bearb.): ÖAMTC 1896–1996. Eine Chronik des Kraftfahrwesens, hrsg. vom Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC), Wien 1996.
Müller, Klaus-Jürgen: Armee und Drittes Reich 1933–1939. Darstellung und Dokumentation, Paderborn 1987.
Müller, Martin L.: Turnen und Sport im sozialen Wandel. Körperkultur in Frankfurt am Main während des Kaiserreichs und der Weimarer Republik, in: Archiv für Sozialgeschichte 33 (1993), S. 107–136.
Müller, Rolf-Dieter: Albert Speer und die Rüstungspolitik im totalen Krieg, in: Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg, hrsg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt, Bd. 5/2, Stuttgart 1999, S. 275–776.
Munzinger, Wolfgang: Das Automobil als heimliche Romanfigur. Das Bild des Autos und der Technik in der nordamerikanischen Literatur von der Jahrhundertwende bis nach dem 2. Weltkrieg, Hamburg 1997.

Naasner, Walter: Neue Machtzentren in der deutschen Kriegswirtschaft 1942–1945. Die Wirtschaftsorganisationen der SS, das Amt des Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz und das Reichsministerium für Bewaffnung und Munition/ Reichsministerium für Rüstung und Kriegsproduktion im nationalsozialistischen Herrschaftssystem, Boppard am Rhein 1994.

Negt, Oskar/Kluge, Alexander: Geschichte und Eigensinn 3, Frankfurt a.M. 1993.

Neufeldt, Hans-Joachim/Huck, Jürgen/Tessin, Georg: Zur Geschichte der Ordnungspolizei 1936–1945, Koblenz 1957.

Neulen, Hans Werner: An deutscher Seite. Internationale Freiwillige von Wehrmacht und Waffen-SS, München 1992.

Neumann, Sigmund: Die Parteien der Weimarer Republik (Originalausgabe: Die politischen Parteien in Deutschland, 1932), Stuttgart u.a. 1965.

Niemann, Harry: Verkehrserziehung durch Motorsport im Sportunterricht. Entwicklung und Erprobung eines jugendgerechten Verkehrserziehungskonzeptes, Heppenheim 1987.

Ders.: Zum Interaktionsverhältnis Mensch – Technik innerhalb der Rahmenbedingungen von Schulung und Verrechtlichung in den Anfangsjahren des Automobilismus, in: Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten, hrsg. von Harry Niemann und Armin Hermann, Stuttgart 1995, S. 39–145.

Nordrhein-Westfälisches Staatsarchiv Detmold (Hrsg.): Verkehr und Transport in Ostwestfalen-Lippe im Wandel der Zeit, Ausstellungskatalog, Detmold 1987.

Obst, Dieter: „Reichskristallnacht". Ursachen und Verlauf des antisemitischen Pogroms vom November 1938, Frankfurt a.M. u.a. 1991.

Oltmann, Joachim: „Seine Königliche Hoheit der Obergruppenführer", in: Die ZEIT vom 18. Januar 2001.

Orlow, Dietrich: The Organizational History and Structure of the NSDAP, 1919–1923, in: The Journal of Modern History 37 (1965), S. 208–226.

Overy, Richard J.: War and Economy in the Third Reich, Oxford 1994.

Ders.: The Nazi Economic Recovery 1932–1938, Cambridge 1996.

Pätzold, Kurt/Rüssig, Peter: Sturm-Abteilung der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei (SA) 1920/21–1945, in: Lexikon zur Parteiengeschichte. Die bürgerlichen und kleinbürgerlichen Parteien und Verbände in Deutschland (1789–1945), hrsg. von Dieter Fricke, Bd. 4, Köln 1983, S. 159–170.

Pahmeyer, Peter/Spankeren, Lutz von: Die Hitlerjugend in Lippe (1933–1939). Totalitäre Erziehung zwischen Anspruch und Wirklichkeit, Bielefeld 1998.

Paul, Gerhard: Die NSDAP des Saargebietes 1920–1935. Der verspätete Aufstieg der NSDAP in der katholisch-proletarischen Provinz, Saarbrücken 1987.

Ders.: Aufstand der Bilder. Die NS-Propaganda vor 1933, Bonn 1990.

Paulus, Helmut: Die „Reichskristallnacht" und die Judenverfolgung in der Gauhauptstadt Bayreuth, in: Archiv für Geschichte von Oberfranken 78 (1998), S. 403–455.

Pawelitzki, Richard: Das Kaiserliche Freiwillige Automobil-Corps und das Kaiserliche Kraftfahrer Korps. Spiegelbilder der Automobil- und Militärgeschichte (Sonderdruck aus: Nordost-Archiv 16 (1983), H. 7, S. 21–48, Lüneburg 1983.

Peiffer, Lorenz: „Auf zur Gefolgschaft und zur Tat!", Deutsche Turnerschaft und Nationalsozialismus – zwischen Selbstgleichschaltung und Selbstbehauptung?, in: IWK 35 (1999), S. 530–548.

Perz, Betrand: Projekt Quarz. Steyr-Daimler-Puch und das Konzentrationslager Melk (Industrie, Zwangsarbeit und Konzentrationslager in Österreich, Bd. 3), Wien 1991.

Peukert, Detlev J. K.: Die Weimarer Republik. Krisenjahre der Moderne, Frankfurt a.M. 1987.

Pfister, Gertrud: Fliegerinnen – die ersten Pilotinnen, Berlin 1989.

Pingel, Henner: Die Machtergreifung der NSDAP in Darmstadt, in: Hessen unterm Hakenkreuz. Studien zur Durchsetzung der NSDAP in Hessen, hrsg. von Eike Hennig, Frankfurt a.M. 1983, S. 353–364.

Pinoli, Francesco: NSKK Brigade Speer. „Un comasco nello Wehrmacht", Ciniscello Balsamo 1996.
Pohl, Hans/Habeth, Stephanie/Brüninghaus, Beate: Die Daimler-Benz AG in den Jahren 1933 bis 1945. Eine Dokumentation, Stuttgart 1986.
Ders./Treue Wilhelm (Hrsg.): Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986, Stuttgart 1988.
Porázik, Juraj: Rennwagen, o.O. 1989.
Porsche, Ferry/Molter, Günther: Ein Leben für das Auto. Eine Autobiographie, Stuttgart ^{2}1989.
Praxenthaler, Heinrich: Die Geschichte der Verkehrssicherheit nach 1945, in: Geschichte der Straßenverkehrssicherheit im Wechselspiel zwischen Fahrzeug, Fahrbahn und Mensch. Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte, veranstaltet vom Daimler-Chrysler Konzernarchiv 1999, Bielefeld 1999, S. 185–208.
Prinz, Michael: Ein Grenzfall: Nationalsozialismus und Modernisierung. Zur neueren Diskussion in der Zeitgeschichtsschreibung, in: Moderne und Nationalsozialismus. Vorträge des Interdisziplinären Arbeitskreises zur Erforschung der Moderne im Rheinland, hrsg. von Dieter Breuer und Gertrude Cepl-Kaufmann, Paderborn u.a. 1997, S. 21–33.
Ders.: Die soziale Funktion moderner Elemente in der Gesellschaftspolitik des Nationalsozialismus, in: Nationalsozialismus und Modernisierung, hrsg. von Michael Prinz und Rainer Zitelmann, 2. durch ein Nachwort ergänzte Auflage, Darmstadt 1994, S. 297–327.
Ders.: Nachwort: Einige Bemerkungen zur neueren Debatte über Modernisierung und Nationalsozialismus, in: Ebenda, S. 335–361.
Probst, Robert: Die NSDAP im Bayerischen Landtag 1924–1933, Frankfurt a.M. u.a. 1998.
Prollius, Michael von: Das Wirtschaftssystem der Nationalsozialisten 1933–1939. Steuerung durch emergente Organisation und Politische Prozesse, Paderborn u.a. 2003.
Pyta, Wolfram: Gegen Hitler und für die Republik. Die Auseinandersetzung der deutschen Sozialdemokratie mit der NSDAP in der Weimarer Republik, Düsseldorf 1989.
Rabinbach, Anson: Nationalsozialismus und Moderne. Zur Technik-Interpretation im Dritten Reich, in: Der Technikdiskurs in der Hitler-Stalin-Ära, hrsg. von Wolfgang Emmerich und Carl Wege, Stuttgart u.a. 1995, S. 95–113.
Radkau, Joachim: Technik in Deutschland. Vom 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart, Frankfurt a.M. 1989.
Rahne, Hermann: Mobilmachung. Militärische Mobilmachungsplanung und –technik in Preußen und im Deutschen Reich von Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Zweiten Weltkrieg, Berlin (Ost) 1983.
Ratz, Michael (Bearb.): Die Justiz und die Nazis. Zur Strafverfolgung von Nazismus und Neonazismus, Frankfurt a.M. 1979.
Rauschenbach, Gerhard: Der Nürnberger Prozeß gegen die Organisationen, Bonn 1954.
Rebenich, Stefan: Alfred Heuß: Ansichten seines Lebenswerkes. Mit einem Anhang: Alfred Heuß im Dritten Reich, in: Historische Zeitschrift 271 (2000), S. 661–673.
Recker, Marie-Luise: Sozialpolitik, in: Enzyklopädie des Nationalsozialismus, hrsg. von Wolfgang Benz, Hermann Graml und Hermann Weiß, München 1997, S. 123–134.
Dies.: Beweggründe und Zwangslagen des VW-Managements, in: Unternehmen im Nationalsozialismus, hrsg. von Lothar Gall und Manfred Pohl, München 1998, S. 58–60.
Rehmet, Thomas/Schnur, Wolfgang: Der Weg des deutschen Automobilsports von den Anfängen bis ins Dritte Reich oder Rennsport unterm Hakenkreuz, Frankfurt a.M. 1993.
Reichardt, Sven: Faschistische Kampfbünde. Gewalt und Gemeinschaft im italienischen Squadrismus und in der deutschen SA, Köln u.a. 2002.
Reinecke, Siegfried: Autosymbolik in Journalismus, Literatur und Film. Struktural-funktionale Analysen vom Beginn der Motorisierung bis zur Gegenwart, Bochum 1992.
Rennspieß, Uwe: Aufstieg des Nationalsozialismus. Eine vergleichende Lokalstudie der Bergbaustädte Ahlen und Kamen i. W., Essen 1993.
Ritschl, Albrecht: Die NS-Wirtschaftsideologie – Modernisierungsprogramm oder reaktio-

näre Utopie?, in: Nationalsozialismus und Modernisierung, hrsg. von Michael Prinz und Rainer Zitelmann, 2. durch ein Nachwort ergänzte Auflage, Darmstadt 1994, S. 48–70.

Röhr, Werner (Hrsg.): Forschungsprobleme zur deutschen Okkupationspolitik im Spiegel der Reihe „Europa unterm Hakenkreuz", in: Europa unterm Hakenkreuz. Die Okkupationspolitik des deutschen Faschismus (1939–1945), Bd. 8: Analysen-Quellen-Register, Heidelberg 1996, S. 25–304.

Rösch, Mathias: Die Münchner NSDAP 1925–1933. Eine Untersuchung zur inneren Struktur der NSDAP in der Weimarer Republik, München 2002.

Rohde, Heidi: Transportmodernisierung contra Verkehrsbewirtschaftung. Zur staatlichen Verkehrspolitik gegenüber dem Lkw in den 30er Jahren, Frankfurt a. M. 1999.

Rohe, Karl: Das Reichsbanner Schwarz-Rot-Gold. Ein Beitrag zur Geschichte und Struktur der politischen Kampfverbände zur Zeit der Weimarer Republik, Düsseldorf 1966.

Rohkrämer, Thomas: Eine andere Moderne? Zivilisationskritik, Natur und Technik in Deutschland 1880–1933, Paderborn u. a. 1999.

Roth, Karl Heinz: Der Weg zum guten Stern des „Dritten Reichs": Schlaglichter auf die Geschichte der Daimler-Benz AG und ihrer Vorläufer (1890–1945), in: Das Daimler-Benz-Buch. Ein Rüstungskonzern im „Tausendjährigen Reich", hrsg. von der Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts, Nördlingen 1988, S. 28–373.

Ders.: Verklärung des Abgrunds. Zur nachträglichen „Revolutionierung" der NS-Diktatur durch die Gruppe um Rainer Zitelmann, in: 1999 1 (1992), S. 7–11.

Ders.: Historisierung des Nationalsozialismus? Tendenzen gegenwärtiger Faschismusforschung, in: Bruch und Kontinuität: Beiträge zur Modernisierungsdebatte in der NS-Forschung, hrsg. von Sabine Blum-Geenen, Essen 1995, S. 31–52.

Rowe, Harvey T.: Männer, Frauen und Motoren. Die Erinnerungen des Rennleiters Alfred Neubauer, Stuttgart 1970.

Ruppert, Wolfgang: Das Auto. „Herrschaft über Raum und Zeit", in: Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge, hrsg. von Wolfgang Ruppert, Frankfurt a. M. 1993, S. 119–161.

Sachs, Wolfgang: Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche, Reinbek 1984.

Saldern, Adelheid von: Cultural Conflicts, Popular Mass Culture, and the Question of Nazi Success: The Eilenriede Motorcycle Races, 1924–39, in: German Studies Review 15 (1992), S. 317–338.

Salewski, Michael: Zur deutschen Sicherheitspolitik in der Spätzeit der Weimarer Republik, in: VfZ 22 (1974), S. 121–147.

Sandkühler, Thomas: „Endlösung" in Galizien. Der Judenmord in Ostpolen und die Rettungsinitiativen von Berthold Beitz 1941–1944, Bonn 1996.

Sang, Hans-Peter: Technik und Staat im Dritten Reich, in: Technik und Staat, hrsg. von Armin Hermann und Wilhelm Dettmering, Düsseldorf 1992, S. 137–160.

Sauer, Bernhard: Vom „Mythos eines ewigen Soldatentums". Der Feldzug deutscher Freikorps im Baltikum im Jahre 1919, in: ZfG 43 (1995), S. 869–902.

Schäfer, Hans Dieter: Amerikanismus im Dritten Reich, in: Nationalsozialismus und Modernisierung, hrsg. von Michael Prinz und Rainer Zitelmann, 2. durch ein Nachwort ergänzte Auflage, Darmstadt 1994, S. 199–215.

Schäfer, Ralf: Ein Sportfunktionär als Figur der Zeitgeschichte: Carl Diem als Organisator der XI. Olympischen Spiele von Berlin, in: ZfG 49 (2001), S. 315–332.

Schildt, Axel: Vom Wohlstandsbarometer zum Belastungsfaktor – Autovision und Autoängste in der westdeutschen Presse von den 50er bis zu den 70er Jahren, in: Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert, hrsg. von Hans-Liudger Dienel, Frankfurt a. M. u. a. 1997, S. 287–309.

Schlüter, Andreas: Erfindergeist und Technikkritik. Der Beitrag Amerikas zur Modernisierung und die Technikdebatte seit 1900, Stuttgart 1990.

Schmid, Georg: Clio mobile oder Die Göttin der Dinge, in: Neue Mythographien. Gegen-

wartsmythen in der interdisziplinären Debatte, hrsg. von Georg Schmid und Sigrid Schmid-Bortenschlager, Wien u. a. 1995, S. 119–165.
Schmidt, Gerhard (Hrsg.): Automobil und Automobilismus (Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 10), Frankfurt a. M. 1999.
Schmucki, Barbara: Automobilisierung. Neuere Forschungen zur Motorisierung, in: Archiv für Sozialgeschichte 35 (1995), S. 582–597.
Schneider, Walter: Anwendung von Forschungsergebnissen, in: Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten, hrsg. von Hans-Günter Hilse und Walter Schneider, Stuttgart u. a. 1995, S. 116–137.
Schoenbaum, David: Die braune Revolution. Eine Sozialgeschichte des Dritten Reiches, Köln 1968.
Schönhammer, Rainer: Psychologie von Verkehr und Mobilität, in: Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert, hrsg. von Hans-Liudger Dienel, Frankfurt a. M. u. a. 1997, S. 59–76.
Schönhar, Manfred: Vom NSKK zum Transportkorps Speer. Das KW.-Trspt. Rgt. 5/ Speer und sein Kommandeur Oberstkapitän Rudolf Schönhar, Amberg 1993.
Schörken, Rolf: Jugend, in: Enzyklopädie des Nationalsozialismus, hrsg. von Wolfgang Benz, Hermann Graml und Hermann Weiß, München 1997, S. 203–219.
Schreiber, Gerhard: Deutsche Kriegsverbrechen in Italien. Täter, Opfer, Strafverfolgung, München 1996.
Schröder, Carsten: „Wir bleiben was wir waren: Des Führers Motorscharen!", in: Steinburger Jahrbuch 1996, hrsg. vom Heimatverband für den Kreis Steinburg, Itzehoe 1995, S. 115–131.
Schubert-Weller, Christoph: Hitlerjugend. Vom „Jungsturm Adolf Hitler" zur Staatsjugend des Dritten Reiches, Weinheim 1993.
Schütz, Erhard: „Jene blaßgrauen Bänder". Die Reichsautobahn in Literatur und anderen Medien des „Dritten Reiches", in: Internationales Archiv für Sozialgeschichte der deutschen Literatur 18 (1993), S. 76–120.
Ders./Gruber, Eckhard: Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers" 1933–1941, Berlin 1996.
Schulz, Horst-Peter/Rösch, Hermann (Bearb.): Der (Arbeiter-) Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität. Ein Verzeichnis seiner Bestände im Archiv der sozialen Demokratie und in der Bibliothek der Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn 1996.
Schumann, Dirk: Politische Gewalt in der Weimarer Republik 1918–1933. Kampf um die Straße und Furcht vor dem Bürgerkrieg, Essen 2001.
Schwarz, Angela: Die Reise ins Dritte Reich. Britische Augenzeugen im nationalsozialistischen Deutschland (1933–39), Göttingen 1993.
Seherr-Thoss, Hans-Christoph Graf von: „Imbert", in: Neue Deutsche Biographie, hrsg. von der Historischen Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, Bd. 10, Berlin 1974, S. 143 f.
Ders.: 75 Jahre ADAC, 1903–1978. Tagebuch eines Automobilclubs, München 1978.
Ders.: „Kluge, Ewald", in: Neue Deutsche Biographie, hrsg. von der Historischen Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, Bd. 12, Berlin 1980, S. 139 f.
Seibel, Wolfgang: Staatsstruktur und Massenmord. Was kann eine vergleichende Institutionenanalyse zur Erforschung des Holocaust beitragen?, in GG 24 (1998), S. 539–569.
Seidler, Franz W.: Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps und die Organisation Todt im Zweiten Weltkrieg. Die Entwicklung des NSKK bis 1939, in: VfZ 32 (1984), S. 625–636.
Ders.: Die Organisation Todt. Bauen für Staat und Wehrmacht 1938–1945, Koblenz 1987.
Ders.: „Deutscher Volkssturm". Das letzte Aufgebot 1944/45, München u. a. 1989.
Seper, Hans: Damals als die Pferde scheuten. Die Geschichte der österreichischen Kraftfahrt, Wien 1986.
Sieferle, Rolf Peter: Fortschrittsfeinde? Opposition gegen Technik und Industrie von der Romantik bis zur Gegenwart, München 1984.

Ders.: Die Konservative Revolution. Fünf biographische Skizzen (Paul Lensch, Werner Sombart, Oswald Spengler, Ernst Jünger, Hans Freyer), Frankfurt a. M. 1995.

Simsa, Paul: Vom Spielzeug zum Automobil, in: 100 Jahre AvD – 100 Jahre Mobilität, hrsg. vom AvD, Frankfurt 1999, S. 10–69.

Smelser, Ronald: Hitlers Mann an der „Arbeitsfront": Robert Ley. Eine Biographie, Paderborn 1989.

Speer, Albert: Erinnerungen, Berlin ²1970.

Spoerer, Mark: Von Scheingewinnen zum Rüstungsboom. Die Eigenkapitalrentabilität der deutschen Industrieaktiengesellschaften 1925–1941, Stuttgart 1996.

Ders.: Die Automobilindustrie im Dritten Reich: Wachstum um jeden Preis?, in: Unternehmen im Nationalsozialismus, hrsg. von Lothar Gall und Manfred Pohl, München 1998, S. 61–68.

Sport in der DDR. Ein Beitrag zum Geburtstag unserer sozialistischen Heimat, Berlin (Ost) 1969.

Stahlmann, Michael: Die Erste Revolution in der Autoindustrie. Management und Arbeitspolitik von 1900–1940, Frankfurt a. M. u. a. 1993.

Städtke, Klaus: Wandel im Technikbewußtsein. Zur Geschichte eines sowjetischen Ideologems, in: Der Technikdiskurs in der Hitler-Stalin-Ära, hrsg. von Wolfgang Emmerich und Carl Wege, Stuttgart u. a. 1995, S. 175–188.

Steinemann, Rico: Nuvolari. Aus dem Leben des großen Rennfahrers, der eine Epoche verkörperte. Tazio Nuvolari 1892–1953, München 1967.

Steinhöfer, Dieter: Hans von Tschammer und Osten. Reichssportführer im Dritten Reich, Berlin u. a. 1973.

Stiller, Eike: Jüdische Sportvereine und ihre Beziehungen zu der deutschen und internationalen Arbeitersportbewegung 1923–1933, in: SZGS 13 (1999) H. 1, S. 28–37.

Strauß, Franz Josef: Die Erinnerungen, Berlin 1989.

Striefeler, Christian: Kampf um die Macht. Kommunisten und Nationalsozialisten am Ende der Weimarer Republik, Berlin 1993.

Stuck, Hans: Zweimal Hans Stuck. Ein Rennfahrer-Tagebuch, Stuttgart ²1972.

Talos, Emmerich/Hanisch, Ernst/Neugebauer, Wolfgang/Sieder, Reinhard (Hrsg): NS-Herrschaft in Österreich. Ein Handbuch, Wien 2000.

Taugourdeau, Alain: Les organisations nationales-socialistes 1920–1945 (Analyse d'un régime totalitaire), Paris 1991.

Teichler, Hans Joachim: Internationale Sportpolitik im Dritten Reich, Schorndorf 1991.

Ders: Zum Sportfilm in Deutschland – Produzenten, Themen, Ziele, in: Filme und Rundfunkreportagen. Sportgeschichte von 1907–1945. Verzeichnis archivierter Film- und Tondokumente und einer Filmographie des Sports in Deutschland mit Studien zum Verhältnis von Film, Sport und Gesellschaft, hrsg. von Hans Joachim Teichler und Wolfgang Meyer-Ticheloven, S. 18–50, Schorndorf 1981.

Tofahm, Klaus W.: Chronologie des Dritten Reiches. Ereignisse, Personen, Begriffe, Darmstadt 2003.

Troitzsch, Ulrich: Technikgeschichte in der Forschung und in der Sachbuchliteratur während des Nationalsozialismus, in: Naturwissenschaft, Technik und NS-Ideologie. Beiträge zur Wissenschaftsgeschichte des Dritten Reiches, hrsg. von Herbert Mehrtens und Steffen Richter, Frankfurt a. M. 1980, S. 215–242.

Trommler, Frank: Amerikas Rolle im Technikverständnis der Diktaturen, in: Der Technikdiskurs in der Hitler-Stalin-Ära, hrsg. von Wolfgang Emmerich und Carl Wege, Stuttgart u.a 1995, S. 159–174.

Turner, Henry A.: Faschismus und Anti-Modernismus, in: Faschismus und Kapitalismus in Deutschland. Studien zum Verhältnis zwischen Nationalsozialismus und Wirtschaft, Göttingen ²1980, S. 157–182.

Ders.: Unternehmen unter dem Hakenkreuz, in: Unternehmen im Nationalsozialismus, hrsg. von Lothar Gall und Manfred Pohl, München 1998, S. 15–23.

Überschär, Günther/Vogel, Winfried: Dienen und Verdienen. Hitlers Geschenke an seine Eliten, Frankfurt a. M. 1999.
Umbreit, Hans: Deutsche Militärverwaltungen 1938/39. Die militärische Besetzung der Tschechoslowakei und Polens, Stuttgart 1977.
Virilio, Paul: Fahren, fahren, fahren..., Berlin 1978.
Vogelsang, Thilo: Der Chef des Ausbildungswesens (Chef AW), in: Gutachten des IfZ, Bd. 2, Stuttgart 1966, S. 146–166.
Wagener, Otto: Hitler aus nächster Nähe. Aufzeichnungen eines Vertrauten 1929–1932, hrsg. von Henry A. Turner, Frankfurt a. M. u. a. 1978.
Wallenhorst, Hans-Joachim (Bearb.): Werder Bremen. 100 Jahre Sport im Rampenlicht, Bremerhaven 1998.
Walter, Franz: Sozialistische Akademiker- und Intellektuellenorganisationen in der Weimarer Republik (Solidargemeinschaft und Milieu: Sozialistische Kultur- und Freizeitorganisationen in der Weimarer Republik, Bd. 1), Bonn 1990.
Wedemeyer, Bernd: Bürgerliche Turnvereine im Dritten Reich. Ein Blick von „unten" anhand ausgewählter regionaler und lokaler Beispiele, in: Sportwissenschaft 30 (2000), S. 180–196.
Wehler, Hans-Ulrich: Modernisierungstheorie und Geschichte, Göttingen 1975.
Weidlich, Wilhelm A.: Neben den Rennstrecken. Die Motorsport-Organisationen in Deutschland und der DMV, Wiesbaden 1984.
Weinmann, Peter (Hrsg.): Das nationalsozialistische Lagersystem (CCP), Frankfurt a. M. ^{2}1990.
Weiß, Hermann: Ideologie und Freizeit im Dritten Reich. Die NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude", in: Archiv für Sozialgeschichte Jg. 33 (1993), S. 289–303.
Weißbecker, Manfred: Rezension zu dem von Michael Prinz und Rainer Zitelmann herausgegebenen Buch: Nationalsozialismus und Modernisierung, in: ZfG 42 (1994), S. 366.
Wendt, Bernd Jürgen: Deutschland 1933–1945. Das „Dritte Reich". Handbuch zur Geschichte, Hannover 1995.
Werner, Andreas: SA und NSDAP. SA: „Wehrverband", „Parteitruppe" oder „Revolutionsarmee"?, Erlangen 1964.
Wesp, Gabriela: Frisch, fromm, fröhlich, Frau. Frauen und Sport zur Zeit der Weimarer Republik, Königstein (Taunus) 1998.
Wiesenack, Günter: Wesen und Geschichte der Technischen Überwachungs-Vereine, Köln 1971.
Wieser, Lothar: 150 Jahre Turnen und Sport in Mannheim, hrsg. vom Turn- und Sportverein Mannheim von 1846, Mannheim 1996.
Wildt, Michael: „Die Generation des Unbedingten". Das Führungskorps des Reichssicherheitshauptamtes, Hamburg 2002.
Wille, Hermann Heinz: PS auf allen Straßen der Welt. Das Buch vom Auto, Leipzig u. a. 1964.
Willeke, Rainer: Motorisierung und Volkswirtschaft, in: Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886–1986, hrsg. von Hans Pohl und Wilhelm Treue, Stuttgart 1988, S. 17–28.
Windisch, Josef: Die deutsche Nachschubtruppe im Zweiten Weltkrieg, Rosenheim 1953.
Wirsching, Andreas: Die Weimarer Republik in ihrer inneren Entwicklung. Politik und Gesellschaft, München 2000.
Wortmann, Michael: Baldur von Schirach. Hitlers Jugendführer, Köln 1982.
Wotke, Ingrid: Die Ehrenbürger der Stadt Bayreuth. Zulassungsarbeit der Universität Bayreuth, Fachbereich Kulturwissenschaft (unveröffentlicht), 1979.
Yago, Glenn: Ursprünge der deutschen Autolobby. Zur Motorisierungspolitik im Dritten Reich, in: Blätter für deutsche und internationale Politik 25 (1980), S. 717–727.
Yelton, David Keith: The last reserves: political-military aspects of the structure, function and composition of the German Volkssturm 1944–1945, Chapel Hill (University of North Carolina, Diss. Microfilm) 1990.

Zatsch, Angela: Staatsmacht und Motorisierung am Morgen des Automobilzeitalters, Konstanz 1993.
Dies.: Allen Fehlzündungen zum Trotz. Die Wirkung der Steuergesetzgebung auf die Verbreitung des Automobils bis 1933, in: Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten, hrsg. von Harry Niemann und Armin Hermann, Stuttgart 1995, S. 169–183.
Zeller, Thomas: Landschaften des Verkehrs. Autobahnen im Nationalsozialismus und Hochgeschwindigkeitsstrecken für die Bahn in der Bundesrepublik, in: Technikgeschichte 64 (1997), S. 323–340.
Zeman, Z. A. B.: Nazi Propaganda, New York u. a. 1964.
Ziegenfusz, Horst: Il Futurismo – vom Künstler-Manifest zum automobilen Höhenrausch, in: Faszination Auto. Autowerbung von der Kaiserzeit bis heute, hrsg. vom Deutschen Werbemuseum e.V., Frankfurt a. M. 1994, S. 35–39.
Zimmer, Jochen: Politische Landschaften: Reichsautobahnbau und Autobahnmalerei, in: Grüner Weg 31a 12 (1998) H. 1, S. 3–14.
Zimmermann, Peter: Die Rolle der Technik im Zweiten Weltkrieg, in: Technik und Staat, hrsg. von Armin Hermann und Hans-Peter Sang (Technik und Kultur, Bd. 9), Düsseldorf 1992, S. 399–430.
Zitelmann, Rainer: Hitler. Selbstverständnis eines Revolutionärs, Stuttgart [4]1991.
Ders.: Historiographische Vergangenheitsbewältigung und Modernisierungstheorie. Nationalsozialismus, Faschismus, Stalinismus, in: Diktatur und Emanzipation. Zur russischen und deutschen Entwicklung 1917–1991, hrsg. von Bernd Faulenbach und Martin Stadelmaier, Essen 1993, S. 111–135.
Ders./Prinz, Michael (Hrsg.): Nationalsozialismus und Modernisierung, 2. durch ein Nachwort ergänzte Auflage, Darmstadt 1994.
Ders.: Die totalitäre Seite der Moderne, in: Ebenda, S. 1–20.

Befragungen (mündlich und fernmündlich)

Interview der Verfasserin mit Herrn K., geb. 1906, ehem. NSKK-Staffelführer und Fahrlehrer, am 7. Februar 1998.
Interview der Verfasserin mit Herrn P., geb. 1908, ehem. NSKK-Scharführer und Architekt, am 9. März 1999.
Interview der Verfasserin mit Herrn W., geb. 1919, ehem. NSKK-Scharführer, am 12. April 1999.

Fernsehen

„Bernd Rosemeyer. Auf den Spuren eines Rennfahrer-Idols". Eine Dokumentation von Wolfgang Jansen, Rias TV 1990, ausgestrahlt am 28. Juli 1996 im ORB.
„Ohne Kampf kein Sieg". 4-teiliges Fernsehspiel, DFF 1966, nach dem gleichnamigen Buch von Manfred von Brauchitsch, ausgestrahlt am 14. September 1996 in B1.

Online

Matthias Bickenbach und Michael Stolzke: „Schrott – Bilder aus der Geschwindigkeitsfabrik. Eine fragmentarische Kulturgeschichte des Autounfalls", online unter: <http://www.textur.com/schrott>
Michael Kopfermann: Vergangenheit im Blickfeld eines Physikers. Hans Kopfermann 1895–1963 (Eine Wissenschaftsstudie), online unter: <http://www.aleph99.org/etusci/ks/t2a3.htm>

Personenregister

Adlon, Hedda 217
Allmers, Robert 96, 121, 153, 282, 333, 337, 343, 345, 348
Arnhold, Karl 174, 247
Axmann, Arthur 239

Bach-Zelewski, Erich von dem 157, 463, 466
Bade, Wilfried 155, 201, 212, 406 f.
Baeumler, Alfred 275
Bahr, Lotte 306
Balluseck, Anne Marie Clemence 217
Bangert, Adam 335
Barisani, Kurt von 23, 77, 136 f.
Bassewitz-Behr, Graf 145
Bauer (NSKK-Hauptsturmführer) 464
Bayer-Ehrenberg, Leo von 136, 280, 286, 451, 455
Bayern, Prinz Ludwig Ferdinand von 193
Beck, Ludwig 421
Beinhorn-Rosemeyer, Elly 218, 298, 306
Benz, Carl 173 f.
Berger, Gottlob 440
Bergmann, Walter 404
Berliner, Emil 175
Best, Werner 123
Bierbaum, Otto Julius 155
Blaich, Wilhelm 222
Blaskowitz, Johannes 143
Blomberg, Werner von 71, 165, 253, 258, 422
Bonacossa, Alberto Graf von 286
Borchert (NSKK-Standartenführer) 143
Borgward, C. F. 344
Bormann, Martin 22 f., 130, 157, 359, 385, 440, 444, 449
Bosch, Carl 341
Bouhler, Philipp 157, 296
Boveri, Margret 218
Brandenburg, Ernst 139
Brandenstein, Rudolf Freiherr von 195, 200
Brandt, Arthur 57
Brauchitsch, Manfred von 87, 233, 291, 293 ff., 307, 326
Brauchitsch, Walther von 259
Brecht, Bertolt 304
Brenner, R. 335
Brückner, Wilhelm 153
Brüning, Heinrich 50
Bruhn, Richard 335
Büchler (NSKK-Hauptsturmführer) 459
Bülow-Schwante, Vicco von 282
Bürck (NSKK-Standartenführer) 339
Bürckel, Josef 139
Burda, Franz 4, 117

Campbell, Malcolm 301
Caracciola, Rudolf 128, 233, 282, 291, 293 ff., 297 f., 307, 310, 326
Chiron, Louis 302
Christiansen, Friedrich 129
Colonna, Prinzessin 306
Conta, Eberhard von 25

Daimler, Gottlieb 173 f.
Daluege, Kurt 157, 400, 454 f.
Darré, Walther 158
Degrelle, Léon 453
Delius, Ernst von 291, 298
Denk, Adolf Ritter von 134, 485
Derichsweiler, Albert 79
Deutsch, Julius 304
Diesel, Eugen 489
Dietl, Eduard 386
Dietrich, Otto 48, 52, 157
Doelter, Gandolf 224
Doerfler, Karl 136
Dorpmüller, Julius 157, 166, 361 f., 366, 370, 412, 414
Dorsch, Xaver 129, 158, 449

Eckart, Dietrich 21
Egger, Rudolf 335, 337
Egloffstein, Günther Freiherr von 195, 220, 222, 286, 316
Eiden, Nikolaus von 137, 455
Elizabeth, Prinzessin von England 434
Eltz-Rübenach, Paul von 128, 157 f., 169, 172 f., 308, 365, 376, 397
Emminger, Franz 136
Epp, Franz Xaver Ritter von 31, 134, 139
Eras, Heinz-Heinrich 139

Erhard, Ludwig 488
Eschenburg, Theodor 120
Etzdorf, Marga von 306
Eyston, George 301
Fagioli, Luigi 302

Falck, Carl 58, 404
Falkenhayn, Fritz von 335, 342
Fane (Sportwagenfahrer) 302
Feder, Gottfried 129, 152, 158, 167
Fellmeth, Hermann 335
Feuereissen, Karl 310
Fiedler, Fritz 335
Filser, Richard 209
Fischer, Wolfram 118f.
Fleißner, Heinrich 57f.
Ford, Henry 156, 174
Frank, Hans 123, 456, 468
Freisler, Roland 139
Freyer, Hans 171
Frick, Wilhelm 139, 145, 398
Frisch, Edith 305
Fritsch, Carl Otto 195, 280
Fritsch, Werner Freiherr von 253, 257, 421
Fromm, Friedrich 267
Frucht, Julius 222
Fulle, Hermann 198, 203, 208f., 225
Funk, Walther 153

Gall, Karl 291
Ganz, Josef 407
Geffers, Carl 282
Gladitsch, Walter 211
Goebbels, Joseph 1, 39f., 129f., 151, 158, 167f., 172, 181, 290, 350, 383, 399, 415
Göring, Hermann 38, 69, 126, 128f., 147, 157f., 187, 192, 202, 279, 342, 350, 431, 435
Goldschmidt, Jakob 406f.
Goldschmidt, Rudolf 175
Greiser, Arthur 455
Grynszpan, Herzel 415
Guderian, Heinz 127, 322, 422, 438

Haase, Werner 283
Habermaß, Gustav 335
Hadamovsky, Eugen 139, 442
Häfner, Konrad 33
Hagemeier, Ernst 121, 335, 342f.
Hahn, Carl 332, 342
Hamburger, Adolf 58
Hanstein, Fritz (Huschke) Baron von 292, 313
Harvey, Lilian 218
Harz, Franz 222
Haspel, Wilhelm 408
Hasse, Rudolf 292
Hauser, J. P. 222
Heiss (Hauptmann; Reichsflagge) 124
Heller (Ingenieur) 25
Henne, Ernst 278, 345, 352
Henschel, Oskar 335
Hentig, Wolfgang 335
Hertz, Heinrich 175
Heß, Rudolf 69, 126, 146f., 338, 357ff., 361, 385
Hessen, Richard von 137
Heuß, Alfred 119
Heydrich, Reinhard 350, 404
Hiller, Rudolf 335
Himmler, Heinrich 33, 69f., 129, 157, 295f., 298, 322, 350, 383, 389, 391, 397, 399, 412, 444, 457, 460, 467, 477
Hitler, Adolf 22f., 35ff., 40, 47f., 52, 65, 67, 69f., 72, 81, 123f., 126, 129f., 132, 139f., 141f., 146, 148, 151–159, 161–164, 166f., 169f., 173f., 177, 179, 181f., 187f., 190, 193, 195f., 254, 258, 289, 291, 293–296, 299, 308, 322, 325, 332, 339, 350, 359, 361, 376, 385ff., 391, 397, 399, 421f., 424, 428, 449, 476
Höfle, Hermann 78, 135, 462, 466–469, 472
Hörsing, Otto 58
Hösl (NSKK-Obersturmführer) 357
Höß, Rudolf 487
Hofer, Franz 139
Hoffmann, Heinrich 154
Hopp, Paul 103, 460
Hoppe, Otto 105, 253, 408
Horch, August 127
Hube, Hans-Valentin 386
Hühnlein, Adolf 2, 5, 23, 25, 29, 31, 33, 39, 41, 51, 65, 67–70, 72f., 79–81, 87, 93, 96, 98–100, 102, 107, 109, 113, 115f., 120–133, 138, 141–146, 148–150, 157, 164f., 167f., 173, 177ff., 181, 192, 200f., 206, 208–212, 214f., 222, 226, 235ff., 248f., 251, 253f., 256f., 259f., 262f., 265ff., 269f., 272ff., 278ff., 283ff., 286–290, 294–298, 301ff., 307, 309ff., 313, 315–319, 321f., 324–327, 332, 334f., 337, 343, 345, 347f., 350–353, 357ff., 361–364, 366–370, 377, 379, 380–383, 387f., 388, 395, 397, 404, 406f., 411, 414f., 420, 424, 431f., 436f., 439, 445, 454f., 457, 460, 475f., 479, 481, 485f.
Hufenbecher, Paul 139

Huschke, Hans 335, 342, 349

Ilgner, Max 210
Illig, Wilhelm 222
Imbert, Georges 435

Jacoby, Lotte B. 219
Jäger, Adolf 137f.
Jost (NSKK-Gruppenführer) 448
Jünger, Ernst 46, 171, 175f., 231, 275, 480
Jürgensen, Heinrich 137
Junek, Elisabeth 306
Jungenfeld, Arnold Josef Freiherr von 105, 335, 342
Junghans, Fritz 209, 224, 280, 286

Kamm, Wunibald 80
Kardorff-(Oheimb), Katharina von 217, 219f.
Kaufmann, Karl 139
Kaufmann, Robert 212
Kautz, Christian 303
Keitel, Wilhelm 476
Kempf (Oberst) 257
Kesselring, Albert 386, 476
Keyserlingk, Wedig von 340
Kiesinger, Kurt Georg 4, 110f.
Kießling, Kurt 417
Kissel, Wilhelm 253, 296, 303, 309, 333, 335, 350f., 406, 408
Klages, Ludwig 171
Kleist, Walter 368
Klemperer, Victor 168, 297, 298, 325, 413, 426
Kleyer, Erwin 335
Klinger, Minki 306
Klug, Hans 81, 136
Kluge, Ewald 292
Kluge, Günther von 386
Köbele, August 137
Köhler, Hanni 306
Kommerstädt, Baronin von 217
Koppel, Hellmuth 404
Kraus, Erwin 5, 14, 24f., 29, 31, 69f., 82, 84, 96, 131f., 135, 140, 168, 177, 254, 272, 280, 282, 284–287, 290, 331f., 340, 342, 345, 349, 353, 357f., 362, 366f., 438, 440, 448f., 468f.
Kreitmair, S. F. 340
Krenzlin, Hans-Helmuth 279
Kroth, Ewald 209, 280, 286
Krüger, Friedrich Wilhelm 255
Kühn (Generalleutnant) 476
Kwalo, Harry 136

Lang, Hermann 129, 292
Lange (NSKK-Sturmführer) 80
Langenscheidt, Gustav 382
Lewandowski, Georg 404
Ley, Robert 144f., 164, 350
Lippe, Olga von 217
Löfström, Axel 287, 290
Lomnitz, Moritz 404
Lorenz, Werner 280, 440
Lotzing, Walter 222
Luschert, Willi 440
Lutz, Oswald 253, 257, 322
Lutze, Viktor 386, 415

Mahlo, Fritz 282
Malitz, Bruno 299
Marcus, Siegfried 175
Martin (Major im OKW) 260
Mayer, X. 357
Mecklenburg, Adolf Friedrich Herzog von 195, 210
Meier, Georg 278, 285
Meinecke, Christel 306
Mengden, Guido von 277
Mergenthaler, Christian 173
Meyer, Otto 335
Möhrling (Prokurist; Stoewer) 335
Müller (Major; Generalkommando VII) 423
Müller, Hermann 292
Müller (-Seyfferth), Wilhelm 136, 264, 416
Murr, Wilhelm 173
Mussolini, Benito 142, 154, 339

Nagel, Willi 446, 448f.
Najork, Erich 335, 343
Nathusius, Annemarie 218
Neef, Otto 139
Neubauer, Alfred 310, 351
Neumeyer, H. F. 335
Niebel, Hans 253
Niedenzu (NSKK-Oberstaffelführer) 462
Nieder-Westermann, Paul 136
Nonn, Konrad 175
Nonnenbruch, Fritz 171, 174
Nord, Ferdinand Ernst 280
Nortier, J. P. 287f.
Nuvolari, Tazio 288, 302f.

Odendahl, Jakob 222, 225f.
Offermann, Karl 135, 138, 455, 460, 462ff., 469
Ohnesorge, Wilhelm 126, 139, 157, 245
Oldenbourg, Helmut 31, 133, 423

Opel (Geheimrat) 335
Opel, Wilhelm 282
Oppermann, Theodor 2, 22, 25, 31, 34, 42, 47, 49f., 60, 84, 133f., 138, 145, 181, 206, 209, 214
Otte, Reinhold 277

Pagenstecher (Geschäftsführer) 368
Papen, Franz von 153
Petre, Kay 306
Pfeffer von Salomon, Franz 23, 125
Plumpe, Heinrich 343
Pöhner, Ernst 124
Popp, Franz Josef 303, 337, 354
Porsche, Ferdinand 164, 282, 323, 407
Preußen, Prinz Heinrich von 193
Pröhl, Günther 136, 440

Raeder, Erich 126
Rasche, Thea 306
Rath, Ernst vom 415, 420
Rausch, Ernst 343
Rauter, Hans 452
Reitsch, Hanna 220, 306
Reznicek, Paula von 295
Ribbentrop, Joachim von 288, 313
Richnow, Hanns 282
Richthofen, Wolfram Freiherr von 386
Rilling, Hermann 426
Rist, Rudolf 358
Röhm, Ernst 32, 34, 36, 67, 69, 124ff., 130
Roel, Werner 395
Rogalski, Willy 203
Roi, Else de lá 217
Rosemeyer, Bernd 218, 292, 298f., 326f.
Rosenberg, Alfred 158, 304, 442
Rosenberger, Adolf 407f.
Roth, Adolf 335, 342
Rumpler, Edmund 408

Sachsen-Coburg, Eduard Herzog von 63, 65, 68, 133f., 139, 206, 213
Sauer, Heinrich 78, 136
Schade, Otto 137
Schäfer-Hansen, Heinrich-Christian 138
Schapiro, Jakob 406
Schaub, Julius 153
Schaumburg-Lippe, Prinz zu 282, 316
Scheibner, Erich 136
Schell, Adolf 147, 325
Schemm, Hans 52
Schepmann, Wilhelm 440
Schifferer, Fritz 392
Schifrin, Alexander 59
Schippert, Carl 105
Schirach, Baldur von 231, 237, 251, 297
Schlüter, Anton 342
Schmitt, Carl 171
Schnüll, Herbert 136, 256
Scholz, Wilhelm 139, 166, 342
Schoor, Virgil 139, 282, 455
Schreck, Julius 153
Schröder, Karl 335
Schröder (Präsident DTC) 213
Schroth, Walter 386
Schwarz, David 175
Schwarz, Franz Xaver 139, 269f.
Schwerber, Peter 174
Seaman, Richard 302, 310
Seebohm, Hans-Christoph 488
Seliger, Maria 104
Seydel, Josef 77, 133ff., 138, 415
Siebold, Werner 164
Sombart, Werner 171
Speer, Albert 129, 157f., 445–448, 476f.
Spengler, Oswald 156, 170f.
Springer, Axel 4
Städtler, Friedrich Ritter von 136
Stauffenberg, Melitta von 220
Stecklmacher, Heinrich 404
Steffan (Staatsanwalt) 396
Stennes, Walter 30
Stephan (Hauptmann Panzerabwehr) 255
Stern, Nathan 175
Stinnes, Clärenore 218
Stößer, Lore 306
Straßer, Gregor 152f., 158, 350
Strauß, Franz Josef 4, 118
Streckenbach, Bruno 203f.
Strunk, Alfred 222
Stuck, Hans 233, 292–297, 408
Stupp, Friedrich 115, 236

Terboven, Josef 441
Thomson (NSKK-Obergruppenführer) 136
Thouret, Ilse 306
Todt, Fritz 129, 131, 146f., 158, 161, 164, 174, 299, 303, 350, 386, 398, 424, 445, 448, 476, 487
Tschammer und Osten, Hans von 202f., 206, 278f., 288, 301

Varzi, Achille 302
Voelter, Rudolf 312, 325
Voigt (NSKK-Scharführer) 284

Wagener, Georg Ludwig 27, 73, 93, 136, 254, 326, 367
Wagener, Otto 22
Wagner, Eduard (Generalquartiermeister) 450
Wagner, Josef 139
Walcher, Wilhelm 118
Walthausen, Georg von 25
Watling (Direktor) 289
Weber, Christian 21, 128, 279
Werlin, Jakob 332, 335, 476
Werner, Carl 335, 408
Werners, Paul 335
Werth, Willi 445
Wiedemann, Fritz 139
Windecker, Carl-Otto 457, 459f., 471
Windisch, Josef 451
Winkler, Walfried 292
Winter (NSKK-Standartenführer) 265
Wolff, Karl 296
Woltersdorf, Hans 203ff.

Zimmermann, Emil 136
Zöllner, Elsbeth 219
Zynen, Ernst 137, 262