

1. EINLEITUNG

1.1 DER UNTERSUCHUNGSGEGENSTAND

Die Chemnitzer Auto Union AG entstand im Juni 1932 auf dem Höhepunkt der Weltwirtschaftskrise und unter Zuhilfenahme bedeutender Staatsbürgschaften aus der „Fusion“ der angeschlagenen sächsischen Fahrzeugbauer DKW, Audi, Horch und Wanderer. In den Jahren bis zum Zweiten Weltkrieg etablierte sich dieser „Sächsische Autoblock“ neben Opel und Daimler-Benz an der Spitze der deutschen Kraftfahrzeugindustrie. Mit DKW Inlandsmarktführer bei den Kleinwagen, mit der Renommiermarke Horch auch bei den Luxuskarossen, weltgrößter Motorradbauer, vielfacher Triumphator bei den bedeutendsten internationalen Automobil- und Motorradrennen, sprudelnde Exporterlöse und großzügige Sozialleistungen für eine verfünffachte Belegschaft bei gar versiebenfachen Umsätzen – die „Notgeburt“ Auto Union geriet zur Erfolgsgeschichte so recht nach dem Geschmack der Zeit. Als solche wirkt sie auch heute noch identitätsstiftend nach. Die vorherrschende Sicht auf die Auto Union leitet sich von ihrer „Friedensära“ ab, die – man denke an die Verstrickung von Motorsport und NS-Propaganda – meist auch noch aus ihrem Zeitkontext gelöst wird. Die Geschichte der Auto Union endete aber nicht 1939. Das Unternehmen verschloss sich mitnichten den Wünschen des NS-Regimes und schaltete sich nach Kriegsbeginn massiv in die Kriegswirtschaft ein. Auf die legendären Luxuskarossen von Horch und die Silberpfeil-Rennwagen folgten tarnfarbene (Einheits-) Kriegsfahrzeuge. Der ausgebaute Konzern produzierte gegen Kriegsende von leichter Infanteriemunition bis hin zu Panzern und Jägertriebwerken nahezu alles – und seine Werkhallen füllten sich mit Heerscharen von Zwangsarbeitern und schließlich sogar KZ-Häftlingen.¹

Die Wahrnehmung dieser „Kriegsära“ folgte den üblichen Stereotypen der Bewältigung der NS-Vergangenheit in Nachkriegsdeutschland. In Sachsen belegte man das Unternehmen mit dem Verdikt eines vom Monopolkapital von Anbeginn als aggressives Rüstungswerk aufgezogenen „faschistischen Musterbetriebes“. Diese ideologische Verortung erübrigte Fragen nach Handlungsspielräumen, Abläufen und Details und rechtfertigte trefflich die nach 1945 erfolgte Zerschlagung und Sozialisierung der Auto Union, deren Konkursmasse ja immerhin die Basis des

1 Zur Rezeption der Auto Union vgl. das Grußwort des damaligen sächsischen Ministerpräsidenten Georg Milbradt, in: 75 Jahre Auto Union. Begleitband anlässlich der Ausstellung „Vier Ringe für Sachsen – 75 Jahre Auto Union“, hrsg. von Jörg Feldkamp, Chemnitz 2007; Walther, Klaus / Dietel, Clauss / Kraus, Jens, Von 0 auf 100. 100 Jahre Autoland Sachsen, Chemnitz 2005; zur traditionellen Sichtweise des Auto-Union-Grand-Prix-Engagements vgl. z. B. Cancellieri, Gianni / De Agostini, Cesare / Schröder, Martin, Auto Union. Die großen Rennen 1934–1939, Hannover 1979; Knittel, Stefan, Auto Union Grand Prix Wagen. Ein faszinierendes Kapitel Renngeschichte der Dreissiger Jahre, München 1980.

volkseigenen Automobilbaus in der DDR darstellte.² In Deutschland-West entschuldigte dagegen die Behauptung pflichtgemäßen Handelns und eingeschränkter Unternehmerspielräume fast alle Exzesse der Kriegswirtschaftszeit. Dr. Richard Bruhn, der als „Wehrwirtschaftsführer“ die Auto Union fast alleinverantwortlich durch den Weltkrieg geführt und 1949 maßgeblich ihre Ingolstädter Neugründung inspiriert hatte, bekam 1953 das Große Bundesverdienstkreuz verliehen. Wenn man die „Kriegsära“ denn noch thematisieren wollte, konnte man seine Ansichten recht ungeschminkt kundtun – so wie Dr. Carl Hahn beim Presseempfang der Ingolstädter Auto Union zur IAA 1953. Man habe im Kriege guten Gewissens seine Pflicht getan und sei dennoch Opfer von Vertreibung, Demontage und Sozialisierung geworden.³ Diese Sicht der Ereignisse zog sich bis in die 1990er Jahre durch die Firmengeschichten und Verlautbarungen der West-Auto-Union und ihrer Nachfolgerin, der heutigen AUDI AG – und bei der Branchenkonkurrenz handhabte man dies nicht anders.⁴

- 2 Vgl. Betriebsparteiorganisation der SED des VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau (Hrsg.), *Automobilbauer einst und jetzt*, Berlin 1976, S. 53 ff.; Brenner, Hans, *Zur Rolle der Außenkommandos des KZ Flossenbürg im System der staatsmonopolistischen Rüstungswirtschaft des faschistischen deutschen Imperialismus und im antifaschistischen Widerstandskampf 1942–1945*, Diss. Dresden 1982 (MS.); Ders., *Die Verbrechen des SS-Mörders Barbie und die Auto-Union*, in: *Freie Presse* vom 01.07.1987, S. 4. Ähnlich: Fiechtner, Helga, *Zur Rolle des Konzerns Auto Union bei der Vorbereitung des Zweiten Weltkrieges*, in: *Archivmitteilungen* H. 2/1963, S. 47–49; Handke, Horst, *Zur Rolle der Volkswagenpläne bei der faschistischen Kriegsvorbereitung*, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* Bd. 1/1962, S. 22–68; Kirchberg, Peter, *Entwicklungstendenzen der deutschen Kfz-Industrie 1929–1939, gezeigt am Beispiel der Auto Union AG Chemnitz*, Diss. Dresden 1964 (MS.), S. 113 ff.
- 3 Zur Verleihung des Großen Bundesverdienstkreuzes am 25. Juni 1953 vgl. *DKW Nachrichten* Nr. 24/1953, S. 555. Hahn führte in seiner IAA-Rede (Unternehmensarchiv AUDI AG – Handapparat – Personalunterlagen Dr. Carl Hahn) wörtlich aus: „Ja, während des Krieges, und das sage ich nicht etwa heimlich oder mit einem Entschuldigungsbeiwerk, haben wir selbstverständlich unsere Pflicht getan und uns in die Kriegswirtschaft eingeschaltet und haben im Jahre 1945 noch an die 46.000 Arbeiter in Sachsen beschäftigt [...]. Wir waren eine grosse Firma, eine stolze Firma mit eigener Tradition, mit einem eigenen Geist, mit einem grossen Sozialwerk. Sie wissen: 1945 war dann all diese Arbeit beendet. Nicht, dass wir glaubten, wir müssten die Auto Union zu Grabe tragen. Am 7. Mai 1945, als Herr Dr. Bruhn und ich ... die Stätten unserer Tätigkeit verliessen, sagte er: Warum soll ich weg, Ich habe doch ein gutes Gewissen, weshalb soll ich mich absetzen? Als wir dann kaum aus Chemnitz heraus waren ... da haben wir dann oben auf der Strasse noch mal gehalten und wir sahen ... noch einmal auf das unter uns liegende Chemnitz zurück. Eigentlich nicht, um Abschied zu nehmen, sondern nur, um zu sagen, jetzt wollen wir noch einmal den Blick vollnehmen, jetzt wollen wir das Bild noch mal in uns aufnehmen, Wir werden in Glück wiederkommen und werden wieder dort arbeiten können. Das alles ist jetzt Vergangenheit. Das alles ist untergegangen [...]. Was wir an Millionen drüben verloren haben, an Zehntausenden von Werkzeugmaschinen und unzerstörbaren Fabrikations-Voraussetzungen, das liegt hinter uns. Innerlich abgeschrieben haben wir es nicht. Und wenn wir jetzt da und dort auf internationalen Messen einen Wagen sehen, der aus den ehemaligen Werkstätten der Auto Union kommt ... sind wir nicht schadenfroh, dass die es nicht so gut können wie wir. Glauben sie uns, da sind wir sehr traurig, zu sehen, wohin ein Regime führt, wo die Einzelpersonlichkeit des Unternehmers und die Freiheit in der Gestaltung einer Firma eben nicht mehr zum Zuge kommt.“
- 4 Zur Eigensicht der Auto Union vgl. Hans Kurt Richter, *Die Auto Union. 1. Teil: Ursprung und*

Nach jahrzehntelangem Verdrängen und einer weitgehend auf die Geschichtswissenschaft beschränkten Auseinandersetzung mit dem Thema nahm die öffentliche Diskussion der Kriegsvorgänge der deutschen Industrie schlussendlich doch noch Fahrt auf. Nach Daimler-Benz, Volkswagen, Opel, BMW und Porsche sieht sich nun auch Audi – nicht juristisch, aber doch in der öffentlichen Wahrnehmung Nachfolger der Auto Union – mit deren „Kriegsära“ konfrontiert.⁵ Maßgeblich gestützt auf die jüngere Forschung zu den Konzentrationslagern und ihren zunehmend für die Kriegswirtschaft bestimmten Außenlagern – und damit wiederum auf die letzten neun Kriegsmomente fokussiert – erlebt die Auto-Union-Rezeption in der früheren DDR nun eine gewisse Renaissance. Man konstatiert eine besonders intensive, selbst im Branchenvergleich hervorstechende Verstrickung der Auto Union mit dem NS-Regime, deren umfassende Aufarbeitung ein dringendes Forschungsdesiderat sei.⁶

Hier setzt die vorliegende Studie, die sich ausschließlich von Einleitung, Ausblick und Registern in fünf Untersuchungsabschnitte unterteilt, an. Sie ist der Versuch, die unverzählten Detailforschungen unternehmenshistorischer, regional- und KZ-geschichtlicher Provenienz zusammenzuführen. Wir erhoffen uns, so zu einer zutreffenden Vorstellung der „Kriegswirtschaft“ und des „Arbeitseinsatzes“ bei der Auto Union während des Zweiten Weltkrieges zu gelangen.

Zunächst werden im ersten Untersuchungsabschnitt die Grundzüge der Auto-Union-Geschichte bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges vorgestellt, d. h. es wird die Ausgangslage für die nachfolgende Kriegsgeschichte vorgestellt. Eingebunden

Entwicklung der Auto Union A. G. bis 1945, S. 110ff (MS, in: Unternehmensarchiv Audi, Handapparat); Audi NSU Auto Union AG (Hrsg.), 100 Jahre Rad der Zeit, Neckarsulm 1973, S. 26; ähnlich noch 1987: AUDI AG (Hrsg.), Rad der Zeit, Ingolstadt 1987, S. 52 ff.; Etzold, Hans-Rüdiger / Rother, Ewald / Erdmann, Thomas, Im Zeichen der Vier Ringe Bd. 1: 1873–1945, Bielefeld, Ingolstadt 1992, S. 403 ff., insbesondere S. 409. Eine deutlich kritischere Darstellung erfährt das Thema allerdings dann in jüngerer Zeit: Kukowski, Martin, Die Auto Union im Zweiten Weltkrieg, ihre Zerschlagung und Reorganisation, in: Feldkamp, Jörg (wie Anm. 1), S. 86–105; Kirchberg, Peter, Heeresmotorisierung, Schell-Programm und die Auto Union AG, in: Kirchberg, Peter / Bunke, Siegfried (Hrsg.), Vom Horch zum Munga, Militärfahrzeuge der Auto Union, Bielefeld 2010, S. 44–111, insbesondere S. 103 ff. Als Beispiele zur lange Zeit vorherrschenden Selbstdarstellung der Konkurrenzfirmen: Mönnich, Horst, BMW – eine deutsche Geschichte, Neuausgabe München 1991, S. 419 ff.; Bolsinger, Markus / Lengert, Axel / Schulz, Thomas, Opel. Mobilität mit Tradition, Königswinter 2000; Konzernarchiv DaimlerChrysler (Hrsg.), Illustrierte Chronik der Daimler-Benz AG und ihrer Vorgängerfirmen 1883–1998, 3te Aufl. Stuttgart 2000.

- 5 Zur Auto-Union-Zwangsarbeiter-Debatte vgl. Schumacher, Harald / Seiwert, Martin, Öffentliches Verbrechen, in: Wirtschaftswoche Nr. 39 vom 27.09.2010, S. 138–141. Nachfolgeberichtserstattung u. a.: Lachmann, Günter, Wie sehr war Auto Union mit NS-Regime verstrickt?, in: Welt-online vom 29.09.2010 sowie Berliner Morgenpost vom 29.09.2010. Zu den Konkurrenzfirmen siehe den Abschnitt „Forschungsstand“, Anm. 32–34 und 36–40.
- 6 Vgl. die in der online-Ausgabe von Schumacher/Seiwert (wie Anm. 5) angehängten Gutachten: Bormann, Patrick / Tiedke, Per, Forschungsbericht Auto Union Auto Union, 2010; Spoerer, Mark, Umfang und Interpretation des Einsatzes von Zwangsarbeitern für den Auto-Union-Konzern im Zweiten Weltkrieg, 2010. Jüngst auch: Hockert, Franziska, Zwangsarbeit bei der Auto Union: Eine Fallstudie der Werke Audi und Horch in Zwickau, Hamburg 2012, S. 116 f. Zur Literatur zu dem für die Auto Union zuständigen KZ-Flossenbürg siehe Anm. 28.

in die Darstellung der Geschäfts- und Organisationsentwicklung soll nicht zuletzt auf die Frage eingegangen werden, ob die Prosperitätsphase des Unternehmens vor dem Kriege sich ähnlich wie bei manchem Branchenkonkurrenten bereits maßgeblich auf die Aufrüstungspolitik des NS-Regimes stützte und auf welche rüstungswirtschaftlichen Ansätze das Management bei Kriegsbeginn überhaupt zurückgreifen konnte.⁷ In Hinsicht auf die Branchen- und Unternehmensentwicklung kann dabei auf Vorarbeiten von Martin Kukowski aufgebaut werden, die kaum mehr der Vertiefung bedürfen.⁸

Der zweite Untersuchungsabschnitt ist dem Einstieg des Unternehmens in die Kriegswirtschaft und dem Konzernausbau in den Jahren 1939 bis 1942 gewidmet. Dabei soll die praktische Ausgestaltung des Konzernumbaus nachvollzogen werden, der sich in erfolgreichen oder auch nur versuchten Firmenübernahmen, in der Errichtung von Auslandsfilialen und frontnahen Kriegsreparaturwerken sowie in Versuchen zur Einbindung von Industriebetrieben im verbündeten und besetzten Ausland niederschlug. Besonderes Augenmerk wird auf die Handlungsspielräume des Unternehmens bzw. seines Managements gelegt. Handelte man tatsächlich nur auf drangsalierende Vorgaben des NS-Regimes hin oder vollzog die Auto Union ihre feststellbare Umwandlung zum Rüstungskonzern eher eigeninitiativ?⁹

Der dritte Untersuchungsabschnitt gilt der Entwicklung des Unternehmens unter dem verschärften Kriegswirtschaftsregime der Jahre 1942 bis Mitte 1944, also im wesentlichen der sogenannten „Speer-Ära“.¹⁰ Hier gilt es – wiederum zugespitzt

- 7 Die Frankfurter Adlerwerke etwa erwirtschafteten bereits im letzten Friedensjahr fast ein Drittel ihres Umsatzes aus Wehrmachtslieferungen (vgl. Kaiser, Ernst / Knorn, Michael, „Wir lebten und schliefen zwischen den Toten“. Rüstungsproduktion, Zwangsarbeit und Vernichtung in den Frankfurter Adlerwerken, 3te. Aufl. Frankfurt/M., New York 1998, S. 59 ff.). BMW hatte sich bereits in den 1930er-Jahren weitgehend vom Automobilbau verabschiedet und war zum Rüstungs- und Flugmotorenkonzern transformiert worden (vgl. Werner, Constanze, Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit bei BMW, München 2006, S. 26 ff.). Zu den bereits in den 1920er-Jahren einsetzenden Rüstungsumsätzen von Daimler-Benz vgl. Gregor, Neil, Stern und Hakenkreuz, Daimler-Benz im Dritten Reich, Berlin 1997, S. 84 ff.; Pohl, Hans / Habeth, Stephanie / Brüninghaus, Beate, Die Daimler-Benz AG in den Jahren 1933–1945, Stuttgart 1986, S. 69 ff. Zur Kriegsrüstung bei Opel vgl. Neliba, Günter, Die Opel-Werke im Konzern von General-Motors (1929–1948) in Rüsselsheim und Brandenburg. Produktion für Aufrüstung und Krieg ab 1935 unter nationalsozialistischer Herrschaft, Frankfurt/M. 2000, S. 62 ff.
- 8 Die Ausführungen zu Kapitel 2 basieren wesentlich auf: Kukowski, Martin, Die Entstehung der Auto Union und ihre Organisation, in: Feldkamp (wie Anm. 1, S. 12 ff.). Hierneben auch: Ders., Die Chemnitzer Auto Union und die „Demokratisierung“ der Wirtschaft in der Sowjetischen Besatzungszone von 1945 bis 1948, Stuttgart 2003, S. 19 ff.; Derselbe, Auf den Spuren der Auto Union. Fotodokumentation zum 75-jährigen Gründungsjubiläum, Zwickau 2007, S. 5 ff.
- 9 Zur diesbezüglichen Selbsteinschätzung der Auto Union vgl. insbesondere die Vorstandsberichte an die SMAD (Oberstleutnant Batanoff) vom Juni 1945 sowie vom 02.07. und 23.08.1945.
- 10 Zur Entwicklung der deutschen Kriegswirtschaft vgl. allgemein: Naasner, Walter, Neue Machtzentren in der deutschen Kriegswirtschaft 1942 bis 1945, Boppard 1994, S. 163 ff.; Milward, Alan S., Die deutsche Kriegswirtschaft 1939–1945, Stuttgart 1964, S. 68 ff.; Herbst, Ludolf, Der Totale Krieg und die Ordnung der Wirtschaft. Die Kriegswirtschaft im Spannungsfeld von Politik, Ideologie und Propaganda 1939–1945, Stuttgart 1982, S. 93 ff.; Tooze, Adam, Ökonomie der Zerstörung. Die Geschichte der Wirtschaft im Nationalsozialismus, München 2007, S. 634 ff. Zur Effizienz vgl. insbesondere Scherner, Jonas / Streb, Jochen, Das Ende eines

auf die Frage verbliebener Entscheidungsspielräume – besonders drei Themenkreise auszuleuchten: erstens die Einbindung des Auto-Union-Kriegsprogramms in die Ringfertigungen der deutschen Kriegswirtschaft, zweitens den nun noch forcierten Konzernausbau und drittens den immer wichtigeren Komplex des „Arbeitseinsatzes“, die Abstellung des Arbeitskräftemangels in der deutschen Kriegswirtschaft durch Schleifung arbeitsrechtlicher Schutzbestimmungen und insbesondere die Zwangsrekrutierung von Arbeitskraft im besetzten Ausland.

Der vierte Untersuchungsabschnitt hat dann die Radikalisierung der Kriegswirtschaft und des Arbeitseinsatzes bei der Auto Union von etwa Mitte des Jahres 1944 bis zum Kriegsende im Mai 1945 zum Gegenstand. Es soll nachverfolgt werden, wie das Unternehmen ungeachtet der militärisch aussichtslosen Lage, der allgegenwärtigen Material- und Versorgungsengpässe, der desolaten Transportlage und den ständigen alliierten Fliegerangriffen seine Fertigungen weiter in beschlagnahmte Textilfabriken im Umland verlegte und sich darüber hinaus gar an die Verwirklichung unterirdischer Rüstungsfabriken mit aus den Konzentrationslagern rekrutierten Häftlingsheeren machte. Hier ist die quantitative Dimension festzustellen und muß die Verantwortung der Konzernführung verortet werden.

Kursorisch soll abschließend noch auf die Unternehmensentwicklung im Frühjahr und Sommer 1945 eingegangen werden – denn diesbezüglich nahm die Auto Union nach Kriegsende im Vergleich zur Branchenkonkurrenz nun tatsächlich eine Sonderentwicklung.

1.2 DIE QUELLENLAGE

Kernbestand für die Untersuchung ist das Auto-Union-Unternehmensarchiv, das infolge der Sozialisierung des Unternehmens 1945/48 heute im Sächsischen Staatsarchiv Chemnitz aufbewahrt wird. Nach der archivischen Neuordnung von 1998/2000 ist der Chemnitzer Auto-Union-Bestand teilweise vertieft erschlossen und vergleichsweise sehr gut zugänglich. Er weist zwar infolge von „Altpapiergewinnungsaktionen“ während der Kriegszeit erhebliche Lücken auf, jedoch betreffen diese im wesentlichen den Überlieferungszeitraum vor 1938.¹¹ Die Rüstungsprogramme und die Fabrikationsprotokolle – seit September 1942 obligatorisch mit

Mythos? Albert Speer und das sogenannte Rüstungswunder, in: Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte H. 2/2006, S. 172–196.

- 11 Nachdem der Vorstand im Oktober 1940 noch zur Verbesserung der Archivverhältnisse eine hochrangige Archivkommission eingesetzt (vgl. Vorstandsmitteilung Nr. 309 v. 23.10.1940, in: StAC, Best. 31050 Auto Union, Nr. 1043) und im August 1942 einen verbesserten Akten- und Zeichnungsschutz vor Luftangriffen dekretiert hatte (vgl. Vorstandsmitteilung Nr. 25/1942 vom 07.08.1942, in: ebd., Nr. 811), verfügte man in Anlehnung an eine Reichsverordnung vom 28.12.1942 zur Herabsetzung der handelsgesetzlichen Aufbewahrungsfristen von zehn auf fünf Jahre, dass sämtliches Schriftgut bis 1937 von den Abteilungen dem Archiv zur Vernichtung zugeführt werden solle (vgl. Vorstandsmitteilung vom 29.01.1943, in: ebd., Nr. 150). Zu den Bestandsverhältnissen vgl. auch allgemein Kukowski, Martin, Findbuch zu den Beständen Auto Union AG, Horchwerke AG, Audi-Automobilwerke AG und Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen AG, Halle/S. 2000, Bd. 1.1, S. Cff.

einem Kapitel zur Lage des „Arbeits-“ oder auch „Menscheneinsatzes“ versehen – liegen fast lückenlos vor. Eine dichte Überlieferung besteht daneben zu den Leitungsorganen Vorstand und Aufsichtsrat, den Werkleitersitzungen sowie zu den NS-Organen der „betrieblichen Mitbestimmung“, den Vertrauensräten usw. An Grenzen stößt diese betriebliche Aktenüberlieferung da, wo es um persönliche Lagebeurteilungen, Straftatbestände und Parteiverfehlungen geht. Denunziation und politische Überwachung waren auch bei der Auto Union gang und gäbe und ließen ihr Führungspersonal von allzu freimütigen Aktenvermerken absehen – Vorstandsmitteilungen wurden gegen Kriegsende teilweise nur noch im Kreise des Führungspersonals verlesen und nicht mehr protokolliert.¹²

Ergänzt wird die Sachaktenüberlieferung der Auto Union noch durch eine relativ dichte Überlieferung an Personalakten. Deren Überlieferungsqualität ist sehr schwankend. Die standardisierten Personalbögen mit den Angaben zur Parteimitgliedschaft wurden nach 1945 häufig den Akten entnommen und vernichtet; ebenso Unterlagen zur betrieblichen Untersuchung von „Vorfällen“ in den Ausländerlagern. Zu wichtigen Rüstungsmanagern der Auto Union wie den Prokuristen Max Kracht und Ludwig H. Hensel finden sich nur noch unanstößige Provisionsabrechnungen aus der Vorkriegszeit. Bei Protagonisten der Unternehmensgeschichte wie Technikvorstand Dr. William Werner, „DKW-Chef“ Hahn oder Firmengründer Jörgen Skafte Rasmussen wurde bei der „Altpapiergewinnung“ der Kriegszeit und offenbar stattgehabten Archivsüberungen der Nachkriegszeit die Personalaktenüberlieferung überdies in Gänze vernichtet.¹³ Immerhin sind aber fast die gesamten Personalakten aus dem Bereich des Werkschutzes und der Lagerbetreuung erhalten. Zumindest in Einzelfällen wird hier die Betriebswirklichkeit unterhalb der Sachaktenüberlieferung greifbar, erschließen sich uns die Biografien und das Milieu der Wachmänner, Denunzianten und Parteischergen.

Eine vorzügliche Ergänzungsüberlieferung zum Betriebsalltag bietet überdies das NS-Archiv des Ministerium für Staatssicherheit, das – für die vorliegende Untersuchung ein Glücksfall – für den Chemnitzer Bezirk in einer so vorbildlichen Art und Weise archivisch erschlossen wurde, dass ohne Vorkenntnis der Täter nach „Vorfällen“ bei bestimmten Unternehmen recherchiert werden kann. Freilich handelt es sich um ein MfS-Archiv, mithin um durchaus interessengebunden zusammengestelltes Material, das später in der DDR der Denunziation politischer Gegner diente. Die uns betreffenden Untersuchungen entstammen zeitlich allerdings fast durchweg der unmittelbaren Nachkriegszeit, als Polizei und Justiz institutionell noch keineswegs verfestigt waren. Es handelt sich um polizeiliche Untersuchungen zu nach der Befreiung vom NS-Regime angezeigten „Vorfällen“ während der

12 Vgl. das Protokoll Dr. Richters zur Werkleitersitzung am 27.07.1944 (in: StAC, Best. 31050, Nr. 587).

13 Zu Kracht vgl. StAC, Best. 31050 Auto Union, Nr. 10622; zu Hensel vgl. ebd., Nr. 10515. Zu den stattgehabten Personalakten-Kassationen vgl. die Aufstellungen in ebd., Nr. 3008. Danach wurden bei der Auto Union bis 1944 die Personalakten von rund 4.800 Mitarbeitern vernichtet. Nicht aufgeführt werden in den Kassationslisten die fehlenden Personalakten der Vorstände Hahn und Werner sowie die jüngeren Personalunterlagen Bruhns – diese wurden also offensichtlich erst nach 1944 „entsorgt“.

Kriegszeit – und insbesondere geht es uns ja auch nicht um die tatsächliche Tatverantwortung bestimmter Personen, sondern um die Kenntnisnahme der ansonsten nirgends greifbaren, zumeist unbestrittenen Tatvorfälle an sich. Die entsprechenden Bestände des MfS-Archivs für die Bezirke Dresden und Leipzig befinden sich leider noch im archivischen Ausgangszustand bei der Abgabe der Bestände vom Bundesarchiv an die Länder. Recherchen sind hier nur mit Vorkennntnis eines „Vorfalls“ über den Namen und das Geburtsdatum des vermeintlichen Täters möglich. Nach „Vorfällen“ in Verbindung mit namentlich bekanntem Wachschutz- und Leitungspersonal etwa der Mitteldeutschen Motorenwerke (MMW) oder des Schmiedewerks Pirna wurde in den Staatsarchiven Leipzig und Dresden so weitgehend vergeblich recherchiert – was nicht heißt, dass es hier anders als im Chemnitzer Bezirk tatsächlich keine Misshandlungstatbestände an Zwangsarbeitern gegeben hat, sondern nur, dass man nach solchen vielleicht eher unter dem Namen eines Vorarbeiters, Meisters, Verwaltungsangestellten oder Ingenieurs gesucht hätte.¹⁴

Eher trist stellt sich die Quellenlage zu den übergeordneten Leitungsorganen der deutschen Rüstungswirtschaft dar. Die Tätigkeit und die Entscheidungsprozesse des Rüstungsministeriums, der Rüstungskommissionen und der Industrie- und Rüstungsringe der deutschen Wirtschaft sind – was die Belange der Auto Union angeht – in den Beständen des Bundesarchivs nur sehr lückenhaft dokumentiert. Eine gewisse Kompensation bietet hier die umfänglicher erhaltene Überlieferung der Rüstungsmittelbehörden im Militärarchiv Freiburg, insbesondere die der Rüstungsinspektion IV Dresden-Reichenberg sowie des Rüstungskommandos Chemnitz. Auch im Auto-Union-Unternehmensarchiv finden die Verhandlungen mit den Leitungsinstanzen der deutschen Kriegswirtschaft durchaus einen gewissen Niederschlag. Die Rüstungs-Mittelbehörden und das Unternehmen stellten in der Entscheidungskette aber nachgeordnete Glieder dar. Ihre Überlieferung dokumentiert zumeist nur die Ergebnisse von Entscheidungsprozessen und nicht den Weg dorthin. Der Ausgangspunkt bestimmter rüstungswirtschaftlicher Schritte, wer wann aus welchen Beweggründen die Initiative ergriff, bleibt so teilweise unbestimmt – was die Beantwortung der Fragen nach Verantwortung und Handlungsspielräumen des Managements nicht gerade erleichtert.

Insbesondere gilt dies übrigens für die Beziehungen des Unternehmens zur SS bzw. die Verhandlungen über die Einrichtung von KZ-Außenlagern bei Werken der Auto Union. Etwaige Verhandlungsunterlagen konnten in den erhaltenen Beständen der Reichsführung-SS und des SS-Wirtschaftsamtes nicht ermittelt werden. Die Firmenüberlieferung beschränkt sich bezüglich der Initiativergreifung und des Verhandlungszeitraums nur auf Andeutungen. Und in der Überlieferung des Konzentrationslagers Flossenbürg, das am Ende der „SS-Befehlskette“ stand, finden sich nur noch Unterlagen zur praktischen Durchführung des „Arbeitseinsatzes“ seiner Häftlinge – die Vorverhandlungen bleiben hier völlig ausgeblendet.

14 Zum NS-Archiv des MfS vgl. allgemein: Dumschat, Sabine, Archiv oder „Mülleimer“? Das „NS-Archiv“ des Ministeriums für Staatssicherheit der DDR und seine Aufarbeitung im Bundesarchiv, in: Archivalische Zeitung 89/2007, S. 119–146. Zum Chemnitzer Bestand: Findbuch zum Best. StAC 39074 NS-Archiv des MfS, Bezirksverwaltung Karl-Marx-Stadt (Objekt 14), bearb. von Bohmann, Heiko, 2007 (MS).

Zu den tatsächlichen Lebens- und Arbeitsverhältnissen der Zwangsarbeiter und insbesondere der KZ-Häftlinge besteht eine begrenzte Überlieferung im Auto-Union-Archiv selbst. Neben Unterlagen zur administrativen Abwicklung des „Arbeitseinsatzes“ finden sich hier auch durchaus solche zu ihrer Ernährung, der Unterkunft und Entlohnung oder ihrer Stellung im Betrieb. Wesentlich ergänzt wird diese Quellenlage noch durch die Überlieferung des Konzentrationslagers Flossenbürg, welches die Masse der bei der Auto Union eingesetzten KZ-Häftlinge stellte.¹⁵ Insbesondere kann hinsichtlich der Lebens- und Arbeitsverhältnisse bei der Auto Union aber auch auf die umfangreichen und bereits quellenkritisch aufbereiteten Zeitzeugenberichte zurückgegriffen werden, die Pascal Cziborra zusammengetragen hat. Auf eigene Zeitzeugenbefragungen, die aufgrund des mittlerweile doch fortgeschrittenen zeitlichen Abstands zum Ereignis wohl auch zu spät kämen, konnte deshalb verzichtet werden.¹⁶ Material insbesondere zum Zwangsarbeiter- und Häftlingseinsatz 1944/45 in Morchenstern-Plaw beim MMW-Verlagerungsbetrieb Iser sowie bei der Auto-Union-Untertageverlagerung Elsabe in Leitmeritz ermittelten wir über den tschechischen Archivar Jan Nemeč in verschiedenen nordböhmisches Archiven. Zum Leitmeritz-Komplex fanden sich auch Unterlagen im Sächsischen Bergarchiv Freiberg.

Zurückgreifen konnten wir schließlich auch auf Unterlagen, die im Audi-Unternehmensarchiv im Zusammenhang früherer Sammlungs- oder Rechercheprojekte zusammengetragen worden waren. Zu erwähnen sind hier insbesondere Personalunterlagen und Zeitungsausschnitte zum Auto-Union-Management, alliierte Weltkriegs-Geheimdienstunterlagen zur Auto Union aus US-Archiven, Archivkopien zur Studie über die Auto-Union-Tochter MMW von Peter Kohl und Peter Bessel sowie eine rudimentäre Dokumentation von Bessel zur Zwangsarbeit bei der Auto Union.¹⁷

Die Geschichte eines international ausgreifenden industriellen Großbetriebes und seiner Einbindung in die deutschen Kriegswirtschaft während des Zweiten Weltkrieges ist erkennbar ein äußerst vielschichtiges Thema von ganz erheblicher archivischer Bandbreite. Für Spezialbetreffe sind über die erfolgten Auswertungen hinaus sicherlich immer noch Archivrecherchen im In- und vor allem Ausland

- 15 Die im Archiv der KZ-Gedenkstätte Flossenbürg zusammengetragenen und uns zur Verfügung gestellten Rechercheunterlagen aus diversen Spezialarchiven wie dem Archiv der Zentralstelle zur Aufklärung von NS-Verbrechen in Ludwigsburg, dem Nationalarchiv in Prag oder kleineren Stadtarchiven wie Hohenstein-Ernstthal und Oederan machten überdies dortige Eigenrecherchen überflüssig.
- 16 Cziborra, Pascal, *KZ Zschopau. Sprung in die Freiheit*, Bielefeld 2007; Ders., *KZ Wilischthal. Unter Hitlerauges Aufsicht*, Bielefeld 2007; Ders., *KZ Oederan. Verlorene Jugend*, Bielefeld 2008; Ders., *Frauen im KZ. Möglichkeiten und Grenzen der historischen Forschung am Beispiel des KZ Flossenbürg und seiner Außenlager*, Bielefeld 2010.
- 17 Zur Geschichte der Auto-Union-Tochter MMW: Kohl, Peter / Bessel, Peter, *Auto Union und Junkers. Die Geschichte der Mitteldeutschen Motorenwerke GmbH Taucha 1935–1948*, Stuttgart 2003. Zum Zwangsarbeitskomplex: Bessel, Peter, *Arbeitsbericht „Sichtung und Aufarbeitung des zur Verfügung stehenden Archivmaterials zum Thema Zwangs- und Fremdarbeiter im Dienste der Auto Union in der Zeit des Zweiten Weltkrieges“* (MS), in: Unternehmensarchiv AUDI AG, Handapparat).

denkbar. Der magere Ertrag solcher Detailrecherchen etwa zur Entnazifizierung führender Auto-Union-Manager ließ die Autoren jedoch von der Vorstellung allumfassender Quellenrecherche abrücken. Für die Gesamtbetrachtung der Auto-Union-Kriegsgeschichte und hinsichtlich unserer Kernfragen wurde eine breite Quellenfundierung hergestellt. Bei Aufwand und Ertrag weiterer Archivrecherchen wurde unserem Urteil nach ein Grenznutzen erreicht.

1.3 DER FORSCHUNGSSTAND

Umfangreiche Aktenbestände der Auto Union und ihrer Vorfolgefirmen haben den Zweiten Weltkrieg, die sowjetische Besatzung und die Jahrzehnte der DDR überdauert. Sie lagerten seit Beginn der 1990er Jahre – zunächst völlig unzureichend erschlossen – im Sächsischen Staatsarchiv Chemnitz. Auf Initiative der Professur für Wirtschafts- und Sozialgeschichte an der TU Chemnitz wurde in den Jahren 1998 bis 2000 ein gemeinsames Projekt mit dem Referat Archivwesen im Sächsischen Staatsministerium des Innern durchgeführt, das die computergestützte Erstellung von Findbüchern zu diesen Beständen ermöglichte. Finanziell gefördert wurde dieses Vorhaben durch die AUDI AG, Ingolstadt, die schon damals ein starkes Interesse an ihren historischen Wurzeln entwickelt hatte.¹⁸

Erst im Zusammenhang mit dieser fachgerechten Erschließung eines der größten erhaltenen Aktenfonds der deutschen Automobilindustrie für die Zeit vor 1945 – allenfalls noch übertroffen von der Überlieferung im Daimler-Benz Archiv Stuttgart – entstanden im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrtausends aktuelle Forschungsbeiträge zur Geschichte der Auto Union oder wurden durch den benutzerfreundlichen Zugang zu den Archivmaterialien angeregt. Zunächst sind die Arbeiten von Martin Kukowski zu nennen, der die Findbücher erstellte und eine Reihe von Beiträgen zu den Bestandsverhältnissen sowie zu Grundzügen und verschiedenen Aspekten der Unternehmensgeschichte publizierte.¹⁹ Er verfasste auch eine Monographie zur „Abwicklung“ der Auto Union AG in der Sowjetischen Besatzungszone bis 1948.²⁰ Zudem wurden von Eva Pietsch gut informierte Aufsätze zur Exportstrategie der Auto Union, zu ihren Zulieferbeziehungen sowie zum „Führungsstreit“ im Vorstand der Aktiengesellschaft, jeweils den Zeitraum von 1931/32 bis Kriegsbeginn umfassend, veröffentlicht.²¹ Darüber hinaus hat Immo Sievers eine Biographie

18 Vgl. Boch, Rudolf: Geschichte und Zukunft der deutschen Automobilindustrie: Eine Einführung, in: Ders. (Hrsg.), Geschichte und Zukunft der deutschen Automobilindustrie, Stuttgart 2001, S. 7–22, hier S. 7 f.

19 Kukowski, Findbuch (wie Anm. 11); Kukowski, Martin, Auto Union AG. Grundzüge ihrer Unternehmensgeschichte sowie wirtschafts- und sozialgeschichtliche Forschungspotenziale ihrer Überlieferung im Sächsischen Staatsarchiv Chemnitz, in: Boch, Geschichte (wie Anm. 18, S. 109–132); Kukowski, Entstehung (wie Anm. 8); Kukowski, Spuren (wie Anm. 8).

20 Kukowski, Martin, Chemnitzer Auto Union (wie Anm. 8, S. 19 ff.).

21 Pietsch, Eva, Griff nach dem Weltmarkt – die Exporte und Exportstrategien der Auto Union AG, Chemnitz, in: Boch, Geschichte (wie Anm. 18, S. 133–176); Dies., Südwestsachsen als Exportregion. Zum Stand der Zulieferbeziehungen in der deutschen Automobilindustrie in den 1930er Jahren. Das Beispiel Auto Union AG Chemnitz, in: Heß, Ulrich u. a. (Hrsg.), Unterneh-