

Hans Pohl / Stephanie Habeth-Allhorn /
Beate Brüninghaus

Die Daimler-Benz AG in den Jahren 1933 bis 1945

Eine Dokumentation

3. Auflage

Geschichte

Franz Steiner Verlag

Hans Pohl / Stephanie Habeth-Allhorn / Beate Brüninghaus
Die Daimler-Benz AG in den Jahren 1933 bis 1945

Hans Pohl / Stephanie Habeth-Allhorn /
Beate Brüninghaus

Die Daimler-Benz AG in den Jahren 1933 bis 1945

Eine Dokumentation

3. Auflage



Franz Steiner Verlag

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig und strafbar.

3. Auflage

© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2017

Die 2. Auflage erschien in der Schriftenreihe

Zeitschrift für Unternehmensgeschichte als Beiheft 47

Druck: Hubert & Co., Göttingen

Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier.

Printed in Germany.

ISBN 978-3-515-11782-1 (Print)

ISBN 978-3-515-11899-6 (E-Book)

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort zur 3. Auflage	V
Vorwort: Themenstellung, Forschungsstand und Quellenlage	1
Einführung: Die deutsche Wirtschaft unter dem Nationalsozialismus	7
1. Unternehmensführung	15
1.1. Organisation	15
1.2. Vorstand	16
1.2.1. Parteimitgliedschaften der leitenden Führungskräfte	18
1.2.2. Vorstandsbesetzung nach dem Tode Dr. Kissels im Jahre 1942	23
1.2.3. Kontakte zur politischen Führung	25
1.2.3.1. Dr. e.h. Wilhelm Kissel	27
1.2.3.2. Dr. Ing. Wilhelm Haspel	31
1.2.3.3. Jakob Werlin	35
1.3. Aufsichtsrat	41
1.4. Mitgliedschaften in und Beiträge der Daimler-Benz AG an Verbände und Parteiorganisationen	48
1.4.1. Der Reichsverband der Automobilindustrie	49
1.4.2. Nationalsozialistisches Kraftfahr-Korps	54
1.4.3. Zuwendungen an andere Verbände und Parteiorganisationen	56
2. Produktion	60
2.1. Einflußnahme des Staates auf die Produktion von Kraftfahrzeugen	60
2.1.1. Vereinheitlichung der Kraftfahrzeugtypen vor Kriegsausbruch	65
2.1.2. Einschränkung der Produktion während des Krieges	66
2.1.3. Einflußnahme des Staates auf die Produktion von Flugmotoren und Triebwerken	68
2.2. Zivile und militärische Produktpalette der Daimler-Benz AG	69
2.3. Produktionsstätten	77
– Werk Untertürkheim	77
– Werk Sindelfingen	78
– Werk Mannheim	78
– Werk Gaggenau	78
– Werk Marienfelde	79
– Werk Königsberg	79
– Daimler-Benz Motoren GmbH, Genshagen	80
– Daimler-Benz GmbH, Kolmar	82

– Daimler-Benz GmbH, Neupaka/Protektorat	83
– Flugmotorenwerk Reichshof GmbH (Debag Ostwerke GmbH)	84
– Flugmotorenwerke Ostmark GmbH, Wien	85
– Werk Backnang	88
– Verlagerungen von Produktionsstätten	88
2.4. Zusammenarbeit der Daimler-Benz AG mit der deutschen Automobil- und Motorenindustrie	92
2.4.1. 4,5-to-Lkw	93
2.4.2. 3-to-Opel „Blitz“	94
3. Forschung und Entwicklung	98
3.1. Motoren	98
3.1.1. Flugmotoren	98
3.1.2. Marinemotoren	100
3.1.3. Luftschiffmotoren	101
3.2. Militärische Fahrzeuge	102
3.3. Rennwagen	107
4. Absatz	113
4.1. Allgemeine Entwicklung	113
4.2. Export von Erzeugnissen und ‚Know-How‘	114
5. Finanzielle Geschäftsentwicklung	120
5.1. Kapital und Aktien	120
5.2. Umsatz	125
5.3. Investitionen	128
5.4. Geschäftsergebnis/Ergebnisverwendung	132
6. Personal	135
6.1. Mitarbeiterzahlen	135
6.2. Löhne und Gehälter	138
6.3. Zwangsarbeiter und angeworbene Fremdarbeiter	144
6.3.1. Fremdarbeiter	144
6.3.2. Kriegsgefangene	156
6.3.3. Konzentrationslagerhäftlinge	158
6.4. Arbeitsbedingungen	166
7. Sozialleistungen	172
7.1. Gesetzliche Sozialleistungen	172
7.2. Freiwillige Sozialleistungen	173
7.2.1. Unterstützungsfonds	174
7.2.2. Betriebliche Renten- und Pensionszahlungen	175

7.2.3. Wohnungsbau	176
7.2.4. Sonstige Sozialleistungen	178
Schlußbetrachtung	181
Abkürzungsverzeichnis	185
Dokumentenverzeichnis	189
Dokumentenanhang	193
Tabellenverzeichnis	358
Quellen- und Literaturverzeichnis	360
Länder- und Ortsregister	385
Personenregister	388
Sachregister	391

VORWORT ZUR 3. AUFLAGE

Es ist ungewöhnlich, dass eine wissenschaftliche unternehmenshistorische Publikation in dritter Auflage erscheint. Aber das Interesse an dem seit längerer Zeit vergriffenen Buch „Die Daimler-Benz AG in den Jahren 1933 bis 1945“ ist ungebrochen, so dass sich der Franz Steiner Verlag 31 Jahre nach den beiden ersten 1986 erschienenen Auflagen zu einem unveränderten Nachdruck entschlossen hat. Auch die Veröffentlichung „Zwangsarbeit bei Daimler-Benz“ der Autoren Barbara Hopmann, Mark Spoerer, Birgit Weitz und Beate Brüninghaus ist vergriffen und wird ebenfalls nachgedruckt. Beide Bücher sind im Umfeld des 100-jährigen Jubiläums von Daimler entstanden. Vor über 30 Jahren haben wir einen Beitrag zu der bis dahin kaum wissenschaftlich erforschten Geschichte deutscher Unternehmen im ‚Dritten Reich‘ leisten wollen. Diese Forschungsergebnisse sind offensichtlich nicht überholt. Viel wichtiger jedoch als der Auflagenerfolg ist die Rezeption unseres Buches in Wissenschaft, Wirtschaft und breiter Öffentlichkeit. In den letzten drei Jahrzehnten haben zunehmend Unternehmen mehrerer Branchen ihre Geschichte, auch die der Jahre 1933 bis 1945, wissenschaftlich aufarbeiten lassen und dafür auch ihre Archive geöffnet. Unser Vorstoß in wissenschaftliches Neuland hat also eine erfreuliche Wirkung gezeigt.

Hans Pohl, Stephanie Habeth-Allhorn, Beate Brüninghaus

Im April 2017

VORWORT

THEMENSTELLUNG, FORSCHUNGSSTAND UND QUELLENLAGE

Als die Daimler-Benz AG 1983 beschloß, ihre eigene Geschichte während der Zeit der nationalsozialistischen Herrschaft erforschen zu lassen, wußte keiner der an diesem Projekt Beteiligten, welche Ergebnisse diese Untersuchung hervorbringen würde. Im Werksarchiv waren zwar Aktenbestände aus den Jahren 1933 bis 1945 vorhanden, aber eine systematische Erfassung und Aufarbeitung war bis dahin nicht erfolgt.

Die Ergebnisse unserer Untersuchung, die im März 1986 abgeschlossen wurde, haben wir in der vorliegenden Dokumentation zusammengefaßt. Sie behandelt die Themenkreise Unternehmensführung, u.a. die Entwicklung von Vorstand und Aufsichtsrat, Produktion, Produktionsstätten und Produktpalette, Forschung und Entwicklung, Absatz, Finanzierungsfragen, Personalentwicklung und Sozialleistungen jeweils unter den besonderen Bedingungen, die für das Unternehmen, seine Führungskräfte und übrigen Beschäftigten auf Grund der nationalsozialistischen Politik gegeben waren. Von den genannten Fragekomplexen werden die technische, absatzmäßige, finanzielle und soziale Entwicklung knapp behandelt. Dies liegt zum einen am Quellenmaterial – so sind etwa Aussagen zur Finanzierung oder zur innerbetrieblichen Situation auf Grund der vorhandenen Akten kaum möglich – zum anderen erschien uns eine ausführliche Darstellung der technischen Entwicklung, wofür es Unterlagen gibt, angesichts bereits vorhandener Veröffentlichungen hier nicht erforderlich. Die Berücksichtigung des Problemkreises Zwangsarbeiter im Rahmen des Kapitels über die Beschäftigten war von vornherein vorgesehen, also lange bevor das Thema in der öffentlichen Diskussion aufgegriffen wurde¹.

Der zu Beginn dieser Untersuchung geplante Vergleich der Unternehmensgeschichte der Daimler-Benz AG 1933 bis 1945 mit anderen Automobilunternehmen und Motorenproduzenten in dieser Zeit war anhand von Sekundärliteratur nur selten möglich. In den entsprechenden Firmenschriften wird die Zeit des Nationalsozialismus zumeist ausgespart².

Daß es möglich ist, unternehmensgeschichtlichen Fragen unter dem Nationalsozialismus nachzugehen, zeigen allerdings einige neuere Publikationen³. Es gibt aber in

1 Da das Thema Zwangsarbeiter nicht im Vordergrund dieser Dokumentation stand, wird dieser Frage in einem besonderen Forschungsvorhaben inzwischen genauer nachgegangen.

2 Eine Ausnahme ist z.B. das Buch von Mönnich, Schallmauer.

3 Fiereder, Reichswerke; Karner, Bemühungen; Seebold, Stahlkonzern; Yano, Hüttenarbeiter.

öffentlichen Archiven und Unternehmensarchiven noch viel ungesichtetes Material zur Entwicklung einzelner Unternehmen in den Jahren 1933 bis 1945, dessen vollständige Bereitstellung für und Erschließung durch die Wissenschaft dringend erwünscht ist.

Das in diesem Jahr stattfindende Jubiläum „100 Jahre Automobil“ spielte bei den Überlegungen der ‚ältesten Automobilfabrik der Welt‘ eine Rolle, auch diesen Bereich ihrer Geschichte wissenschaftlich aufarbeiten zu lassen. In den bisherigen Firmendarstellungen ist auch bei Daimler-Benz die Zeit des Dritten Reiches nur kurz behandelt worden⁴. „Eine glaubwürdige Auseinandersetzung mit der Unternehmensgeschichte wäre nicht möglich, wenn man die Entwicklung des Hauses in dieser Zeit schweigend oder distanziert übergehen würde und nach über 40 Jahren nicht bereit wäre, sich offen diesem Thema zu stellen“⁵.

Die Forschungen der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte waren von Anfang an auf eine Veröffentlichung der Ergebnisse angelegt, weil wir der Meinung sind, daß nur durch die exakte wissenschaftliche Aufarbeitung der Vergangenheit – auch der problematischen Jahre des Dritten Reiches – das bisweilen in der Öffentlichkeit und in Publikationen aller Art skizzierte einseitig negative Bild der unternehmerischen Wirtschaft differenzierter und damit objektiver gezeichnet werden kann.

So haben wir auch die Unternehmensleitung der Daimler-Benz AG davon überzeugen können, daß nur eine sich eng an den aufgefundenen Quellen ausgerichtete dokumentarische Darstellung und der Abdruck wichtiger Quellen in einem Dokumententeil das Untersuchungsziel sein können. Da es für eine derartige Dokumentation bei anderen Unternehmen kein Vorbild gibt, hoffen wir, mit dieser Produktion andere Unternehmen zu ähnlichen Untersuchungen anzuregen.

Die Geschichte des Dritten Reiches, auch die Wirtschaftsgeschichte, findet in den letzten Jahren zunehmendes Interesse in Forschung und Öffentlichkeit. Gesamtdarstellungen über die Wirtschaft unter dem Nationalsozialismus gibt es bereits seit den sechziger Jahren⁶. Publikationen über einzelne Unternehmen und Branchen sind da-

4 Eine Ausnahme ist Kruk/Lingnau, 100 Jahre, die auf dieses Kapitel der deutschen Geschichte ausführlicher eingehen.

5 Dr. Bernd Gottschalk, Leiter der Öffentlichkeitsarbeit der Daimler-Benz AG, anlässlich der Pressekonferenz am 20. Januar 1986 zur Vorstellung der Publikationen der Daimler-Benz AG zum hundertjährigen Jubiläum des Automobils.

6 Eine Auswahl: Blauch, Wirtschaft; Bleyer, Staat; Bleyer u.a., Deutschland; Boelcke, Wirtschaft; Braunbuch; Broszat, Staat Hitlers; Czichon, Wer verhalf; Czollek u.a., Monopole; Eichholtz/Schumann, Anatomie; Eichholtz, Geschichte Band 1 und 2; Erdmann, Deutschland; ders., Weimarer Republik; ders., Zweiter Weltkrieg; Faingar, Entwicklung; Federau, Weltkrieg; Fischer, Wirtschaftspolitik; Forstmeier/Volkmann, Wirtschaft; Gruchmann, Zweiter Weltkrieg; Herbst, Totaler Krieg; Hildebrand, Drittes Reich; Janssen, Ministerium Speer; Kehrl, Kriegswirtschaft; Klein, Germany's Economic Preparations; Lochner, Die Mächtigen; Meinck, Hitler; Milward, Kriegswirtschaft; ders., Weltkrieg; Neebe, Industrie; Petzina, Autarkiepolitik; ders., Hitler; ders., Vierjahresplan; ders., Wirtschaft; Schweitzer, Big Business; ders., Wiederaufrüstung; Tormin, Machtergreifung; Volkmann, Außenhandel; ders., NS-Wirtschaft; ders., Verhältnis; Wagenführ, Industrie.

gegen selten, sieht man einmal von denen über die I.G. Farbenindustrie AG und die Montanindustrie ab⁷.

Die wissenschaftliche Diskussion konzentrierte sich insbesondere auf das Problem, welchen Einfluß die Wirtschaft auf die Politik und die Politik auf die Wirtschaft hatten⁸. Vor allem geht es um die Fragen: Wie umfangreich ist die Industrie nach 1933 von den Nationalsozialisten gefördert worden und in welchem Ausmaß hat die Industrie den nationalsozialistischen Staat in den zwölf Jahren seines Bestehens unterstützt?

Die unmittelbar nach Kriegsende unter dem Eindruck der Nürnberger Prozesse entstandene Meinung sah einen direkten Bezug zwischen den Geldmitteln der Industrie und der Machtergreifung. Die marxistisch orientierte Forschung vertritt weiterhin, gestützt vor allem von Czichon, die These, daß die Mehrheit deutscher Industrieller, Bankiers und Großagrarien Hitlers Kanzlerambitionen unterstützt habe⁹. Die nicht-marxistische Forschung übernahm einige dieser Thesen, korrigierte jedoch, besonders durch die Veröffentlichungen Turners¹⁰, diese Ansicht und konstatierte überwiegend eine zurückhaltende Unterstützung Hitlers durch die Industrie¹¹.

Das Beispiel der Daimler-Benz AG scheint eher die vorsichtig wertende Meinung Erdmanns zu bestätigen: „Es wäre also falsch, die Unternehmerschaft als ganze oder auch nur ihren überwiegenden oder wirtschaftlich bedeutendsten Teil direkt dafür verantwortlich zu machen, daß Hitler Kanzler wurde. Es besteht jedoch eine indirekte Verantwortung, und zwar darin, daß sie dem letzten Versuch, Hitler den Weg zur Macht zu versperren, ihre Unterstützung versagten“¹².

Die Industrie konnte, zumindest in den Jahren 1933 bis 1936, noch eine relative Selbständigkeit wahren, wenngleich sie allmählich auf die Rüstungsproduktion umgestellt werden mußte. Mit der Veröffentlichung des Vierjahresplans 1936 ging diese Autonomie zwar nicht ganz verloren, aber eine Mißachtung staatlicher Direktiven hätte unmittelbar die Produktionsbeschränkung bzw. die Auflösung des Unternehmens zur

7 Vgl. z.B. Stratmann, Chemische Industrie; Seebold, Stahlkonzern; Yano, Hüttenarbeiter.

8 Vgl. dazu und zum folgenden besonders: Hildebrand, Drittes Reich, S. 147–161, wo der Forschungsstand zur Geschichte des Dritten Reiches bis Ende der siebziger Jahre zusammengefaßt ist.

9 Czichon, Wer verhalf, S. 54.

10 Vgl. besonders: Turner, Großunternehmer.

11 Das Aufeinandertreffen dieser beiden Forschungsrichtungen ist nachvollziehbar in der Diskussion zwischen Henry A. Turner und Dirk Stegmann: Stegmann, Kapitalismus; ders., Personalisierung; ders., Verhältnis; Turner, Großunternehmer; ders., Großunternehmertum. Interessant erscheint hier auch der Hinweis auf die Auseinandersetzung um die Publikation von Abraham, Collapse, zu dieser Thematik. Vgl. dazu besonders: Nocken, Weimarer Geschichte(n), und die Antwort darauf: Abraham, Business Wars.

12 Erdmann, Deutschland, S. 59.

Folge gehabt. Auch die unter den Nationalsozialisten propagierte ‚Blitzkriegstrategie‘ brachte nicht die völlige Eingliederung der Industrieunternehmen in die nationalsozialistische Rüstungspolitik, wenn auch, wie im Falle der Automobilindustrie z.B. ab 1939 Personenwagen nicht mehr für einen privaten Käuferkreis produziert werden durften. Eine vollkommene Einspannung der deutschen Industrie in die Rüstungspolitik kann man erst ab 1942 unter Reichsminister Albert Speer erkennen, der bis Ende 1944 seine längerfristigen Rüstungskonzepte weitgehend durchzusetzen vermochte.

Die DDR-Forschung hat den Einfluß der nationalsozialistischen Politik auf die Wirtschaft ausführlich untersucht. Eichholtz z.B. kommt zu dem Ergebnis, daß die Wirtschaft die Kriegsziele des nationalsozialistischen Regimes ausschlaggebend beeinflusste. In der westlichen bzw. nicht marxistisch orientierten Forschung hingegen wird die These vertreten, daß Hitler zu keiner Zeit seine Kriegsziele wirtschaftlichen Interessen und Überlegungen untergeordnet habe¹³.

Neben den allgemeinen Darstellungen zur Wirtschaftsgeschichte des Nationalsozialismus waren für die Bearbeitung dieses Themas hauptsächlich automobilhistorische Studien interessant. Abgesehen von zeitgenössischen¹⁴ und einigen wenigen neueren Publikationen¹⁵ kann man im wesentlichen nur auf das Standardwerk von Seherr-Thoss¹⁶ zurückgreifen. Darüber hinaus gibt es zwar z.T. reichbebilderte Typenbücher¹⁷ und Festschriften¹⁸, für unsere Themenstellung boten sie aber kaum Material.

Die wichtigsten für diese Arbeit benutzten ungedruckten Bestände befinden sich im Archiv der Daimler-Benz AG. Wir erhielten Einsicht in alle verfügbaren Aktengruppen. Vor allem wurden die Aktenbestände der damaligen Vorstandsvorsitzenden Dr. Kissel und Dr. Haspel, des Vorstandsmitglieds Werlin und Teile der Bestände Werksangehörige, DBAG, Werke, sowie die Vorstands-, Aufsichtsrats- und Präsidialprotokolle aus den Jahren 1933 bis 1945 durchgesehen, soweit sie erhalten sind.

Darüber hinaus standen uns die Ergebnisse des ‚Oral-History-Programms‘ der Daimler-Benz AG zur Verfügung. Dr. Friedrich Forstmeier († 1984) und seine Nach-

13 Eichholtz, Geschichte Band 1 und 2; Hildebrand, Drittes Reich.

14 Aufstieg der Kraftfahrzeugwirtschaft; Dohrn, Personenkraftwagenmarkt; Der Lastkraftwagen; Matzner, Entwicklung; Maurer, Zusammenschlußproblem; Meurer, 40 Jahre Automobil-Rennsport; Minden, Vorbereitung; Stirl, Kraftverkehrswirtschaft.

15 Doleschal, Wohin läuft VW; Hopfinger, Volkswagen Story; Kirchberg, Typisierung.

16 Seherr-Thoss, Automobilindustrie.

17 Kens/Nowarra, Flugzeuge; Mohrdieck, Ketten- und Räderfahrzeuge; Oswald, Kraftfahrzeuge; von Senger und Etterlin, Panzer; Spielberger/Wiener, Panzerkampfwagen; Windecker, Handbuch Band 1 und 2.

18 Werk Untertürkheim; Hauser, Opel; Adolf Hitler. Eine Gabe der Auto Union; 40 Jahre Lastwagenbau; 50 Jahre Nutzkraftwagenbau; MTU, Erinnerungen; Nadolny, Bayerische Motoren-Werke; Opel 1862–1962; Opel im Sport; Rosellen, Wunder; Chronik der Mercedes-Benz Fahrzeuge; VW-Chronik.

folgerin Dr. Sibylle Grube-Bannasch haben ehemalige Daimler-Benz Mitarbeiter interviewt, die seit den dreißiger Jahren für das Unternehmen tätig waren. Bei aller Problematik, die Befragungen von Zeitzeugen bieten, angefangen von Erinnerungslücken und Verdrängungen bis hin zur Rechtfertigung und Beschönigung, sind sie doch eine wertvolle Quelle. Die Interviews waren sehr hilfreich zur Einschätzung des Nationalsozialismus durch die Vorstandsmitglieder, bestätigten aber im wesentlichen Erkenntnisse, die auf Grund des Aktenmaterials gewonnen wurden.

Neben den Arbeiten im Archiv der Daimler-Benz AG wurde versucht, das Material öffentlicher Archive für die Unternehmensgeschichte von Daimler-Benz in dieser Zeit möglichst vollständig zu erfassen. Hauptsächlich sind Quellen im Bundesarchiv Koblenz und im Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg i. Br. eingesehen worden. Darüber hinaus wurden aber auch das Hauptstaatsarchiv Stuttgart, das Generallandesarchiv Karlsruhe, das Staatsarchiv Ludwigsburg sowie die Stadtarchive in Mannheim und Stuttgart besucht, die aber kein oder nur wenig Material für unser Thema enthalten.

Im Berlin Document Center und im Imperial War Museum in London sind Akten zur Geschichte der Daimler-Benz AG vorhanden; hauptsächlich handelt es sich im letztgenannten Archiv um die CIOS – (Combined Intelligence Objectives Sub-Committee) und BIOS – (British Intelligence Objectives Sub-Committee) Bestände, sowie einige Akten aus der sogenannten ‚Speer-Collection‘.

Für das Zentrale Staatsarchiv der DDR wurde eine Benutzungserlaubnis erteilt. Es konnten aber nur „Sekundärquellen“ und zwar „Akteneinheiten des Bestandes Reichswirtschaftsministerium sowie die Presseauschnittsammlungen der Bestände Reichslandbund, Deutsche Arbeitsfront, Deutsches Auslandswissenschaftliches Institut und Deutsche Reichsbank“ eingesehen werden¹⁹.

Wenn auch das gefundene Archivmaterial sicherlich nicht vollständig ist, so schien es uns doch aufschlußreich genug, um eine Dokumentation über „Die Daimler-Benz AG in den Jahren 1933 bis 1945“ zu erstellen. Dabei werden die wichtigsten Dokumente aus dem Daimler-Benz-Archiv und den öffentlichen Archiven im vollen Wortlaut im Dokumentenanhang abgedruckt. Sie werden größtenteils erstmals publiziert.

An den Vorarbeiten für die Dokumentation war Frau Marion Hüchtermann M.A. maßgeblich beteiligt. Ihr möchten die Verfasser ganz besonders danken. Sie hat einen Großteil der Aktenbestände im Archiv der Daimler-Benz AG durchgesehen und auch nach der Beendigung ihrer Tätigkeit für die Gesellschaft für Unternehmensgeschichte jederzeit die Arbeit an der Dokumentation unterstützt.

Unser Dank gilt auch den Herren Professoren Dr. Klaus Hildebrand (Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn) und Dr. Henry A. Turner (Yale University) für die kritische Durchsicht des Manuskriptes und zahlreiche wichtige Hinweise zu seiner Verbesserung. Ebenso danken wir Frau Dr. Frauke Schöner-Röhlk (Rheinische

19 Brief der Staatlichen Archivverwaltung des Ministerrats der DDR an Professor Dr. Hans Pohl vom 23.8.1984.

Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn) und Frau Dr. Sibylle Grube-Bannasch (Stuttgart) für sachkundige Hilfe und Anregungen.

Besonderen Dank schulden wir den Mitarbeitern der im Quellenverzeichnis genannten Archive, besonders Herrn Dr. Wilhelm Lenz und Frau Hedwig Singer vom Bundesarchiv in Koblenz, für vielfältige Hinweise und die Zustimmung zum Abdruck der Dokumente. Dieser Dank gilt auch dem Imperial War Museum London. Auch die Mitarbeiter des Daimler-Benz-Archives haben unsere Arbeit in jeder Hinsicht unterstützt.

Bedanken möchten wir uns schließlich bei Frau Martina Mundorf, die das Manuskript in Reinschrift übertrug, und bei Frau Barbara Hopmann für die Erstellung der Register.

EINFÜHRUNG

DIE DEUTSCHE WIRTSCHAFT UNTER DEM NATIONALSOZIALISMUS

Mit dem verstärkten Rückzug des nur kurzfristig gewährten ausländischen Kapitals aus der deutschen Wirtschaft seit Herbst 1930 geriet das Wirtschaftssystem der Weimarer Republik, das durch Inflation, Währungszusammenbruch und Reparationsverpflichtungen vorbelastet war, zunehmend unter Druck. Bereits unter dem SPD-Reichskanzler Hermann Müller (Mai 1928 bis März 1930) hatte sich 1928/29 die drohende Finanz- und Haushaltskrise abgezeichnet: Die Weiterentwicklung des Sozialproduktes stockte, industrielle Investitionen sanken ebenso wie die Steuereinnahmen, während die Arbeitslosenzahl anstieg.

Die nachfolgende Regierung unter dem Zentrums Politiker Heinrich Brüning (März 1930 bis Mai 1932) fand zunächst die Unterstützung von Großagrariern und Industriellen, u.a. weil zum einen die Zölle für landwirtschaftliche Erzeugnisse heraufgesetzt, zum anderen Sozialleistungen abgebaut werden sollten. Da die parlamentarische Mehrheit zur Durchsetzung des Wirtschaftsprogramms fehlte, wandte Brüning Artikel 48 der Weimarer Verfassung an, um mit Hilfe von Notverordnungen sein wirtschaftliches Programm durchzusetzen. Mit seiner ‚restriktiven Finanzpolitik‘ wollte Brüning die Staatsausgaben verringern und Inflationstendenzen entgegenwirken. In erster Linie beabsichtigte er aber, das Deutsche Reich von den Reparationszahlungen zu entlasten¹.

Die Zahl der Arbeitslosen erhöhte sich bedrohlich, von über drei Millionen im Winter 1929/30 auf über sechs Millionen im Winter 1931/32. Im Jahr 1932 sank diese Zahl nie unter fünf Millionen und steigerte sich nochmals im Winter 1932/33 auf fast sechs Millionen². Bereits unter Brüning waren erste Maßnahmen für ein – allerdings geringfügiges – Arbeitsbeschaffungsprogramm (Straßen- und Wasserstraßenbau sowie landwirtschaftliche Meliorationen) getroffen worden³.

Brünings Nachfolger als Reichskanzler, Franz von Papen (Mai 1932 bis Dezember 1932) und Kurt von Schleicher (Dezember 1932 bis Januar 1933), übernahmen diese Arbeitsbeschaffungspläne und erhöhten die dafür erforderlichen Mittel. Die Einführung von Steuergutscheinen, ein Mittel indirekter staatlicher Kreditschöpfung, sollte die volkswirtschaftliche Nachfrage steigern. Eine Entlastung des Staatshaushaltes

1 Petzina, Wirtschaft, S. 96–98 und 101–105; Hentschel, Deutsche Wirtschafts- und Sozialpolitik, S. 54–56.

2 Erdmann, Weimarer Republik, S. 237, 274, 285 und 293; Hillgruber, Auflösung, S. 203.

3 Boelcke, Wirtschaft, S. 22.

brachte darüber hinaus die Konferenz von Lausanne im Juni/Juli 1932, die die Reparationszahlungen des Deutschen Reiches aussetzte⁴.

Die Wirtschaftskrise wirkte sich seit August 1929 auch deutlich auf die Automobilindustrie aus. Ausländische Kredite fielen aus, der private und öffentliche Automobilkauf ging zurück. Der Geschäftsbericht der Daimler-Benz AG für das Jahr 1931 bezeichnet die Konjunkturlage in der Automobilbranche als kritisch und weist auf den scharfen Wettbewerb hin. Der Verkauf von Kraftfahrzeugen sank Anfang der dreißiger Jahre stark, die Belegschaft des Unternehmens mußte von 14.281 Personen im Jahre 1928 auf 8.850 Ende 1932 reduziert werden. Für Daimler-Benz war 1932 „ein Jahr des Tiefstandes in der Erzeugung und im Absatz von Personen- und Lastwagen“, denn „im Jahre 1932 stand die gesamte Automobilindustrie unter dem zermürbenden Druck der sich zuspitzenden Krisis und Wirtschaftsnot, verstärkt durch eine Politik, welche die Bedeutung des Kraftfahrzeuges verkannte“. Der Gesamtverlust des Unternehmens betrug 1932 13 Millionen RM⁵.

Die Entwicklung bei den Bayerischen Motorenwerken verlief ähnlich. Obwohl sie durch das Motorradgeschäft und den ‚Dixi‘, der zu den fünf billigsten Autos in Deutschland zählte, nicht so große Einbußen hinnehmen mußten wie die Stuttgarter Konkurrenz, sank der Umsatz Anfang der dreißiger Jahre auf den Stand von 1927. Entlassungen bzw. Lohnkürzungen waren die Folgen. Auch die Flugmotorenproduktion ging zurück. Generaldirektor Franz-Josef Popp erzählte später: „Die Weltwirtschaftskrise erreichte bald ihren Höhepunkt, die Jahresproduktion der deutschen Autoindustrie sank auf etwa 400.000 Stück, und daher kamen Stilllegungen, Sanierungen und Konkurse auf die Tagesordnung. Wer war der nächste in diesem Zusammenbruch?“⁶

Ende 1932 waren aber bereits Ansätze einer Wiederbelebung des Personenwagengeschäfts erkennbar. Daimler-Benz baute erstmals Schwingachsen in Personenwagen ein und konnte durch diese Qualitätsverbesserung den Absatz erhöhen⁷. Bei Adolf Hitlers ‚Machtübernahme‘ am 30. Januar 1933 war der wirtschaftliche Tiefpunkt bereits überwunden. Der Trend der Wirtschaftsentwicklung wies weltweit nach oben. Darüber hinaus konnte Hitler auf die wirtschaftlichen Maßnahmen der letzten Weimarer Regierungen zurückgreifen, so auf das Steuergutscheinsystem zur Kreditschöpfung und die Arbeitsbeschaffungsprogramme. Letztere wurden durch den Reinhardt-Plan vom 1. Juni 1933 ergänzt und durch steuerliche Anreize für die Privatwirtschaft aufgewertet. Ziel dieses Programms, das nur zivile Projekte förderte, war, etwa eine Million Arbeitslose wieder zu beschäftigen.

Darüber hinaus wurde die kommerzielle Bautätigkeit unterstützt, wurden Ehestandsdarlehen gewährt, Arbeitslose in der Landwirtschaft gegen geringe Bezahlung

4 Ebenda, S. 24–27; Erdmann, Weimarer Republik, S. 302; Hentschel, Deutsche Wirtschafts- und Sozialpolitik, S. 57.

5 Werk Untertürkheim, S. 71f.; GB 1932/33, S. 4f. und 12.

6 Mönnich, Schallmayer, S. 152, 154 und 157 (Zitat).

beschäftigt und Schutzmaßnahmen für Landwirtschaft und Außenhandel ergriffen. Das ‚zweite Gesetz zur Verminderung der Arbeitslosigkeit‘ vom 21. September 1933 förderte durch Steuersenkung und staatliche Beihilfen den privaten Wohnungsbau und die Landwirtschaft. Zusätzlich gab es Sonderprogramme für die Reichsbahn und die Reichspost.

Geldmittel in Höhe von mehr als einer Milliarde RM wurden für Straßen-, Reichsautobahn-, Flugplatz-, Kasernenbau und landwirtschaftliche Meliorationen zur Verfügung gestellt. Da diese Maßnahmen vor allem der Beschaffung von Arbeitsplätzen dienen sollten, durften Maschinen nur herangezogen werden, wenn ihr Einsatz unumgänglich war⁸.

Den Umfang dieser staatlichen Eingriffe, die unter den Weimarer Regierungen wenig Erfolg gezeigt hatten, steigerte Hitler beträchtlich. Für die gesteigerte Kreditschöpfung war er auf Unterstützung und Absicherung angewiesen. Am 17. März 1933 trat Hjalmar Schacht als Reichsbankpräsident – er hatte dieses Amt bereits von 1923 bis 1930 inne – die Nachfolge Hans Luthers an, dessen zurückhaltende Einstellung zur Kreditgewährung Hitlers Pläne behinderte. Schacht dagegen hatte einerseits Hitlers Vertrauen gewonnen und diente ihm bereits vor 1933 als Vermittler zu Großindustrie und Banken. Andererseits genoß Schacht in der Öffentlichkeit hohes Ansehen, was der Vertretung der nationalsozialistischen Wirtschaftspolitik nach außen dienlich war. An die Spitze der Reichsbank und des Reichswirtschaftsministeriums (1934) sollte, so Hitler, ein „beweglicher Mann“ kommen, d.h. jemand, der die Kreditschöpfungspläne der Nationalsozialisten unterstützte⁹.

Noch bevor die nationalsozialistische Wirtschaftspolitik Erfolge zeigen konnte, ging die Zahl der Arbeitslosen bereits um mehr als eine Million Personen zurück (31.1.1933 = 6.013.613 Personen, 30.6.1933 = 4.856.942 Personen)¹⁰.

Die betriebliche Mitbestimmung erlitt einen schweren Schlag durch die Ausschaltung der Gewerkschaften am 2. Mai 1933 und die Gründung der Deutschen Arbeitsfront (DAF) am 10. Mai 1933. Durch den Einsatz der ‚Treuhänder der Arbeit‘ am 19. Mai 1933 lag die Tarifautonomie ausschließlich in staatlicher Hand. Arbeitgeber und Arbeitnehmer verloren ihr Mitspracherecht bei den Tarifentscheidungen, Einzelarbeitsverträge und Betriebsordnungen gewannen an Bedeutung. Vom Staat wurden zunächst Mindestlöhne festgesetzt, um ein weiteres Unterschreiten der bisher ausgezahlten Löhne zu vermeiden. Die Überwachung der staatlichen Lohnstopps oblag auch den ‚Treuhändern der Arbeit‘.

Das ‚Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit‘ vom 20. Januar 1934 brachte die völlige Auflösung bestehender Mitspracherechte der Arbeitnehmer: Verlust des

7 Werk Untertürkheim, S. 71.

8 Petzina, Wirtschaft, S. 108f. und 112f.; Boelcke, Wirtschaft, S. 29; Erdmann, Deutschland, S. 131f.

9 Erdmann, Deutschland, S. 132f.; Petzina, Wirtschaft, S. 109f.; Turner, Großunternehmer, S. 175f. und 292f.

10 Erdmann, Deutschland, S. 132; Tormin, Machtergreifung, S. 37.

Streik- und Versammlungsrechts und die endgültige Aufhebung der Tarifhoheit und der betrieblichen Mitbestimmung. Der Betriebsrat wurde durch den ‚Vertrauensrat‘, ein im wesentlichen rechtlosen Gremium ersetzt. Er durfte lediglich beraten und war dem ‚Betriebsführer‘, der der ‚Gefolgschaft‘ vorstand, als letzte Entscheidungsinstanz unterstellt¹¹.

Innerhalb der Partei herrschten auch nach der Machtübernahme nur vage Vorstellungen über ein spezifisches Wirtschaftsprogramm. Parteirichtlinie war, das Regime zu festigen und die Aufrüstung in Gang zu setzen. Zurückhaltung war zunächst angebracht, um einen Handlungsspielraum für die verschiedenen Interessengruppen innerhalb des Reiches offen zu halten. Hitler selbst äußerte sich lediglich zur Arbeitsbeschaffung und zur Entlastung der Landwirtschaft. Darüber hinaus hielt er die private Bauwirtschaft und den Straßenbau für besonders förderungswürdig. Anlässlich der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung in Berlin im Februar 1933 kündigte er eine umfassende Motorisierung Deutschlands an. Einige Initiativen der nationalsozialistischen Machthaber zur Förderung der deutschen Automobilwirtschaft waren z.B. die Fahrzeugsteuerbefreiung für die Käufer von Neuwagen seit dem 1. April 1933 und die Senkung der Fahrzeugversicherungsprämien¹².

Hitler selbst führte Mitte 1933 den ersten Spatenstich zum Bau der neuen Reichsautobahn Frankfurt/Main - Darmstadt aus. Doch entstammte auch der Autobahnbau nicht Hitlers Überlegungen, sondern ging auf Initiativen der letzten Weimarer Regierungen zurück. Bereits im Jahr 1932 war die Autobahn Köln – Bonn dem Verkehr übergeben worden¹³.

Seit 1934 wurden der Devisenverkehr streng kontrolliert und bilaterale Handelsverträge abgeschlossen. Staatliche Stellen legten Dumpingpreise für Exportgüter fest, um die Ausfuhr zu steigern und dadurch Devisen für dringend benötigte Rohstoffe zu erhalten. Besondere Steigerungsraten waren bei der Investitions- und Produktionsgüterindustrie zu verzeichnen, da Anreize durch steigendes Unternehmereinkommen und staatlich verordnete Lohnstopps geboten wurden.

In den ersten Jahren der nationalsozialistischen Herrschaft, zwischen 1933 und 1936, konnten sich Großindustrie und Banken noch eine relativ große Selbstbestimmung und Unabhängigkeit bewahren. Den Unternehmen gelang es zumindest bis zum Vierjahresplan 1936, staatliche Eingriffe weitgehend abzuwehren. Diese Aussage trifft auch für die Automobilindustrie, insbesondere für den Produktionsbereich, zu. In der Festlegung der Kraftfahrzeugtypen war die Daimler-Benz AG sogar bis 1938/39 relativ autonom¹⁴.

11 Gladen, Geschichte, S. 106–108; Prinz, Sozialpolitik, S. 224–226.

12 Ludwig, Strukturmerkmale, S. 50–52; Petzina, Wirtschaft S. 110f.; Henschel, Deutsche Wirtschafts- und Sozialpolitik, S. 59; vgl. zum Thema Motorisierung Kapitel 2.1.

13 Petzina, Wirtschaft, S. 112; Tormin, Machtergreifung, S. 37; Broszat, Staat Hitlers, S. 328f.; Hildebrand, Drittes Reich, S. 11f.

14 Petzina, Wirtschaft, S. 113f.; Erdmann, Deutschland, S. 137 und 141f.; Hildebrand, Drittes Reich, S. 11f., 47 und 156–158.

Ab 1936 nahm der staatliche Einfluß zu; die Wirtschaftspolitik wurde zunehmend von den Zielen Autarkie und Wiederaufrüstung bestimmt. Deutlich wird das z.B. am Anteil der Wehrmachtsausgaben an den öffentlichen Ausgaben, die von 4 % 1933, über 18 % 1934, 39 % 1936 auf 50 % 1938 anstiegen. Zur Durchsetzung dieser Ziele griff der Staat verstärkt in die Wirtschaft ein, nicht zuletzt um die Rohstoffverteilung zugunsten der Rüstungsindustrie zu lenken und den Privatverbrauch zu beschränken. Nicht der allmählich steigende Privatbedarf bestimmte die Produktion, sondern der Staatsbedarf. Finanziert wurde die Aufrüstung durch zunehmende staatliche Kreditschöpfung, z.B. durch die von Schacht 1933 eingeführten Mefo-Wechsel. Als der Reichswirtschaftsminister die Gefahren dieser Kreditwirtschaft erkannte und sie zu begrenzen versuchte, verlor er Hitlers Gunst und mußte seine Ämter zugunsten von Walther Funk zur Verfügung stellen¹⁵.

Der Vierjahresplan vom August 1936 griff unmittelbar in die Wirtschaft ein und beendete die relative Unabhängigkeit, ohne daß Industrie und Banken dagegen protestierten. Petzina beschreibt den Plan als „ein auf Teilbereiche der Industrie konzentriertes wehrwirtschaftliches Autarkieprogramm, zum anderen ein in sich widersprüchliches Bündel von Programmen und Maßnahmen, die in alle Bereiche der Wirtschaft eingegriffen haben, in die Preispolitik ebenso sehr wie in die Arbeitskräfte- und Rohstofflenkung und in die Agrarpolitik“¹⁶. Außen- und Binnenhandel wurden strikt kontrolliert und, falls es sich um rüstungswichtige Erzeugnisse handelte, eingeschränkt, die heimische Grundstoffindustrie, z.B. die Förderung von Kohle und Eisenerz ausgebaut, selbst wenn sie nicht gewinnbringend war. Die Investitionen in die Ersatzstoffindustrie, z.B. in die Produktion von Buna und synthetischen Treibstoff, und die Förderung der Landwirtschaft hatten zum Ziel, die Autarkie des nationalsozialistischen Staates zu sichern. Konsum- und Exportgüterproduktion wurden zugunsten der Rüstungsindustrie zurückgestellt. Die Organisation dieser vielfältigen Maßnahmen lag bei Hermann Göring, dem „Beauftragten für den Vierjahresplan“.

Die Wirtschaftsentwicklung bis zum Jahr 1942 läßt sich in drei Phasen einteilen, die auf dem Vierjahresplan basieren:

1. Vom Herbst 1936 bis zum Sommer 1938 wurde die Roh- und Grundstoffindustrie in möglichst breitem Ausmaße gefördert.
2. Vom Sommer 1938 bis August 1939 wurden schwerpunktmäßig Entwicklung und Produktion kriegswichtiger Ersatzstoffe und Metalle gesteigert.
3. Vom Kriegsausbruch bis Frühjahr 1942 war die Rüstungsproduktion breitgefächert auf den „Blitzkrieg“ ausgerichtet.

War die Industrieproduktion vorrangig auf die Rüstungsproduktion abgestimmt, so sollte, auf ausdrücklichen Wunsch Hitlers, der zivile Konsum nicht übermäßig ein-

15 Petzina, Wirtschaft, S. 117f.; Erdmann, Deutschland, S. 134f.; Hildebrand, Drittes Reich, S. 12.

16 Petzina, Wirtschaft, S. 137.

geschränkt werden. Erst kurz vor Kriegsausbruch, am 27. August 1939, wurden – allerdings nur geringfügige – erste Maßnahmen zur Rationierung von Konsumgütern getroffen. Hitler wollte durch eine solche unpopuläre Maßnahme sein Ansehen nicht gefährden. Außerdem ging damals Hitler noch von der ‚Blitzkriegsstrategie‘ aus, weshalb ihm eine Umstellung auf eine totale Kriegswirtschaft nicht notwendig erschien. Die Kontrolle des Geld- und Kapitalmarktes unterlag zunehmend staatlicher Aufsicht, um die Rüstungsfinanzierung zu sichern und zu lenken. Neben der durch den Vierjahresplan kontrollierten Rohstoffverteilung fand eine staatliche Investitionslenkung statt, d.h. alle größeren Investitionen mußten seit Ende 1936 genehmigt werden¹⁷.

Aktiengesellschaften durften maximal 6 % Dividende ausschütten. Die Einführung eines neuen Gesellschaftsrechtes stattete den Vorstand gegenüber dem Aufsichtsrat mit weitreichenden Vollmachten aus. Die Aktiengesellschaften wurden durch die Nationalsozialisten gefördert, „erwies [die AG] sich als eine Unternehmensform, die für den durch Rüstung verstärkten Kumulationsprozeß der Wirtschaft unentbehrlich war“¹⁸.

Neben staatlichen Restriktionen traten Subventionen sowie Absatz- und Gewinngarantien für die Unternehmen. Pflichtgemeinschaften und Staatsunternehmen (z.B. die Reichswerke Hermann Göring) sollten zur Produktionssteigerung beitragen.

Das Wirtschaftssystem während des Nationalsozialismus ist nicht eindeutig zu charakterisieren und ambivalent: Die Autonomie der Wirtschaft wurde einerseits durch staatliche Eingriffe eingeschränkt, dennoch kann man das Wirtschaftssystem nicht ohne Einschränkung als ‚staatliche Planwirtschaft‘ bezeichnen. Andererseits ist auch die Charakterisierung als ‚liberale Marktwirtschaft‘ nicht zutreffend, wies doch das nationalsozialistische Programm „sowohl vorliberale, merkantilistische wie spätkapitalistische, monopolistische Merkmale auf“¹⁹. Nach Hildebrand waren „die Übergänge zwischen staatlicher Lenkung und privater Initiative, zwischen Regime und Wirtschaft (. . .) im Zeichen der von Hitler verordneten Rüstungsproduktion fließend (. . .). Die politische ‚Gleichschaltung‘ der mächtigen Repräsentanten der Wirtschaft wurde nunmehr vollzogen, während ihre ökonomische Privilegierung vorläufig noch fortbestand“²⁰.

Dennoch ist seit 1937 erkennbar, daß die Industrie dem Führungsanspruch von Staat und Partei untergeordnet wurde und daß sie sich auf Kriegsproduktion einstellte. Auch die Unternehmen, die dank ihrer Produktpalette am Aufschwung direkt und überproportional beteiligt waren, mußten mit ihren Erzeugnissen immer mehr Zugeständnisse an die nationalsozialistischen Machthaber machen. Aber auch hier waren

17 Hildebrand, Drittes Reich, S. 47–49 und 54–56; Erdmann, Deutschland, S. 139; Petzina, Wirtschaft, S. 124f., 132 und 135.

18 Erdmann, Deutschland, S. 143.

19 Petzina, Wirtschaft, S. 136 und 140 (Zitat); Hildebrand, Drittes Reich, S. 47f.

20 Hildebrand, Drittes Reich, S. 48.

noch Freizügigkeiten möglich, zumal sich die militärischen, parteiamtlichen und zivilen Behörden zunehmend in ‚Kompetenzrangeleien‘ verstrickten, was die Unternehmen wiederum zu nutzen wußten²¹.

Bis 1936 lagen die Wochenlöhne unter dem Stand von 1928. Lohnerhöhungen entstanden lediglich durch längere Arbeitszeiten und zunehmende betriebliche Sozialleistungen. Die Kaufkraft war gering, obwohl sich der Lebensstandard allmählich verbesserte. Mit Erreichung der Vollbeschäftigung etwa im Jahre 1937 verstärkte sich der Facharbeitermangel. Hinzu kam die Einberufung von Fachkräften zum Wehrdienst und für militärische Bauvorhaben, wie z.B. den Westwallbau. Der Facharbeitermangel wurde fortan zu einem Hauptproblem der Industriebetriebe. Die Automobilindustrie versuchte, auf den entstandenen ‚grauen Markt‘ mit Lohnerhöhungen durch übertarifliche Bezahlung zu reagieren und dadurch Facharbeiter an sich zu binden. Prinzipiell blieben die Löhne und Gehälter aber weiterhin eingefroren, während die Lebenshaltungskosten stiegen²².

Bei Kriegsausbruch war die Industrie zwar strukturell auf eine Rüstungsproduktion eingestellt, aber einer „gut geöhlten Militärmaschine“ nicht vergleichbar. Bis 1942 wurde an der sogenannten ‚Blitzkriegsstrategie‘ festgehalten. Nicht die ‚Tiefenrüstung‘ für einen Abnutzungs- und Materialschlachtkrieg stand im Vordergrund der Pläne, sondern die ‚Breitenrüstung‘²³.

Der relativ gesicherte Privatkonsum blieb zunächst auch nach Kriegsbeginn erhalten. Die Beschäftigung von Frauen war 1939 kaum verbreitet, da sie mit dem nationalsozialistischen Frauenleitbild von der Frau als Mutter nicht vertretbar war. Durch rigorose Beschränkung des privaten Verbrauchs und sofortige Steigerung der Frauenarbeit wäre die Kriegsproduktion unmittelbar forcierbar gewesen. Aber bis 1942 behielten die Nationalsozialisten ihre ‚friedensähnliche Kriegswirtschaft‘ bei. Erst dann wurde die deutsche Industrieproduktion auf die Kriegsbedingungen umgestellt.

Nach dem Scheitern des Blitzkrieges 1942 und dem nun notwendig werdenden Abnutzungs- und Materialkrieg änderte sich unter Albert Speer das Wirtschaftskonzept. ‚Hitlers Architekt und Baubeauftragter‘ trat die Nachfolge des am 8. Februar 1942 bei einem Flugzeugabsturz getöteten Reichsministers für Bewaffnung und Munition, Fritz Todt, an und setzte die bereits unter Todt begonnenen Maßnahmen fort. Speer rationalisierte die Rüstungsproduktion und steigerte sie beträchtlich. Fehlende Arbeitskräfte stellte seit März 1942 der ‚Generalbevollmächtigte für den Arbeitseinsatz‘, Fritz Sauckel, zur Verfügung. Er organisierte den Einsatz zwangsdeportierter Fremdarbeiter, die SS war für den Einsatz von Konzentrationslagerhäftlingen in deutschen Industrieunternehmen verantwortlich.

21 Erdmann, Deutschland, S. 144; Petzina, Wirtschaft, S. 141.

22 Erdmann, Deutschland, S. 146f.; Petzina, Wirtschaft, S. 144f. und 147; Hildebrand, Drittes Reich, S. 51; Hentschel, Deutsche Wirtschafts- und Sozialpolitik, S. 59f. und 66f.

23 Blaich, Wirtschaft und Rüstung, S. 285; Hildebrand, Drittes Reich, S. 50; Petzina, Wirtschaft, S. 151f.

Trotz mangelnder Rohstoffe, zunehmenden Kompetenzenwirrwarrs und alliierter Luftangriffe gelang es Speer, Produktionshöchstleistungen im Sommer und Herbst 1944 aus der Industrie herauszupressen. Er bildete für die einzelnen rüstungswichtigen Industriezweige Ausschüsse, in denen sowohl Vertreter des Militärs und der Industrie als auch Behördenvertreter saßen. Die Gesamtleitung oblag dem Ausschuß für ‚Zentrale Planung‘.

Eine totale Kriegswirtschaft erreichte aber auch Albert Speer nicht. Die Weigerung Sauckels, verstärkt deutsche Frauen in den Fabriken einzusetzen – der Anteil der industriellen Frauenbeschäftigung in Deutschland lag auch 1944 unter dem vergleichbaren Anteil in England – und der zunehmende Rohstoffmangel trugen dazu bei.

Die Kriegsführung wurde vorrangig durch Steuergutscheine, Reichsschatzwechsel und Schatzanweisungen finanziert, langfristige Kreditnahme erfolgte auch auf private Sparkassen-, Versicherungs- und Bankguthaben. Mit Kriegsende war der Staat bankrott. Die Reichsschulden beliefen sich auf 380 bis 400 Milliarden RM²⁴.

24 Blaich, *Wirtschaft und Rüstung*, S. 286; Petzina, *Wirtschaft*, S. 151–155; Erdmann, *Zweiter Weltkrieg*, S. 123–126 und 128f.; Hildebrand, *Drittes Reich*, S. 76; Hentschel, *Deutsche Wirtschafts- und Sozialpolitik*, S. 69f.

1. UNTERNEHMENSFÜHRUNG

1.1. ORGANISATION

Die Daimler-Benz Aktiengesellschaft besaß bis Kriegsende 1945 neben dem Stammwerk Untertürkheim Zweigwerke in Mannheim, Gaggenau, Sindelfingen, Berlin-Marienfelde und Königsberg; hinzu kamen Kraftfahrzeugverkaufsniederlassungen und Reparaturwerkstätten im In- und Ausland¹. Außerdem gehörten dem Unternehmen 100 %ige Tochtergesellschaften, nämlich die Werke Daimler-Benz Motoren GmbH, Genshagen, Daimler-Benz GmbH, Kolmar (Elster GmbH, Kamenz), Debag Ostwerke GmbH, Reichshof, Daimler-Benz Ges.mBH, Neupaka, und die Holzindustrie Bruchsal GmbH, Bruchsal, sowie die Kraftfahrzeugverkaufsgesellschaften und Reparaturwerkstätten Mercedes-Benz Automobil AG, Zürich, Mercedes-Benz Automobil AG, Budapest, Mercedes-Benz Automobilgesellschaft mbH, Wien, und British Mercedes-Benz Ltd., London².

Der Sitz der Daimler-Benz Aktiengesellschaft war noch vor der Fusion der Daimler-Motoren-Gesellschaft und der Benz & Cie Motorenwerke im Jahre 1926 aus steuerlichen Gründen nach Berlin verlegt worden. 1937 wurde dieses geändert und der Hauptschäftssitz der Gesellschaft nach Stuttgart-Untertürkheim zur dortigen Zentralverwaltung zurückverlegt³.

Produziert wurden in den Jahren 1933 bis 1945 hauptsächlich Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Spezial- und Nutzfahrzeuge, Panzerwagen, Flug- und Marinemotoren⁴.

1 Im einzelnen: Aachen, Augsburg, Baden-Baden, Berlin, Braunschweig, Bremen, Breslau, Chemnitz, Cottbus, Darmstadt, Dortmund, Dresden, Düsseldorf, Duisburg, Erfurt, Frankfurt a.M., Freiburg i. Br., Gera, Gleiwitz, Halberstadt, Halle, Hamburg, Hannover, Kiel, Koblenz, Köln, Königsberg, Krakau, Landau i.d. Pfalz, Leipzig, Magdeburg, Mainz, Mannheim, München, Nürnberg, Paris, Plauen, Ravensburg, Regensburg, Reutlingen, Rostock, Säckingen, Schneidemühl, Schweinfurt, Stuttgart, Ulm/Donau, Weimar, Wien, Würzburg, Wuppertal, Zwickau. Vgl. dazu Handbuch der Dt. Aktiengesellschaft, Jg. 45, S. 4390f.

2 Alle Quellen ohne Archivangabe befinden sich im Archiv der Daimler-Benz AG. Hoppe 4,23 (Übersetzung des Daimler-Benz Fragebogens, übergeben von Capt. A. Joseph, German Economy (sic!) Department Foreign Office, London am 27. August 1945 – Anlage zu Frage 1); vgl. auch Hoppe 11,40. Im Handbuch der Dt. Aktiengesellschaften, Jg. 45, S. 4391 darüber hinaus angeführt: „Codra Companie des Diesel Rapides S. A. Paris“; vgl. zu den einzelnen Werken auch Kapitel 2.3.

3 Werk Untertürkheim, S. 63.

4 Hoppe 4,23 (Übersetzung des Daimler-Benz Fragebogens, übergeben von Capt. A. Joseph,

Verantwortlich für die Geschäftsführung der Aktiengesellschaft war der Gesamtvorstand, kontrolliert vom Aufsichtsrat. Entgegen nationalsozialistischen Bestimmungen über das ‚Führerprinzip im Betrieb‘, wonach – so eine zeitgenössische Quelle – „wie im völkischen Staat, in der völkischen Gemeinschaft, nicht eine anonyme Mehrheit die völkischen Geschicke bestimmt, so soll auch im Betriebe eine Persönlichkeit, ein verantwortlicher und verantwortungsbewußter Führer das Schicksal der Betriebsgemeinschaft leiten“⁵, leitete bei der Daimler-Benz AG der Gesamtvorstand von der Zentrale Stuttgart-Untertürkheim aus während der gesamten nationalsozialistischen Zeit als ‚ein Führer‘ sämtliche Werke und Verkaufsstellen.

Noch 1942 beschwerte sich NSDAP-Abschnittsleiter Dickwach darüber: „Bei Daimler-Benz liegt nun aber Willensbildung und Verantwortung (...) bei einem kollektiven Zusammenschluß, der nichts weiter als ein demokratisches Gremium ist.“ „Es besteht also sichtlich keine Neigung, eine dem Wesen des Nationalsozialismus entsprechende organisch geordnete Führungseinheit aufzubauen“⁶.

1.2. VORSTAND

Laut Satzung der Daimler-Benz AG wurde der Vorstand vom Aufsichtsrat bestellt und sollte aus mindestens zwei Personen reichsdeutscher Staatsangehörigkeit bestehen. In der Regel vertraten zwei Vorstandsmitglieder oder ein Vorstandsmitglied gemeinsam mit einem Prokuristen die Gesellschaft⁷.

Dem Vorstand der Daimler-Benz AG gehörten in den Jahren 1933 bis 1945 14 Herren an (vgl. Tabelle 1).

Einschneidende Umbesetzungen fanden im Daimler-Benz-Vorstand nicht statt. Mit Ausnahme der Aufnahme von Jakob Werlin, der 1933 wegen seiner Kontakte zu den Nationalsozialisten in den Vorstand berufen wurde, und des Ausscheidens von Dr. Hoppe im Jahre 1942⁸, erfolgten personelle Veränderungen nur durch Todesfälle bzw. durch Ressorterweiterungen.

Dr. Wilhelm Kissel erhielt 1938 den Titel ‚Vorstandsvorsitzender‘, nachdem er dieses Amt bereits seit 1926 de facto bekleidet hatte⁹. Nach Dr. Kissels Tod 1942 übernahm sein Vorstandskollege und enger Mitarbeiter, Dr. Wilhelm Haspel, den Vor-

German Economie (sic!) Department Foreign Office, London am 27. August 1945 – Anlage zu Frage 1); vgl. auch Hoppe 11.40.

5 Kinkel, Unternehmer, S. 57f.

6 Vgl. Dokument 5.

7 Kissel I, 8 Satzung der Daimler-Benz Aktiengesellschaft Stuttgart (27.5.1938), §§ 5, 6, 7.

8 Vgl. dazu Kapitel 1.2.2.

9 In der Aufsichtsratssitzung vom 23. Februar 1938 beantragte der Aufsichtsratsvorsitzende von Stauß, Dr. Kissel „auch formell“ zum Vorstandsvorsitzenden zu bestimmen. Diesem Antrag wurde zugestimmt. Vgl. dazu Protokoll der Aufsichtsratssitzung vom 23.2.1938. Nach Werk Untertürkheim, S. 65 soll Dr. Kissel bereits im Jahre 1937 Vorstandsvorsitzender gewesen sein, ebenso bei Seherr-Thoss, Wilhelm Kissel, S. 686.

Tabelle 1: Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG 1930–1945

Name	1930	1931	1932/1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Eckenberg, Dr. Wilhelm	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	seit 4.12.	†31.7.	–	–
Haspel, Dr. Wilhelm	–	–	–	–	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x ^{a)}
von Hentig, Wolfgang	–	–	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x ^{b)}
Hoppe, Dr. Otto	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	bis 4.12.	–	–	x ^{c)}
Huschke, Hans	–	–	–	–	–	–	–	x	x	x	x	x	x	x	x ^{b)}
von Jungenfeld, Arnold Gedult	–	–	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x ^{b)}
Kissel, Dr. Wilhelm	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	†18.7.	–	–	–
Lang, Richard	x	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Müller, Karl C.	–	–	–	–	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x ^{d)}
Nallinger, Dr. Fritz	–	–	–	–	–	–	–	–	–	x	x	x	x	x	x ^{e)}
Nibel, Dr. Hans	x	x	x	†25.11.	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Sailer, Max	–	–	–	–	x	x	x	x	x	x	x	ausge- schieden	–	–	–
Schippert, Carl	x	x	x	x	x	x	x	ausge- schieden	–	–	–	–	–	–	–
Werlin, Jakob	–	–	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x ^{b)}

Quelle: GB 1930, S. 3; 1931, S. 3; 1932/33, S. 3; 1934, S. 2; 1935, S. 2; 1936, S. 2; 1937, S. 2; 1938, S. 2; 1939, S. 2; 1940, S. 2; 1941, S. 3; 1942, S. 4; 1943/44, S. 4; 1945–47, o.S.

a) Mit Unterbrechung vom 26.10.1945 bis 31.12.1947. GB 1945–47, o.S.

b) Bis Oktober 1945. Ebenda.

c) Am 1.5.1945 erneut bestellt. Ebenda.

d) Bis Oktober 1945, ab 31.5.1948 erneut bestellt. Ebenda.

e) Bis Oktober 1945, ab 28.4.1948 erneut bestellt. Ebenda.

standsvorsitz, den er auch nach Kriegsende, mit zweijähriger Unterbrechung während seines Entnazifizierungsverfahrens, bis zu seinem Tode, Anfang 1952, beibehielt.

Die Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG sind nicht eindeutig bestimmten Ressorts zuzuordnen. Die meisten Herren saßen aufgrund ihrer Verantwortlichkeit für die Werke bzw. Tochtergesellschaften in diesem Gremium: Dr. Wilhelm Eckenberg (Flugmotorenwerke Ostmark GmbH, Wien), Dr. Wilhelm Haspel (Untertürkheim), Wolfgang von Hentig (Berlin-Marienfelde), Dr. Otto Hoppe (Untertürkheim), Hans Huschke (Untertürkheim), Arnold Gedult von Jungenfeld (Gaggenau), Dr. Wilhelm Kissel (Untertürkheim), Karl C. Müller (Daimler-Motoren GmbH, Genshagen) und Carl Schippert (Untertürkheim/Sindelfingen). Dr. Hans Nibel und sein Nachfolger Max Sailer gehörten als Verantwortliche für Konstruktion und Versuch dem Vorstand an, Dr. Fritz Nallinger leitete die Entwicklungsabteilung. Hans Huschke, der erst 1942 Betriebsführer von Untertürkheim wurde, kümmerte sich darüber hinaus um Fragen der Verkaufsorganisation besonders im Exportbereich, Carl Schippert zusätzlich um den Ausbau der Auslandsfilialen. Jakob Werlin gehörte dem Vorstand ohne besonderen Geschäftsbereich an¹⁰.

1.2.1. Parteimitgliedschaften der leitenden Führungskräfte¹¹

Dr. Wilhelm Haspel, Dr. Otto Hoppe, Dr. Fritz Nallinger und Carl Schippert waren keine Mitglieder der NSDAP¹², was für Vorstandsmitglieder in derart exponierter Stellung während der damaligen Zeit nicht die Regel war. Haspel und Hoppe waren sogar direkt von der nationalsozialistischen Rassenpolitik betroffen, da sie die Auflösung ihrer Ehen mit 'jüdisch versippten' Frauen ablehnten, wodurch ihnen große Nachteile erwuchsen¹³. Alle übrigen Vorstandsmitglieder waren Parteimitglieder, doch ist – wahrscheinlich bis auf Jakob Werlin – keines vor der Machtübernahme der Nationalsozialisten am 30. Januar 1933 in die NSDAP eingetreten (vgl. Tabelle 2).

Da bis zur nationalsozialistischen Machtergreifung erst 850 000 Personen in die NSDAP eingetreten waren¹⁴, die Parteimitgliedsnummern der Daimler-Benz Vor-

10 Vgl. z.B. DBAG 95 Werke, Fabrikationsprogramm, Verkaufsorganisation und Reparaturwerkstätten im In- und Ausland der Daimler-Benz Aktiengesellschaft; Werksangehörige 4 (Eckenberg), 8 (von Hentig), 9 (Hoppe), 10 (Huschke und von Jungenfeld), 16 (Müller), 17 (Nallinger), 20,1 (Nibel), 25 (Sailer), 27 (Schippert).

11 Vgl. dazu besonders: Berlin Document Center, Parteiakten über Wilhelm Eckenberg, Wolfgang von Hentig, Hans Huschke, Arnold G. von Jungenfeld, Wilhelm Kissel, Karl C. Müller, Hans Nibel, Max Sailer und Jakob Werlin sowie die Sonderakte Daimler-Benz.

12 Für Carl Schippert liegen keine Parteiakten im Berlin Document Center vor, was vermuten läßt, daß er der NSDAP nicht angehörte. Auch von Fritz Nallinger gibt es keinerlei Parteiunterlagen. Über Dr. Haspel und Dr. Hoppe informiert die Sonderakte Daimler-Benz im Berlin Document Center.

13 Vgl. dazu Kapitel 1.2.3.2.

14 Schoenbaum, Braune Revolution, S. 68.

Tabelle 2: Mitgliedschaften der Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG in der NSDAP und deren angeschlossenen Organisationen

Vorstandsmitglieder	Partei-eintritt	Andere Mitgliedschaften und Beförderungen (soweit bekannt)
Eckenberg, Dr. Wilhelm	1.5.1933	
Haspel, Dr. Wilhelm	—	DAF; NSV (1934); Reichsluftschutzbund (1938)
von Hentig, Wolfgang	1.7.1940	SA (Nov. 1933); NSKK (1.11.1935); KV (1.4.1936); Wehrwirtschaftsführer 1938
Hoppe, Dr. Otto	—	NSKK (1933)
Huschke, Hans	1.5.1933	NSKK; Mit Führerbefehl Nr. 30 zum NSKK-Brigadeführer befördert.
von Jungenfeld, Arnold G.	1.11.1933	NSKK (1933); Mit Führerbefehl Nr. 30 zum NSKK-Standartenführer befördert; Wehrwirtschaftsführer (30.1.1940)
Kissel, Dr. Wilhelm	1.3.1934	SS (1933?); NSKK (1933); Wehrwirtschaftsführer 1937
Müller, Karl C.	1.5.1933	DAF; NSFK; NSV; Nationalsozialistischer Bund Deutscher Technik; Reichsluftschutzbund; Wehrwirtschaftsführer 1937
Nallinger, Dr. Fritz	—	Wehrwirtschaftsführer ^{a)}
Nibel, Dr. Hans	Datum unbekannt	NSKK (1933)
Sailer, Max	1.5.1933	NSKK
Schippert, ^{b)} Carl	—	NSKK (1933)
Werlin, Jakob	1932 oder 1933	SS-Mitglied seit 1932 (Nr. 266.883)

Quelle: Tabelle zusammengestellt aus den unter Anmerkung 11 angegebenen Akten und aus Haspel 25,9 Abschrift Spruchkammerurteil vom 12.5.1947; Werlin 8 Spruchkammerurteil vom 30.7.1947.

a) Vgl. zu Fritz Nallinger auch: Braunbuch, S. 57.

b) Vgl. zu Carl Schippert auch: Deutsches Führerlexikon, S. 414.

standsmitglieder aber oberhalb der Zweimillionenmarke lagen¹⁵, wäre der Schluß möglich, daß die betreffenden Herren erst relativ spät der Partei beitraten. Man kann aber nicht die Mitgliedsnummern zur Bestimmung des Eintrittsdatums heranziehen, denn z.B. Jakob Werlin, der wahrscheinlich im Dezember 1932 in die NSDAP aufgenommen wurde, hatte die Mitgliedsnummer 3.208.977, während Dr. Kissels Parteiausweis die Nummer 2.009.653 trug, obwohl er erst am 1. März 1934 in die Partei eintrat.

Vier Vorstandsmitglieder traten am 1. Mai 1933 augenscheinlich kollektiv in die NSDAP ein. Ob in allen Fällen eine Vordatierung der Aufnahmedaten vorgenommen wurde, wie z.B. bei Dr. Kissel, ist nicht nachweisbar. Sicher ist, daß solche Praktiken üblich waren, wie das Beispiel Arnold Gedult von Jungenfelds zeigt: Er beantragte erst im Frühjahr 1934 die Parteaufnahme. Nur durch die Fürsprache von Rudolf Heß, dem Stellvertreter des Führers, wurde von Jungenfeld trotz Aufnahmesperre Mitglied der NSDAP. Sein Eintrittsdatum wurde aber offiziell mit dem 1. November, also nach der Aufnahmesperre, angegeben¹⁶.

Wolfgang von Hentig beantragte erst sehr spät, am 31. Mai 1940, die Parteaufnahme, nachdem die Aufnahmesperre 1939 wieder aufgehoben worden war. Am 1. Juli 1940 trat er in die NSDAP ein, nachdem ihn der Herzog von Coburg dafür vorgeschlagen hatte. Wolfgang von Hentig, aktiver Offizier von 1910 bis 1921, ausgezeichnet mit mehreren Kriegs- und Friedensorden, wurde 1937 zum Major der Reserve befördert¹⁷.

Enge Verbindung zum Militär hatte auch Hans Huschke, der noch im Juli 1942 im militärischen Rang eines Obersten im Stab des Reichsmarschalls Hermann Göring tätig war¹⁸. Hans Huschkes Parteieintritt erfolgte am 1. Mai 1933. Er gehörte damit ebenfalls nicht zu den ‚frühen Parteimitgliedern‘, obwohl seine Einstellung zum Nationalsozialismus 1942 linientreu erscheint: „Wir freuen uns Alle (sic!) auf die Dinge, die jetzt in der Entwicklung sind, und wissen, dass auch diesmal alle Aufgaben, die uns braunen Spiegeln zufallen, gemeistert werden. Das Jahr 1942 wird das Jahr der Sondermeldungen sein“¹⁹.

Max Sailer war von November 1915 bis April 1933 Mitglied der Loge ‚Schwaben-treue‘ in Esslingen, zuletzt im Amt des Altedelerzes. Da Sailer bis April 1933 dieser Freimaurerloge angehörte, die wie alle Freimaurerlogen von den Nationalsozialisten verboten wurde, und nicht vor dem 30. Januar 1933 ausgetreten war, wurde 1935 sein Parteieintritt vom 1. Mai 1933 für nichtig erklärt. Gnadengesuche Sailers zur Wiederaufnahme 1938 und 1940 wurden endgültig 1943, nachdem sich das oberste Parteige-

15 Vgl. Parteiakten Berlin Document Center.

16 Berlin Document Center, Parteiakte Arnold Gedult von Jungenfeld.

17 Ebenda, Parteiakte Wolfgang von Hentig; vgl. zu von Hentig auch: Deutsches Führerlexikon, S. 186; Aleff, Drittes Reich, S. 67.

18 BA NS 24/243 Kraus an Huschke (27.7.1942).

19 Ebenda, Huschke an Kraus (26.6.1942).

richt der NSDAP damit beschäftigt hatte, anscheinend durch ‚Führerentscheid‘ abgelehnt²⁰.

Der Vorstandsvorsitzende der Daimler-Benz AG, Dr. Wilhelm Kissel, wurde ebenfalls trotz Parteaufnahmeperrre auf Antrag von Rudolf Heß noch nach 1933 in die NSDAP aufgenommen. Dr. Kissel zahlte 3,— RM Aufnahmegebühr, einmalig 50,— RM Werbebeitrag sowie 10,— RM Monatsbeitrag²¹.

Über seine Zugehörigkeit zur Partei war sich der Vorstandsvorsitzende selbst zunächst wenig im klaren. Im Dezember 1933 schrieb er, daß er nicht wisse, ob er formell der NSDAP angehöre oder nicht. Er sei zwar Mitglied der SS und habe eine entsprechende SS-Nummer, aber keine NSDAP-Parteinummer, so daß es seiner Ansicht nach möglich sei, daß er als SS-Mann nicht noch einmal ausdrücklich als Parteimitglied unter einer besonderen Nummer geführt werde. Diese Unkenntnis läßt den Schluß zu, daß Dr. Kissel zumindest den formalen Parteiangelegenheiten recht gleichgültig gegenüberstand²².

Die SS-Zugehörigkeit Dr. Kissels sah wie folgt aus²³:

	Eintrittsdatum nicht bekannt
Dez. 1933	Beförderung zum SS-Obertruppführer ²⁴
Nov. 1936	Übersendung des SS-Ehrendolches durch den SS-Standartenführer des SS-Abschnittes X, von Alvensleben
Nov. 1938	Beförderung zum SS-Sturmbannführer
Jun. 1939	Verleihung des SS-Totenkopfringes
Nov. 1940	Beförderung zum SS-Obersturmbannführer. Dr. Kissels SS-Dienstrang ‚Obersturmbannführer‘ entsprach dem militärischen Rang eines Oberstleutnants ²⁵ .

Über Jakob Werlins Parteieintritt geben die Parteiakten keine klare Auskunft. Einerseits wird das Jahr 1933 angegeben, andererseits 1932, doch kann es sich hier um eine Verwechslung mit Werlins SS-Eintritt handeln.

Sicher ist, daß trotz der engen Beziehung zu Adolf Hitler seit den zwanziger Jahren, Werlin nicht schon frühzeitig in die Partei eintrat²⁶. Dennoch erhielt Werlin 1942²⁷ das goldene Parteiabzeichen, das eigentlich laut Parteistatut nur an Erstmitglieder

20 Berlin Document Center, Parteiakte Max Sailer.

21 Ebenda, Parteiakte Wilhelm Kissel.

22 Vgl. Dokument 1.

23 Kissel XIV, 25a Kissel an Brandes (11.12.1933); Kissel an von Alvensleben (17.11.1936); Kissel an Kaul (10.11.1938 und 16.6.1939); Kissel an Lansche (11.11.1940).

24 Dieser Dienstrang wird bei Reitlinger, SS, S. 8 nicht angegeben. Wahrscheinlich ist Dr. Kissel zum Obersturmführer befördert worden und das Beförderungsschreiben ist fehlerhaft.

25 Kogon, SS-Staat, S. 64 u. Reitlinger, SS, S. 8.

26 Berlin Document Center, Parteiakte Jakob Werlin.

27 Im Spruchkammerurteil vom 30. Juli 1947 wird 1941 als Verleihungsjahr angegeben. Werlin selbst gibt in seinem Schlußwort zur Spruchkammerverhandlung am 30. Juli 1947 das Jahr 1942 an (in: Werlin 8).

mit einer Mitgliedsnummer bis 100.000 verliehen werden sollte. Werlin erhielt es von Hitler anlässlich seines 55. Geburtstags als Auszeichnung für seine Verdienste um die Kraftfahrzeugwirtschaft²⁸.

Jakob Werlin galt als ‚ein persönlicher Freund des Führers‘²⁹. In einem SS-Personalbericht wird er als ein Mann mit gefestigter nationalsozialistischer Weltanschauung und als untadelig in seinem Auftreten und Benehmen innerhalb und außerhalb des Dienstes geschildert³⁰.

Höhepunkt in Werlins politischer Karriere war die Ernennung zum ‚Generalinspektor des Führers für das Kraftfahrwesen‘ am 16. Januar 1942 durch Führererlaß³¹. Dieses Amt war für Werlin geschaffen worden, damit er für seine Aufgabe, Reparaturwerkstätten im Osten, so in Pleskau, Riga, Stablak, Minsk, Gumbinnen, Zülichau und Gleiwitz, einzurichten, direkt Hitler unterstellt war. Dadurch standen ihm alle organisatorischen Möglichkeiten offen, ohne den langen Behördenweg einhalten zu müssen.

Werlin durchlief folgende SS-Laufbahn³²:

1932	Aufnahme in die SS
Dez. 1934	SS-Untersturmführer
1.1.1935	SS-Obersturmführer im 1. SS-Stab
1.4.1936	SS-Obersturmführer im Oberabschnitt Süd
9.11.1936	SS-Hauptsturmführer im Oberabschnitt Süd
1.3.1938	SS-Sturmbannführer im SS-Hauptamt
20.4.1939	SS-Obersturmbannführer im SS-Hauptamt
1.9.1940	SS-Standartenführer im SS-Hauptamt
30.1.1942	SS-Oberführer beim Reichsführer-SS ³³ .

Beförderung und Rangerhöhung waren für Jakob Werlin mit weiteren Auszeichnungen verbunden: Am 10. April 1938 wurde ihm z.B. der ‚Degen der SS‘ verliehen, im Juli 1939 die ‚Österreich-Medaille‘. Diese Auszeichnungen und die SS-Ehrenmitgliedschaft wurden in Werlins Entnazifizierungsverfahren nicht als bela-

28 Ebenda.

29 Vgl. dazu Kapitel 1.2.3.3.

30 Berlin Document Center, Parteiakte Jakob Werlin.

31 Vgl. Dokument 2.

32 Berlin Document Center, Parteiakte Jakob Werlin, vgl. auch: 100 Jahre Daimler-Benz – kein Grund zum Feiern, S. 6. Die ‚SS-Karrierelisten‘ Kissels und Werlins sind dort unvollständig.

33 Dem SS-Standartenführer entspricht der militärische Rang eines Obersten, der SS-Oberführer dem eines Brigadekommandeurs, während der folgende Rang, der SS-Brigadeführer, dem Generalmajorsrang entspricht. Jakob Werlin bekleidete also innerhalb der SS-Hierarchie 1942 eine relativ hohe Stellung. Kogon, SS-Staat, S. 64; Reitlinger, SS, S. 8.

stend angeführt, scheinen demnach also in gewissem Umfang persönlichen Auszeichnungscharakter gehabt zu haben³⁴.

1.2.2. Vorstandsbesetzung nach dem Tode Dr. Kissels im Jahre 1942

Die offenkundigste Einflußnahme der politischen Führung auf die Daimler-Benz AG war bei der Neubesetzung des Vorstandes nach dem plötzlichen Tod des Vorstandsvorsitzenden Dr. Kissel (18. Juli 1942) zu verzeichnen. Nach dem Vorschlag des Aufsichtsrats sollte das Vorstandsmitglied Dr. Haspel die Nachfolge antreten. Die Parteiführung, z.B. Hitler, Göring, Speer und Generalfeldmarschall Milch, wurde um Zustimmung zu dieser Neubesetzung gebeten. Dies war insofern kritisch, als die Vorstandsmitglieder Haspel und auch Hoppe mit nichtarischen Frauen verheiratet waren.

Vermittler in dieser Angelegenheit war das Vorstandsmitglied Jakob Werlin. Nachdem er Göring am 10. August 1942 von der Vorstandsumbesetzung und der Ernennung des Vorstandsmitgliedes Hans Huschke zum Betriebsführer des Werkes Untertürkheim berichtet und die Zustimmung eingeholt hatte, führte er Haspel bei Speer ein. Am Tag darauf reiste Werlin dann zum Führerhauptquartier, wo Adolf Hitler selbst sein Einverständnis zu der Neubesetzung des Vorstandes gab³⁵.

Daraufhin wurde Dr. Haspel als Vorsitzender des Vorstandes der Daimler-Benz AG am 19. August 1942 offiziell bestätigt³⁶. Doch fühlte sich die Deutsche Arbeitsfront, vertreten durch den Abschnittsleiter der NSDAP, Dickwach, übergangen und fürchtete, unter dem neuen Vorstand an Einfluß zu verlieren. Deshalb wandte sich Dickwach an den Aufsichtsratsvorsitzenden der Daimler-Benz AG, Staatsrat Dr. Georg von Stauß. Seiner Ansicht nach wäre es besser gewesen, wenn ein enger Mitarbeiter Dr. Kissels, Direktor Werner Romstedt, verantwortlich für das Personalwesen der Daimler-Benz AG und überzeugter Nationalsozialist, Haspels Stelle eingenommen hätte³⁷. An Stelle von Direktor Romstedt, den der Vorstand intern ablehnte und dessen menschliche Eigenschaften vielfach auf Kritik stießen³⁸, würde nun nach Meinung Dickwachs aber ein ‚jüdisch versippter Vorstand‘ (Dr. Haspel, verheiratet mit einer Halbjüdin, Dr. Hoppe und Direktor Werner, verheiratet mit Volljüdinnen) einen ‚nationalsozialistischen Musterbetrieb‘ leiten, wodurch die Betriebsführung ‚in national-

34 BA NS 19 neu/775 Wolff an Werlin (10.4.1938) und ? an Werlin (20.7.1939).

35 Protokoll der Vorstandssitzung vom 14.8.1942; IfZ MA 144/4, S. 7907.

36 Protokoll der Aufsichtsratssitzung vom 19.8.1942.

37 Vgl. Dokument 3.

38 Protokoll der Vorstandssitzung vom 14.8.1942; Kissel XIV,7 Auszug aus dem Brief vom 4. Oktober 1930 der Verkaufsstelle Weimar; Haspel 26 Erklärung Walter Gassmann vom 30.4.1947.

sozialistischem Sinne‘ nicht mehr gewährleistet sei³⁹.

Unverständlich war Dickwach, wie die Direktoren Hans Huschke und Jakob Werlin dieser Besetzung zustimmen konnten. Gerade Jakob Werlin habe doch bereits 1938 für „eine Bereinigung der Frage Dir. Werner, Dr. Haspel und Dr. Hoppe“ plädiert⁴⁰. Die Betriebsführung in Händen eines linientreuen Nationalsozialisten, wie z.B. des Parteigenossen Direktor Romstedt, hätte die Arbeit der DAF erleichtert und ihren Einfluß gestärkt. Jetzt aber lag die Firmenleitung beim Vorstand, einem ‚demokratischen Gremium‘, dem ein Nichtparteimitglied vorstand⁴¹. Damit wurde eindeutig gegen das ‚nationalsozialistische Führerprinzip‘ verstoßen, wonach die Unternehmensleitung in Händen eines linientreuen Nationalsozialisten liegen sollte.

Im wesentlichen schloß sich die SS dieser Argumentation an und bezweifelte, „ob bei einer solchen Besetzung die DAF, und damit die Partei, etwas zu sagen hat, oder ob die Besetzung nach alten Grundsätzen durch den Vorstand, ganz gleich wie er zum Dritten Reich eingestellt ist, erfolgen kann“⁴².

Ende August 1942 forderte Reichsführer-SS Heinrich Himmler telegraphisch Jakob Werlin zur Stellungnahme und zur Abänderung auf. Jakob Werlin antwortete in einem Fernschreiben⁴³: Direktor Werner, Betriebsführer des Werkes Mannheim, gehöre dem Vorstand nicht an, während Dr. Hoppe bereits seit 1930 Vorstandsmitglied sei; Dr. Haspel sei auf Veranlassung Dr. Kissels 1936 als stellvertretendes Mitglied in den Vorstand aufgenommen worden. Aufgrund der herausragenden Qualifikation von Haspel, besonders im luftfahrttechnischen Bereich, habe die Oberste Parteiführung (Führer und Reichsmarschall) seiner Ernennung zugestimmt. „Jede andere Entscheidung würde schwerste Gefährdung der Produktion befürchten lassen“.

Dem Drängen der Nationalsozialisten wurde insofern nachgegeben, als Hoppe aus dem Vorstand entlassen wurde. Dies war jedoch eher ein taktisches Zugeständnis, um wenigstens den Vorstandsvorsitzenden Haspel in seiner Position zu stützen⁴⁴. Dafür sprechen folgende Tatsachen:

1. Dr. Hoppe erhielt nach seiner Entlassung die vollen Vorstandsbezüge weiter⁴⁵.
2. Nach dem Austritt aus dem Vorstand beschäftigte Werlin Hoppe weiter⁴⁶.

39 Vgl. Dokumente 3 und 4. Direktor Werner (Werk Mannheim) wurde in dieser Korrespondenz mitberücksichtigt, obwohl er nicht dem Vorstand der DBAG angehörte.

40 Vgl. Dokument 3.

41 Vgl. Dokumente 5 und 6.

42 Vgl. Dokument 4.

43 Vgl. Dokument 7 und BA NS 19 neu/776 Himmler an Werlin (25.8.1942).

44 Vgl. Dokument 8. Über das genaue Datum der Entlassung Dr. Hoppes aus dem Vorstand sind mehrere Angaben zu finden. Er selbst datiert seine Entlassung auf den 1.9.1942, vgl. dazu: Hoppe 11,40. Aus dem Protokoll der Aufsichtsratssitzung vom 4.12.1942 geht hervor, daß Dr. Hoppe im Dezember 1942 aus dem Vorstand ausschied.

45 Haspel 26 Anlage 1 zur Erklärung von Walter Gassmann vom 30.4.1947; vgl. auch: Erlebnisse, S. 45.

46 Vgl. Dokument 9; vgl. auch: BA NS 19 neu/776 Aktennotiz für Ch. P. (14.11.1942).

3. Nach seiner Entlassung nahm Hoppe auf Einladung des Daimler-Benz Vorstandes an einem gemeinsamen Essen teil⁴⁷.

Direktor Werner sollte – so die Daimler-Benz-Firmenleitung – in absehbarer Zeit ersetzt werden, was aber letztendlich nicht geschah⁴⁸.

Die Vorstandsumbesetzung 1942 war also im wesentlichen im Sinne der Daimler-Benz AG und gegen den Willen einiger Parteiorganisationen erfolgt. Es war ausgesprochen ungewöhnlich, daß ein Nichtparteimitglied, das zudem mit einer nichtarischen Frau verheiratet war, zu dieser Zeit in eine so exponierte Stellung kommen konnte. Der Vorgang zeigt die starke Stellung des Daimler-Benz Vorstands und Aufsichtsrats, dem mit Hans Rummel ab 1943 ebenfalls ein Nichtparteimitglied vorstand. Beiden Gremien gelang es weitgehend, sich in der Unternehmensführung nationalsozialistischer Einflußnahme zu entziehen.

1.2.3. Kontakte zur politischen Führung

Adolf Hitler war von Mercedes-Autos begeistert. Er war, wie es Jakob Werlin, Kontaktmann der Daimler-Benz AG zum Reichskanzler, ausdrückte, „ein Autonarr, noch mehr als das, er war ein Mercedesnarr“⁴⁹. Bemühungen der Auto-Union AG, Hitler für ihre Fahrzeuge zu interessieren, blieben erfolglos. Werlin berichtet von einem Geschenk eines neuesten 8-Zylinder-Wagens der Auto-Union zu Hitlers Geburtstag, „den die Belegschaft in Überstunden für ihren geliebten Führer“ angefertigt hatte. „Er blieb trotzdem bei Mercedes und hat nie einen anderen Wagen gefahren. Das tat er nicht mir zuliebe, sondern weil (sic!) eben der beste war“⁵⁰.

Auch Daimler-Benz schenkte Adolf Hitler Kraftfahrzeuge, da der Reichskanzler nach der Machtübernahme damit einer der prominentesten Werbeträger des Unternehmens wurde. Im Jahre 1936 erhielt Hitler anlässlich seines Geburtstages einen offenen 5,4 l- und einen geschlossenen 5,0 l-Wagen. Der 50.000ste 1,7 l, der Verkaufsschlager der Daimler-Benz AG in den dreißiger Jahren, wurde ihm anlässlich der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung am 17. Februar 1939 geschenkt. Hitler nahm den 1,7 l an, stellte den Wagen aber für einen ‚guten Zweck‘ zur Verfügung⁵¹.

47 Vgl. Dokument 6.

48 Vgl. Dokument 7 und BA NS 19 neu/776 Himmler an Werlin (25.8.1942).

49 Werlin 8 Schlußwort Werlin zur Spruchkammerverhandlung (30.7.1947); vgl. auch: Kirberg, Typisierung, S. 117. Laut Charlier/Launay, Eva Hitler, S. 12 u. 20 soll sich Hitler während seiner Festungshaft mit Zeichnungen für ein aerodynamisches Profil von Mercedes-Kraftfahrzeugen beschäftigt haben, die er dem Unternehmen nach seiner Entlassung zur Verfügung gestellt habe. Die Autoren vermuten diese Skizzen im Archiv der DBAG. Im Daimler-Benz-Archiv sind aber solche Entwürfe Hitlers nicht gefunden worden.

50 Werlin 8 Schlußwort Werlin zur Spruchkammerverhandlung (30.7.1947).

51 Kissel XIV, 28 Kissel/Werlin an (Hitler) (20.4.1936); Aktennotiz Dr. Kissel vom 9.3.1939.

Andere Mercedes-Autos kaufte Hitler, wobei man ihm bei der Daimler-Benz AG Rabatte bis zu 25 % einräumte⁵². Den im Januar 1931 gekauften Wagen, Typ W 07 offen, zahlte Hitler in Raten von 10.000,— RM und 3.000,— RM. Um den verbleibenden Restbetrag sollte sich Jakob Werlin persönlich kümmern und dafür Sorge tragen, daß ein Teil mit Anzeigen im ‚Völkischen Beobachter‘ verrechnet werde⁵³. Nach der Machtübernahme kaufte Adolf Hitler weiterhin Mercedes-Autos, so ein 19/100 Cabriolet⁵⁴ und einen 2,9 l-Zweisitzer als Geschenk für Leni Riefenstahl⁵⁵. Auch für Wartungsarbeiten und Benzin stellte Daimler-Benz Rechnungen aus, die von der Adjutantur des Führers beglichen wurden⁵⁶.

Hitler ließ auch repräsentative Mercedes-Wagen als Staatsgeschenke überreichen. So schenkte er General Franco anlässlich dessen 50. Geburtstag am 4. Dezember 1942 eine Mercedes-Benz Pullmann-Limousine Typ „W 150“. Den Wagen und Hitlers Glückwunschscheiben überreichte der deutsche Botschafter in Spanien, Dr. von Stohrer, u.a. in Anwesenheit des Daimler-Benz-Vorstandsmitglieds von Hentig⁵⁷.

Ein äußerst säumiger Zahler, aber reger Automobilbesteller, war Hermann Göring. Obwohl ihm die Geschäftsleitung bereits 50 % Rabatt einräumte⁵⁸, förderte das nicht seine Zahlungsmoral. Bei einem Motorbootkauf wollte sich die Daimler-Benz AG schließlich lediglich mit dem Selbstkostenpreis der Motoranlage zufrieden geben. Einen 3,8 l-Wagen gab man Göring „quasi leihweise zur Benutzung“⁵⁹.

Namhafte Partei- und Regierungsmitglieder fuhren Daimler-Benz Autos: Neben Göring besaßen z.B. der Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda Joseph Goebbels, Albert Speer, Reichsleiter Martin Bormann, der Reichsleiter der Deutschen Arbeitsfront Dr. Robert Ley und NSKK-Führer Adolf Hühnlein Mercedes-Wagen⁶⁰.

52 Vgl. dazu Dokument 10.

53 Vgl. Dokumente 11, 12 und 13. Es entstehen erhebliche Differenzen zwischen Verkaufspreis und geleisteten Zahlungen. Bei einem Preis von 38.000,— RM, einer Anzahlung von 10.000,— RM und einer Ratenzahlung von 3.000,— RM verbleiben noch 25.000,— RM Restschuld. In den Schreiben vom Dezember 1932 ist aber die Rede von 12.000,— RM Restschuld. Hitler hatte demnach zwei weitere Raten à 10.000,— RM bzw. 3.000,— RM bezahlt oder sie sind ihm erlassen worden. Zahlungsschwierigkeiten Hitlers im Jahre 1932 bestätigen auch die Aussagen seines Pressechefs Dietrich, wonach Hitler in diesem Jahr unter starken Geldnöten litt; vgl. Dietrich, 12 Jahre, S. 186f.

54 BA R43II/1093a ? an Lammers (17.8.1933) und Notiz vom 31.10.1933, daß Geld an die DBAG angewiesen ist.

55 Vgl. Dokument 10; dazu auch: Dietrich, 12 Jahre, S. 182.

56 Vgl. z.B. BA NS 10/119.

57 Archiv des AA, Botschaft Madrid/Geheim 6/4, Bd. 1, vgl. z.B. Staatsminister und Chef der Präsidialkanzlei an von Stohrer (19.9.1942) und von Stohrer an Dörnberg (5.12.1942).

58 Vgl. Dokument 10.

59 Vgl. dazu Kissel XIV,27; bes. Dokumente 14 und 15.

60 Kissel XIV, 10 Werlin an Vorstand DBAG (30.7.1936); Kissel XIV,27 DBAG an Goebbels (18.2.1939); Prominente Besitzer 24 und 25 Regierung Hitler und Mitglieder der NSDAP;

Bereits im September des Inflationsjahres 1923 hatte Adolf Hitler für die NSDAP einen Pkw (10/30 PS) mit offenem Aufbau für 93.333.332.400 Mark in der Münchner Benz-Filiale gekauft.

Zeit seines Lebens war Hitler Mercedes-Kunde und oft verschenkte er von ihm bestellte Fahrzeuge weiter⁶¹. Im Jahre 1936 „benützt(e)“ Hitler drei verschiedene Daimler-Benz-Fahrzeuge, einen 5,0 l ‚Nürburg‘, einen 5,4 l und einen 7,7 l, den ‚Großen Mercedes‘. Photos zeigen Hitler auch in einem 4 l-Tourenwagen (15/ 70/ 100 PS) und in einem G 4, einem Geländewagen. Weiter wurden ihm ein 7,7 l (155/ 230 PS) Baujahr 1938 und ein ‚Großer Mercedes Cabriolet ‚F‘‘ des gleichen Baujahres geliefert⁶².

Zu den Propagandaauftritten der NS-Führung gehörten auch Werksbesichtigungen. So besuchte Hitler am 28. Oktober 1933 das Werk Sindelfingen⁶³. Das Werk Untertürkheim besichtigten der Führer der Deutschen Arbeitsfront Robert Ley (26.10.1933), der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn und Reichsautobahn Dr. Julius Dormmüller (13.2.1934), Hermann Göring (28.4.1942) und die Reichsminister Albert Speer und Johann Ludwig Schwerin von Krosigk (6.4.1943 bzw. 14.1.1944)⁶⁴.

1.2.3.1. Dr. e.h. Wilhelm Kissel⁶⁵

Dr. Kissel (22.12.1885 – 18.7.1942) hat die Geschicke der Daimler-Benz AG nach der Fusion 1926 bis zu seinem Tode zunächst als Vorstandsmitglied und dann als Vorstandsvorsitzender entscheidend mitbestimmt. Eine eindeutige Beurteilung der Einstellung Dr. Wilhelm Kissels zum Nationalsozialismus ist schwierig.

BA R3/1735, S. 77; BA NS 24/107 Handschriftliche Auflistung über Kfz-Verteilung und NS 24/121 DBAG an Kraus (6.12.1935).

61 Vgl. z.B. Dokument 10; auch: Prominente Besitzer 23 Adolf Hitler; Werlin, 7 (Benz-Verkaufsbüro München?) an NSDAP, München (15.9.1923).

62 Vgl. Dokument 16. Bei zwei der genannten Fahrzeuge handelt es sich um die Fahrzeugtypen, die Hitler wenige Tage später als Geburtstagsgeschenk erhalten sollte. Ob Hitler diese Wagen bereits bekommen hatte und dann vom Unternehmen auf eine Bezahlung verzichtet wurde, bleibt offen. Vgl. auch Prominente Besitzer 23 Adolf Hitler.

63 Vgl. Dokument 17, in dem der Leiter des Werkes Sindelfingen, Dr. Haspel, beeindruckt diesen Besuch schildert. Am 12. Juli 1935 besuchte Hitler z.B. auch die Bayerischen Motorenwerke München, vgl. dazu: Mönnich, Schallmauer, S. 182f.

64 Leipner, Chronik, S. 72 und 99; Handbuch der Dt. Aktiengesellschaften, Jg. 45, S. 4388; Werksbesuche 2, 7 und 8; vgl. auch: Kissel XIV,27 Abschrift aus ‚Der Motorist‘ (25.3.1936).

65 Vgl. zu Kissel auch: Seherr-Thoss, Wilhelm Kissel, S. 685 – 687.

Laut einer Aussage seines Nachfolgers Dr. Haspel war Dr. Kissel vor Hitlers Machtübernahme im Januar 1933 ein erklärter Gegner der Nationalsozialisten. Dies habe er auch öffentlich bekundet⁶⁶.

Nach der Machtübernahme vertrat und förderte Dr. Kissel jedoch den ‚neuen Kurs‘ der Nationalsozialisten. Es läßt sich aber nicht eindeutig belegen, ob das Eintreten Kissels für das nationalsozialistische Gedankengut tatsächlich seiner persönlichen Überzeugung entsprach oder ob es im Hinblick auf das Gedeihen der Daimler-Benz AG, für das er sich verantwortlich fühlte, taktisch zu werten ist. Für beides gibt es Hinweise.

Kissel trat 1933 in die SS und 1934 in die NSDAP ein und scheint diese Mitgliedschaften nicht nur pro forma besessen zu haben, da es sowohl von ihm als auch über ihn eine Reihe von Aussagen gibt, die auf ein aktives Eintreten für den Nationalsozialismus hinweisen. So betonte er bereits 1934 seine ‚jahrelange Verbundenheit mit der nationalsozialistischen Bewegung‘⁶⁷ und seine Verbindung mit ‚meiner lieben SS‘⁶⁸.

1941 äußerte sich Dr. Kissel der DAF gegenüber dahingehend, daß er ‚schon seit Jahren sehr hinterher‘ sei, ‚die Führerschaft und Unterführerschaft unseres Betriebes zweckmässig auszubauen und in enge Verbindung mit dem Arbeitsprozess und dem arbeitenden Menschen zu bringen, wie auch mit der Partei immer mehr zu verbinden und zu verschmelzen‘⁶⁹. Auch in seiner Einstellung zum Krieg zeigte sich Kissels Zeitgebundenheit. Deutschland sei der Krieg von England und Frankreich ‚aufgezwungen‘ worden⁷⁰, deshalb müsse man ‚um das Ansehen und um die Durchsetzung der Rechte unseres Reichs kämpfen‘⁷¹. Zum Feldzug gegen Rußland äußerte er sich, daß, ‚wenn man dem Bolschewismus jetzt nicht schon das Rückgrat gebrochen hätte, wir Schlimmes zu erwarten hätten. Ebenso bin ich der Auffassung, dass er total vernichtet werden muss‘⁷².

Ein Daimler-Benz-Angestellter beschuldigte Dr. Kissel, er habe keine Gelegenheit vorübergehen lassen, für den Nationalsozialismus zu sprechen und für den Eintritt in Partei und SS zu werben. Der ‚Parteirummel‘ habe erst unter seinem Nachfolger Dr. Haspel nachgelassen⁷³.

Hauptsächlich in der Korrespondenz mit Parteiorganisationen, wie z.B. der DAF, oder in Publikationen und Interviews bediente sich der Vorstandsvorsitzende der ‚offiziellen Ausdrucksweise‘. Zur Entwicklung zwischen Betriebsführung und Gefolgschaft äußerte sich Dr. Kissel 1935: ‚Es freut mich ganz besonders, berichten zu kön-

66 Haspel 26 Erklärung Dr. Wilhelm Haspel betr. Spenden der Daimler-Benz Aktiengesellschaft an die Partei (9.4.1947).

67 Kissel XIV, 25a Kissel an Krecke (31.1.1934).

68 Ebenda, Kissel an von Alvensleben (17.11.1936).

69 Kissel XIII,2 Kissel an Dickwach (11.6.1941).

70 Kissel XIV,28 a Kissel an Glunk (14.11.1939).

71 Ebenda, Kissel an Enzenhauser (27.9.1939).

72 Ebenda, Kissel an Leschke (18.12.1941).

73 Haspel 26 von Kirn an Spruchkammer (5.5.1947).

nen, dass dieser Geist innerer Verbundenheit und des Zusammenstehens in Freud' und Leid, als Ausdruck nationalsozialistischen Gemeingutes, festen Fuss in unseren Reihen gefasst hat. Wir sehen in der Pflege dieses Geistes vor allem die Grundlage gegenseitigen vollen Vertrauens, auf der sich letzten Endes allein überragende Leistungen und Erfolge aufbauen lassen“⁷⁴. Auch die Bemühungen Hitlers um die Wiederbelebung der Kraftfahrzeugwirtschaft lobte Dr. Kissel: „Fast 50 Jahre mußten vergehen bis zu dem Tage, an dem unser Führer und Kanzler Adolf Hitler der Automobilindustrie wie der ganzen Kraftverkehrswirtschaft den Weg zu einer größeren und machtvolleren Entfaltung freimachte. Die in knapp zwei Jahren erzielten Erfolge in der Motorisierung Deutschlands sind einzigartig. Was erreicht wurde, ist der vielversprechende Anfang einer neuen Epoche, ist das Auffangen einer Rückwärtsbewegung und die Überwindung des Stillstandes“⁷⁵.

Beispiele der genannten Art lassen sich fortführen, so daß es durchaus möglich ist, Kissel als einen überzeugten Nationalsozialisten zu charakterisieren. Nicht nachzuweisen ist, ob er die politische Komponente tatsächlich über die wirtschaftliche stellte. Nach Ansicht des Abschnittsleiters der NSDAP Dickwach, habe Dr. Kissel „wirtschaftliches und soziales Denken ganz bewußt dem politischen Denken untergeordnet“. „Betriebsführer Dr. Kissel verlangte von seinen Unterführern wiederholt, daß sie sich an der Gemeinschaftsarbeit der Partei und damit an der Gemeinschaftsarbeit unseres Volkes beteiligten. Er erklärte öffentlich, daß er Unterführer nicht gebrauchen könne, die von der Partei abgelehnt werden“. „Dr. Kissel hatte sein ganzes Wirken auf die Zusammenarbeit mit Partei und DAF. abgestellt und dabei mancherlei Widerstände seiner Kollegen im Vorstand überwinden müssen“⁷⁶.

Eine andere Meinung vertrat Dr. Haspel, der jahrelang mit Kissel im Vorstand zusammengearbeitet hatte. 1946 äußerte er sich positiv über das Verhalten Kissels während der NS-Zeit⁷⁷. Allerdings ist seine Aussage mit gewissen Fragezeichen zu versehen: Das nationalsozialistische Regime war inzwischen zusammengebrochen, und alle führenden Wirtschaftsleute hatten ein Entnazifizierungsverfahren durchzustehen. Außerdem lag zu diesem Zeitpunkt der Tod Kissels schon einige Jahre zurück, so daß möglicherweise das Urteil Haspels über ihn in der Erinnerung milder ausfiel, als es zu seinen Lebzeiten ausgefallen wäre. Haspel betonte die außerordentlichen Verdienste Kissels für das Unternehmen, dieser werde „politisch, sehr einseitig betrachtet“, er sei ein „ganz anderer“ gewesen. In wirtschaftlicher Hinsicht sei er „Liberalist“ gewesen und geblieben, die Eigenständigkeit des Unternehmens habe ihm am Herzen gelegen und er habe immer darauf geachtet, die Daimler-Benz AG „nicht in Reichsabhängigkeit kommen zu lassen“, dies vor allem in finanzieller Hinsicht. Der Einfluß

74 Kissel XII,3 Abschrift eines Interviews mit Dr. Kissel vom 29.1.1935; vgl. auch Dokument 18.

75 Kissel, Treibstofffragen, S. 882.

76 BA NS 19 neu/776 Dickwach an von Stauß (20.8.1942); Dokumente 3 und 6.

77 Zum folgenden: Haspel 11 a Haspel an Rosemann (5.7.1946) (Vermerk auf dem Schreiben: Nicht abgesandt).

der Partei sei von ihm immer bereits auf dem „Vorfeld“ abgewehrt worden, die ‚inneren Lebensbezirke‘ der Gesellschaft seien nicht betroffen gewesen.

Haspel sah also das Engagement Dr. Kissels für den Nationalsozialismus im nachhinein als größtenteils vorgeschoben an, um einen wirklichen Einfluß der Partei auf die Daimler-Benz AG so gering wie möglich zu halten.

Werlin urteilte 1938 über Dr. Kissel: Dieser sei ein Mann von ‚schwankendem Charakter‘, der zwar das Parteiabzeichen „mit so grossem Eifer“ trage, es aber wegen seiner Haltung zum Nationalsozialismus eigentlich ablegen müsse. Im Interesse der Daimler-Benz AG habe er, Werlin, über die „frühere Einstellung“ Dr. Kissels beim Führer geschwiegen. Er bezeichnete Dr. Kissel als seinen ‚grössten Unterdrücker‘ vor der Machtübernahme. Der Vorstandsvorsitzende habe vor 1933 nicht mit den Nationalsozialisten sympathisiert und auch sein späteres Engagement für die Partei habe nicht unbedingt seiner inneren Überzeugung entsprochen, sondern sei von ihm im Interesse des Unternehmens für opportun gehalten worden⁷⁸. Gegen diese Einschätzung spricht allerdings, daß Kissel ebenso wie der technische Direktor des Werkes Mannheim, Karl Werner, bereits vor 1933 den Nationalsozialisten Kraftfahrzeuge kostenlos zur Verfügung gestellt haben⁷⁹.

Sicherlich kann man den Vorstandsvorsitzenden nicht als linientreuen Parteigänger bezeichnen. Besonders hinsichtlich der nationalsozialistischen Rassenpolitik wich Dr. Kissel vom Parteikurs ab. Deutlich wird dies durch seinen Einsatz für leitende Angestellte seines Unternehmens, die ‚jüdisch versippt‘ waren, wie Dr. Haspel und Karl Werner. Auch zu ehemaligen nichtarischen Mitarbeitern der Daimler-Benz AG unterhielt er weiterhin Kontakte und setzte sich für sie ein, wie z.B. für Wilhelm Kleemann⁸⁰ und Justizrat Korsch. Letzterer war mit einer nichtarischen Frau verheiratet und sollte aus dem Unternehmen ausscheiden. Dr. Kissel war jedoch daran interessiert, mit ihm in „irgend einer Form“ ein neues Abkommen zu treffen, um ihn bei Daimler-Benz zu halten, was wohl letztendlich nicht gelang⁸¹. Auch 1939 bestand noch Kontakt zu Justizrat Korsch, denn der Vorstandsvorsitzende bemühte sich, Korsch's Tochter über seinen Vorstandskollegen Karl C. Müller, Geschäftsführer der Daimler-Motoren GmbH Genshagen, eine Arbeitsmöglichkeit zu verschaffen. Innerhalb der Daimler-Benz AG wollte er die junge Frau nicht beschäftigen, „da wir ... bezüglich der Arierfrage ... schon gewisse Sorgen haben“⁸².

Auch für einen jüdischen Freund, Richard Levi, setzte sich Dr. Kissel ein: Levis Kinder planten, nach Palästina auszuwandern. Er selbst wollte 1935 eine Studienreise dorthin unternehmen, u.a. um sich in diesem Land nach eventuellen Arbeitsmöglichkeiten umzusehen. Kissel gab ihm ein Empfehlungsschreiben an einen Bankier in Jerusalem, der mit dem Unternehmen zusammenarbeitete, mit auf die Reise⁸³.

78 Werlin 4,36 und 4,46 Werlin an von Stauß (25.2.1938).

79 OMGUS Deutsche Bank, S. 71.

80 Kissel XIV, 67 Kleemann an Kissel (8.9.1934) und Kissel an Krempien (11.9.1934).

81 Kissel XIV, 12 Schippert/Kissel an Jahr (24.10.1933) und Kissel an Jahr (24.1.1934).

82 Kissel XIV, 67 Kissel an Karl C. Müller (7.7.1939).

83 Ebenda, Levi an Kissel (15.3.1935) und Kissel an Levi (19.3.1935).