

IV. Die „Gleichschaltung“ der Automobilclubs

1. Annäherung der Club-Funktionäre an die nationalsozialistischen Machthaber

Reaktionen auf die NS-Machtübernahme

Nach der Machtübernahme zählte aus Sicht der Nationalsozialisten die „Gleichschaltung“ der politischen und gesellschaftlichen Kräfte zu den dringlichsten Aufgaben. Das politische Schlagwort der „Gleichschaltung“ bedeutete 1933 das Ende des politisch-gesellschaftlichen Pluralismus zugunsten der Herrschaftsabsicherung durch die NS-Bewegung und einer Monopolisierung der NS-Ideologie. Zuerst wurden die Länder (Gesetze vom 31. März und 7. April 1933) und die Gewerkschaften (2. Mai 1933) „gleichgeschaltet“, also entmachtet. Danach erwirkten die neuen Machthaber die Anpassung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Organisationen an die neuen Herrschaftsprinzipien. Zu den zentralen Forderungen zählten die Zusammenfassung gleichartiger Vereinigungen, der „organische Aufbau“, die Unterordnung unter parteiamtliche Institutionen und Gliederungen der NSDAP, die Besetzung von Führungsämtern mit „nationalen Persönlichkeiten“ und die Einführung des Führerprinzips und des „Arierparagraphen“ in die Vereinsstatuten.

Die „Gleichschaltung“ der Vereinskultur in Deutschland schlug sich in einem facettenreichen Prozess nieder. Sie reichte von der Kontrolle der bürgerlichen Vereine mit dem Ziel, aus einer pluralen Öffentlichkeit eine „formierte Öffentlichkeit“¹ zu schaffen, bis zum Verbot und der Zerschlagung der konfessionellen, sozialdemokratischen, kommunistischen und jüdischen Vereine.² Die größte sozialdemokratische Rad- und Motorradfahrervereinigung, der „Arbeiter-Rad- und Kraftfahrer-Bund Solidarität“, wurde im Zuge der Auflösung der Arbeitersportvereine am 31. Mai 1933 verboten.³ In den folgenden Monaten veranlasste die Geheime Staatspolizei die Beschlagnahme des Vermögens.⁴ Die Fahrradfabrik Frischauf, Gebäude, Sportstätten und Sportgeräte wurden enteignet, das Vermö-

¹ Dussel u. a.: Von traditioneller Vereinskultur zu moderner Massenkultur?, S. 59.

² Vgl. Freudenthal: Vereine in Hamburg, S. 347.

³ Mit der „Verordnung zum Schutz von Volk und Staat“ des Reichspräsidenten vom 28. 2. 1933, mit der die Grundrechte außer Kraft gesetzt wurden, war die Gesetzesgrundlage für die Auflösung der Arbeitersportvereine geschaffen. Im März 1933 erfolgte das Verbot der kommunistischen Kampfgemeinschaft für Rote Sporteinheit, im Mai 1933 kam die Zentralkommission für Arbeitersport und Körperkultur durch eine Selbstauflösung der zangsweisen Auflösung zuvor; vgl. Schulz u. a. (Bearb.): Der (Arbeiter-) Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität, S. 24. Zum Verbot von Rad- und Motorradfahrernclubs in Speyer vgl. LA Speyer, H 45 Nr. 418.

⁴ Vgl. dazu BArch R 58/630, Bl. 131.

gen von rund 800 000 RM eingezogen. Die Räder verteilte man an Polizeieinheiten, an die Hitlerjugend und an gleichgeschaltete bürgerliche Radvereine.⁵ Mancherorts wurden die von der Polizei beschlagnahmten Motorräder von kommunistischen und sozialdemokratischen Gruppen kostenlos oder gegen eine geringe Abschlagszahlung an die Motorstürme der SA und SS übergeben.⁶

Der Weg der bürgerlichen Automobilclubs in das „Dritte Reich“ endete nicht mit der gewaltsamen Zerschlagung ihrer Organisationen. Der Korpsführer des NSKK, der sich an der „unerträglich gewordene[n] Vielheit von Clubs“⁷ störte und die Konkurrenzstellung zwischen den Clubs und den NS-Motorformationen kritisierte, betrieb nach der NS-Machtübernahme eine Zusammenfassung der bestehenden Automobil- und Motorradverbände unter seiner Führung. Der Vereinigung der Kraftfahrerverbände ging der Zusammenschluss der Luftfahrtorganisationen am 26. März 1933 voraus. Hermann Göring, der am 2. Februar 1933 zum „Reichskommissar für die Luftfahrt“ berufen worden war, regte die Gründung eines reichseinheitlichen Luftsportverbandes an, in dem der Deutsche-Luftfahrt-Verband, der Aero-Club, das NSFK und die Rhön-Rossiten-Gesellschaft aufgingen.⁸

Im folgenden Kapitel werden sowohl die Ziele, Mittel und Ergebnisse der Expansionsbemühungen des NSKK innerhalb des automobilen Vereinswesens als auch die nationalsozialistische Politisierung der Freizeitaktivitäten dargestellt. Parallel dazu wird der Frage nach den Handlungsspielräumen und Reaktionen der verantwortlichen Verbandsvorstände nachzugehen sein. Wie weit reichte die Anpassung der Automobilclub-Funktionäre, und welchen politischen Forderungen und Zwängen von außen waren sie ausgesetzt? Ein Untersuchungsschwerpunkt liegt auf den Diskussionen und Entscheidungen des ADAC-Vorstands in der „Gleichschaltungsphase“. Dies ist zum einen der führenden Rolle des ADAC im automobilen Vereinswesen geschuldet⁹, zum anderen dem verfügbaren Quellenmaterial, das einen größeren Einblick in interne Vorgänge des ADAC gewährt, als dies bei den anderen Clubs möglich ist.¹⁰

⁵ Vgl. Schulz u. a. (Bearb.): *Der (Arbeiter-) Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität*, S. 11.

⁶ Vgl. Schreiben des Polizeipräsidenten in Aachen vom 12. 7. 1933, HStA Düsseldorf, Regierung Aachen Nr. 23722; Mitteilung des Regierungspräsidenten von Aachen vom 15. 6. 1934, betr. Verwertung von bei staatsfeindlichen Organisationen und Einzelpersonen beschlagnahmten und zugunsten des Preußischen Staates eingezogenen Krafträdern; HStA Düsseldorf, Regierung Aachen Nr. 23726.

⁷ Zit. nach Oppermann: *Unter den Sturmstandern*, S. 100.

⁸ Teichler: *Internationale Sportpolitik*, S. 55.

⁹ Mit rund 130 000 Mitgliedern war der ADAC der bei weitem größte Automobilclub. Charakteristisch für den ADAC auf Reichsebene war die hohe Mitgliederzahl und die vergleichsweise geringe Intensität der Mitgliederinteressen. Nicht jeder Beitragszahler, der die Serviceleistungen eines Clubs in Anspruch nahm, war auch in einem Ortsverein aktiv. Die Tendenz der losen, dienstleistungsorientierten Mitgliedschaft hat sich bis heute noch verstärkt. Einen wichtigen Anreiz stellen die Serviceangebote dar, die die Clubs, insbesondere der ADAC, seit den zwanziger Jahren immer weiter ausgebaut haben. Der ADAC zählte 2003 14,5 Millionen Mitglieder.

¹⁰ Die im Vereinsarchiv des ADAC in München verwahrten Schriftstücke waren zur Zeit der Archivrecherche noch ungeordnet und werden im Folgenden ohne Signaturangabe genannt.

Automobilclubs als Interessenvertreter der Kraftfahrer vor 1933

Der ADAC sah sich im Sommer 1932 zum ersten Mal mit Angriffen des NSKK konfrontiert. „Der ‚ADAC‘ im Dienste der ‚Sowjet-Derop‘. Heraus aus dem ADAC – herein in das NSKK!“, so titelten die „Monatsblätter des NSKK“ im August 1932. In verleumderischem Ton wurde der ADAC beschuldigt, unter „jüdischem Einfluss“ zu stehen und mit sowjetrussischen Treibstoff-Firmen zusammenzuarbeiten. Das Korps versuchte, durch derartige Beschuldigungen sein politisches Profil zu schärfen und Mitglieder aus den traditionellen Automobilclubs abzuwerben. Vermutlich aufgrund des aggressiven Tonfalls und der Tatsache, dass auch Adolf Hitler ADAC-Mitglied war, stieß diese Offensive parteiintern auf Widerstand. Die NSKK-Monatsblätter zogen ihren Austrittsappell in der nächsten Ausgabe zurück.¹¹

Das Selbstbewusstsein, das der ADAC aus seiner Position als mitgliederstärkste Kraftfahrervereinigung gewann, erlaubte es ihm, die Motorisierungsbestrebungen der Wehrverbände und anderer politischer Splittergruppen vor 1933 weitgehend zu ignorieren. Zwar war der ADAC in seiner Grundausrichtung traditionellen und nationalkonservativen Werten verpflichtet, was an der Auswahl der Ehrenmitglieder und Gedenkfahrten erkennbar ist.¹² Gleichwohl beharrte der Club in den Jahren der Weimarer Republik auf seinem Selbstverständnis als unpolitische, neutrale Interessenvertretung des deutschen Kraftfahrers. Trotz des wiederholten Bekenntnisses zur politischen Neutralität ist das suggerierte Schweben im politikfreien Raum eine Illusion oder bewusste Täuschung. Satzungen, Ansprachen und Aktivitäten haben immer auch eine ideologieproduzierende Funktion. In hohem Maße politisch zeigten sich die Clubs auch bei ihren Forderungen nach gesetzgeberischen und administrativen Erleichterungen zum Wohle des Kraftfahrers.

Es waren vor allem wirtschaftliche Themen, insbesondere die negativen Folgen der Weltwirtschaftskrise, mit denen sich die Clubs 1932 befassten. Die rund

¹¹ Vgl. Monatsblätter des NSKK vom August 1932: „Der ‚ADAC‘ im Dienste der ‚Sowjet-Derop‘. Heraus aus dem ADAC – herein in das NSKK!“. Der Widerruf wurde der nachfolgenden Ausgabe als Postkartenmitteilung, datiert am 27. 8. 1932, beigelegt.

¹² Erste Ehrenmitglieder waren Prinz Heinrich von Preußen und Prinz Ludwig Ferdinand von Bayern. Beispielhaft für die Fahrten mit nationalkonservativem Hintergrund: Jubiläumsfahrt des Gau V Westfalen Lippe des ADAC „Rund um das Hermannsdenkmal“ (Ausschreibungsheft 1925); ADAC-Motorwelt vom 30. 9. 1932: „Hindenburg zum 85. Geburtstag“. Diese Beispiele sind nur ein Fingerzeig auf die nationalkonservative Grundeinstellung der bürgerlichen Clubs. Eine wissenschaftliche Untersuchung, die sich mit der Entfaltung und Entwicklung der weltanschaulichen Elemente innerhalb der Automobilclubs von der Gründung in der Zeit der Wilhelminischen Monarchie bis zum Jahre 1933 befasst, steht noch aus. Auffällig ist die nach dem Ersten Weltkrieg sichtbare Mischung aus Automobilismus und Nationalismus. Ab Mitte der zwanziger Jahre sind infolge von Auslandsfahrten und Beziehungen zu ausländischen Automobilclubs aber auch Anfänge eines national übergreifenden Zusammengehörigkeitsgefühls unter Automobilisten festzustellen. Eine inzwischen vielfach angemahnte Untersuchung der Geschichte des automobilen Vereinswesens müsste diese Aspekte einbeziehen und die Wirkung der Clubs auf lokaler, regionaler und Reichsebene differenziert betrachten; vgl. Kühne: Massenmotorisierung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert.

1,3 Millionen Automobil- und Motorradfahrer empfanden die hohe Kraftfahrzeugsteuer und die steigenden Preise für Öl und Benzin als besondere Belastung.¹³ Zu Beginn des Jahres 1933 forderte der ADAC gemeinsam mit dem Automobilclub von Deutschland und dem Deutschen Touring Club in zahlreichen Protestveranstaltungen eine 50%-ige Senkung der Kraftfahrzeugsteuer, den Abbau der Betriebsstoffzölle und die Verbilligung des Betriebsstoffes.¹⁴ Im Frühjahr 1933 stand für die Automobilclubs die geplante Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes im Zentrum des Interesses. Das von der Regierung im April 1933 unter dem neuen Reichskanzler Adolf Hitler erlassene Gesetz war für die Mehrheit der Autofahrer eine Enttäuschung, denn nur Neuwagenbesitzer kamen vorerst in den Genuss erheblicher steuerlicher Entlastungen.

Reaktionen auf den politischen Umschwung

Der ADAC wie auch die anderen Clubs lehnten diese Einzelmaßnahme als nicht weitgehend genug ab, zumal sie keine Bedeutung für die Altwagenbesitzer hatte. Die Reaktion des ADAC auf das neue Kraftfahrzeugsteuergesetz markiert den Übergang von einer stark lobbyistisch geprägten partikularen Interessenpolitik zu einer Haltung, die als eine dem „Volksganzen“ verpflichtete Solidarhaltung ausgegeben wurde. Kritik sei zwar erlaubt, so die Amtlichen Mitteilungen des ADAC vom 21. April 1933, aber „wir müssen mehr als bisher lernen, Bedenken untergeordneter Art zurückzustellen und uns nicht nur als Einzelmenschen, sondern als Glieder des Volksganzen zu fühlen“.¹⁵ Selbstbeschränkung in der Kritik an den Regierungsmaßnahmen hieß künftig die Devise. Man hoffte, durch eine zurückhaltende Reaktion im konstruktiven Dialog mit der Regierung verbleiben zu können.¹⁶

Maßgeblich für den Vertrauensvorschuss an die nationalsozialistische Regierung dürfte jedoch der Eindruck gewesen sein, den das ADAC-Präsidium am 14. März 1933 bei seinem Besuch in der Reichskanzlei gewonnen hatte. Hitler sprach dem ADAC seine Anerkennung für die bereits geleistete Arbeit aus und kündigte die staatliche Förderung des Kraftfahrsektors an.¹⁷ Die Tatsache, dass Adolf Hitler selbst seit 1925 Mitglied des ADAC war, ließ das Präsidium auf eine Atmosphäre gegenseitiger Loyalität hoffen. Die Präsidiumsmitglieder versicherten dem Reichskanzler, dass der ADAC „sich voll und ganz hinter die Regierung“

¹³ Allein im Sommer 1932 meldeten 100 000 Kraftfahrer ihr Fahrzeug ab. Die Mitgliederzahl des ADAC sank stetig; vgl. Seherr-Thoss: 75 Jahre ADAC 1903–1978, S. 27, 116.

¹⁴ Vgl. Der Motor-Tourist vom 15. 11. 1932: „Gegen die Erdrosselung des Kraftverkehrs“; Amtliche Mitteilungen des ADAC vom 3. 2. 1933: „Überteuerung und Übersteuerung heißen die beiden Würgeengel des deutschen Kraftverkehrs“; ADAC-Motorwelt vom 17. 2. 1933: „ADAC gegen Treibstoffkonvention“.

¹⁵ Amtliche Mitteilungen des ADAC vom 21. 4. 1933: „Das neue Kraftfahrzeug-Steuer-gesetz“. Im Gegensatz zum ADAC protestierte der Allgemeine Motorsport Verband (AMV) in einer Resolution noch öffentlich gegen die Reform; vgl. Der Motorsportler. Verbandsorgan des AMV vom 12. 5. 1933: „AMV-Resolution an die Reichsregierung“.

¹⁶ Vgl. Rundschreiben des Generalsekretärs vom 13. 4. 1933 an die Mitglieder des Verwaltungsrates, ADAC-Vereinsarchiv.

¹⁷ Vgl. ADAC-Motorwelt vom 12. 5. 1933: „Führer-Tagung des ADAC“.

stellen werde und bereit sei, seine ganze Organisation zum Wiederaufbau der Nation einzusetzen. Sie kündigten ihre Bereitschaft an, die wehrsportlichen Verbände der nationalen Erhebung zu unterstützen und gemeinsam mit ihnen dem Vaterland zu dienen.¹⁸

Die Verantwortlichen des ADAC beschränkten sich nicht auf verbale Freundlichkeiten. Sie leisteten im April 1933 eine prestigeträchtige Spende, zu der sie öffentlich mitteilen ließen:

„Das Präsidium des ADAC hat zum Zeichen der inneren Verbundenheit seinem hochverehrten Mitgliede, dem Herrn Reichskanzler Adolf Hitler, mit den herzlichsten Glückwünschen zum Geburtstage für die Hitler-Geburtstagsspende den Betrag von RM 5000 übermittelt.“¹⁹

Das Präsidium des Automobilclubs von Deutschland (AvD), bestehend aus Adolf Friedrich Herzog von Mecklenburg, Rudolf Freiherr von Brandenstein und Carl Otto Fritsch²⁰, stattete dem Reichskanzler zwei Tage nach dem ADAC seinen Antrittsbesuch ab. Die Repräsentanten des AvD sprachen Hitler ihren Dank für die in Angriff genommene Förderung des Kraftfahrwesens aus.²¹ Der Präsident, Adolf Friedrich Herzog von Mecklenburg, bekräftigte auf der Generalversammlung des AvD am 31. März 1933 die Zustimmung des Clubs zur politischen Entwicklung in Deutschland.²²

Die Clubs unterstützten den politischen Kurs der neuen Regierung auch mit öffentlichen Mahnungen an das Ausland. In einem „Appell an das automobilistische Weltgewissen“ vom 30. März 1933 kritisierte der Präsident des AvD die ausländische Presse, die „Schauermärchen“ über Deutschland verbreite. Keinem werde in Deutschland Leid zugefügt. Adolf Friedrich Herzog von Mecklenburg bat die ausländischen Clubs, „den freundschaftlichen Geist der Verständigung, der den Automobilismus erfüllt, auch im jetzigen Augenblick im Interesse einer allgemeinen Entspannung auf Ihr Land zu übertragen.“²³ Auch der ADAC

¹⁸ Vgl. ebenda.

¹⁹ Amtliche Mitteilungen des ADAC vom 28. 4. 1933.

²⁰ Kurzbiografien: Adolf Friedrich Herzog von Mecklenburg (1873–1969), Afrikaforscher, 1912–1914 Gouverneur der deutschen Kolonie Togo, 1926 Mitglied des IOC, 1928 AvD-Präsident, 1949–1951 Präsident des Deutschen Olympischen Komitees; vgl. Deutsche Biographische Enzyklopädie, Bd. 7, S. 21. Rudolf Freiherr von Brandenstein (1871–1957), AvD-Vizepräsident; vgl. Seherr-Thoss: Automobilindustrie, S. 683; Carl Otto Fritsch, (1874–1937), Konsul, Präsident der Obersten nationalen Sportcommission (ONS), Mitglied der internationalen Sportcommission der Automobilorganisation AIACR, stellvertretender Aufsichtsrat der AVUS, seit 1930 Vizepräsident des Automobilclubs von Deutschland; vgl. Reichshandbuch der deutschen Gesellschaft, Bd. 1, S. 495.

²¹ Vgl. Allgemeine Automobilzeitung vom 25. 3. 1933: „AvD Präsidium beim Reichskanzler Hitler“.

²² Vgl. Allgemeine Automobilzeitung vom 8. 4. 1933: „AvD-Nachrichten“.

²³ „Appell an das automobilistische Weltgewissen“ von Herzog Adolf Friedrich von Mecklenburg, Präsident des AvD vom 30. 3. 1933, in: Verkehrswarte vom April 1933. Der Begriff „automobilistisches Weltgewissen“ suggeriert die optimistische Einschätzung, dass der Verkehr verbindend und damit friedensstiftend wirken könne. Dem setzte Ernst Jünger bereits 1932 die moralische Ambivalenz der Mobilitätssteigerung entgegen: „Es ist aber unbestreitbar, daß eine Lokomotive statt eines Speisewagens eine Kompanie Soldaten oder ein Motor statt eines Luxusfahrzeuges einen Tank bewegen kann – daß also die Stei-

wandte sich Ende März, zu einem Zeitpunkt als kommunistische und sozialistische Regimegegner brutal verfolgt wurden und die Einschüchterungsmaßnahmen der SA gegen Juden in vollem Gange waren, gegen die „Haßpropaganda“ des Auslands.²⁴

Wie erklären sich diese eifertigen Loyalitätsbeweise der Automobilclub-Repräsentanten? Ein wichtiger Grund ist in dem Motorisierungsprogramm zu finden, das Hitler bei seiner Eröffnungsrede auf der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung in Berlin im Februar 1933 in Aussicht gestellt hatte. Bei den Clubs wurden Hoffnungen auf einen Aufschwung der Kraftfahrt geweckt, von dem auch die Kraftfahrer profitieren würden.

Doch die Vertreter der Clubs beschränkten sich nicht darauf, die autofreundliche Gesetzgebung der Nationalsozialisten zu begrüßen. Der Vorsitzende des ADAC-Gaues Nordbayern erklärte auf der Gausitzung vom 14. April seine Zustimmung zur allgemeinen politischen Lage: Der ADAC habe „mitgekämpft für die nationale Erhebung“, deshalb bedeute die „Neugestaltung das heiß ersehnte Ziel einer vierzehnjährigen Mitarbeit des ADAC“.²⁵

Auch Funktionäre regionaler Clubs hatten das Bedürfnis, ihre Zustimmung zum Regierungswechsel mitzuteilen. Der Bayerische Automobilclub, ein Kartellclub des AvD, begrüßte den „Sieg der nationalen Revolution [...] aus aufrichtigem und dankbarem Herzen“. Der am 4. Mai 1933 neugewählte Präsident Günther Freiherr von Egloffstein kündigte Umstrukturierungen und Satzungsänderungen an. Die Neuerungen stellte er unter die Maxime: Die „Grundprinzipien eines völkischen und nationalen Geistes- und Wirtschaftslebens werden dabei meine Richtschnur sein“.²⁶

Die nationale Begeisterung, die in den Reden einiger Gauvorsitzenden und Präsidiumsmitglieder des ADAC nach der NS-Machtübernahme zum Ausdruck kommt, ist mit der Zustimmung zum Motorisierungsprogramm allein nicht zu erklären. Unzweifelhaft bedeuteten Hitlers Ankündigungen im Sinne der Automobilclubs ein positives Signal, jedoch unternahm die neue Regierung, abgesehen von einigen Steuererleichterungen, vorerst keine weitergehenden Maßnahmen zur Verbilligung der Fahrzeughaltung. Die Treuebekennnisse vieler ADAC-Repräsentanten und die Bereitschaft zur Mitarbeit am „Wiederaufbau der Nation“ müssen in engem Zusammenhang mit der nationalen Begeisterung gesehen werden,

gerung des Verkehrs nicht nur die guten, sondern auch die bösen Europäer schneller aneinanderbringt“; ders.: *Der Arbeiter*, S. 167.

²⁴ Vgl. *Auto. Mitteilungsblatt des Gaues 3a (Hessen) des ADAC* vom 1. 4. 1933: „Der ADAC gegen die Haßpropaganda des Auslandes.“ Die Delegierten des DTC nutzten die Tagung der „Alliance Internationale de Tourisme“ (AIT) im Juli – zu einem Zeitpunkt, als bereits hinlänglich bekannt war, dass in Deutschland politische Gegner und jüdische Bürger Diskriminierungen ausgesetzt waren –, um die deutsche Regierung gegen ausländische Kritik in Schutz zu nehmen; vgl. *Clubnachrichten des DTC* vom 15. 7. 1933: „Die Hauptgeschäftsstelle teilt mit ...“.

²⁵ *ADAC-Monatsnachrichten, Gau Nordbayern* vom 14. 4. 1933: „Sitzung des Gau-Gesamtvorstandes“.

²⁶ Auszug aus der Repräsentantensitzung des Bayerischen Automobilclubs (BAC) vom 4. 5. 1933, *StA Augsburg, Best. Regierung von Schwaben und Neuburg* Nr. 18285.

die besonders nationalkonservative Kreise zu Beginn des „Dritten Reiches“ erfasst hatte.

Demonstrationsformen politischer Zuverlässigkeit

An vier Themenkomplexen: der politischen Einstellung, der Haltung zum Wehrsport, der Zusammenarbeit mit dem NSKK und der Ausgrenzung der Juden soll im Folgenden untersucht werden, wie sich die Clubs, allen voran der ADAC, gegenüber der Ideologie und den Maßnahmen der nationalsozialistischen Machthaber verhielten.

Die Aufgabe der parteipolitischen Neutralität

Eine Möglichkeit, das Wohlwollen der neuen NS-Machthaber zu gewinnen, bestand darin, die maßgeblichen Staatsbehörden und Parteidienststellen von den nationalen Traditionslinien der Clubs zu überzeugen. Eine Episode aus der Zeit der Weimarer Republik und ihre nationale Um-Interpretation veranschaulichen die politische Standortverlagerung des ADAC.

Wie bereits im I. Kapitel dieser Untersuchung beschrieben, kam es in den Jahren 1927/1928 innerhalb des ADAC zum Streit darüber, ob der Verband die demokratisch konnotierten Reichsfarben der Weimarer Republik, Schwarz-Rot-Gold, in seine Vereinsinsignien aufnehmen sollte.²⁷ Obgleich der ADAC die schwarz-weiß-rote Clubfahne, die den Reichspatriotismus der Wilhelminischen Ära symbolisierte, beibehielt, wollte der ADAC seine Haltung nicht als Votum gegen die Republik verstanden wissen. Er versuchte, Vorwürfe mit dem Hinweis auf seine unpolitische Haltung zu entkräften: „Der ADAC gebe dem Reiche, was des Reiches ist, und respektiere die Reichsflagge bei jeder offiziellen Gelegenheit, aber er lehne es ab, sich als politischer Vorspann für durchsichtige Zwecke missbrauchen zu lassen.“²⁸

Unparteiisch und liberal wollte sich der ADAC auch in der Behandlung seiner Mitglieder präsentieren. Die 1930 vom Deutschen Auto Club – dem Club, der sich vorbehaltlos zur Republik bekannte – vorgebrachten Vorwürfe, wonach der ADAC antisemitisches Gebaren in seinen Ortsgruppen billige, versuchte der Club unter Hinweis auf seine politisch neutral gehaltenen Satzungen demonstrativ zu entkräften.²⁹

Mit Beginn des „Dritten Reiches“ verabschiedeten sich die Verantwortlichen des ADAC recht schnell vom Credo der politischen Neutralität. In Umkehrung zu den Erklärungen von 1928 pries der ADAC den Flaggenbeschluss nun als „Ruhmesblatt“ in der Geschichte des Clubs und als Akt des politischen Wider-

²⁷ Vgl. zum Flaggenstreit auch S. 56 f. dieser Arbeit.

²⁸ Amtliche Mitteilungen des ADAC vom 16. 12. 1927, Gau Südbayern: „Gauabend“.

²⁹ Vgl. ADAC, Gau I Berlin-Brandenburg (Gaublatt), Nr. 1, 1930: „Der ADAC ist nicht antisemitisch!“. An dieser Stelle kann nicht untersucht werden, ob die gegen den ADAC vorgebrachten Vorwürfe berechtigt waren. An der offiziellen Zurückweisung dieser Anschuldigungen und dem Bekenntnis zur politischen Neutralität lässt sich nur das Selbstverständnis des Clubs ablesen.

standes.³⁰ Das Beharren des ADAC auf den Farben Schwarz-Weiß-Rot zeige, so die Druckschrift „Der ADAC. Sein Werden und Wirken“, dass „seine Mitglieder in dem Volksteil verankert sind, der auch bei der nationalen Revolution in vorderster Linie stand“.³¹ Der ADAC-Verwaltungsrat hatte sich intern bereits am 30. April 1933 seiner seit „jeher national gesinnten Mitgliederschaft“ gerühmt.³²

Dessen ungeachtet war die nationale Pose des ADAC auch von defensivem Charakter. Vorwürfe aus der Presse, wonach der Club seinen nationalen Pflichten nur unzureichend nachkomme, suchte der amtierende ADAC-Präsident Hermann Fulle Mitte April 1933 mit einem Rückgriff auf die Vereinsgeschichte zu entkräften. Neben der Standhaftigkeit im Flaggenstreit führte er die freiwilligen Automobilkolonnen des ADAC im Ersten Weltkrieg und das Engagement einiger Motorstaffeln des ADAC beim Hitler-Putsch 1923 ins Feld. Auf wessen Veranlassung und in welchem Umfang ADAC-Motorstafetten tatsächlich bei dem Versuch Hitlers, in München die Macht an sich zu reißen, mitgewirkt haben, lässt sich schwer rekonstruieren.³³ Sicher ist, dass man sich in der Stunde der „nationalen Erhebung“ dankbar an dieses Ereignis erinnerte:

„Der ADAC ist stolz darauf, diese Tatsache, die jahrelang als ein Verbrechen betrachtet und geheimgehalten werden musste, heute in aller Öffentlichkeit bekennen zu können. Er wünschte, dass alle die vielen Tausende, die heute das Wort ‚national‘ phrasenhaft im Munde führen, schon damals gemeinsam mit Hitler und dem ADAC den Mut gefunden hätten, für die Freiheit der Nation einzutreten.“³⁴

Auch der AvD trat in den Wettbewerb um den „nationalsten“ Automobilclub ein. Trotz des immensen Drucks von außen habe er das „Symbol der ruhmreichen deutschen Vergangenheit, die schwarz-weiß-roten Farben mit schwarzem Adler auf goldenem Grund als Clubstandarte [...] beibehalten“. Außerdem verwies der Präsident bei der Generalversammlung am 31. März 1933 auf die Pflege der deutschen Tradition und auf das Eintreten des Clubs für den Kauf deutscher Fabrikate.³⁵

Viele Clubfunktionäre bemühten sich, ihre Vereinsgeschichte in eine Geschichte nationaler Bewährung umzudeuten. Das starke Herausstellen der patriotischen Motivation und der Wegbereiter-Rolle für die nationalsozialistischen Ver-

³⁰ Vgl. ADAC (Hrsg.): *Der ADAC. Sein Werden und Wirken*, S. 20; *Auto. Mitteilungsblatt des Gaues 3a, (Hessen) des ADAC vom 1. 7. 1933: „Unsere Rheindampferfahrt“.*

³¹ ADAC (Hrsg.): *Der ADAC. Sein Werden und Wirken*, S. 20.

³² Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Verwaltungsrates am 30. 4. 1933, ADAC-Vereinsarchiv.

³³ Da sich in den Prozessakten keine Hinweise auf diese Zusammenarbeit finden, ist davon auszugehen, dass die beteiligten Motorradfahrer entweder nicht als ADAC-Angehörige in Erscheinung traten oder ihre Zahl sehr klein war. Zu den Vorgängen allgemein vgl. Deuerlein (Hrsg.): *Der Hitler-Putsch*.

³⁴ Beilage zur „Nordwestdeutschen Autowelt“ ohne Datum, Datierung zwischen dem 8. und dem 13. 4. 1933: „Der ADAC zur Juden-Frage!“, gezeichnet: ADAC Gau VI Hannover-Braunschweig, i. A. Rechtsanwalt und Notar Hermann Fulle. Vgl. dazu auch das Rundschreiben des ADAC vom 1. 6. 1933: „An die Mitglieder des ADAC! ADAC-NSKK“; Westfälisches Wirtschaftsarchiv Dortmund, F 57 Nr. 324.

³⁵ Vgl. *Allgemeine Automobilzeitung vom 8. 4. 1933: „AvD Nachrichten“.*

bände ist auch dem nationalen Bekennternum zuzuschreiben, das die veröffentlichte Meinung im März und April 1933 bereits sehr stark prägte.

Der Motorsport als Wehrsport

Die Bandbreite dessen, was man mit dem Begriff „Motorsport“ bezeichnete, reichte in den zwanziger Jahren von der Veranstaltung großer internationaler Rennen über Gebrauchswertprüfungen und die beliebten Tourenfahrten bis zur Prämierung des schönsten Kraftfahrzeugs („Schönheitskonkurrenzen“).³⁶

Obgleich der AvD bereits im Oktober 1932 gefordert hatte, auch den Motorsport in die Richtlinien des Reichskuratoriums für Jugendertüchtigung miteinzubeziehen, kam das Thema Wehrsport erst nach der Machtübernahme als fester Programmpunkt auf die Tagesordnung der Clubs. Einige Gaue ließen ein besonderes Engagement in diesem Bereich erkennen. Der für Sportfragen zuständige Referent im ADAC-Gau Hannover-Braunschweig beispielsweise kündigte an, den Wehrsport künftig zu forcieren. Er bekannte, derlei Veranstaltungen schon in den vergangenen Jahren in verschleierter Form durchgeführt zu haben.³⁷ Den Ankündigungen folgten rasch Taten. Am 27. Mai 1933 führte der Gau Hannover-Braunschweig eine Wehrsportveranstaltung mit dem Zweck der Ertüchtigung der Motorsportler im wehrsportlichen Sinne und der „Propagierung des Wehrwillens“ durch. Es wurde die Aufgabe gestellt, die nach einem Bombenabwurf gasvergiftete Einwohnerschaft auf schnellstem Wege zu evakuieren.³⁸

Der unterschiedliche Grad des wehrsportlichen Engagements in den Gauen war von den persönlichen Präferenzen der Gauvorsitzenden und der örtlichen Zusammenarbeit mit den nationalsozialistischen Gliederungen SA, SS und NSKK abhängig. Die starke Betonung des Wehrsports widersprach den tatsächlichen Schwerpunkten eines Verbandes, der sich als Lobby der Auto- und Motorradfahrer verstand und sich auf touristische und wirtschaftliche Belange seiner gut situierten Klientel konzentrierte. Die proklamierte Hinwendung zum Wehrsport muss in erster Linie als nationales Bekenntnis verstanden werden, da wenig dafür spricht, dass das Gros der Mitglieder daran interessiert war, innerhalb der Auto-

³⁶ Vgl. die vom ADAC 1929 herausgegebene Druckschrift „Der ADAC und seine wirtschaftliche Bedeutung“; Motorsport-Club Niedersachsen (ADAC), StadtA Hannover, HR 20 Nr. 846.

³⁷ Vgl. Amtliche Mitteilungen des ADAC vom 12. 5. 1933: „Gedanken über neuzeitliche wehrsportliche Kraftfahrzeug-Veranstaltungen“.

³⁸ Vgl. Ausschreibung zur Wehrsport-Veranstaltung des ADAC im Gau 6 Hannover am 27. 5. 1933, StA Hannover, Hann. 174 Neustadt Nr. 3269. Auch der Vorsitzende des Gaus Hessen verwies auf die enge Zusammenarbeit mit der Reichswehr in den vorangegangenen Jahren. Bei den Übungs- und Prüfungsfahrten, die bisher unter dem Namen Gelände- und Querfeldeinfahrten stattfanden, habe es sich in Wirklichkeit um Motor-Wehrsportübungen gehandelt; vgl. Auto. Mitteilungsblatt des Gaus 3a (Hessen) des ADAC vom 1. 7. 1933: „Unsere Rheindampferfahrt“. Im Gegensatz dazu ließ die Beschäftigung mit diesem Thema in den Vereinsmitteilungen des Gaus Berlin-Brandenburg bis zum September 1933 auf sich warten. Dann erschien eine Pressemitteilung, in der den Clubmitgliedern lapidar empfohlen wurde, „sich mit dem Gedanken des Wehrsports häufiger als bisher zu beschäftigen“; ADAC, Gau I Berlin-Brandenburg (Gaublatt), Nr. 9/1933: „ADAC und Wehrsport“.

mobilclubs aktiven Wehrsport zu treiben. Die große Mehrheit der ADAC-Ortsvereine widmete sich bis dahin der „Pflege der Geselligkeit“ und betrieb nach Auskunft des ADAC 1933 ohnehin keinen Sport.³⁹

Die Reaktion des NS-Kraftfahrkorps auf die neue Wehrsportleidenschaft der zivilen Automobilclubs ließ nicht lange auf sich warten. Oberguppenführer Hühnlein missbilligte anlässlich der Weihe der neuen „Sturmstander“ in Kiel im Mai 1933 den „nationalen Wortschwall“ der Vereine. Fortwährend, so der Korpsführer, verkündeten sie, dass das Streben des NSKK

„schon immer ihr Streben gewesen sei, und dass sie große nationale Erziehungsarbeit geleistet hätten. Herr von Brandenstein vom AvD verkündet sogar in einem Rundfunkvortrag, daß sein Club der Träger des Kraftwehrsportes sei, und daß die Automobilclubs demnächst gemeinsam mit uns, die wir ‚einige Vorarbeiten im Kraftfahr-Wehrsport geleistet hätten‘, diesen Sport nunmehr zur vollen Blüte bringen werden.“⁴⁰

Nicht ohne Eitelkeit legte Hühnlein Wert auf die Feststellung, dass einzig die Motorstürme der SA und das NSKK bisher Wegweisendes auf dem Gebiet des Wehrsports geleistet haben. Im Frühjahr 1933 entwickelten viele deutsche Sportvereine wehrsportliche Aktivitäten, doch wurde dieser neue Eifer bald durch den Monopolspruch von SA, NSKK und HJ beendet.⁴¹ Das Einigungspapier der Clubs am 24. Juli 1933 überließ dann auch, wie später dargestellt wird, das Feld des Wehrsports in Form des Kraftfahrgeländesports allein dem NSKK.

Die Zusammenarbeit mit dem Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps

Während ihres Besuchs beim Reichskanzler am 14. März 1933 versicherten die Präsidiumsmitglieder des ADAC, dass sie die wehrsportlichen Verbände der nationalen Erhebung unterstützen und in „engster Zusammenarbeit mit ihnen“ Deutschland dienen wollten.⁴² Die Zusammenarbeit mit der SA und dem NSKK fand vor allem bei der Vorbereitung und Durchführung von sportlichen Veranstaltungen statt. Hervorzuheben ist die Deutschlandfahrt „2000 km durch Deutschland“, die im Wesentlichen von AvD und NSKK veranstaltet wurde, außerdem die Dreitage-Harzfahrt (ADAC) und die von allen Kraftfahrverbänden gemeinsam organisierte „Ostland-Treuefahrt“ vom 27. bis 29. August 1933. Der DTC stellte seine Organisation zu den Feierlichkeiten am Tag der deutschen Arbeit am 1. Mai 1933 zur Verfügung, veranstaltete eine Schlageter-Gedächtnisfeier mit dem NSKK und gab seinem neuen Segelflugzeug den Namen „Hauptmann Göring“. Zur Namensgebung hatte die Ortsgruppe München des DTC zusam-

³⁹ Vgl. Rundschreiben des Verwaltungsdirektors an die Herren des Verwaltungsrates und an die Gaue des ADAC vom 12. 5. 1933, ADAC-Vereinsarchiv.

⁴⁰ Der SA-Mann vom 20. 5. 1933: „Motor-SA!“. Hühnlein erkannte einzig die Zuverlässigkeitsfahrten des ADAC als Vorläufer des Wehrsports an; vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 15. Juni: „NSKK und Clubs“. Vgl. auch den Bericht über die 1. ADAC-Gebrauchs- und Wirtschaftlichkeitsfahrt 1928, BArch-MA, RH 1/14, Bl. 236–244. Das Reichwehrministerium unterstützte die Ausrichtung dieser Geländeprüfung durch den ADAC.

⁴¹ Vgl. Becker: Zwischen (Selbst-) Gleichschaltung, S. 27 f.

⁴² Vgl. ADAC-Motorwelt vom 12. 5. 1933: „Führer-Tagung des ADAC“.

men mit den SA-Motorstürmen eine Fahrt nach Oberammergau angesetzt.⁴³ Um politisch auf der Höhe der Zeit zu sein, wählten die Delegierten des DTC auf der Generalversammlung im März 1933 als außerordentliches Mitglied für „politische Angelegenheiten“ den Regierungsrat im Ministerium für Volksaufklärung und Propaganda, Wilfried Bade.⁴⁴

Beim ADAC herrschte anfangs der optimistische Glaube vor, das NSKK auch für eigene Zwecke einspannen zu können: In einem Rundschreiben vom 5. April 1933 an die Mitglieder des Verwaltungsrates und an die Gau-Geschäftsstellen des ADAC bezeichnete der Verwaltungsdirektor es als zweckmäßig, bei jeder „passenden Gelegenheit sich in erster Linie der Mitarbeit des NSKK zu bedienen“.⁴⁵ Ende April 1933 bot der ADAC dem NSKK sogar eine Möglichkeit zur internen Mitarbeit in Clubangelegenheiten an: „Das Präsidium des ADAC wird es daher begrüßen, wenn im Interesse der Gleichschaltung ein maßgebender Vertreter des NSKK dem Gesamt-Präsidium des ADAC beigeordnet wird. Das gleiche gilt für die Vorstände der 28 deutschen Gauen.“⁴⁶

Diese Einladung eröffnete dem NSKK die Möglichkeit, stärker gegen den Gesamtclub und die Gauvorstände zu polemisieren, sie unter Druck zu setzen und Mitglieder abzuwerben. Mancherorts kündigten NSKK-Führer, die von der Ungewissheit über die Zukunft des ADAC profitieren wollten, die baldige Auflösung der Ortsvereine an. In mehreren Fällen traten einzelne Ortsgruppen des ADAC geschlossen zum NSKK über oder bildeten sich zu NSKK-Stürmen um.⁴⁷ Der ADAC verlor bis zum 1. August 1933 nach internen Schätzungen 16 000 der rund 131 000 Mitglieder an das NS-Kraftfahrkorps und die Motor-SA.⁴⁸

Das Verhältnis des Korps gegenüber den Clubs charakterisierte Korpsführer Hühnlein am 14. Mai 1933 in Döberitz folgendermaßen: „Wir stehen den Automobilclubs nicht feindlich gegenüber, wenn wir auch kein eigenes Interesse daran haben, sie zu stützen und weiter zu erhalten.“⁴⁹ In derselben Rede forderte er für das NSKK und die Motor-SA die Führung im Bereich des Sports und des Verkehrs. Diese Demonstration der Stärke auf Seiten der nationalsozialistisch organisierten Kraftfahrer zeigt, dass die Clubs im Mai trotz ihrer wiederholt erklärten Bereitschaft zur Mitarbeit in die Defensive geraten waren. In der NS-Presse wurden die deutschen Kraftfahrer aufgefordert, dem Eintritt in das NSKK, in die Motor-SA oder -SS den Vorzug vor den Clubs, den so genannten „Schwachen und

⁴³ Vgl. Der Motor-Tourist vom 15. 5. 1933: „Der Feiertag der nationalen Arbeit“ und vom 15. 6. 1933: „Das neue Hochleistungs-Segelflugzeug des DTC „Hauptmann Göring““.

⁴⁴ Clubnachrichten des DTC vom 15. 3. 1933: „47. Generalversammlung“.

⁴⁵ Rundschreiben vom 5. 4. 1933 an die Herren des Verwaltungsrates und an die Gau-Geschäftsstellen des ADAC, ADAC-Vereinsarchiv.

⁴⁶ Rundschreiben der ADAC-Verwaltungsabteilung vom 24. 4. 1933 an die Herren des Verwaltungsrates und an die Gau-Geschäftsstellen des ADAC, ADAC-Vereinsarchiv.

⁴⁷ Vgl. Rundschreiben der Verwaltungsabteilung des ADAC an die Herren des Verwaltungsrates vom 28. 6. 1933, ADAC-Vereinsarchiv; Jubiläumsschronik des Automobilclubs München 1928–1953, S. 37.

⁴⁸ Vgl. Stenogramm der Sitzung des Verwaltungsrates des ADAC am 12. 8. 1933, ADAC-Vereinsarchiv. Der Mitgliederstand am 1. 8. 1933 wird darin mit knapp 115 000 angegeben.

⁴⁹ Motor. Unabhängige Monatsschrift für den Kraftfahrer vom Juni 1933: „Stellung des NSKK zu den Automobilclubs“.

Halben“, zu geben.⁵⁰ Die Botschaft, die aus dem Titel einer Werbebroschüre des NSKK nach der Machtübernahme hervorging, war eindeutig: „Jeder deutsche Autofahrer und deutsche Motorradfahrer gehört ins Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps (NSKK).“⁵¹

Das Verbandspräsidium des ADAC suchte die begründete Unruhe innerhalb des Verbandes zu zerstreuen. In den Amtlichen Mitteilungen vom 26. Mai 1933 stellte es klar, dass niemand in Deutschland daran denke, den ADAC aufzulösen, die Mitgliedschaft zu verbieten oder den ADAC in seiner internationalen Tätigkeit zu beeinflussen. Die Führung des ADAC habe einem Zusammenschluss mit anderen Clubs im „nationalen Interesse“ zugestimmt, um „deutsche Eigenbrötler und innere Zerrissenheit zu beseitigen“.⁵² Die Reichsleitung der NSDAP bestätigte dem ADAC im Juni 1933, dass die Führung des NSKK keinesfalls an eine Schädigung der bestehenden Automobilclubs denke.⁵³ Der dramatische Mitgliederschwind in den Clubs sprach jedoch eine andere Sprache.

Der ADAC beschwor in seinen Rundschreiben an die Mitglieder ein friedliches Nebeneinander von Club, dem Hort der Bürgerlichkeit, und NSKK, der wehrpolitisch notwendigen Parteigliederung. Die Spannung sollte durch die Propagierung einer Doppelmitgliedschaft im ADAC und NSKK abgebaut werden.⁵⁴

Die Ausgrenzung jüdischer Mitglieder

Ein beachtlicher Teil der rund 500 000 jüdischen Deutschen war in sozial angesehenen Berufen wie dem des Arztes oder Rechtsanwaltes tätig, viele arbeiteten als Selbständige in kaufmännischen und künstlerischen Berufen. Ihr sozialer Status brachte einen gewissen Wohlstand mit sich, der einigen den Erwerb eines Fahrzeugs ermöglichte. Ein nicht geringer Teil der jüdischen Automobilbesitzer dürfte auch einem Automobilclub angehört haben.

Das Sport- und Vereinswesen bot für die in Deutschland lebenden Juden bis zum Jahre 1933 eine Möglichkeit der gesellschaftlichen Integration. Im April 1933 hatten die zahlreichen bürgerlichen Vereine durchaus noch Spielraum im Umgang mit ihren jüdischen Mitgliedern. Die „Entfernung“ jüdischer Sportler und Vereinsmitglieder wurde zu diesem Zeitpunkt von keiner Dienststelle des Staates öffentlich gefordert.⁵⁵

⁵⁰ Der SA-Mann vom 6. 5. 1933: „An die Deutschen Kraftfahrer!“

⁵¹ NSKK-Korpsführung (Hrsg.): „Jeder deutsche Kraftfahrer und deutsche Motorradfahrer gehört ins Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps (NSKK)“.

⁵² Amtliche Mitteilungen des ADAC vom 26. 5. 1933: „Gerüchte“.

⁵³ Vgl. Rundschreiben der Verwaltungsabteilung des ADAC an die Herren des Verwaltungsrates vom 28. 6. 1933, ADAC-Vereinsarchiv.

⁵⁴ Vgl. Rundschreiben des ADAC vom 25. 6. 1933: „An die Mitglieder des ADAC!“, Westfälisches Wirtschaftsarchiv Dortmund, F 57 Nr. 324.

⁵⁵ Vgl. Bernett: Der jüdische Sport im nationalsozialistischen Deutschland 1933–1938, S. 17 f. Der Dokumentensammlung von Joseph Walk zufolge hat der Reichssportkommissar von Tschammer und Osten am 25. 4. 1933 die Vereinszugehörigkeit von Juden verboten. Zweifel an dieser Aussage sind angebracht, da von Tschammer und Osten erst am 28. 4. 1933 von Göring in dieses Amt berufen wurde. Von Tschammer und Osten äußerte sich im Folgenden widersprüchlich. In seiner ersten Rundfunkrede am 8. 5. 1933 kündigte er den Ausschluss jüdischer Mitglieder aus den Sportvereinen an und am 11. Juni rief er in

Bereits auf der Präsidial-Sitzung am 2. April 1933, einen Tag nach dem landesweiten Boykott jüdischer Geschäfte, fassten die Präsidiumsmitglieder des ADAC den Beschluss, die Gauvorsitzenden telefonisch davon zu „unterrichten“, dass Juden, die Vorstandsämter im Gau oder Gesamtclub bekleideten, diese niederlegen müssten. Auch sollten Beratungsverträge mit jüdischen Sachverständigen und Syndizi zum nächstmöglichen Termin gekündigt werden.⁵⁶ Diese Anweisungen wurden rasch umgesetzt. Auf der Sitzung des Gesamtvorstandes des ADAC-Gaues Nordbayern am 14. April 1933 hob der Gauvorstand mit Stolz hervor, dass in der Geschichte des Gaues Juden niemals höhere Funktionen, z.B. die Ortsgruppenleitung, übertragen worden seien. Mit einem jüdischen Rechtsanwalt, der zu diesem Zeitpunkt für die juristische Beratung der Clubmitglieder zuständig war, habe man bereits den Gausyndikus-Vertrag gelöst.⁵⁷

Die Frage der Mitgliedschaft von jüdischen Automobilisten wollte das ADAC-Präsidium von der weiteren politischen Entwicklung abhängig machen. Doch der öffentliche Druck wuchs, Juden auch als gewöhnliche Mitglieder auszuschließen. Die Niedersächsische Tageszeitung in Hannover kritisierte in ihrer Ausgabe vom 8. April 1933 die abwartende Position des ADAC, der sich nicht entschließen könne, seine „Mitgliederlisten auf Rassenreinheit zu überprüfen“. Allein im Gau Hannover-Braunschweig gebe es laut Gerüchten unter den 6000 Mitgliedern 300 Juden. Der nicht namentlich genannte Verfasser des Artikels „Winterschlaf im ADAC“ forderte den Präsidenten persönlich auf, seiner „nationalen Pflicht“ zu entsprechen und die jüdischen Mitglieder auszuschließen. In seiner öffentlichen Erwiderung auf die Angriffe setzte ADAC-Präsident Fulle auf defensive Beschwichtigung. Die Zahl von 300 Juden sei „viel zu hoch gegriffen“ und unter den 340 Vorstandsmitgliedern im Gesamtclub und in den Gauen seien nur zwei Juden gewesen. Diese seien inzwischen ausgeschieden.⁵⁸

Auf der Sitzung des Verwaltungsrates, bestehend aus dem Präsidium, den Gauvertretern und den Mitgliedern der Hauptausschüsse für Sport, Technik und Touristik, am 30. April 1933 konnte Präsident Fulle seinen Antrag, die jüdischen Mitglieder „noch“ nicht auszuschließen, nicht durchsetzen. Eine antijüdische Fraktion, angeführt von den Gauvorsitzenden Hans Woltersdorf (Gau Oberschlesien), Willy Rogalski (Gau Ostpreußen) und dem Sportleiter Bruno Streckenbach (Gau Hamburg-Lübeck), gewann die Meinungsführung.⁵⁹ Die Ziele dieser Gruppe er-

einer Ansprache aufgrund außenpolitischer Rücksichten zur Zurückhaltung in der Judenfrage auf; vgl. Walk (Hrsg.): Das Sonderrecht für die Juden im NS-Staat, I Dok. 80, S. 81; Bernett: Umbruch oder Kontinuität?, S. 9; Peiffer: „Auf zur Gefolgschaft und zur Tat!“, S. 540. Es war keinesfalls so, dass ein zentraler Befehl von oben zu einem sofortigen Ausschluss der Juden aus dem deutschen Vereinswesen führte. Vgl. zur Biografie von Hans von Tschammer und Osten: Kluge: Hitlers Statthalter im Sport; Steinhöfer: Hans von Tschammer und Osten.

⁵⁶ Vgl. Auszug aus dem Protokoll der Präsidial-Sitzung am 2. 4. 1933, ADAC-Vereinsarchiv.

⁵⁷ Vgl. ADAC-Monatsnachrichten Gau Nordbayern vom 14. 4. 1933: „Sitzung des Gau-Gesamtvorstandes“.

⁵⁸ Vgl. Beilage zur „Nordwestdeutschen Autowelt“ ohne Datum, wahrscheinliche Datierung zwischen dem 8. und dem 13. 4. 1933: „Der ADAC zur Juden-Frage!“, gezeichnet: ADAC Gau VI Hannover-Braunschweig, i. A. Rechtsanwalt und Notar Hermann Fulle.

⁵⁹ Vgl. Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Verwaltungsrates am 30. 4. 1933 in Berlin,

klären sich aus der politischen Einstellung der Protagonisten. Professor Woltersdorf war ein langjähriges NSKK- und Parteimitglied und Streckenbach, der von außerhalb des Verwaltungsrates Einfluss zu nehmen suchte, fungierte seit 1931 als Führer eines SS-Motorsturmes. Gegen den Dringlichkeitsantrag, dessen Einbringung von zehn der 28 Gaue unterstützt wurde, erhob sich in der Sitzung laut Protokollauszug keinerlei Widerspruch. Der Verwaltungsrat beschloss daraufhin ein Bekenntnis zum „arischen Prinzip“. ⁶⁰ Die Einführung des „Arierparagraphen“ fand zu einem sehr frühen Zeitpunkt statt, sie war aber kein Sonderfall in der deutschen Vereinslandschaft im Frühjahr 1933. Dies zeigen die Beispiele zahlreicher Sportverbände, allen voran der Turnerschaft ⁶¹, wie auch des Deutschen Apothekervereins oder des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI), die im Frühjahr 1933 ebenfalls den „Arierparagraphen“ einführten, ohne dass die politische Führung dies fordern musste.

Was waren die Motive, die die Delegierten dazu bewogen, ohne Weisung von oben, freiwillig und in einem demokratischen Abstimmungsverfahren, für diese gravierende Satzungsänderung zu stimmen?

Das Präsidium hatte vermehrt Zuschriften erhalten, die zu einem „rigorosen Vorgehen in der Judenfrage“ aufforderten. ⁶² Unzweifelhaft hat auch das „Gesetz zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums“ vom 7. April 1933, das jüdische Beamte – zunächst mit Ausnahme der Teilnehmer am Ersten Weltkrieg – aus dem Staatsdienst verbannte, auf die Stimmung der ADAC-Verantwortlichen eingewirkt.

In den Presseveröffentlichungen begründete man den Ausschluss mit der Berücksichtigung der „besonderen Aufgaben des ADAC“. ⁶³ Dies legt den Schluss nahe, dass die Hoffnungen des ADAC auf die Führungsrolle im automobilen Vereinswesen eine wichtige Motivation für die Ausgrenzung der jüdischen Mitglieder waren. In der Verwaltungsratssitzung vom 12. August besprachen die Delegierten erneut den vorangegangenen Beschluss zur Einführung des „Arierparagraphen“. Die vorgetragenen Meinungen schwankten zwischen antisemitischer Überzeugung und opportunistischem Verbandsinteresse. Der antijüdische Wortführer

ADAC-Vereinsarchiv. Bruno Streckenbach, 1925–1929 Geschäftsführer des ADAC Norddeutschland, später Leiter einer großen Hamburger Autoverleihfirma. 1930 Eintritt in die NSDAP, 1931 Übertritt zur SS und Führer eines SS-Motorsturms, Oktober 1933 Gestapo-Chef in Hamburg. Seit 1939 arbeitete er als Chef des Personalamtes im Reichssicherheitshauptamt. Während des Zweiten Weltkrieges leitete Streckenbach Vernichtungsaktionen in den besetzten Ostgebieten; vgl. BDC RS; Krause: Hamburg wird braun, S. 154; Hans Woltersdorf: Direktor der Oberschlesischen Hauptstelle für das Grubenrettungswesen (Oberschlesien), Professor an der Technischen Hochschule Breslau. Er erfand verschiedene Rettungsgeräte und Einrichtungen zur Prüfung von Gasgeräten und Sprengstoffen, vgl. Reichshandbuch der deutschen Gesellschaft, Bd. 2, S. 2072. Zu Willy Rogalski liegen keine biografischen Daten vor.

⁶⁰ Um die genaueren Durchführungsbestimmungen, ihre Umsetzung und die Reaktion der Ortsvereine kennen zu lernen, wären regionalgeschichtliche Forschungen notwendig.

⁶¹ Vgl. Peiffer: „Auf zur Gefolgschaft und zur Tat!“, S. 538 ff.

⁶² Rundschreiben des Verwaltungsdirektors des ADAC vom 13. 4. 1933, ADAC-Vereinsarchiv.

⁶³ Vgl. ADAC-Motorwelt vom 12. 5. 1933: „Führer-Tagung des ADAC“.

Woltersdorf bekräftigte seine Auffassung, dass der Ausschluss der Juden erforderlich gewesen sei, denn, so der Hochschulprofessor:

„wenn wir die Juden als Mitglieder zugelassen hätten, wenn auch nicht in Funktionärsrollen, so hätten Sie dann auch noch was erleben können, sie [*die Juden*] hätten gestochert, und Sie hätten den größten Unfrieden bekommen. Die Judenfrage ist für uns erledigt und das ist etwas Positives, was wir [*in den kommenden Einheitsclub*] einbringen können.“⁶⁴

Die Briefe aus Mitgliederkreisen, die das Präsidium nach diesem Beschluss erreichten, bekundeten nach Aussage des Clubpräsidenten sowohl Zustimmung als auch Ablehnung. Auch jüdische Mitglieder wandten sich mit Anfragen an die ADAC-Führung.⁶⁵ Der ADAC, der in den Jahren der Weimarer Republik die völkerversöhnende Rolle des Automobilismus betont und das Interesse an fremden Kulturen bekundet hatte, der freundschaftliche Beziehungen zu ausländischen Vereinen pflegte⁶⁶, machte im April 1933 deutlich, dass die vielbeschworenen Prinzipien der Freundschaft unter Automobilisten für jüdische Kraftfahrer nicht mehr galten.

Nachdem der „Arierparagraph“ eingeführt war, hatten die ADAC-Verantwortlichen keine Skrupel, die „Judenfrage“ auch zur Propagierung der Führungsposition des ADAC einzusetzen. In seiner Druckschrift vom August 1933 wies der ADAC in denunziatorischer Absicht darauf hin, dass der Automobilclub von Deutschland unter den größeren Clubs „prozentual wohl die meisten Juden“ habe, die zum Teil auch in seinem Repräsentantenausschuss vertreten seien.⁶⁷

Untätig blieben auch der AvD und der DTC nicht. In einem Rundschreiben des AvD vom 11. April 1933 an seine Körperschaftsmitglieder wurden neue Richtlinien zur Neuaufnahme von Mitgliedern erlassen. In Zukunft sollte im Aufnahmegesuch die Religionszugehörigkeit angegeben werden, „um die Aufnahme Mitglieder jüdischen Glaubens oder Unternehmen jüdischen Charakters zu verhindern“.⁶⁸ Ferner forderte die Vertreterausschusssitzung Ende April die Enthebung jüdischer Mitglieder von ihren Ämtern im Club.⁶⁹ Im Sommer 1933 wurden in einigen Korporativclubs des AvD auch jüdische Mitglieder ausgeschlossen, doch beruhte dies nicht auf einer zentral beschlossenen Satzungsänderung des AvD.⁷⁰

⁶⁴ Stenogramm der Sitzung des Verwaltungsrates des ADAC am 12. 8. 1933, ADAC-Vereinsarchiv.

⁶⁵ Vgl. ebenda.

⁶⁶ Zu den freundschaftlichen Kontakten ins Ausland vgl. ADAC-Motorwelt vom 4. 1. 1929: „ADAC-Aufstieg“; 75 Jahre ADAC im Rheinland, Köln 1979, S. 36 f.

⁶⁷ ADAC (Hrsg.): Der ADAC. Sein Werden und Wirken, S. 25.

⁶⁸ Diese Informationen stammen aus dem Protokoll der Vorstandssitzung des Deutschen Damen-Automobil-Clubs vom 22. 5. 1933, in dem die Inhalte des AvD-Rundschreibens vom 11. 4. 1933 und des Protokolls der Vertreterausschusssitzung vom 28. 4. wiedergegeben werden, LA Berlin B Rep. 42 Acc 2147, Nr. 27490.

⁶⁹ Vgl. ebenda.

⁷⁰ Vgl. die Diskussion darüber im ADAC; Stenogramm der Sitzung des Verwaltungsrates des ADAC am 12. 8. 1933, ADAC-Vereinsarchiv. Da sich in den AvD-Blättern und in der DTC-Schrift „Der Motor-Tourist“ kein veröffentlichter Beschluss findet und die Quellenlage in Bezug auf den AvD und den DTC im Ganzen unbefriedigend ist, muss auf Hinweise aus ADAC-Schriftstücken zurückgegriffen werden.

Der Deutsche Touring Club verweigerte Neuaufnahmen von jüdischen Antragstellern, sah aber von einem Ausschluss der eingetragenen Juden ab.⁷¹

2. Auf dem Weg zur „Einheitsfront der Kraftfahrer“

Der „Pakt von Baden-Baden“: das „automobile Ermächtigungsgesetz“

Der seit dem 28. April 1933 amtierende Reichssportkommissar Hans von Tschammer und Osten arbeitete im Mai 1933 ein Konzept über die Zukunft der Sportverbände aus.⁷² Der Deutsche Reichsausschuss für Leibesübungen sollte gemäß den Richtlinien vom 24. Mai 1933 aus 16 Fachverbänden bestehen: darunter ein „Deutscher Kraftfahrtverband“, der die bestehenden Automobil- und Motorradclubs in sich vereinigen sollte. Die Zuständigkeit für die Zusammenfassung der Kräfte im Motorsport wurde dem Korpsführer des NSKK und Chef des Kraftfahrwesens der SA, Adolf Hühnlein, übertragen.⁷³ Der ADAC sah die Anweisungen des Reichssportkommissars für das Gebiet der Leibesübungen als nicht auf den ADAC übertragbar an, da nur 1/10 der Mitgliederaktivitäten sportlicher Art waren.⁷⁴ Doch der Korpsführer des NSKK, der weitreichendere Neuordnungspläne im Sinn hatte, ließ die Clubs bei einer Zusammenkunft am 8. Juni 1933 wissen:

„Die Vollmacht, die ich vom Reichssportkommissar von Tschammer und Osten besitze, bezieht sich auf den Sport allein, ich fasse meine Aufgabe aber nicht so begrenzt auf. [...] Ich bin der Meinung, daß die lebendige Kraft, die das Nationalsozialistische Kraftfahrer-Korps mit den Motorstürmen der SA und SS heute darstellt, mir das unbestrittene Recht gibt, die künftige Entwicklung der Kraftfahrerorganisationen maßgeblich zu beeinflussen.“⁷⁵

Deutlich wird, dass die Machtausübung nicht auf einer Beauftragung durch Hitler oder einer staatlichen Stelle beruhte – auch war der Posten eines „Reichsbeauftragten für das Kraftfahrwesen“ beim Reichsverkehrsministerium seit März 1933 an den Herzog von Sachsen-Coburg vergeben⁷⁶ –, SA-Obergruppenführer Hühn-

⁷¹ Vgl. ADAC (Hrsg.): Der ADAC. Sein Werden und Wirken, S. 23.

⁷² Hans von Tschammer und Osten war vom 1.–25. 4. 1933 als Sonderkommissar der SA zur Einrichtung einer Hilfspolizei im Preußischen Innenministerium tätig. Am 28. 4. 1933 wurde er zum „Reichssportkommissar“ ernannt und erhielt den Auftrag, die deutschen Leibesübungen zu ordnen und zu betreuen; vgl. Teichler: Internationale Sportpolitik, S. 53, Anmerkung 3 und S. 73–77.

⁷³ Vgl. Bernett: Umbruch oder Kontinuität?, S. 12; Deutsche Kraftfahrt vom 15. 6. 1933: „Der Siegeszug des NSKK“.

⁷⁴ Vgl. Schreiben der Verwaltungsabteilung des ADAC vom 30. 5. 1933 an die Herren des Verwaltungsrates und an die Gau-Geschäftsstellen des ADAC, ADAC-Vereinsarchiv.

⁷⁵ Motorschau vom 15. 6. 1933: „Neugestaltung der Deutschen Motorfahrt“. Vgl. dazu auch Frankfurter Automobil Club, Clubnachrichten vom Juni 1933: „Nationalsozialistisches Kraftfahrkorps – Automobilclubs“. Auch der NSKK-Chronist Oppermann bestätigte im Nachhinein, dass die „Einigung der Clubs“ keiner Anweisung von oben bedurfte: „Seine Vollmacht stand auf keinem Papier geschrieben“; Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 93.

⁷⁶ Vgl. Motorschau vom 15. 4. 1933: „Reichsbeauftragter für das Kraftfahrwesen“. Im Einvernehmen mit dem Reichskanzler übertrug der Reichsverkehrsminister dem Herzog die-

lein setzte vielmehr auf die Wirkung seines selbstbewusst vorgetragenen Führungsanspruchs und auf die Machtdemonstrationen seiner Motorstürme. Er schlug den Clubs die Bildung einer Arbeitsgemeinschaft vor, bestehend aus Bevollmächtigten des ADAC, AvD, DTC, NDA und der Motorradvereinigung, die die Möglichkeiten einer Zusammenfassung der Clubs prüfen sollte.⁷⁷

Gegen eine theoretisch denkbare Auflösung der Clubs zugunsten des NSKK sprach die Unentbehrlichkeit der Vereine für die Erfüllung ziviler Aufgaben im Bereich des Kraftverkehrs. Zudem wusste es das Regime wohl zu schätzen, dass es von den Beziehungen des ADAC und AvD und ihrer Vertretung in den internationalen Tourismus- und Motorsport-Gremien profitieren konnte. Gern bediente man sich auch der organisatorischen Erfahrungen der Clubs für die propagandistische Inszenierung der prestigeträchtigen Automobil- und Motorradrennen im „Dritten Reich“. Somit bestand das politische Ziel nicht in der Zerschlagung der Clubs, sondern in der Zusammenfassung der Verbände und ihrer Unterstellung unter das Reichssportamt oder eine Gliederung der NSDAP, in diesem Fall das NSKK.

Bereits vor 1933 gab es zwischen dem ADAC und dem AvD Gespräche über einen Zusammenschluss, bei denen wirtschaftliche Erwägungen im Vordergrund standen. Anlässlich der Eröffnung des Ausschusses für Kraftverkehrswesen im Reichsverkehrsministerium Ende März wurde den Clubs eröffnet, dass die Bildung eines Einheitsclubs nunmehr unumgänglich sei. Der Verwaltungsrat des ADAC ermächtigte das Präsidium am 30. April 1933, Verhandlungen über einen Zusammenschluss mit dem AvD und dem DTC zu führen. Da die Clubs sich über die Modalitäten nicht einig werden konnten, scheiterten die Verhandlungen. Der DTC plädierte für einen Dachverband, in dem die Clubs selbständig bleiben würden, was den Vorstellungen des ADAC, AvD und des DMV widersprach, die für einen festeren Zusammenschluss votierten. Auch war unklar, was bei einer Fusion mit dem verschuldeten Deutschen Motorradfahrerverband (DMV) geschehen sollte.⁷⁸ Ein erfolgreicher Abschluss der Verhandlungen aus eigener Entschlusskraft hätte die Clubs in eine wesentlich stärkere Position gegenüber dem NS-Kraftfahrkorps gebracht. Nach den gescheiterten Verhandlungen der Automobilclubs, an denen das NSKK nicht beteiligt war, übte der Korpsführer Druck auf die Einigungsbereitschaft der Clubs aus. Auf sein Drängen hin unterzeichneten die Vertreter der vier größten Automobilclubs ADAC, AvD, DTC und NDA am 24. Juli 1933 in Baden-Baden ein Abkommen mit dem NSKK. Vergleichbar der politischen Selbstentmachtung des Reichstages kann es als „automobiles Ermäch-

ses Ehrenamt. Der Antrag des NDA, den Herzog zum „Reichskommissar für Kraftfahrwesen“ zu bestellen, scheiterte, weil das Kraftfahrwesen dem Reichsverkehrsministerium unterstellt blieb und Kompetenzstreitigkeiten vermieden werden sollten; vgl. Antrag des NDA an den Reichskanzler vom 10. 1. 1933, BAArch R 43 II/748; Zeitungsausschnitt vom 9. 3. 1933: „Vorläufig kein besonderes Reichskommissariat für Kraftfahrwesen“, BAArch R 43 I/1074.

⁷⁷ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 15. Juni: „NSKK und Klubs“.

⁷⁸ Vgl. Stenogramm der Sitzung des Verwaltungsrates des ADAC am 12. 8. 1933, ADAC-Vereinsarchiv.

tigungsgesetz“ bezeichnet werden. Die Einigung beruhte auf folgenden Grundsätzen:

- Das NSKK hat die Führungsrolle im Kraftfahrwesen inne.
- Es wird ein Einheitsclub gebildet.
- NSKK und Club bleiben getrennt.
- Es wird eine Sportbehörde errichtet. Das NSKK betreibt mit Unterstützung des Clubs den Wehrsport, der Club organisiert mithilfe des NSKK die übrigen Motorsportarten.⁷⁹
- Die Clubs reichen dem Korpsführer bis Ende September Vorschläge zur Bildung eines Einheitsclubs ein, damit der Zusammenschluss am 1. Oktober verwirklicht werden kann.⁸⁰

Mit dem sogenannten „Pakt von Baden-Baden“ war die Führung im Kraftfahrwesen an das NSKK übertragen worden.

Nach diesen weitreichenden Richtungsentscheidungen stand der ADAC-Präsident Hermann Fulle als Mitunterzeichner bei der Tagung des Verwaltungsrates am 12. August 1933 in Berlin unter Rechtfertigungsdruck. Hühnlein hatte, nach den Worten Fulle, trotz des Fehlens einer klaren Befehlsgewalt oder Vollmacht keinen Zweifel an seiner Entschlossenheit gelassen, die Vereine zu fusionieren.⁸¹ Fulle erklärte, eine Verweigerung der Unterschrift hätte es dem NSKK ermöglicht, noch stärker gegen den ADAC zu polemisieren. Der ADAC-Präsident äußerte sich gegenüber den Mitgliedern des Verwaltungsrates zuversichtlich, dass der ADAC für seine Bereitschaft zur Mitarbeit und für seine Leistungsstärke belohnt werde, indem man ihm beim Neuaufbau des Einheitsclubs eine besondere Stellung einräumen würde.

Dennoch herrschte eine ambivalente Stimmung bei den Verwaltungsratsmitgliedern. Einerseits erwarteten sie, dass bei der „Bildung des Einheitsclubs der ADAC seinen Leistungen, seiner Bedeutung und seiner Größe entsprechend Berücksichtigung“ finde. Diese Zuversicht drückte sich auch in dem Wunsch aus: „Glück auf dem neuen Allgemeinen Deutschen Automobilclub – dem Hort der vereinigten Deutschen Kraftfahrt!“ Andererseits waren die Verantwortlichen angesichts der anhaltenden Repressionen seitens der nationalsozialistischen Gliederungen beunruhigt. Mit einem später nicht mehr auflebenden Widerstandsgeist forderten sie das NSKK in einer Resolution auf, die „Gleichschaltungen“ im Sinne von Übertrittsforderungen einzustellen.⁸²

In der Sitzung am 12. August 1933 wurde auch über die Aufnahme des Führerprinzips in die Statuten diskutiert. Die Mitglieder des Verwaltungsrates des ADAC ließen keine grundsätzlichen Vorbehalte erkennen, entschieden sich jedoch gegen die Einführung. Die Gründe lagen in der zu kurzen Zeitspanne bis zur Gründung eines Einheitsclubs und in der Befürchtung, dieser, eigentlich nur noch

⁷⁹ Vgl. Auszug aus dem Protokoll der Verwaltungsratsitzung vom 12. 8. 1933, ADAC-Vereinsarchiv.

⁸⁰ Vgl. Motorschau vom 15. 8. 1933: „Zusammenschluß der Automobilclubs“.

⁸¹ Vgl. Stenogramm der Sitzung des Verwaltungsrates des ADAC am 12. 8. 1933, ADAC-Vereinsarchiv.

⁸² Vgl. 75 Jahre ADAC im Rheinland, S. 39f.

formale Beschluss könnte als Anbietung an NS-Stellen interpretiert werden. Man versuchte jedoch den Führergedanken in der Sache zu verwirklichen, indem man den Präsidenten „entsprechend dem Führerprinzip“ ermächtigte, weitere Verhandlungen zu führen.⁸³

Gründung des Einheitsclubs „DDAC“

Am 27. September 1933 wurde durch ein Übereinkommen zwischen ADAC und NSKK der Einheitsclub gegründet. Der ADAC ging in dem neuen Gesamtclub mit dem Namen „Der Deutsche Automobil-Club“ (DDAC) auf. Der Wert des ADAC-Vermögens betrug zu diesem Zeitpunkt rund 1,25 Millionen RM.⁸⁴ Der Einheitsclub übernahm sämtliche organisatorischen Einrichtungen des ADAC. Dazu zählte neben der ADAC-Zentrale in der Königinstraße 11a in München auch das hauptamtliche Personal. Korpsführer Hühnlein ernannte den bisherigen Präsidenten des ADAC, Hermann Fulle, zum DDAC-Präsidenten. In das Präsidium wurden ferner der Vizepräsident des ADAC, der Augsburger Architekt Richard Filser, der langjährige Sportpräsident des ADAC Ewald Kroth⁸⁵ und der stellvertretende Korpsführer des NSKK Theodor Oppermann berufen. Zum neuen Generalsekretär des DDAC ernannte der Korpsführer Fritz Junghans⁸⁶, der seit 1925 in der Hauptverwaltung des ADAC tätig war. Er wurde mit dem Neuaufbau des Clubs beauftragt. Wie an der Ämterbesetzung zu erkennen ist, sind die organisatorischen und personellen Kontinuitäten zwischen dem alten ADAC und dem neuen DDAC offenkundig. Der ADAC nahm die erhoffte Vorrangstellung vor den kleineren Clubs ein, und die Veränderungen schienen mehr terminologischer Art zu sein. Die Amtlichen Mitteilungen des ADAC wurden in Amtliche Mitteilungen des DDAC umbenannt, und die Verbandszeitschrift des ADAC „ADAC-Motorwelt“ erschien bei fortgesetzter Nummernzählung ab dem 13. Oktober 1933 als „DDAC-Motorwelt“. Das Übereinkommen setzte fest, dass die Mitglieder des ADAC, mit Ausnahme der „nicht-arischen“, in den DDAC übernommen werden.

⁸³ Vgl. Stenogramm der Sitzung des Verwaltungsrates des ADAC am 12. 8. 1933, ADAC-Vereinsarchiv.

⁸⁴ Auf diese Höhe wurde nach dem Krieg das ADAC-Vermögen vor 1933 beziffert; vgl. Antrag des ADAC an die Berliner Kommission für Ansprüche auf Vermögenswerte vom 21. 3. 1955, LA Berlin B Rep. 79, Acc 645.

⁸⁵ Ewald Kroth (1880–1952), Fabrikant, 1926–1936 Sportpräsident des ADAC bzw. DDAC, 1949 Ehren-Sportpräsident; vgl. Seherr-Thoss: Automobilindustrie, S. 248, 362 f., 594.

⁸⁶ Fritz Junghans, Dr. rer. pol. (1901–1962), im Ersten Weltkrieg Bayerisches Pionierbataillon 7, danach im Freikorps Epp, bei Kämpfen in München, Hamburg und Ruhrgebiet eingesetzt, Hochschulstudium an der TH in München u. a., während des Studiums von 1919–1923 im Hochschulring deutscher Art, dann Vertriebsleiter im Völkischen Ring-Verlag in München. Er trat 1925 in die Dienste der Hauptverwaltung des ADAC und leitete dessen Sportabteilung bis zum Übergang in den DDAC, Mitglied der NSDAP, Spezialgebiete: Organisation kraftfahrtsportlicher Großveranstaltungen, 1938 bis zum Ende des Krieges Präsident des DDAC, von 1951 bis 1962 Generalsekretär und Verwaltungsdirektor des ADAC; vgl. Fritz Junghans, in: Das deutsche Führerlexikon 1934/35; Seherr-Thoss: 75 Jahre ADAC, S. 236.

Um langwierigen Verhandlungen mit den einzelnen Clubs und möglichen Zugeständnissen auszuweichen, sandte Hühnlein den Präsidenten des AvD, NDA und DTC in aller Einfachheit einen Durchschlag des Übereinkommens und kommentierte das Procedere wie folgt:

„Die gewählte Lösung, die absichtlich zeitraubende Auseinandersetzungen um abwegige Einzelinteressen ausschaltet, entspricht dem einzig zu verantwortenden Prinzip, auf der Grundlage des weitaus größten Automobilclubs in Gemeinschaft mit dem NSKK die einigungsbereiten Kräfte durch organischen Aufbau dem Zusammenschluß zuzuführen. Ich würde es begrüßen, wenn Sie in gleichem Sinne Ihre Mitglieder dieser für das Einigungswerk maßgebenden Organisation zuleiten würden.“⁸⁷

Statt eines „organischen Aufbaus“ innerhalb des Einheitsclubs zog der Korpsführer ein Anschlussverfahren vor, bei dem sich die übrigen Clubs zugunsten des DDAC selbst auflösten und ihre Mitglieder und ihr Vermögen an den Einheitsclub überführten. Die Clubs hatten vom Zeitpunkt des Übereinkommens zwischen dem ADAC und der Korpsführung des NSKK an nur noch die Wahl, sich selbst aufzulösen oder sich der Einigungsaktion zu verweigern. Da neben dem Einheitsclub keine weiteren Automobilclubs vorgesehen waren, hätte eine Weigerung früher oder später zu einer Zwangsauflösung geführt. Die Clubs zogen jedoch im Oktober 1933 eine Selbstauflösung, die sie zur Demonstration ihrer nationalen Opferbereitschaft nutzen konnten, der Verweigerungshaltung vor.

Die Selbstauflösung der übrigen Automobilclubs zugunsten des DDAC

Durch eine Vereinbarung zwischen dem NSKK und dem AvD am 7. Oktober 1933 wurden die Reichsorganisation des AvD und das Kartellverhältnis zu den Kartellclubs aufgelöst.⁸⁸ Der Präsident des AvD, Adolf Friedrich Herzog von Mecklenburg, forderte die rund 2000 ordentlichen Mitglieder des AvD und die 14000 außerordentlichen Mitglieder in 55 Körperschaftsclubs auf, dem DDAC beizutreten.⁸⁹ Der stellvertretende Präsident des AvD Max Ilgner⁹⁰ wurde zugleich Vizepräsident des DDAC.⁹¹ Der AvD gliederte sich dem DDAC ein, blieb

⁸⁷ Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 6. 10. 1933: „Der Deutsche Automobilclub (DDAC) gegründet“.

⁸⁸ Vgl. Motorschau vom 15. 10. 1933: „Der Deutsche Automobil-Club“; Schreiben des AvD an alle Mitglieder vom 9. 10. 1933, Anlage: Übereinkommen zwischen NSKK und AvD, Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Abt. 130-400101226/9.

⁸⁹ Die Zahlen sind dem AvD-Jahresbericht 1932 zum Jahreswechsel 1932/1933 entnommen; StA Bückeberg, K 6, Nr. 1401; Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 17. 11. 1933: „Die geschlossene Front der deutschen Kraftfahrer“.

⁹⁰ Direktor Max Ilgner, Dr. rer. pol., Dipl. Kaufmann, geb. 1899, studierte Chemie, Jura und Nationalökonomie, nach dem Ersten Weltkrieg im Freikorps Bentiventi und im Freikorps Düsseldorf, anschließend im Regiment Reinhard, Frühjahr 1920 Abschied aus der Armee, 1924 Prokurist der Firma Leopold Cassella & Co, die mit der IG Farbenindustrie fusioniert wurde, Aufsichtsratsmitglied und Leiter der Zentral-Finanzverwaltung IG, Aufsichtsratsmitglied in zahlreichen Industrie- und Handelsausschüssen, ab 1930 stellvertretender AvD Präsident, schied im Dezember 1933 als DDAC-Vizepräsident aus; vgl. Max Ilgner, in: Das deutsche Führerlexikon 1934/1935.

⁹¹ Vgl. Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 13. 10. 1933: „Hin zur Einheitsfront im deutschen Kraftfahrwesen!“.

aber aufgrund einer Sondervereinbarung mit dem NSKK vorerst als „Stammclub Berlin“ bestehen, da er der einzige deutsche Vertreter in der „Association Internationale des Automobil-Clubs Réconnus“ (AIACR) war. Korpsführer Hühnlein, als Führer des deutschen Kraftfahrsports, wollte nicht riskieren, dass dem DDAC oder der Obersten Nationalen Sportbehörde der Sitz in der wichtigsten internationalen Automobilsportbehörde verweigert würde.

Das Präsidium des Rumpf-AvD war einem neu zu bildenden Kuratorium verantwortlich, dessen Vorsitz Hühnlein einnahm. Als deutlich wurde, dass die AIACR die Vertretung Deutschlands durch die von Hühnlein geführte Oberste Nationale Sportbehörde (ONS) akzeptierte und der Kuratoriumsvorsitzende Hühnlein das Kuratorium und den AvD für überflüssig erklärte, beschloss die Hauptversammlung des AvD am 29. Oktober 1934 die Umwandlung des Clubs in eine gesellschaftliche Vereinigung mit dem Namen „Deutscher Ausland-Club“ (DAC).⁹² Übrig blieben hochrangige Persönlichkeiten, die nicht mehr durch ihre gemeinsame Leidenschaft für den Automobilismus verbunden waren, sondern sich ausschließlich über ihren sozialen Stand und ihre internationalen Beziehungen konstituierten. Dies bot sich im Hinblick auf die exklusive Mitgliedschaft des AvD, der bereits vor 1933 seine Mitglieder nach ihrer sozialen Stellung und dem Einkommen ausgewählt hatte, an. Zu den Kuratoriumsmitgliedern des Deutschen Ausland-Clubs zählten neben dem Präsidenten, Korpsführer Hühnlein, hochrangige Vertreter aus Wirtschaft, Militär und Partei. Als geschäftsführender Vizepräsident amtierte Admiral a. D. Gladitsch. Auch Diplomaten und Gesandte anderer Länder konnten die Mitgliedschaft erwerben. Anfang des Jahres 1937 gehörten dem DAC rund 3000 Mitglieder an. Die Jahresbeiträge von 120 RM waren den Vermögensverhältnissen der Mitglieder angemessen.⁹³ Ziel der Vereinigung war es, bereits bestehende Beziehungen zu nutzen, um unter Honoratiorenkreisen für Deutschland zu werben und die wirtschaftlichen Kontakte zwischen Industriellen zu fördern. Ausländische Persönlichkeiten, die sich „als Gäste des Reiches und des deutschen Volkes wohlfühlen sollten“, wurden vom Club betreut.⁹⁴

⁹² Vgl. 75 Jahre AvD 1899–1974, Frankfurt a. M. 1974, S. 22; vgl. die „Kurze Zusammenfassung der Verhältnisse im AvD seit der einheitlichen Führung des Automobilismus durch den Chef des Kraftfahrwesens“ mit Schreiben an die Reichskanzlei vom 16. 5. 1934, BAArch R 43 II/748, Bl. 24, 241 ff.; Ausführungen des geschäftsführenden Vizepräsidenten Admiral a. D. Gladitsch auf dem Presse-Empfang des DAC am 29. 11. 1934, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel, 9. 55. Nach dem Krieg bezeichneten AvD-Funktionäre den AvD als Club, der „im Jahre 1934 seines aktiven Widerstandes wegen vom Nationalsozialismus gewaltsam“ aufgelöst worden war; vgl. Schreiben des Organisations-Ausschusses zur Wiedergründung des AvD vom 8. 11. 1948, Institut für Stadtgeschichte Frankfurt, MagA Az 7330/6.

⁹³ Vgl. DAC-Clubnachrichten vom 13. 8. 1937: „Generalversammlung“, Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Abt. 130-400101226/10.

⁹⁴ Vgl. Deutscher Ausland-Club (Werbefchrift). Den gesellschaftlichen Mittelpunkt bildete das Haus des Deutschen Ausland-Clubs am Leipziger Platz in Berlin, in dem Bridge-Nachmittage, Tanzabende, Empfänge und Konzerte stattfanden. Der Deutsch-Europäische Kulturbund, die deutsche Gruppe der Fédération des Unions Intellectuelles, wurde dem DAC als Kulturabteilung angegliedert. Die Zeitschrift „Europäische Revue“ erhielt alle DAC-Mitglieder.

Das Fahrtenbüro des DAC organisierte für die Touristen auch Veranstaltungen, die das offensichtliche Ziel hatten, Bewunderung für die Vorzeigeprojekte des „Dritten Reiches“ zu wecken. Dazu zählten Fahrten zu den neuen Strecken der Reichsautobahnen, zu Ausstellungen und offiziellen Kundgebungen, Besuche in Jugend-Ferienlagern und in Industriebetrieben.⁹⁵ Der Führer des NSKK übte als Vorsitzender des Kuratoriums ausschließlich eine Kontrollfunktion aus. Unwahrscheinlich ist, dass der hölzern und wenig distinguiert wirkende Adolf Hühnlein diese Plattform für persönliche Sympathiewerbung nutzen konnte.

Der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein (MMV) kündigte Anfang Oktober 1933 seine Auflösung und die Überführung der Mitglieder in den DDAC und das NSKK an.⁹⁶ Das Ende der ältesten Interessenvertretung des Motorwesens (1897 gegründet) wurde zwar von den älteren Mitgliedern, so der Generalsekretär Robert Kaufmann, als schmerzlich empfunden, gleichwohl wollte man dem Wunsch der nationalen Regierung Folge leisten.⁹⁷

Auch das Präsidium des Deutschen Motorradfahrer-Verbandes (DMV) beschloss die Liquidation des Verbandes und ordnete gleichzeitig an, dass die Landesgruppen des Verbandes Schritte einleiteten, ihre Clubs und Mitglieder den entsprechenden Gauen des DDAC zuzuführen.⁹⁸ Auch die zweite Motorradfahrer-Vereinigung, der Allgemeine Motorradfahrer Verband (AMV), löste sich selbst auf und stiftete den Ertrag aus der Liquidation dem Wehrsport-Fonds des NSKK.⁹⁹

Der Deutsche Touring Club scheint dem Zusammenschluss zögerlicher begegnet zu sein als die anderen Clubs, denn der vom DTC eingesetzte politische Bevollmächtigte kritisierte Anfang Oktober, der DTC verschließe sich der gemeinsamen Einigungsaktion.¹⁰⁰ Der Druck auf das Präsidium wuchs, als Landesgrup-

⁹⁵ Ebenda. Einen gesellschaftlichen Glanzpunkt in Berlin setzte der DAC mit seinem alljährlichen Ball im Hotel Esplanade – ein Stelldichein der gesamten industriellen Prominenz; vgl. Brunn: Ein Mann macht Auto-Geschichte, S. 203.

⁹⁶ Vgl. Automobil-Rundschau vom 2. 10. 1933: „An unsere Mitglieder!“

⁹⁷ Vgl. Automobil-Rundschau vom 20. 12. 1933: „Bericht über die Generalversammlung vom 5. Dezember 1933“. Die Mitgliederversammlung beschloss, den Club bis zum 31. 3. 1934 aufzulösen.

⁹⁸ Vgl. Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 20. 10. 1933: „Der Deutsche Automobil-Club marschiert!“ Nach Gründung des Einheitsclubs war ein Entgegenkommen des Korpsführers gegenüber den kleinen Clubs nicht notwendig. Zur Auflösung des DMV vgl. auch LA Berlin, B Rep. 042, Acc 2147 Nr. 26616.

⁹⁹ Vgl. Der Motorsportler vom 14. 1. 1934: „Mitteilungen des Präsidiums“. Der AMV war 1931 als Abspaltung vom DMV gegründet worden.

¹⁰⁰ Vgl. Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 13. 10. 1933: „Hin zur Einheitsfront im deutschen Kraftfahrwesen!“ Der politische Bevollmächtigte wurde in diesem Artikel nicht namentlich genannt, doch ist davon auszugehen, dass es sich um den Referenten im Ministerium für Volksaufklärung und Propaganda Wilfried Bade gehandelt hat, den der DTC auf der Generalversammlung im März 1933 als außerordentliches Mitglied für „politische Angelegenheiten“ wählte; vgl. Clubnachrichten des DTC vom 15. 3. 1933: „47. Generalversammlung“. Die Zurückhaltung des DTC in der Gleichschaltungsphase wird auch durch die Tatsache erklärt, dass der Touringclub eine touristische Interessenvertretung mit verschiedenen Abteilungen war, die sich nicht in einen reinen Automobilclub überführen lassen wollte.

pen des DTC eigenständige Übertrittsverhandlungen führten.¹⁰¹ Der Präsident des DTC Schröder unterstellte sich daraufhin am 17. Oktober dem NSKK und kündigte den Abbau seiner Organisation bis zum Sommer 1934 an.¹⁰²

Der einzige Club, der sich im Oktober 1933 aus voller Überzeugung dem Einheitsclub anschloss und eine wirkliche Interessenkongruenz zwischen seinem Club und den nationalsozialistischen Vorstellungen glaubhaft machen konnte, war der Nationale Deutsche Automobilclub. Mit dem NSKK verband den NDA nicht nur die Forderung nach einer „Nationalisierung des Motorwesens“, sondern auch die antisemitische Einstellung und der hierarchische und undemokratische Organisationsaufbau.¹⁰³ Der wichtigste Vertreter der nationalen Kraftfahrt, der Gründer und Organisator des NDA und des „Ringes der nationalen Kraftfahrt“, Carl Eduard Herzog von Sachsen-Coburg, hatte sich seit Ende 1931 für ein Zusammengehen von Stahlhelm und NSDAP eingesetzt. Für seine Unterstützung belohnte ihn Hitler nach der Machtübernahme mit dem neu geschaffenen Posten eines „Reichsbeauftragten für das Kraftfahrwesen“.¹⁰⁴

Die Automobil- und Motorradclubs, die den ehemaligen Automobilclubs ADAC, DTC oder AvD korporativ angehört hatten, beschlossen auf ihren Mitgliederversammlungen ebenfalls ihre Auflösung und forderten mehrheitlich ihre Mitglieder dazu auf, sich dem DDAC anzuschließen. Das Präsidium des Schleswig-Holsteinischen Automobilclubs (SHAC) votierte im November 1933 für die Auflösung und die Überführung der Mitglieder in den DDAC. Dieser Beschluss wurde von der Mitgliederversammlung am 2. Dezember 1933 bestätigt. Den ersten Jahresbeitrag für die überführten Mitglieder bezahlte der SHAC aus dem Clubvermögen, der Rest des Vermögens wurde dem automobilistischen Wehrsport überlassen.¹⁰⁵ Generell hatte die direkte Überführung der Clubmitglieder in den neu geschaffenen DDAC den Vorteil für die Mitglieder, dass die Aufnahmegebühr entfiel.¹⁰⁶

Es stand den ehemaligen Korporativclubs frei, sich unter Verzicht auf automobilistische und sportliche Ziele in gesellschaftliche Vereinigungen umzuwandeln. Von dieser Möglichkeit machte z. B. der Württembergische Automobil-Club (WAC) Gebrauch, der im November 1933 in seiner außerordentlichen Mitgliederversammlung einerseits die Eingliederung der Sektion Stuttgart in den DDAC und andererseits die Gründung einer „Gesellschaftlichen Vereinigung des früheren WAC“ beschloss.¹⁰⁷ Gleichmaßen zweigleisig verfuhr auch der Bayerische Automobilclub (Mitglied im AvD), der eine gesellschaftliche Vereinigung und eine

¹⁰¹ Vgl. Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 20. 10. 1933: „Der Deutsche Automobil-Club marschiert!“

¹⁰² Vgl. Clubnachrichten des DTC vom 25. 12. 1933: „Einigung im Kraftfahrwesen“.

¹⁰³ Zur Entstehung und Entwicklung des NDA sowie zur Biographie des Herzogs von Sachsen-Coburg vgl. S. 63 ff. dieser Arbeit.

¹⁰⁴ Vgl. Motorschau vom 15. 4. 1933: „Reichsbeauftragter für das Kraftfahrwesen“.

¹⁰⁵ Vgl. 75 Jahre S.H.A.C., S. 39.

¹⁰⁶ Vgl. Württembergischer-Automobil-Club (WAC) an die Mitglieder vom 14. 10. 1933, StadtA Ulm B 542/33 Nr. 2.

¹⁰⁷ Vgl. ebenda.

DDAC-Ortsgruppe innerhalb Münchens bildete.¹⁰⁸ An der Gründung der Traditionsgemeinschaften ist der starke Wunsch erkennbar, die jahrzehntelang erprobten Geselligkeitsformen weiterzuführen und die Geschlossenheit der Gruppe zu wahren.

Wie dargestellt, kündigten alle Clubs, die von Hühnlein zum Zusammenschluss aufgefordert worden waren, im Oktober 1933 ihre Auflösung an und legten ihren Mitgliedern den Eintritt in den DDAC nahe. Eine geschlossene Überführung der Mitglieder war aufgrund unterschiedlicher Beitragssätze und anderer bürokratischer Hindernisse nicht möglich. Bemerkenswert ist die Tatsache, dass die Auflösung in einer formal korrekten, dem Vereinsrecht entsprechenden Form ablief, den Clubs die Zeit und die Freiheit gelassen wurde, den Weg durch alle vorgeschriebenen Instanzen wie Präsidium, Verwaltungsrat und Mitgliederversammlung zu durchlaufen. Dies geschah auch in den Korporativclubs des AvD und ADAC bis hinunter zu den Ortsvereinen. Vereinzelt weiter existierenden kommunalen Clubs und automobilen Splittergruppen wurde erst in den kommenden Jahren eine Auflösung dringend angeraten, da für Vereinigungen außerhalb des DDAC und der Wirtschaftsgruppen kein Platz mehr sein sollte.¹⁰⁹

Mit der Übernahme des ADAC und der Selbstauflösung der Clubs war der Weg frei für die offizielle Gründungsfeier des neuen Einheitsclubs am 30. November 1933. Hühnlein ging in seiner Ansprache auf die unterschiedliche Aufgabenverteilung von Korps und Einheitsclub ein. Er präsentierte das NSKK als Elite-truppe, in der die Mitgliederzahl durch die „scharfe Schulung“ und die notwendigen körperlichen Voraussetzungen beschränkt sei.¹¹⁰ Dem Club verbleibe, so Hühnlein, die Sammlung aller anderen deutschen Kraftfahrer, die aus beruflichen oder „sonstigen Hindernissen“ den Dienst im Korps nicht ausüben könnten.¹¹¹ Der Führer des NSKK erteilte dem alten „Konsumvereinsdenken“ eine Absage und wies dem Club stattdessen die Aufgabe zu, die finanziellen Mittel für den Kraftfahrersport „in großem Stile“ einzusetzen.¹¹² Vergünstigungen für Clubmitglieder des DDAC wie die Vermittlung von verbilligtem Benzin oder verbilligten

¹⁰⁸ Vgl. das Schreiben des BAC vom 9. 12. 1933 an die Mitglieder, StA Bückeberg, K 6 (Hofmarschallamt), Nr. 1401.

¹⁰⁹ Der Niederlausitzer Automobil-Club (AvD) wurde 1934 von der Gestapo aufgelöst, BLHA Potsdam, Rep. 5 E Cottbus, Nr. 788. Dem „Verband der Automobilbesitzer Deutschlands“ legte der stellvertretende Korpsführer Oppermann nahe, sich selbst aufzulösen, da er sonst die Auflösung aufgrund des Gesetzes zur Vorbereitung des organischen Aufbaus der deutschen Wirtschaft vom 27. 2. 1934 verfügen werde; vgl. Schreiben Oppermanns an den Verband der Automobilbesitzer Deutschlands vom 24. 9. 1935, StA München, Pol. Dir. München 5896. Der DDAC übte auch noch im Folgejahr Druck auf die Automobilwirtschaftsverbände aus, ihre Organisationen aufzulösen; BArch R 8061/1, 2, 3.

¹¹⁰ Vgl. Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 1. 12. 1933: „Richtfest und Flaggenweihe im DDAC“.

¹¹¹ Vgl. DDAC-Wochenschrift vom 2. 11. 1934: „Vor neuen Aufgaben!“. Vgl. auch die Unterscheidung bei Krenzlin: Das NSKK, S. 14.

¹¹² Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 1. 12. 1933: „Richtfest und Flaggenweihe im DDAC“.

Kraftfahrzeugversicherungen untersagte Hühnlein.¹¹³ Die Serviceleistungen für Mitglieder (juristische und technische Beratung, Rechtsschutz, Ausarbeitung von Gutachten, Ausstellung von Grenzübertrittsscheinen und Ausgabe von Straßenkarten) blieben weiter bestehen. Die Gauen des DDAC wurden angewiesen, ab 1934 gemeinsam mit dem NSKK Pflichtveranstaltungen (Winterfahrt, Orientierungsfahrt, Zuverlässigkeitsfahrt, Berg- oder Geländeprüfung) durchzuführen.

Einfluss und Interessen des NSKK

Bei der Gründungsfeier und Flaggenhissung des DDAC am 30. November 1933 hielt der SA-Obergruppenführer Hühnlein eine programmatisch gehaltene Ansprache, die deutlich machte, dass er fortan bestrebt war, die Existenzbedingungen und Aufgaben des Clubs zu diktieren. Zuerst widersprach er Vorwürfen, wonach das NSKK die Fusion gewaltsam herbeigeführt habe:

„Das NSKK hatte kein zwingendes Interesse, das Schicksal der verschiedenen Clubs und Verbände in die Hand zu nehmen, es konnte ruhig die weitere Entwicklung abwarten. Es bot dann später freiwillig die Hand zur Zusammenarbeit, als es sah, daß die schwindenden Kräfte der Clubs und Verbände den gegenseitigen Konkurrenzkampf verschärfen und Interessen der Allgemeinheit schädigten [...]“¹¹⁴

Hühnlein spielte das Engagement des NSKK bei der „Gleichschaltung“ der Verbände bis zur Passivität herunter, stilisierte sich aber gleichzeitig als Retter in der Not. Der augenfällige Vorteil bestand für das NSKK darin, bei der Bildung des DDAC auf die fertige Organisationsstruktur des ADAC zurückgreifen zu können und nicht auf langwierige Bemühungen zur Abwerbung von Mitgliedern aus konkurrierenden Clubs angewiesen zu sein. Die Aussage Hühnleins verzerrt außerdem die Tatsache, dass der Korpsführer den Zeitpunkt für den Zusammenschluss der Clubs selbst bestimmt hatte und in der im Dezember 1933 erlassenen Satzung des DDAC ein Unterstellungsverhältnis festschreiben ließ, das allein im Interesse des NSKK lag. Der entscheidende Satz lautete: „Der Korpsführer des NSKK als der berufene Führer der deutschen Kraftfahrt ist [...] auch für wichtige Entscheidungen des DDAC die maßgebliche Persönlichkeit.“¹¹⁵

Weitere nationalsozialistische Elemente konnten widerspruchlos in den neuen DDAC-Satzungen, die vom NSKK-Korpsführer und vom DDAC-Präsidenten gemeinsam erlassen wurden, platziert werden:

- Der „Arierparagraf“: Die Mitgliedschaft im DDAC konnten nur „deutschstämmige, unbescholtene Personen arischer Abstammung“ erwerben sowie Personen, die nicht mit „Nichtariern“ verheiratet waren. Davon ausgenommen waren bis 1936 „Nichtarier“, die bereits am 1. August 1914 Mitglied eines Automobilclubs waren oder im Ersten Weltkrieg als Frontsoldaten gekämpft hatten.¹¹⁶

¹¹³ Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 101.

¹¹⁴ Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 1. 12. 1933: „Richtfest und Flaggenweihe im DDAC“.

¹¹⁵ DDAC-Wochenschrift vom 2. 2. 1934: „Satzungen des DDAC“, § 9,2.

¹¹⁶ Vgl. Schreiben des AvD an alle Mitglieder des AvD, die dem DDAC noch nicht beigetre-

- Das Führerprinzip: Der Korpsführer des NSKK als übergeordnete Entscheidungsinstanz übertrug die Leitung des DDAC an den Präsidenten und ernannte die DDAC-Gauführer. Die Gauvorstände wurden abgeschafft.
- Der Gemeinschaftsgedanke: Die DDAC-Ortsgruppen sollten „Pflegestätten allseitiger Kameradschaft im nationalsozialistischen Gemeinschaftsgeist“ sein. Dem widersprach laut Satzung eine „auffällige gesellige Betätigung“ und die Auswahl der Mitglieder nach finanzieller Leistungsfähigkeit oder Gesellschaftsschicht.¹¹⁷

Um die enge Anbindung des Clubs an nationalsozialistische Prinzipien auch äußerlich zur Schau zu stellen, arbeitete man das Hakenkreuz in die Clubemblem ein.¹¹⁸ Hauptamtliche Funktionsträger des DDAC trugen eine Uniform. Charakteristisch war die Dienstmütze, an deren Vorderseite das Emblem des DDAC mit Reichsadler und Hakenkreuz angebracht war.¹¹⁹

Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps mit seinem politischen Selbstverständnis hatte keinerlei Interesse an der Übernahme von kraftfahrtechnischen und touristischen Aufgabenfeldern. Es war dem NSKK nicht unrecht, dass ein Einheitsclub die Organisation und Verwaltung dieser Tätigkeitsgebiete zum Wohle der Allgemeinheit der Kraftfahrer weiterhin durchführte. Das NSKK profitierte von der engen Verbindung zwischen Korps und Club, ohne dass DDAC-Mitglieder ähnliche Vorteile durch das NSKK hatten. Zu den gleichen Preisen wie DDAC-Mitglieder erhielten NSKK-Mitglieder Grenzpassierscheine, die es dem Fahrer ermöglichten, Auslandsreisen zu unternehmen, ohne den auf seinem Fahrzeug ruhenden Einfuhrzoll hinterlegen zu müssen. Ab 1934 war der Verkauf von Triptyks an die Mitgliedschaft im DDAC oder NSKK gebunden. An „Nicht-ariar“, die zu beiden Organisationen keinen Zugang hatten, wurden nur unter erschwerten Bedingungen – gegen volle Bezahlung und Bürgschaftsleistung – Triptyks ausgehändigt.¹²⁰ NSKK-Mitglieder wurden in allen Versicherungsangelegenheiten beraten, konnten an sportlichen Veranstaltungen des DDAC teilnehmen und durch geringe Zuzahlungen den gesamten Leistungskatalog des DDAC in Anspruch nehmen.¹²¹

Mit der Gründung des Einheitsclubs hatte der ADAC nicht nur seine einstmals demokratischen Organisationsstrukturen verloren, sondern auch seine organisa-

ten sind, vom 31. 1. 1934, Anlage: Bedingungen für die Anmeldung zur Aufnahme beim DDAC, Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Abt. 130–400101226/10; DDAC-Wochenschrift vom 2. 2. 1934: „Satzungen des DDAC“, § 3,1. Die Satzung von 1936 lässt nach der Definition der Nürnberger Gesetze nur noch „Reichsbürger“ als Mitglieder zu; Motorwelt vom Juni 1936: „Die neuen Satzungen des DDAC“, § 3,1.

¹¹⁷ Vgl. DDAC-Wochenschrift vom 2. 2. 1934: „Satzungen des DDAC“, § 13,1. Der zuletzt genannte Passus wandte sich insbesondere gegen die exklusive Mitgliederauswahl des AvD.

¹¹⁸ Vgl. das Emblem des DDAC auf S. 281 dieser Arbeit.

¹¹⁹ Vgl. Angolia u. a.: NSKK, NSFK, S. 274 f.

¹²⁰ Vgl. Allgemeine Automobilzeitung vom 13. 1. 1934: „Wo gibt es jetzt Triptyks?“ Zu den organisatorischen Veränderungen für jüdische Automobilisten vgl. auch S. 404 dieser Arbeit.

¹²¹ Vgl. Ordnungsblatt der Korpsführung vom 15. 11. 1934, betr. Doppel-Mitgliedschaft zum NSKK und DDAC vom 22. 10. 1934, IfZ Db 30.01.

torische und weltanschauliche Unabhängigkeit. Der Erfolg der Funktionäre, den ADAC als zivilen Club in den Einheitsclub hinüber gerettet zu haben, war angesichts der vollständigen Unterwerfung unter die nationalsozialistische Konkurrenzorganisation machtpolitisch gesehen kaum mehr als ein Pyrrhussieg.

Exkurs: Frauen am Steuer: Die Deutschen Damen-Automobilclubs

Die Bildung eines Einheitsclubs bedeutete das Ende der großen Pluralität, in der sich das automobile Vereinswesen der Weimarer Republik präsentiert hatte. Dies schloss auch die in den zwanziger Jahren entstandenen Damen-Automobilclubs ein.

In dieser Dekade hatte die Werbeindustrie die modisch gekleidete Dame als Werbeträgerin für ihre Zwecke entdeckt. Die Frau akzentuierte die warenästhetische Eleganz der Fahrzeuge und verkörperte den Genuss des Fahrens – eines Fahrens, das zumeist dem männlichen Käufer des Autos vorbehalten war. Die mondäne Frau als Werbeobjekt und die Frau mit eigenem Chauffeur prägten ein passives Bild von der weiblichen Annäherung an den Motor. Doch in immer größerer Zahl traten Frauen als aktive Teilnehmerinnen im motorisierten Straßenverkehr auf. Frauen aus gehobenen Kreisen entdeckten das Auto als Freizeit- und Repräsentationsgefährt für den eigenen Gebrauch.¹²² Am Automobilsport interessierte Frauen gründeten 1926 den „Deutschen-Damen-Automobil-Club“ im AvD.¹²³ Vier Jahre später hatte der Club über 200 ordentliche Mitglieder.¹²⁴ Ein Blick auf einige Namen in der Mitgliederliste verrät die äußerst exklusive Mitgliedschaft: Baronin von Kardorff, Baronin von Kommerstädt, Else de la Roi, Anne Marie Clemence von Balluseck und die Hoteliersgattin Hedda Adlon. Nicht nur unter dem Dach des AvD, sondern auch beim ADAC, beim Deutschen Touring Club, beim republikfreundlichen Deutschen Reichs-Auto-Club und sogar beim Nationalen Deutschen Autoclub waren Kraftfahrerinnen in Damen-Automobilclubs organisiert.¹²⁵

Das Kennzeichnende der Auto-Pionierinnen und ihrer Fahrzeuge wurde von Beobachtern so beschrieben: „Diese Wagen sind eine Art von Amazonen, und ihre Herrinnen haben sehr, sehr rote Lippen, eine ganz schiefe Baskenmütze, einen irrsinnig bunten Schal und viel braunen Puder im Gesicht.“¹²⁶ Es waren vor

¹²² Vgl. auch Sachs: *Liebe zum Automobil*, S. 51–55.

¹²³ Vgl. das Protokoll der Gründungsversammlung am 18. 5. 1926 und Satzungen, LA Berlin B Rep.42 Acc 2147, Nr. 27490. Die Zielgruppe beschränkte sich auf ein extrem schmales gesellschaftliches Segment, da die Kosten nur für besonders betuchte Personen erschwinglich waren: 100 RM Eintrittsgeld, 10 RM Monatsbeitrag plus 50 Mark Ortsgruppenbeitrag im Jahr.

¹²⁴ Vgl. Deutscher Damen-Automobil-Club e.V. (AvD): *Mitglieder-Verzeichnis*. Nach dem Stande vom 30. 6. 1930.

¹²⁵ Zum DTC vgl. *Der Motor-Tourist* vom 25. 10. 1929: „Kirchweihfahrt des Damen-Automobil-Clubs München“; zum DRAC vgl. *Clubnachrichten des DRAC* vom 10. 2. 1932: „Mitgliederversammlung der Damenabteilung“. Der Nationale Deutsche Damen-Automobilclub stand unter dem Vorsitz von Prinzessin Olga von der Lippe; vgl. *Motorschau*. Nationale Deutsche Motorfahrt Zeitung vom 15. 12. 1932: „Erlaß des Präsidenten“.

¹²⁶ Lengerke: *Frauen als Kulisse*, S. 93.

allem Filmschauspielerinnen wie Lilian Harvey, weibliche Globetrotterinnen wie die Industriellentochter Clärenore Stinnes¹²⁷ und die Frauen des Damen-Automobilclubs, die dem Modetrend der zwanziger Jahre das Autofahren hinzufügten. Die bekannte Fliegerin Elly Beinhorn – „eine Art Idealbesetzung für die Traumrolle der sogenannten Neuen Frau“¹²⁸ – war das wohl prominenteste Mitglied des Damen-Automobilclubs im AvD.

Die Mitglieder des Clubs waren in ihrer Mehrzahl die Ehefrauen prominenter Honoratioren aus Politik und Wirtschaft¹²⁹, nicht Geschäftsfrauen, die sich die Anschaffung und den Unterhalt der Fahrzeuge selbst erarbeitet hatten. Sie pflegten in ihrem Auftreten sportliche Eleganz, trafen sich zu gemeinsamen Essen, Bridgeabenden und automobilen Schönheitskonkurrenzen. Sie organisierten Ausflüge und sportliche Veranstaltungen.¹³⁰ Auch wenn das Auto vor allem dazu diente, den genussvollen Lebensstil wohlhabender Frauen zu kultivieren, der sich deutlich von der weiblichen Durchschnittsbiographie dieser Zeit abhob, und die Damen-Automobilclubs keinerlei politische Forderungen in Richtung Gleichstellung der Frauen stellten, kann das Eindringen in die männlich dominierte Technik und die Propagierung des Kraftfahrzeugs in Frauenkreisen dennoch als emanzipatorischer Akt gewertet werden.¹³¹ Die so genannten „Selbstfahrerinnen“ zeigten, dass die Bedienung, manchmal auch die Reparatur eines Wagens, nicht männlichem Geschick und Wissen vorbehalten sein musste. Mit der neu eroberten individuellen Mobilität und dem öffentlich demonstrierten Selbstbewusstsein waren sie Teil eines alternativen Weiblichkeitskonzeptes, das bei Frauen aus der Oberschicht durchaus Anziehungskraft entfalten konnte.¹³²

¹²⁷ Trotz ihrer Seltenheit gab es in den zwanziger Jahren ein breites Spektrum Auto fahrender Frauen. Sie gingen diesem Hobby aus gesellschaftlichen, sportlichen, beruflichen oder touristischen Beweggründen nach. Karolina Dorothea Fell beschreibt und bewertet in ihrem Buch: *Kalkuliertes Abenteuer, die Autoreiseberichte von Margret Boveri, Annemarie Nathusius und Clärenore Stinnes*.

¹²⁸ Dinghaus u. a.: *Die Dame am Steuer*, S. 118. Nach ihrem Afrika-Flug 1931 wurde Elly Beinhorn, die sich später mit dem Rennfahrer Bernd Rosemeyer vermählte, weltbekannt. Vgl. allgemein zur Entwicklung von Frauen-Leitbildern in den zwanziger Jahren den problemorientierten Aufsatz von Jaschke: *Zur politischen Orientierung von Frauen und Frauenverbänden in der Weimarer Republik*.

¹²⁹ Den Vorsitz des Clubs in München (DTC) beispielsweise hatten eine Rechtsanwältin und zwei Fabrikanten-Ehefrauen inne; vgl. *Der Motor-Tourist* vom 1. 8. 1930: „Generalversammlung des Deutschen Damen-Automobil-Clubs München“.

¹³⁰ Die „Zuverlässigkeitsfahrt nach Oberhof“ im Juni 1928 war die erste von der Obersten Nationalen Sportkommission genehmigte Sportveranstaltung. 1930 fand die erste Auslandsreise nach Holland statt; vgl. *Deutscher Damen-Club* von 1926 e. V., S. 4.

¹³¹ Vgl. hierzu: Dinghaus u. a.: *Die Dame am Steuer*, S. 121 ff.

¹³² Dies wurde auch von Journalisten positiv aufgenommen. R. Thebis schrieb in dem Artikel „Die Dame fährt Auto“, erschienen im *Motor-Tourist* vom 1. 4. 1931: „Die Dame fährt Auto – das ist heute etwas ganz Selbstverständliches geworden. Genauso, wie früher die Dame Fahrrad fuhr, steuert sie heute ihren Wagen.“ Der Autor verspricht den Frauen: „Ein wunschloses Freuen wird über Sie kommen, wenn Sie so dahinrasen über endlos erscheinende Landstraßen und wenn der Wind Ihren entzückenden Bubikopf zerwühlt.“ Der väterliche Ton, den Beobachter anschlugen, und die starke Betonung von Äußerlichkeiten war auch das Ergebnis der eigenen Selbstdarstellung von Kraftfahrerinnen. Rat-

Nach der nationalsozialistischen Machtübernahme war auch der Deutsche Damen-Automobil-Club im AvD herausgefordert, sich mit der veränderten politischen Situation und ihren Konsequenzen auseinander zu setzen. In der für Mai 1933 anberaumten Vorstandssitzung stand das Thema „Gleichschaltung“ auf der Tagesordnung.¹³³ Die Frauen der „besseren Gesellschaft“, die ihr Lebensstil und die Liebe zum Automobil zusammengeführt hatte, waren sich in der Bewertung der politischen Situation höchst uneins. Einige Mitglieder hatten bereits vor der Sitzung, der nationalsozialistischen Aufbruchsstimmung folgend, ihren Austritt erklärt, weil sie dieselbe Begeisterung bei ihren Clubkameradinnen vermissten. Die langjährige Präsidentin Katharina von Kardorff verkündete, dass sich der Club den Richtlinien des AvD anpassen werde. Jüdinnen sei in Zukunft die Neuaufnahme in den Club verwehrt und Automobilistinnen jüdischer Herkunft, die bereits Mitglied waren, dürften kein Amt mehr bekleiden. Da die zwei jüdischen Vorstandsmitglieder Elsbeth Zöllner und Lotte B. Jacoby ihre Ämter bereits „von sich aus“ niedergelegt hätten, sehe der Vorstand die „Gleichschaltung“ als vollzogen an.¹³⁴ Frau von Kardorff, die als Mitglied der Deutschen Volkspartei dem ersten Reichstag der Weimarer Republik angehört hatte, forderte dazu auf, „die augenblicklich politischen Zeiten sich ausklingen zu lassen.“ An dieser Äußerung und dem Antrag der Präsidentin, Jüdinnen wenigstens als Gastmitglieder im Club verkehren zu lassen, ist das Unbehagen eines Teils des Vorstands zu erkennen, diskriminierende Maßnahmen gegenüber jüdischen Automobilistinnen zu verhängen. Dies trifft besonders auf die Vorsitzende Katharina von Kardorff zu, die Zeit ihres Lebens intensive Kontakte zu jüdischen Organisationen gepflegt hatte.¹³⁵

Dass die Gastmitgliedschaft von Jüdinnen dazu dienen sollte, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Clubs zu erhalten – moralisch zweifellos ein fragwürdiges Motiv –, lässt darauf schließen, dass jüdische Kraftfahrerinnen unter den Mitgliedern und Beitrittswilligen stark vertreten waren. Doch konnte sich der Antrag auf Gastmitgliedschaft nicht durchsetzen, da die Mehrheit des Vorstands die Meinung vertrat, dass „christliche Mitglieder“ sich dadurch von einer Mitgliedschaft abhalten ließen.¹³⁶

schläge von Frauen zur Schönheitspflege der Automobilistin wechselten in den Automobileclub-Zeitschriften mit Modetipps und der Wahl des schönsten Autohundes.

¹³³ Protokoll der Vorstandssitzung vom 22. 5. 1933, LA Berlin B Rep. 42 Acc 2147, Nr. 27490.

¹³⁴ Ebenda.

¹³⁵ Die Publizistin, Politikerin und Salonnière Katharina von Kardorff-Oheimb (1880–1962) war eine in vielerlei Hinsicht ungewöhnliche Frau. Sie gehörte als DVP-Abgeordnete dem ersten deutschen Reichstag (1920–1924) an und legte ein vielfältiges gesellschaftliches Engagement an den Tag. Sie setzte sich besonders für die Belange von Frauen ein und unterhielt enge Beziehungen zu jüdischen und zionistischen Vereinigungen. Im „Dritten Reich“ wurde sie mit einem Schreibverbot belegt. „Unkonventionell“ verlief auch ihr Privatleben. Sie war viermal verheiratet und hatte sechs Kinder. Nach dem Zweiten Weltkrieg trat sie in die neue Liberaldemokratische Partei ein; vgl. Katharina von Kardorff-Oheimb: Politik und Lebensbeichte; Kulturamt Tiergarten: Frauengeschichte(n) aus Tiergarten, S. 90f.

¹³⁶ Protokoll der Vorstandssitzung vom 22. 5. 1933, LA Berlin B Rep. 42 Acc 2147, Nr. 27490.

Im Vergleich zu 1933 ist ab dem Jahr 1934 ein deutlicher Wandel in der Protokollsprache festzustellen. Die Präsidentin forderte die Mitgliederversammlung im Oktober 1934 auf, Kameradschaft zu halten und sich gegenseitig zu helfen „in der Erledigung ihrer Pflichten als deutsche Frauen“.¹³⁷ Noch deutlicher wurde die Rollenzuschreibung im Dezember 1934, als Frau von Kardorff den Willen der Regierung befürwortete, dass Frauen „wieder ihrem wahren Beruf als Gattin und Mutter zugeführt“ werden sollten.¹³⁸ Auf der einen Seite passte dieser patriarchal geprägte Weiblichkeitsentwurf so gar nicht zum Image der Neuen Frau. Auf der anderen Seite wäre es ein Irrtum anzunehmen, Auto fahrende Frauen hätten mit dem in dieser Zeit dominierenden traditionell-konservativen Rollenverständnis gebrochen.¹³⁹ Berücksichtigt man jedoch Katharina von Kardorffs politisches Vorleben und ihre persönliche Einstellung, ist eher zu vermuten, dass sie sich den NS-Sprachregelungen anpasste, um jegliches Aufsehen zu vermeiden.

Mit der Gründung des Einheitsclubs war auch das Ende des Deutschen Damen-Automobilclubs gekommen, der jedoch als „Traditionsclub des ehemaligen DDAC“, ab 1936 als „Deutscher Damen-Club 1926“, auf gesellschaftlicher Ebene weiterbestehen durfte. 80% der ehemaligen Mitglieder hatten sich dem neuen Einheitsclub DDAC angeschlossen. In Bezug auf die übrigen 20% der Mitglieder wurde dem Club durch den Präsidenten des DDAC, Freiherr von Egloffstein, die Möglichkeit eingeräumt, auch Nichtarierinnen als Mitglieder zu führen.¹⁴⁰ Durch diese Quote war der Verbleib zumindest eines Teils der jüdischen Stammmitglieder im Club gesichert. Obwohl sich das Präsidium in zahlreichen Gesprächen mit Behörden und Politikern dafür eingesetzt hatte, weiter automobilsportlich aktiv sein zu dürfen, wurde ihm dies mit Hinweis auf die Monopolstellung von NSKK und DDAC verweigert.¹⁴¹ Krafftfahrerinnen, die Mitglied im DDAC waren, hatten die Möglichkeit, in „Ortsgruppen der Krafftfahrerinnen im DDAC“ aktiv zu werden.¹⁴²

¹³⁷ Vgl. das Protokoll der Mitgliedsversammlung am 1. 10. 1934 in Hamburg, LA Berlin B Rep. 42 Acc 2147, Nr. 27490.

¹³⁸ Vgl. den Bericht über die Außerordentliche Generalversammlung vom 4. 12. 1933, ebenda.

¹³⁹ Die eigene Durchbrechung von Geschlechterschranken verbunden mit dem Festhalten an einem konservativen Weiblichkeitskonzept ist besonders bei den Pilotinnen der dreißiger Jahre auffällig; vgl. Fell: *Kalkuliertes Abenteuer*, S. 203–246. Frauen, die im „Dritten Reich“ in typisch männlichen Berufen erfolgreich waren, versicherten eifertig, ihr Tun habe keinerlei emanzipatorische Bedeutung. Die neben Hanna Reitsch wichtigste Militärfliegerin Melitta von Stauffenberg betonte im Dezember 1943: „Da glaube ich doch im Namen der deutschen Fliegerinnen sagen zu dürfen, daß sich in uns die Rangordnung der Werte allen Frauentums hierdurch in keiner Weise verschoben hat und daß die Fliegerei für uns nie eine Sache der Sensation oder gar Emanzipation gewesen sei: Wir Fliegerinnen sind keine Suffragetten“; zit. nach Fuchs: „Wir Fliegerinnen sind keine Suffragetten“, S. 51.

¹⁴⁰ Vgl. den Bericht über die Außerordentliche Generalversammlung vom 4. 12. 1933, LA Berlin B Rep. 42 Acc 2147, Nr. 27490.

¹⁴¹ Vgl. 50 Jahre Deutscher Damen-Automobil-Club im Automobilclub von Deutschland, S. 12.

¹⁴² Vgl. Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 22. 12. 1933: „Sportschlußfeier im Münchener Damen Automobil-Club“; DDAC-Ortsgruppe München, Nr. 5 vom September

Anders als es das nationalsozialistische Frauenbild vermuten ließe, verschwand die Frau im „Dritten Reich“ weder aus der Werbung, noch wurden kraftfahrende Frauen öffentlich als „Emanzen“ angefeindet. Repräsentanten der Partei und des NSKK hielten sich in der Bewertung zurück.¹⁴³ Da das Auto trotz Volkswagenpropaganda ein Luxusobjekt blieb, verzichtete die Werbung nicht darauf, die mondäne Dame als Sinnbild für distinguierten Geschmack weiterhin zur Schau zu stellen.¹⁴⁴

3. Der DDAC zwischen Machtverlust und Traditionsbewahrung

Die Auswirkungen der „Gleichschaltung“

Die Organisationsstruktur des neu geschaffenen DDAC orientierte sich an der Gaugliederung des ADAC. Die früheren Gaugrenzen des ADAC wurden jedoch mit wenigen Ausnahmen den Gruppenstaffeln der Motor-SA, später den Motorbrigaden des NSKK, geographisch angepasst.¹⁴⁵ Durch die Neueinteilung verringerte sich die Zahl der Gaue von ehemals 29 auf 21.

Die Einführung des Führerprinzips im DDAC bedeutete das Ende der demokratischen Vorstandswahlen in den Gauen und den Ortsvereinen. Der Korpsführer ernannte auf Vorschlag des DDAC-Präsidenten die Gauführer, die stellvertretenden Gauführer und die Gaugeschäftsführer. Die Gauführer bestimmten ihrerseits die Ortsgruppenführer. Anlässlich der Einweihungen der DDAC-Gaue und der Ernennungen der neuen Gauführungen Anfang Dezember 1933 fanden in allen Gauen „feierliche Flaggenhissungen“ der neuen DDAC-Fahne unter Betei-

1934: „An alle Ortsgruppenmitglieder!“; Die Ortsgruppen der Kraftfahrerinnen im DDAC unternahmen 1939 noch Bade-, Bridge-, und Pilzsuchfahrten mit dem Automobil. Ihre Aktivitäten wurden aufmerksam von der Geheimen Staatspolizei beobachtet; vgl. Bericht der Gestapo, Staatspolizeileitstelle Leipzig vom 22. 6. 1939 und Fahrtenübersicht der Ortsgruppe der Kraftfahrerinnen im DDAC, Leipzig und Umgebung, StA Leipzig PPV 3386.

¹⁴³ Das NSKK-Organ „Der NSKK-Mann“ nahm selten Stellung zum Verhältnis Frauen und Motorisierung. Eine Ausnahme stellte der Artikel „Die Dame am Volant?“ vom 12. 3. 1938 dar, in dem der Verfasser Frauen ein „gesundes Verhältnis“ zum Kraftfahrzeug bescheinigte und sich gegen das in der Presse verbreitete snobistische Bild von der „Dame am Volant“ aussprach.

¹⁴⁴ Vgl. BMW-Blätter. Hausmitteilungen der BMW. Das Titelbild des Februar-Heftes von 1936 zeigt eine mondän gekleidete Frau vor einer BMW-Limousine. Bis in die Zeit des Zweiten Weltkrieges erschien auch das Lifestylmagazin „Auto. Zeitschrift für den Selbstfahrenden Kraftwagenbesitzer. Mitteilungsblatt für die Frau am Steuer“.

¹⁴⁵ In Bayern existierten die zwei ADAC-Gaue Nordbayern und Südbayern. Nach der Umstrukturierung wurden daraus drei DDAC-Gaue Hochland, Franken und Bayerische Ostmark; vgl. DDAC-Monatsnachrichten, Gau 12, Franken vom 15. 11. 1933: „Neueinteilung des DDAC-Gebietes“ und Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 15. 12. 1933: „Gau Hochland“.

ligung der örtlichen Motor-SA und NSKK-Einheiten und zahlreicher Ehrengäste statt.¹⁴⁶

Bei der Berufung der DDAC-Gauführer berücksichtigte der Korpsführer, wie bei der Bestellung der Präsidiumsmitglieder des DDAC, zumeist namhafte Persönlichkeiten aus der Tradition des ADAC und anderer Clubs. Hühnlein ernannte beispielsweise die bisherigen ADAC-Gauvorsitzenden Alfred Strunk aus Frankfurt/Oder, Walter Lotzing aus Breslau und Franz Harz aus Kiel zu Gauführern. Der zwischen 1928 und 1933 als ADAC-Geschäftsführer im Rheinland tätige Wilhelm Illig fungierte in den Jahren 1935 bis 1944 als DDAC-Geschäftsführer für den Gau Hannover-Braunschweig.¹⁴⁷

In einigen Fällen wurden Funktionäre aufgelöster Clubs, wie der Präsident des Deutschen Motorradfahrer-Verbandes Julius Frucht und der ehemalige Vizepräsident des DTC Wilhelm Blauch, zu Gauführern bestellt. Hin und wieder kamen bei der Postenvergabe auch NSKK-Führer zum Zuge. Im Gau Mitte bestimmte der Korpsführer einen Motorstandartenführer zum neuen Gaugeschäftsführer, im Gau Niederrhein einen SA-Motorsportreferenten zum stellvertretenden Gauführer.¹⁴⁸

Doch nur selten wurden unbeliebte Parteikarrieristen an die Spitze der Gaue gehoben. Wo es möglich war, berücksichtigte der Korpsführer bei Neuernennungen zum Gauführer populäre Persönlichkeiten wie Jakob Odendahl¹⁴⁹, Vorsitzender des Automobilclubs München (Gau Hochland), und J. P. Hauser, den langjährigen Vorsitzenden des Automobilclubs Freiburg (Gau Baden). Ein gewisses Wohlwollen gegenüber dem neuen Staat scheint für die Ernennung ausreichend gewesen zu sein.

Mit der „Gleichschaltung“ und der Einführung hierarchischer Strukturen im Einheitsclub ging auch eine Zentralisierung einher, die sich für die Gaue negativ auswirkte. Einen schmerzhaften Einschnitt stellte zunächst das Verbot dar, Gaublätter herauszugeben. Bedeutender war aber der Verlust der finanziellen Unabhängigkeit. Nach erfolgter „Gleichschaltung“ mussten sämtliche Gaue ihr Vermögen an den Hauptclub abführen. Im Falle des Gaues Südbayern waren dies 24 000 RM. Die Gaue wurden, nach den Worten des ehemaligen Gaugeschäftsführers Lehner, zu „reinen Verwaltungsabteilungen der Hauptverwaltung degradiert“.¹⁵⁰ Den Gesamtetat legte die Finanzverwaltung des DDAC entsprechend

¹⁴⁶ Vgl. die Einladung des Freiburger Automobil-Clubs vom 12. 12. 1933, StadtA Freiburg C4/IX/13/2; Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 8. 12. 1933 und 15. 12. 1933. Der viele Automobilclub-Versammlungen abschließende Wunsch: „Töff-Heil“ oder „Auto-Heil“ wick zumeist den nationalsozialistischen Grußformeln: „Heil Hitler“ und „Sieg Heil“; vgl. Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 3. 3. 1933: Gau 17 und vom 10. 10. 1933: Gau 1a; AvD-Akte, LA Berlin B Rep. 042 Acc 2147, Nr. 26192.

¹⁴⁷ Vgl. StA Hannover, Nds. 171 Hannover Nr. 30349. Zur Organisation des DDAC innerhalb der Gaue vgl. DDAC-Clubbuch 1936, S. 54 ff.

¹⁴⁸ Vgl. Amtliche Mitteilungen des DDAC vom 22. 12. 1933: Gau 18, Mitte und Gau 4, Niederrhein.

¹⁴⁹ Vgl. 75 Jahre ADAC Südbayern 1905–1980, S. 21.

¹⁵⁰ Vgl. Allgemeiner Deutscher Automobil-Club, Gau Südbayern e.V., 30 Jahre Gaugeschäftsstelle (Masch. Manuskript), S. 18, ADAC-Vereinsarchiv.

der Mitgliederzahl eines jeden Gaus fest. Die Bildung von finanziellen Reserven in den Gauen war somit nicht mehr möglich.

Auf der untersten Ebene der Ortsvereine wurde den zahlreichen Auto- und Motorradclubs vom Gauführer die Auflösung nahe gelegt. Die ehemaligen Mitglieder der Ortsclubs sollten den neu gegründeten DDAC-Ortsgruppen beitreten. In München entstanden zwei DDAC-Ortsgruppen, die durch ihren Zusatz „früher ACM“ oder „früher BAC“ nach außen weiterhin identifizierbar blieben.¹⁵¹ Drei Fälle von ehemaligen ADAC-Clubs sind dokumentiert, die sich der „Einheitsfront der Kraftfahrer“ verweigerten, indem sie sich einem Beitritt zum DDAC widersetzen.¹⁵² Von diesen Ausnahmen abgesehen führten viele der früheren ADAC-Ortsclubs ihr Vereinsleben fort, veranstalteten Zusammenkünfte in ihren alten Clubräumen, waren sportlich aktiv und überlebten die „Gleichschaltungsphase“ ohne größere Einschnitte.

Die Vereinigung Nürnberg-Fürther Motorradfahrer (Mitglied im ADAC) gliederte sich als DDAC-Ortsgruppe im April 1934 in den Einheitsclub ein. Trotz sportlicher Einschränkungen führten die Mitglieder ein reges Clubleben. Dafür sprechen die 68 Veranstaltungen im Jahre 1937. Das NSKK erfüllte den sportlich gesinnten Motorradfahrern in Nürnberg mit der Veranstaltung des Motorrad-Rundstrecken-Rennens „Rund um Nürnberg“ in den Jahren 1938 und 1939 einen lange gehegten Wunsch.¹⁵³

Wo die DDAC-Ortsgruppen aus ADAC-Ortsgruppen hervorgingen, blieben der Zusammenhalt und die Geselligkeit unter den Mitgliedern auch nach 1933 bestehen. Der Gau Westfalen Ost (DDAC-Gau Westfalen-Lippe) beschreibt das Clubleben in den Zeiten der Bedrängnis durch das NSKK sogar als besonders intensive Zeit.¹⁵⁴

Der DDAC bestand auch nach 1935 als eigene Organisation weiter und behielt den Status als Verein des bürgerlichen Rechts. Anders als der Deutsche Luftsportverband, der im April 1937 in das wieder eigenständige Nationalsozialistische Fliegerkorps (NSFK) integriert wurde, ging der DDAC nicht im NSKK auf. Er agierte in seinen touristischen und technischen Aufgabenfeldern weitgehend selbständig und setzte die Arbeit der ehemaligen Clubs im Bereich des Straßenhilfsdienstes, des touristischen Serviceangebotes und der juristischen Beratung fort. Die technische Abteilung des Clubs wurde 1935 stark ausgebaut. Die Ingenieure des Technischen Überwachungsdienstes erhielten den Auftrag, das Kraftfahrzeug jedes Mitglieds zweimal im Jahr auf die Betriebssicherheit zu prüfen. Eine neu geschaffene Verkehrsabteilung war beauftragt, den dringend benötigten Ausbau ei-

¹⁵¹ Vgl. DDAC-Ortsgruppe München, Rundschreiben Nr. 1 vom Februar 1934: „Überleitung des ACM in den DDAC“.

¹⁵² Vgl. Protokoll der Tagung der DDAC-Gauführer am 20. 2. 1935, ADAC-Vereinsarchiv. Es geht aus dem Protokoll nicht hervor, um welche Clubs es sich gehandelt hat.

¹⁵³ Vgl. die Chronik: 1919–1959. Vierzig Jahre Motorsport in Franken. Von der Vereinigung Nürnberg-Fürther Motorradfahrer zum 1. Nürnberger Automobilclub 1919, S. 74 ff., StadtA Nürnberg, C 7/V VP Nr. 2786. Vgl. auch das weiterhin rührige Vereinsleben der DDAC-Ortsgruppe Freiburg mit Fuchsjagden, Städtereisen, Orientierungsfahrten; StadtA Freiburg, C4 IX/13/4.

¹⁵⁴ Vgl. 75 Jahre ADAC Westfalen-Ost 1904–1979, S. 9.

ner modernen Verkehrsbeschilderung voranzutreiben und die Verkehrserziehung zu fördern.¹⁵⁵

Das NSKK konnte jederzeit auf den DDAC zurückgreifen. Neben der gemeinsamen Durchführung von sportlichen Veranstaltungen stellten DDAC-Mitglieder Fahrzeuge für Kriegsopfer- und Mütterfahrten zur Verfügung und halfen bei der Personenbeförderung im Rahmen von sportlichen und politischen Veranstaltungen mit.¹⁵⁶ Auf lokaler Ebene arbeiteten der Club und das Korps bei der Ausarbeitung von Straßenverkehrskonzepten zusammen, sie konkurrierten jedoch hinter den Kulissen um die Vertretung in den Landesplanungsgemeinschaften.¹⁵⁷

Der engen Verbindung zwischen den beiden Organisationen wurde auch symbolisch Ausdruck verliehen. Dem DDAC-Präsidenten Günther Freiherr von Egloffstein (1934–1938) und seinem Nachfolger Fritz Junghans wurde vom Korpsführer „ehrenhalber“ der Dienstrang eines NSKK-Oberführers bzw. NSKK-Standartenführers verliehen.

Nicht nur symbolisch, sondern sehr konkret gestalteten sich die Beziehungen, wenn es um die finanziellen Vorteile für das NSKK ging. Der DDAC war laut Satzung dazu verpflichtet, 20% seiner Mitgliedsbeiträge an das NSKK abzuführen.¹⁵⁸ Auf Wunsch des DDAC-Präsidenten von Egloffstein flossen diese „Wehrbeiträge“ einem gesonderten Zweck zu. Die Beiträge des Jahres 1937 in Höhe von 141 000 RM wurden für die Anschaffung von Kleinkrafträdern für die Motor-HJ verwandt. Der DDAC kam im darauf folgenden Jahr für die Gesamtfinanzierung der Motorsportschule in Bayreuth auf. Der gestiftete Betrag belief sich auf 362 000 RM.¹⁵⁹ Nach der Annexion Österreichs stellte der DDAC weitere finanzielle Mittel für die Errichtung einer Motorsportschule in der „Ostmark“ zur Verfügung.¹⁶⁰ Vereinzelt finanzierten auch DDAC-Gaue Projekte der lokalen Motorgruppen. Im April 1934 hatte der Gau Westmark des DDAC die Renovierung der Motor-SA-Schule Nürburgring im Bereich der SA-Gruppe Westmark in Höhe von 10 000 RM bezahlt.¹⁶¹

Das NSKK beutete nicht nur die finanzielle Leistungsfähigkeit des DDAC aus, sondern bereicherte sich auch an ausländischen Automobilclubs. Nach dem Einmarsch in Österreich wurde NSKK-Staffelführer Gandolf Doelter mit der kommissarischen Leitung aller österreichischen Kraftfahrverbände betraut.¹⁶² Nachdem Hühnlein am 19. März 1938 den österreichischen Clubs ihre Daseinsberechtigung abgesprochen hatte, bekundeten die österreichischen Clubs, allen voran die beiden größten Automobilclubs, der ÖTC (Österreichischer Touring Club) und der ÖAC (Österreichischer Automobil Club), die zusammen rund 48 000

¹⁵⁵ Vgl. Recke: Der Deutsche Automobil-Club (DDAC).

¹⁵⁶ Vgl. Der NSKK-Mann vom 10. 12. 1938: „Gemeinsame Front gegen Aktenstaub“.

¹⁵⁷ Vgl. Grandke: Kommunale Verkehrspolitik in Münster 1918 bis 1939, S. 57.

¹⁵⁸ Vgl. DDAC-Wochenschrift vom 2. 2. 1934: „Satzungen des DDAC“, § 11,4.

¹⁵⁹ Vgl. Schreiben Hühnleins an den Präsidenten des DDAC Egloffstein vom 18. 5. 1938, BArch NS 24/311.

¹⁶⁰ Vgl. Der NSKK-Mann vom 10. 12. 1938: „Gemeinsame Front gegen Aktenstaub“.

¹⁶¹ Vgl. Schreiben der Kraftfahrinspektion Süd an Hühnlein vom 14. 4. 1934, StA München, NSDAP 1306.

¹⁶² Vgl. Bescheinigung vom 21. 3. 1938, ÖStA Wien, Stiko-Wien, Nr. 244/14 Allgemein.

Mitglieder umfassten, wenige Tage später ihre Bereitschaft zur „freiwilligen“ Eingliederung. Darüber hinaus riefen sie in einem „Wahlhilfeaufruf die deutschen Kraftfahrer Österreichs“ dazu auf, das NSKK am 10. April 1938, dem Tag der Volksabstimmung über den „Anschluss“ Österreichs an das Deutsche Reich, zu unterstützen.¹⁶³ Die österreichischen Automobil- und Motorradfahrerverbände wurden entweder aufgelöst oder dem DDAC eingegliedert; die Mitglieder hatten die Wahl, sich dem DDAC oder dem NSKK anzuschließen. Der DDAC bildete sieben neue Gaue in der „Ostmark“.¹⁶⁴ Das Vermögen der Clubs wurde dem Korpsführer des NSKK überlassen. Teile davon flossen an den DDAC, den Verkehrsdienst und die NSKK-Motorgruppen.¹⁶⁵

Ein weiteres Beispiel für die widerrechtliche Aneignung von Clubvermögen ist die Liquidation des Elsässischen Automobil-Clubs. Das gesamte Vermögen und die Immobilien im Wert von 230 000 RM wurden beim Einmarsch in Frankreich konfisziert und der NSDAP für Zwecke des NSKK überlassen.¹⁶⁶

Auch wenn sich der DDAC vom NSKK bereitwillig in Beschlag nehmen ließ, finden sich viele Hinweise darauf, dass sich die Beziehungen zwischen den beiden Organisationen auch problematisch gestalteten. Die Machtansprüche des NSKK auf den DDAC führten bereits im Dezember 1933 zum Rücktritt des neu ernannten DDAC-Präsidenten Hermann Fulle.¹⁶⁷ Ein seltenes Dokument, das die Probleme und strittigen Fragen zwischen DDAC und NSKK offen anspricht, ist das Exposé des Gauführers des Gaues Hochland, Direktor Odendahl, vom Oktober 1934.¹⁶⁸ Odendahl konstatierte eine gewisse „Vereinsmüdigkeit“. Gründe hierfür sah er im Übertritt der jüngeren und aktiven Mitglieder zum NSKK und in den hohen Beitragszahlungen. Odendahl beklagte in seinem Bericht die ungenaue Kompetenzverteilung zwischen DDAC und NSKK und die anhaltende Konkurrenz unter den kraftfahrersportlichen Formationen. Es herrsche bei vielen Mitgliedern außerdem Unverständnis über die breit angelegte Förderung des Motorsports und die nur geringen wirtschaftlichen Vorteile, die eine Mitgliedschaft mit

¹⁶³ Vgl. Der NSKK-Mann vom 19. 3. 1938: „Deutsche Kraftfahrer des Landes Österreich!“; Der NSKK-Mann vom 2. 4. 1938: „Wahlhilfeaufruf an alle deutschen Kraftfahrer des Landes Österreich zum Erlaß des Gauleiters Bürckel über den Einsatz des NSKK-Wahlhilfsdienst“.

¹⁶⁴ Vgl. Müller (Bearb.): ÖAMTC 1896–1996, S. 9 f.

¹⁶⁵ Nachricht des Korpsführers an den Chefstabsführer u. a. vom 15. 7. 1938, BArch NS 24/705; Schreiben des Beauftragten des Korpsführers für die Automobilclubs und Motorradfahrer-Verbände im Lande Österreich vom 30. 4. 1938 an die Stillhaltekommission für Organisationen und Verbände, ÖStA Wien, Stiko-Wien, Nr. 244/14 A 14. Gemäß der Vermögensaufstellung der wichtigsten Clubs, die im Bestand Stiko-Wien, Nr. 244/14 aufgelistet sind, ergibt sich ein Betrag von rund 650 000 RM.

¹⁶⁶ Vgl. Mitteilung des Stillhaltekommissars für das Organisationswesen im Elsaß, Motorgruppe Südwest vom 6. 2. 1941, Vermögensübersicht; BArch NS 1/2437.

¹⁶⁷ Damit begründete Fulle nach dem Krieg seinen Rücktritt; vgl. Protokoll Fulle vom 17. 2. 1949, Entnazifizierungsakte Oppermann, HStA Hannover. Vgl. auch die Darstellung von Bretz: 50 Jahre ADAC, S. 107.

¹⁶⁸ Vgl. das Exposé von Odendahl an den DDAC-Präsidenten Egloffstein vom 5. 10. 1934: „Über den Aufbau der Organisation des DDAC im allgemeinen und die Werbearbeit innerhalb des Gaues Hochland im besonderen“; BArch NS 24/250.

sich bringe. Um die Mitgliedschaft im DDAC attraktiver zu gestalten, plädierte Odendahl für die Stärkung des wirtschaftlichen Serviceangebotes.

Die eigentliche Ursache der Spannungen zwischen DDAC-Mitgliedern und Angehörigen des NSKK ist im Gegensatz von zivilem Clubgedanken und „politischem Kämpfertum“ zu finden. Odendahl, der 1934 in seinem Exposé noch konstruktive Kritik übte, trat 1936 nach einer Brückierung durch NSKK-Führer als Gauführer zurück. NSKK-Mitglieder kritisierten die Arroganz und politische „Lauheit“ der DDAC-Funktionäre. Ein Scharführer der Motorbrigade Südwest übte bei der internationalen Sechstagesfahrt der Motorräder 1935 scharfe Kritik an der Einstellung der „Herren“ vom DDAC: „Der DDAC präsentierte sich uns als der alte ADAC mit gleichen Personen und wenig veränderter Gesinnung“.¹⁶⁹ Anstoß erregte besonders die von Sportpräsident Kroth abgehaltene „unnationalsozialistische Siegerehrung“, die den Hitlergruß, das Horst-Wessel-Lied und Sieg-Heil-Rufe vermissen ließ. Nur das Korps, so die Schlussfolgerung, sei eben „würdig“, Siegerehrungen vorzunehmen.¹⁷⁰

Beschneidung der Freiräume und Kompetenzen des Clubs

Da das NSKK zur Durchsetzung eigener Interessen seinen Führungsanspruch, wie er in den DDAC-Satzungen gebilligt worden war, geltend machte, waren den Aktionsräumen des Clubs enge Grenzen gesetzt. Alle Aktivitäten, die über den Aufgabenkatalog, bestehend aus touristischer, juristischer und technischer Beratungstätigkeit für den Kraftfahrzeugbesitzer hinausreichten, unterlagen der Zustimmungspflicht der Korpsführung. So wies Adolf Hühnlein den DDAC 1935 an, Fragen oder Vorschläge zur Gesetzgebung nur über das NSKK an die Behörden heranzutragen. Ab 1936 wurden dem DDAC immer mehr Aufgabengebiete genommen. Das Korps beanspruchte seit diesem Jahr den Bereich der Verkehrserziehung für sich, es lehnte die Mitarbeit der DDAC-Gaue in den Landesplanungsgemeinschaften der Länder und Kommunen ab und setzte in den Bereichen der Motorobergruppen und Motorgruppen Verbindungsführer zur Verkehrspolizei und Straßenbaubehörden ein.¹⁷¹

Die fortschreitende Entmachtung des DDAC lässt sich am Beispiel Sport besonders gut dokumentieren. Von 1933 bis 1936 arbeiteten der Club und das NSKK bei der Durchführung von Motorsportveranstaltungen eng zusammen. Dies änderte sich 1937. In einer Verfügung des Korpsführers vom 7. Dezember 1936 ordnete Hühnlein an, dass der gesamte Sport, einschließlich internationaler Großveranstaltungen, nunmehr dem Korps zur Durchführung übertragen

¹⁶⁹ Vgl. den Bericht eines Scharführers über die Sechstagesfahrt 1935 gerichtet an den Führer der Motorbrigade Südwest vom 17. 9. 1935, BACh NS 24/251, 556.

¹⁷⁰ Vgl. ebenda.

¹⁷¹ Vgl. die Schreiben des Korpsführers an den Leiter der Reichsstelle für Raumordnung, Reichsminister Kerrl, vom 7. 10. 1936 und vom 19. 11. 1936, BACh R 113/699; Verfügung des Korpsführers vom 12. 5. 1936, betr. Bestellung von Verbindungsführern zu ...“, BACh NS 24/2. Zum Engagement des NSKK im Bereich Verkehrserziehung vgl. das Kapitel: „Das Ideal: Verkehrssicherheit auf den Straßen des „Dritten Reiches“.

werde.¹⁷² Die Sportabteilung des DDAC in Berlin und die Gausportleiter stellten daraufhin ihre Tätigkeit ein.¹⁷³ Nur den Ortsgruppen war die Durchführung von Tourenfahrten oder kleineren Bahnrennen noch erlaubt.¹⁷⁴ Das „Amt Sport“ der Korpsführung forcierte Ende des Jahres 1936 auch die Ausbildung junger NSKK-Männer als Zeitnehmer für Rennen, um DDAC-Mitglieder aus angestammten Positionen zu verdrängen.¹⁷⁵ Mit der Herausnahme des Sportbetriebes aus dem Arbeitsgebiet des DDAC 1937 war dem Clubwesen nicht seine bedeutsamste, aber eine traditionsreiche und sehr populäre Aufgabe genommen. Nachdem das NSKK drei Jahre lang von der Erfahrung des DDAC in der Organisation von Veranstaltungen profitiert hatte, war die NS-Parteigliederung ab 1937 fest entschlossen, die Veranstaltungen in Eigenregie durchzuführen. In der Realität stand dem NSKK noch immer nicht genügend Fachpersonal zur Verfügung, so dass es bei der Veranstaltungsorganisation weiterhin auf DDAC-Funktionäre zurückgriff, deren Mithilfe aber offiziell verschwiegen.¹⁷⁶

Der fortschreitenden Beschneidung der Freiräume des Clubs und den willkürlichen Entscheidungen des Korpsführers konnte der DDAC-Präsident wenig entgegenzusetzen, da die Unterstellung unter das NSKK die Möglichkeit zur Kritik ausschloss.

Die Entwicklung der Mitgliederzahlen

Nach einem schleppenden Start stieg die Mitgliederzahl des DDAC Ende 1934 auf 100 000 Mitglieder.¹⁷⁷ Gemessen an dem Ziel, möglichst alle Kraftfahrer im NSKK und im DDAC zu sammeln, stellte dies eine herbe Enttäuschung für die Architekten des DDAC, insbesondere den Korpsführer, dar; noch mehr, wenn man bedenkt, dass der ADAC vor der Gründung des Einheitsclubs 115 000 Mitglieder umfasst hatte und auch bei den anderen Automobil- und Motorradvereinigungen tausende von Mitgliedern eingeschrieben waren. Die Gründe für die anfängliche Beitrittsmüdigkeit sind in den zahlreichen Übertritten von Clubmitgliedern zum NSKK, dem bis Oktober 1934 geltenden Verbot, zugleich Mitglied im Korps und im DDAC zu werden¹⁷⁸, sowie in der augenscheinlichen Weigerung von ehemaligen Mitgliedern der alten Clubs, sich dem DDAC anzuschließen, zu finden. Außerdem gelang es nicht, die vielen unorganisierten Kraftfahrer, die der Korpsführer und der DDAC-Präsident als Zielgruppe anvisiert hatten, zum Erwerb der Mitgliedschaft zu bewegen.

¹⁷² Vgl. die Verfügung des Korpsführers vom 7. 12. 1936, BArch NS 24/296.

¹⁷³ Vgl. die Anweisungen des Präsidenten des DDAC an die Gaue betreffend Kraftfahrersport 1937 (Auszug), FU Berlin, Bibliothek des Otto-Suhr-Instituts, DDAC-NSKK Loseblatt Ausgabe, SA 2486.

¹⁷⁴ Vgl. 50 Jahre ADAC, Gau Südbayern, S. 43.

¹⁷⁵ Vgl. die Verfügung des Korpsführers (Amt Sport) vom 9. 12. 1936, BArch NS 24/277.

¹⁷⁶ Vgl. Allgemeiner Deutscher Automobil-Club, Gau Südbayern e.V., 30 Jahre Gaugeschäftsstelle (Typoskript), S. 22; ADAC-Vereinsarchiv.

¹⁷⁷ Vgl. Seherr-Thoss: 75 Jahre ADAC, 1903–1978, S. 222; Jubiläumschronik des Automobil-Club München 1928–1953, S. 38.

¹⁷⁸ Vgl. das Verordnungsblatt der Korpsführung vom 15. 11. 1934, betr. Doppel-Mitgliedschaft zum NSKK und DDAC vom 22. 10. 1934, IFZ Db 30.01.

Dass der DDAC bis 1939 die Zahl seiner Mitglieder dennoch verdoppeln konnte, war auch den Anwerbungsmethoden geschuldet, die nicht immer nur auf Freiwilligkeit setzten. Dies zeigt die Aufforderung des Reichsministers des Innern vom Juni 1936 an alle Verwaltungsbeamten, in der es heißt, die Inhaber eines Kraftfahrzeugs sollten dem NSKK und DDAC beitreten.¹⁷⁹ Auch für alle Beschäftigten des Kraftfahrzeugwesens wurde es als selbstverständlich angesehen, „mindestens“ dem DDAC, „besser“ noch dem NSKK anzugehören.¹⁸⁰ Die DDAC-Mitgliedschaft signalisierte folglich ein Mindestmaß an Anpassungsbereitschaft. Aus der Perspektive des NSKK gesehen, konnte die „Nur-DDAC-Mitgliedschaft“ folglich als Verweigerung gegenüber den politischen Zielen des Korps interpretiert werden.

Obwohl das Korps vorrangig an der Erhöhung seiner Mitgliederzahlen interessiert war, hatte es nicht die Ausschaltung des DDAC zum Ziel, noch wollte das NSKK alle Clubmitglieder einverleiben. Der Führer der Motorstandarte 95 (Coburg) wies seine Einheiten 1939 an, von einer Werbung der Angehörigen des DDAC abzusehen, da der Club ohnehin dem Korpsführer unterstehe. Auch sollten die älteren Kraftfahrer nicht um jeden Preis in das NSKK „gezerrt“ werden.¹⁸¹

Der DDAC konnte die Zahl seiner Mitglieder stetig erhöhen, doch nahm sich die Zahl von 200 000 Clubangehörigen im Jahre 1939 gegen die 500 000 Mitglieder des NS-Kraftfahrkorps vergleichsweise bescheiden aus. Die politisch stärkeren Waffen des Korpsführers hatten den Aufstieg des NSKK zur beherrschenden Kraftfahrerorganisation im „Dritten Reich“ möglich gemacht.

Im Zweiten Weltkrieg spielten derlei Konkurrenzen keine Rolle mehr. Die Verordnung des Reichsverkehrsministers über die Weiterbenutzung von Kraftfahrzeugen vom 6. September 1939 legte fest, dass Kraftfahrzeuge, die nicht zu kriegswichtigen Zwecken verwendet wurden, der Stilllegungspflicht unterlagen.¹⁸² Die Mitgliederzahl des Clubs sank drastisch ab. Doch sollte wenigstens das formale Fortbestehen bis zum Ende des Krieges gesichert werden. Nach dem Zusammenbruch des „Dritten Reiches“ wurde der DDAC aufgrund der engen Verbindung zum NSKK von den alliierten Besatzungsbehörden aufgelöst.¹⁸³

¹⁷⁹ Vgl. den Ausschnitt aus dem Ministerialblatt des RuPrMdI, Jg. 1936, Nr. 26 vom 10. 6. 1936, S. 760.

¹⁸⁰ Vgl. das Schreiben des RTÜV Direktors Mayer an Kraus vom 13. 5. 1938, BACh NS 24/111.

¹⁸¹ Vgl. Schreiben der Motorstandarte 95 vom 22. 4. 1939, BACh NS 24/35.

¹⁸² Für diejenigen Mitglieder des DDAC, die ihr Fahrzeug beruflich nutzten, war die Beratung, technische Prüfung und die Hilfe bei Transporten ins Ausland jedoch weiterhin garantiert. Davon abgesehen reduzierte sich die Arbeit des DDAC auf die Betreuung abgestellter und stillgelegter Fahrzeuge und die Berichterstattung aller im Krieg wichtigen Fragen rund um das Auto, „Was leistet der DDAC im Krieg für seine Mitglieder?“ (Flugblatt), BACh NS 24/120.

¹⁸³ Der DDAC wurde gemäß Kontrollratsgesetz Nr. 2 vom 10. 10. 1945, Art. 1 Anhang Ziffer 56 als eine von einer NS-Gliederung abhängige Organisation liquidationslos aufgelöst. Dies geht aus einem Antrag des ADAC auf Vermögensansprüche hervor. In Bayern wurde das Vermögen des ehemaligen DDAC aufgrund der Kontrollratsdirektive 50 und des MRG 59 an den ADAC-München zurückgegeben; vgl. Antrag des ADAC an die

Zusammenfassende Bewertung

Bezieht man die in der NS-Forschung diskutierte Frage nach der modernisierenden Wirkung nationalsozialistischer Maßnahmen auf die Entwicklung der Automobilclubs im „Dritten Reich“, lassen sich nur geringe Effekte feststellen. Da der Besitz eines Kraftfahrzeugs und die Bereitschaft, einen nicht unerheblichen Mitgliedsbeitrag zu zahlen, normalerweise Voraussetzungen für die Mitgliedschaft waren, blieben die Klassenschranken und Milieubindungen bestehen; zumal sich gerade junge, sportlich aktive Kraftfahrer von den Aktivitäten innerhalb des NSKK stärker angesprochen fühlten und abwanderten.

Versteht man unter „modernisieren“ im weitesten Sinne eine Anpassung an die jeweiligen Zeitumstände, könnte man mit diesem Begriff immerhin die Imageveränderung des Kraftfahrzeugs kennzeichnen. Die Nationalsozialisten wurden nicht müde zu verkünden, dass das Auto kein Luxusgefährt, sondern ein Gebrauchsartikel sei, und propagierten folglich anstelle des Herrenfahrers, der im Verein seinem exklusiven Freizeitvergnügen nachgeht, neue Leitbilder: den ölverschmierten, wetterfesten Geländefahrer, den wagemutigen Rennfahrer und den uniformierten Parteifunktionär, der in Angelegenheiten des „Führers“ unterwegs war.

Betrachtet man jedoch die Geschichte der Automobilclubs von der „Gleichschaltung“ bis zum Ende des Krieges in ihrer Gesamtheit, kann diesem Zeitabschnitt kein Modernisierungsschub, sondern eine in vielerlei Hinsicht sichtbare Rückwärtsentwicklung attestiert werden. Das lebendige Vereinswesen der Weimarer Republik wurde in einen Einheitsclub gezwungen, der in seinen Aufgaben als Sportveranstalter und Interessenvertreter der Kraftfahrer beschnitten und mit nationalsozialistischen Prinzipien durchsetzt wurde. Deutlich wird, dass der DDAC nicht in eine Juniorpartnerschaft mit dem NSKK eintrat, wie Club-Repräsentanten bei seiner Gründung hofften, sondern zu einem Befehlsempfänger mit Geldgebergarantie degradiert wurde.

Berliner Kommission für Ansprüche auf Vermögenswerte vom 21. 3. 1955, LA Berlin B Rep. 79, Acc 645.