

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

1. Die Motor-HJ

Den Neuerungen auf dem Gebiet der Technik begegnete die deutsche Jugend der dreißiger Jahre aufgeschlossener und unbedarfter als ihre Eltern und Großeltern. Die Jugendlichen machten erste intensive Erfahrungen mit den modernen technischen Errungenschaften: Radio, Kino und motorisierte Fortbewegung. Ernst Jünger nahm 1932 die Technikbegeisterung als Charakteristikum der neuen Generation wahr. Er schrieb: „Der Besitz einer Maschine, eines Motorrades, einer Kamera, eines Segelflugzeuges erfüllt die Träume einer heranwachsenden Generation.“¹

Die Partei und die ihr angegliederte Hitlerjugend waren bestrebt, die von der Technik auf die Jugend ausstrahlende Anziehungskraft aufzunehmen, um sie in organisierte Bahnen zu lenken und für die Ziele des NS-Regimes dienstbar zu machen. In enger Verbindung mit der SA, dem NS-Fliegerkorps und dem NSKK stellte die Reichsjugendführung innerhalb der HJ technische Sonderformationen auf. Dazu zählten die Motor-, Marine-, Flieger- und Nachrichten-HJ.² Während die Jungen in der Nachrichten-Einheit das Morsen und in der Marine-HJ das Segeln und Knoten übten, lernten die Jungen in der Flieger-HJ neben theoretischen Grundlagen auch den Bau von Flugzeugmodellen und funktionstüchtigen Segelflugzeugen. Die Krönung der Ausbildung war, je nach Einheit, der Führerscheinwerb für Segelboote, Segelflugzeuge oder Kraftfahrzeuge.³

Die größte Sondereinheit der HJ war die Motor-HJ. Sie zählte Anfang 1939 120 000 Mitglieder in ihren Reihen. Die Flieger-HJ umfasste im gleichen Jahr rund 90 000 und die Marine-HJ 50 000 Jungen.⁴ Die Gründung der Motor-HJ ging auf eine Vereinbarung zwischen Korpsführer Hühnlein und Reichsjugendführer Baldur von Schirach vom 12. November 1934 zurück, gemäß der die motorsportliche Ausbildung der HJ von da an ausschließlich vom NSKK durchgeführt wurde. Das NSKK verpflichtete sich, seinen gesamten Nachwuchs aus der Hitlerjugend zu rekrutieren.⁵

¹ Jünger: *Der Arbeiter*, S. 263 f. „Der Jugend unserer Zeit liegt die Leidenschaft für den Motor im Blute“, formulierte Büttner (Bearb.): *Der Deutsche Kraftfahrt Kalender 1940*, „Jugend am Motor“, Bl. 20.

² Daneben existierten die Reiter-HJ, die bis 1939 auch als Sonderformation galt, die Spielscharen der HJ und der HJ-Streifendienst, aus dem im Krieg Luftschutz- und Feuerwehreinheiten gebildet wurden; vgl. Reichsjugendführung: *Die Organisation der HJ*, S. 37 f. Brandenburg: *Die Geschichte der HJ*, S. 172; Buddrus: *Totale Erziehung*, S. 187 ff.

³ Vgl. Reichsjugendführung: *Die Organisation der HJ*, S. 39, 42.

⁴ *Der NSKK-Mann* vom 1. 4. 1939: „Jugend in Waffen“.

⁵ Vgl. die Vereinbarung zwischen dem Korpsführer und dem Reichsjugendführer vom 12. 11. 1934, abgedruckt in: Oppermann: *Unter den Sturmstandern*, S. 128 f. Vgl. zu den

Im nachfolgenden Jahr wurden Richtlinien erlassen, die den 16- bis 18-jährigen motorteknisch interessierten Hitlerjungen die Möglichkeit eröffneten, in so genannte „Motorsportscharen“ einzutreten, die vom NSKK betreut wurden.⁶

Als Führer der Motorsportscharen fungierten HJ-Führer, die die weltanschauliche und allgemeine körperliche Schulung übernahmen. Die Motorsportscharen innerhalb eines HJ-Bannes waren dem HJ-Bannführer unterstellt, der auch für die Überweisungen und Aufnahmeanträge in die Motor-HJ zuständig war.⁷ Die örtlichen NSKK-Motorstürme stellten Ausbilder, Fahrzeuge und Lehrräume zur Verfügung und waren für die kraftfahrtechnische Unterweisung der Jungen verantwortlich.⁸

Das NSKK war in seinem Kompetenzbereich auf die fachtechnische Ausbildung der 16- bis 18-Jährigen beschränkt. Ab 1938 kam für das NSKK die Betreuung der 14- bis 16-jährigen motorsportinteressierten Jungen hinzu. Diese wurden in so genannte „Motorjungstämme“ eingegliedert.⁹

Der starke Zulauf zur Motor-HJ

Wie an der folgenden Mitgliederstatistik zu ersehen ist, erfolgte ein rasanter Anstieg der Mitgliedszahlen ab dem Jahr 1935:¹⁰

Jahr	Mitglieder	Führerscheine
1933	3 000	400
1934	10 000	1 200
1935	18 000	7 000
1936	40 000	8 000
1937	60 000	10 000
1938	100 000	20 000
1939	120 000	21 000
1940	150 000	30 000
1941	170 000	Ohne Angabe

Durchführungsbestimmungen die Rundschreiben der Reichsjugendführung vom 27. 11. 1934, Nr. 84 und vom 3. 12. 1934, Nr. 88; BACh NS 28/87.

⁶ Die Vereinbarung wurde im Oktober 1935 erweitert, indem der Reichsjugendführer dem Korpsführer die planmäßige Vorschulung und Ertüchtigung der Motorsportscharen insgesamt übertrug; vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 129.

⁷ Vgl. Völkischer Beobachter vom 8. 10. 1935: „Die Motorsportscharen der HJ“; Dienstweisung für die Motor-HJ im Gebiet Hochland (19), BACh NS 24/23.

⁸ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 15. 12. 1934: „Die motorsportliche Ausbildung der Hitlerjugend auf den Schulen des NSKK“.

⁹ Vgl. Aufstellung von Jungvolkscharen in der Motor-HJ am 20. 4. 1938, BACh NS 24/23.

¹⁰ Die Angaben in den Quellen und in der Literatur sind uneinheitlich. Ein Grund liegt in den variierenden Erhebungszeitpunkten: „Die Motor-Hitler-Jugend“, 2. Sonderheft der „Statistik der Jugend“, hrsg. vom Organisationsamt der Reichsjugendführung im Einvernehmen mit dem Hauptreferent Motorsport im Amt für körperliche Ertüchtigung (streng vertraulich), Stand: 15. 3. 1937, BACh NS 24/212; Der NSKK-Mann vom 7. 1. 1939: „Aus den Reihen des Korps“; Der NSKK-Mann vom 1. 4. 1939: „Jugend in Waffen“; Büttner (Bearb.): Deutscher Kraftfahrt-Kalender 1941, „HJ am Motor“; Bericht „Der Kriegseinsatz des NSKK“, 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70; Kaufmann: Das kommende Deutschland, S. 107; Buddrus: Totale Erziehung, S. 189.

Große Steigerungen lassen sich im ersten Halbjahr 1936 sowohl bei der Anzahl der Motorsportscharen als auch bei den Mitgliedern feststellen.¹¹ Insgesamt gestaltete sich die Gründung der Motorsportscharen regional sehr unterschiedlich. In der Region Lippe begann die Motor-HJ erst 1937 mit ihrer Arbeit und forcierte danach den weiteren Ausbau.¹² Bis 1942 sollte die Motor-HJ, nach der Zielvorstellung der Korpsführung, eine Viertelmillion Mitglieder umfassen.

Auch wenn der Zugang zu den Motorsportscharen allen deutschen Jungen ab 16 Jahren offenstand, weist die Berufsstruktur der Mitglieder besondere Schwerpunkte auf. Ein großer Teil der Mitglieder waren Lehrlinge aus handwerklichen und technischen Berufen.¹³ Von den 60 000 Mitgliedern gehörten 1936 rund 18% dem Kraftfahrzeughandwerk an, weitere 22% hatten einen technischen Beruf.¹⁴ Bis Ende 1939 verstärkte sich der technische und handwerkliche Trend in der Berufsstruktur. 27,5% der Mitglieder arbeiteten in diesem Jahr in allgemein technischen und handwerklichen Berufen und 22% speziell im Kraftfahrzeughandwerk. Dass in der Landwirtschaft Tätige mit 17,5% der Gesamtmitgliedszahl vertreten waren, deutet darauf hin, dass die Motor-HJ inzwischen auch unter der Landbevölkerung Fuß fassen konnte.¹⁵

Die Anziehungskraft der Motor-HJ: Ein Hauch von Freiheit und Abenteuer

Wie die Mitgliedszahlen zeigen, stand die Motor-HJ bei den 16- bis 18-jährigen Jungen im „Dritten Reich“ hoch im Kurs. Dafür waren Anziehungskräfte verantwortlich, die über den Einflussbereich der Motor-HJ als Organisation hinausgingen: Motorsport und motorisierte Fortbewegung symbolisierten den Hauch von Freiheit und Abenteuer der dreißiger Jahre. Allein der Traum vieler Jugendlicher, Rennfahrer zu werden, den Helden der Rennbahn Stuck, Caracciola und von Brauchitsch nachzueifern, verlieh der Motor-HJ eine enorme Werbekraft.¹⁶ Das Kraftfahrzeug sprach überdies das technische Interesse und die Bastelleidenschaft vieler Jugendlicher an. Die vom NSKK zur Schulung der Motor-HJ eingesetzten Filme „Motor-HJ im Sattel“ und „Übung macht den Meister“ illustrierten die

¹¹ Nach den Zahlen, die der Halbjahresbericht der NSKK-Motorbrigade Franken vom 1. 1. 1936 bis 30. 6. 1936 angibt, stieg die Mitgliederzahl von 26 Motorsportscharen mit 688 Jungen im Januar auf 49 Scharen mit 1500 Jungen im Juni 1936, StA München, NSDAP 1308.

¹² Im gleichen Jahr nahmen die Standorte in Detmold, Lemgo, Lage, Bad Salzuflen und Schötmar ihre Arbeit auf; vgl. Pahlmeyer u. a.: *Die Hitlerjugend in Lippe (1933–1939)*, S. 167, 194 Anmerkung 164.

¹³ Hühnlein sprach am 23. 11. 1939 über den Rundfunk zu den Motor-HJ-Jungen; Der NSKK-Mann vom 25. 11. 1939: „Das Junge Deutschland am Motor“.

¹⁴ Unter den sonstigen „Berufsbranchen“ waren außerdem kaufmännische Berufe mit 15% und Schüler mit 27% stark vertreten; „Die Motor-Hitler-Jugend“, 2. Sonderheft der „Statistik der Jugend“, hrsg. vom Organisationsamt der Reichsjugendführung im Einvernehmen mit dem Hauptreferent Motorsport im Amt für körperliche Ertüchtigung (streng vertraulich), Stand: 15. 3. 1937, BArch NS 24/212.

¹⁵ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Januar 1940: „Korpsführer Hühnlein eröffnete die Kriegsausbildung der Motor-HJ“.

¹⁶ Vgl. den Stimmungsbericht über die Hitlerjugend in Schlesien im Dezember 1938; Deutschland-Berichte der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands, 1938, S. 1393.

vom Motor ausgehende Faszination.¹⁷ Das positive Image, mit dem die Motorisierung in der Propaganda des „Dritten Reiches“ belegt wurde, tat ein Übriges.

Obwohl die Mitgliedschaft in der Motor-HJ zeitintensiver als in der allgemeinen HJ war, gab es gute Gründe für die Entscheidung zum Beitritt. In der Motor-HJ konnten die Jungen den obligatorischen HJ-Dienst mit der von ihnen gewählten Freizeitgestaltung verbinden. Individuelle motorisierte Fortbewegung und das Tüfteln und Schrauben an den Kraftfahrzeugen kamen dem jugendlichen Drang nach Selbständigkeit und der Lust, sich selbst auszuprobieren, entgegen. Dementsprechend groß war nach internen Berichten das Interesse und die Motivation vieler Motor-HJ-Jungen.¹⁸ Auch der Monatsbeitrag von 70 Pfennig, den die Mitglieder der Motorsportscharen bezahlen mussten, scheint nicht abschreckend gewirkt zu haben.¹⁹ Obgleich es manchem Jungen schwer fiel, den Beitrag aufzubringen, teilte man doch beim NSKK allgemein die Einschätzung, dass ein Junge, der „Lust und Liebe an der Motor-HJ“ finde, diesen Obolus leisten könne.²⁰

Die stärkste Motivation für den Eintritt in die Motor-HJ war sicher der Wunsch nach einer Fahrausbildung.²¹ Für die meisten deutschen Jungen dieser Zeit stellten motorisierte Fortbewegung und der Besitz eines Führerscheins die Erfüllung eines großen Traumes dar, den sie sich aus eigenen Mitteln nicht hätten leisten können. Die Zahl der Führerscheine im Besitz von Motor-HJ-Mitgliedern stieg stetig an. Nach den in der Tabelle oben verzeichneten Zahlen erwarben Motor-HJ-Jungen zwischen 1933 und 1939 rund 68 000 Führerscheine. Eine beachtliche Zahl, wenn man bedenkt, dass zur Fahrprüfung in Ausnahmefällen Jugendliche im 17. Lebensjahr, in der Regel aber nur Jungen im 18. Lebensjahr zugelassen waren.²²

¹⁷ Vgl. Der NSKK-Mann vom 29. 3. 1941: „Aus Jungen werden Männer“.

¹⁸ Vgl. den Bericht des Inspektors Technik an den Korpsführer vom 31. 8. 1938; Auswertung der Halbjahresberichte, BACh NS 24/100.

¹⁹ Vgl. Dienstanweisung für die Motor-HJ im Gebiet Hochland (19), BACh NS 24/23. Aus der Anweisung geht nichts über den Verwendungszweck des Beitrags hervor. Wahrscheinlich diente er zur Deckung der Betriebsmittel.

²⁰ Schreiben des Scharführers der NSKK-Motorbrigade Kurpfalz-Saar und Motor-HJ-Sachbearbeiters vom 27. 1. 1938 an den Sachbearbeiter für die Motor-HJ im Bann Heidelberg, LA Speyer, T 65 Nr. 69.

²¹ Vgl. den Bericht des Inspektors Technik an den Korpsführer vom 31. 8. 1938, Auswertung der Halbjahresberichte, BACh NS 24/100.

²² In einem Rundschreiben der Reichsjugendführung vom 20. 11. 1934 wurde die Notwendigkeit angesprochen, auf NSKK-Schulen auch HJ-Jungen zu schicken, die noch nicht 18 waren. Die Motorsportsachbearbeiter holten bei den jeweiligen Verwaltungsbehörden Sondergenehmigungen zur Erteilung des Führerscheins ein; vgl. Rundschreiben der Reichsjugendführung vom 27. 11. 1934, BACh NS 28/87. An 17-Jährige wurde der Führerschein dann zumeist erst mit Erreichen des 18. Lebensjahres ausgehändigt; vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 15. 12. 1934: „Die motorsportliche Ausbildung der Hitlerjugend auf den Schulen des NSKK“. Da sich die Gesuche der Motorsportschulen an die Ortspolizeibehörden über Erteilung von Führerscheinen an Lehrgangsteilnehmer, die noch nicht 18 waren, jedoch stark mehrten, verfügte der Korpsführer am 23. 2. 1935, dass den Führerschein nur erwerben könne, wer im vollendeten 18. Lebensjahr stehe; Verfügung des Korpsführers vom 23. 2. 1935, StA München, NSDAP 1310. Rechtlich waren der Ausgabe von Führerscheinen an unter 18-Jährige Grenzen gesetzt. In Fällen wirtschaftlicher Not-

Der Hauptteil der Führerscheine wurde von 18-Jährigen auf den Motorsport-schulen des NSKK erworben, wobei nicht extra klassifiziert wurde, um welche Führerscheinklassen es sich handelte. Die Kosten des Schulaufenthalts und die Prüfungsgebühren trug die Korpsführung. Als im Oktober 1938 ein neuer Führerschein für Kleinkrafträder (Klasse 4) neu eingeführt wurde, der ab 16 erworben werden konnte, stieg die Zahl der Führerscheininhaber in der Motor-HJ rapide an. Das NSKK prüfte das notwendige theoretische Wissen der Jungen und händigte ihnen auch die Führerscheine aus.²³ 1938 erhielten 60 000 Jungen, im darauf folgenden Jahr nochmals 21 000 Jungen den Führerschein Klasse 4.²⁴

Die in Aussicht gestellte Erfüllung der jugendlichen Motorisierungswünsche entwickelte sich zu einer sehr wirkungsvollen Werbung für die Motor-HJ. Auch der Korpsführer konnte nicht umhin, den Zusammenhang zwischen technischer Faszination und Motor-HJ-Mitgliedschaft anzuerkennen. In seiner Rede vor HJ-Führern im Mai 1939 räumte er ein: „Der Motor ist das lebendigste Symbol der Technik. Daher ist es kein Wunder, daß sowohl das NSKK als auch das NSFK in ihm ein Kraftfeld besitzen, das die Jugend an sich heranzieht.“²⁵ Ohne Zweifel lässt sich die Beitrittswilligkeit der Jugendlichen zur Motor-HJ im „Dritten Reich“ auf die genannten nicht-politischen Anreize zurückführen.

Die gezielte Werbung der Lehrlinge aus dem Kraftfahrzeuggewerbe

Die Motor-HJ rekrutierte ihre Mitglieder nicht nur aus Freiwilligen, die – fasziniert von der Technik – der politischen Gliederung beitreten wollten, sondern sie richtete ihre Werbung an bestimmte Zielgruppen. Dass ein großer Teil der jugendlichen Mitglieder technischen und handwerklichen Berufszweigen angehörte, ist nicht in erster Linie auf den großen Eifer der Auszubildenden in diesem Bereich zurückzuführen. Das NSKK setzte sich mit Vehemenz dafür ein, dass Lehrlinge aus Kreisen der Automobilindustrie und des Handwerks der Motor-HJ beitraten.²⁶ Am einfachsten und wirkungsvollsten konnte dieses Ziel erreicht werden, wenn – wie im Falle der 250 Lehrlinge im entstehenden Volkswagenwerk 1938 – vollständige Lehrlingsbelegschaften für die Motor-HJ verpflichtet wurden.²⁷ Die Innung des Kraftfahrzeughandwerks hatte auf Wunsch des Korpsführers 1938 in die Lehrverträge eine Klausel einsetzen lassen, wonach sämtliche Lehrlinge auto-

wendigkeit oder motorsportlicher Begabung erteilten die Regierungsbezirke Ausnahmegenehmigungen für die Ausgabe von Führerscheinen; vgl. Regierung von Oberbayern an die Bezirkspolizeibehörden vom 11. 9. 1937, StA Augsburg, Bezirksamt Krumbach Nr. 730.

²³ Es gibt widersprüchliche Angaben über die Zahl und Art der erworbenen Führerscheine in der Motor-HJ. Während der Aufsatz „Die Jugend strömt zum Motor“, in: Der NSKK-Mann vom 3. 2. 1940 unter den 21 000 Führerscheinen 1939 die Mehrzahl der Klasse 4 zuordnet, zählt das Buch: Lapper u. a. (Hrsg.): *Jungen – eure Welt!* von 1940, S. 17, ausschließlich die Führerscheine der Klassen 1, 2, 3.

²⁴ Lapper u. a. (Hrsg.): *Jungen – eure Welt!*, S. 17.

²⁵ Der NSKK-Mann vom 1. 6. 1939: „Vorwärts, deutsche Jugend!“

²⁶ Vgl. Der NSKK-Mann vom 25. 11. 1939: „Das Junge Deutschland am Motor“.

²⁷ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Oktober 1938: „Korpsführer Hühnlein besuchte das Volkswagenwerk“.

matisch der Motor-HJ angehörten.²⁸ Da diese Art von Pflichtmitgliedschaft juristisch jedoch nicht rechtmäßig war,²⁹ übten NSKK-Führer auf die Verbandsfunktionäre des Kraftfahrzeughandwerks und die Unternehmer persönlichen Druck aus, damit diese ihre Auszubildenden in Motor-HJ-Gefolgenschaften organisierten.³⁰ Wie an der starken Repräsentanz der Jugendlichen aus dem Handwerk und der Automobil- und Motorenindustrie ablesbar ist, war das Zusammenwirken von Werbemaßnahmen, wiederholten Aufforderungen an die Verantwortlichen und dem unter den Lehrlingen wirkenden Gruppendruck im Sinne der Korpsführung erfolgreich. Von den 30 000 Auszubildenden im Kraftfahrzeughandwerk gehörten 1939 rund 88% der Motor-HJ als Mitglieder an.³¹ Zum Teil konkurrierten die Sonderformationen um eine möglichst große Zahl an technisch und handwerklich vorgebildeten Lehrlingen in ihren Reihen. Alle Lehrlinge der Luftfahrtindustrie sollten laut Vorgabe des Reichsluftfahrtministeriums im Krieg Mitglieder der Flieger-HJ sein. Da jedoch die Firma BMW auch Kraftfahrzeuge herstellte, einigte man sich 1941 darauf, dass ca. 20–25% der Auszubildenden der Motor-HJ beitreten können.³²

Die Einführung von Sollstärken

Mit der Erfassung der 10-Jährigen im Deutschen Jungvolk und dem „Gesetz über die Hitler Jugend“ vom 1. Dezember 1936, das die gesamte deutsche Jugend in der Hitlerjugend zusammenfasste, wurden die ersten Schritte zum jahrgangsweisen Aufbau der Hitlerjugend unternommen. Die Festschreibung des Mitgliedszwangs in der HJ mittels zweier Durchführungsverordnungen zum Gesetz über die Hit-

²⁸ Vgl. Der NSKK-Mann vom 9. 4. 1938: „Kurz und bündig gesagt“.

²⁹ Die Entschließung des Reichswirtschaftsministers über die Zugehörigkeit der Kraftfahrzeuglehrlinge zur Motor-HJ vom 29. 11. 1939 verbat, eine Verpflichtung in die Lehrverträge aufzunehmen, da als logische Rechtsfolge die Erfüllung dieser Verpflichtung gegebenenfalls durch Klage durchgesetzt werden könnte. Allein deshalb sei klar, dass eine vertragliche Verpflichtung nicht das geeignete Mittel sein könne, einen Jugendlichen zum Dienst in einer politischen Organisation zu veranlassen; Mitteilung der Handwerkskammer München an die Innung des Kraftfahrzeughandwerks vom 8. 12. 1939 (Abschrift), BArch NS 24/141.

³⁰ Dies wird anhand von Korrespondenzen deutlich: Der Hitler-Jugend-Bann 330 beklagte im Schreiben an die Motorstandarte M 77 vom 4. 2. 1938, dass von den Kraftfahrzeugmeistern auf die Lehrlinge Druck ausgeübt würde, in die Motor-HJ einzutreten, BArch NS 24/50. Bei einer Aussprache Hühnleins mit dem Reichsinnungsmeister Stupp bekräftigte der Korpsführer seine Meinung, dass die Lehrlinge in die Motor-HJ gehörten und keine Gesellenprüfung ablegen dürften, wenn sie nicht den Nachweis ihrer Mitgliedschaft führten; Schreiben des Korpsführers an die Führer der Motorobergruppen, betr. Verhältnis des Korps zum Kraftfahrzeughandwerk vom 24. 2. 1939, BArch NS 24/156.

³¹ 22% der rund 120 000 Mitglieder gehörten 1939 dem Kraftfahrzeughandwerk an. Das bedeutet, dass bei einer Gesamtzahl von 30 000 Lehrlingen in dieser Branche 88% der Motor-HJ angehörten. Die Zahlen basieren auf den Angaben der Deutschen Kraftfahrt vom Januar 1940: „Korpsführer Hühnlein eröffnete die Kriegsausbildung der Motor-HJ“ und der Zeitung *Krafthand* vom 25. 2. 1939: „Reichsinnungsmeister Pg. Stupp eröffnet die 4. Reichstagung des Kraftfahrzeughandwerks“.

³² Mitteilung des Bevollmächtigten des Reichsluftfahrtministeriums für das Luftfahrtindustriepersonal Moojer an den Korpsführer vom 16. 1. 1941 (Abschrift), BArch NS 24/830.

lerjugend 1939 perfektionierte das Erfassungssystem.³³ Die Registrierung und Eingliederung der Jugendlichen vom Deutschen Jungvolk in die HJ verbesserte die Planungssicherheit, die auch notwendig war, um eine geregelte Überweisung der Jungen in die technischen Sonderformationen zu ermöglichen.

Um zu einer Vergrößerung des Mitgliederbestandes der Motor-HJ zu kommen, vereinbarten die Korpsführung und die Reichsjugendführung so genannte Mindestsollstärken in den 25 HJ-Gebieten. Ziel war eine schrittweise Erhöhung der Mitgliedsstärke der Motor-HJ. Am 1. Oktober 1936 wurde beschlossen, die Zahl der Mitglieder bis zum 1. April 1937 auf 50 000 zu erhöhen.³⁴ Die Motorbrigade Kurpfalz-Saar meldete, dass sie Ende 1936 mit 1360 Motor-HJ-Jungen das für sie vorgegebene Kontingent von 1500 fast erreicht habe.³⁵ Bis 1942, so das 1939 anvisierte Ziel der Korpsführung, sollte die Motor-HJ insgesamt eine Stärke von 250 000 Mitgliedern aufweisen.³⁶

Dieses Planziel wurde im Rahmen steigender militärischer Anforderungen weiter erhöht. Nachdem das Korps durch die Verfügung des „Führers“ vom 26. Januar 1939 mit der vor- und nachmilitärischen „motorischen Wehertüchtigung“ beauftragt wurde,³⁷ plädierte Hühnlein für eine Aufstockung des Kontingents auf 500 000 Mitglieder im Jahre 1942. Die Erfüllung dieser Vorgabe setzte voraus, dass in jedem Jahr rund 20% des gesamten Nachwuchses der HJ in der Motor-HJ erfasst wurden. Nur so sei sichergestellt, dass die jährlich 100 000 Lehrgangsteilnehmer der Motorsportschulen, die für motorisierte Truppenteile gemustert werden sollten, der Motor-HJ entstammen.³⁸ Von Schirach stimmte der Aufstockung des Zielkontingents auf 500 000 Jungen grundsätzlich zu, jedoch mit der Einschränkung, dass das Korps seine technischen Möglichkeiten im Bereich der Kraffräder verbessern müsste.³⁹

³³ Vgl. Klönne: Jugend im Dritten Reich, S. 28 f., 41.

³⁴ Vgl. den Bericht: Künftige Verteilung der Motor-HJ vom 14. 12. 1936, BAArch NS 24/212; Das Organisationsamt teilte dem Korpsführer mit Schreiben vom 3. 4. 1936 die von der Reichsjugendführung geplante Aufstockung der Motor-HJ auf 50 000 mit; BAArch NS 24/481. Für die nachgeordnete Ebene der HJ-Banne bedeutete dies, dass sie 1936 jeweils drei Motorsportscharen mit jeweils 50 HJ-Jungen aufstellen mussten.

³⁵ 2. Halbjahresbericht der Motorbrigade Kurpfalz-Saar vom 4. 1. 1937 an die Motor-Obergruppe Süd, LA Speyer, T 65 Nr. 66. Für den Bereich der Motorbrigade Franken ergab sich 1936 eine Sollstärke von 2250 HJ-Jungen; Schreiben der Motorbrigade Franken an die Krafffahrinspektion Süd vom 28. 2. 1936, StA München, NSDAP 1310.

³⁶ Schreiben des Korpsführers an den Reichsjugendführer vom 26. 1. 1939 (Abschrift), BAArch NS 24/210. Die zum Thema Hitlerjugend erschienene Literatur richtet ihr Augenmerk mit Ausnahme von Pahmeyer u. a.: Hitlerjugend, S. 195 und Buddrus: Totale Erziehung, S. 189, die auf die militärischen Anforderungen hinweisen, stark auf die Attraktivität der technischen Sonderformationen und geht auf die Kontingentierungspraxis nicht ein.

³⁷ Verordnungsblatt der Korpsführung München vom 1. 5. 1939: „Verfügung des Führers über das NSKK als Träger der vor- und nachmilitärischen Wehrerziehung vom 27. Januar 1939“, IfZ Db 30.01.

³⁸ Vgl. das Schreiben des Korpsführers an den Reichsjugendführer vom 26. 1. 1939 (Abschrift), BAArch NS 24/210.

³⁹ Vgl. das Schreiben von Baldur von Schirach an Korpsführer Hühnlein vom 28. 8. 1939 (Geheim), ebenda.

Die Erhöhung des Plansolls erhöhte den Druck auf die HJ-Bannführer, die Kontingente zu erfüllen. Die Kontingentierungspraxis nahm im Verlauf des Zweiten Weltkrieges bizarre Formen an. Beispielsweise wurden im HJ-Gebiet Schwaben im Jahre 1941 aus dem Deutschen Jungvolk annähernd zu gleichen Teilen rund 550 Jungen an die Sonderformationen überstellt.⁴⁰ Eine extreme Folge war, dass überhaupt keine Kern-HJ im Ort mehr vorhanden war, weil sämtliche Jungen in Sonderformationen Dienst taten, wie das Beispiel Donauwörth im Jahre 1941 zeigt: Der HJ-Bannführer musste dort, um den Forderungen nachzukommen, Jugendliche zwangsweise zu bestimmten Sonderformationen einteilen.⁴¹

Deutlich wird, dass mit der Einführung von Sollstärken bereits 1936 ein Grad an Planmäßigkeit erreicht wurde, der den Zulauf zur Motor-HJ nicht in erster Linie von der Anziehungskraft der Spezialeinheit auf die Jugendlichen abhängig machte. Unter den Bedingungen einer forcierten Aufrüstung, die auch einen Anstieg der vormilitärischen Ausbildung zur Folge hatte, galt es nicht, dem kraftfahrtechnischen Interesse motorsportbegeisterter Heranwachsender gerecht zu werden, sondern von oben vorgegebene Planzahlen einzuhalten.

Die Interessen des NSKK und der Reichsjugendführung

Hinter der Gründung und Erweiterung der Motor-HJ standen vielseitige Interessen, die das große Engagement des NSKK und der Korpsführung in der Jugendarbeit erklären. Der Einsatz der Korpsführung war von der Sorge um die Nachwuchssicherung des NSKK motiviert. Nach der von der Korpsführung propagierten Politkarriere sollte jeder Motor-Hitlerjunge nach Vollendung des 18. Lebensjahres in das NSKK überwechseln. Die allseitige Beliebtheit der Motor-HJ zählte auch zu den Gründen, warum viele Hitlerjungen neben der SS das NSKK als diejenige Gliederung angaben, in die sie einmal überwiesen werden wollten.⁴² Die 1934 eingegangene Verpflichtung, die festschrieb, dass das NSKK seinen Nachwuchs aus der HJ übernehmen sollte, wirkte sich am 9. November 1935 das erste Mal praktisch aus, als eine stattliche Zahl an HJ-Jungen in das NSKK eintrat. 1937 wurden 6083 Jungen aus der Motor-HJ und 9328 Jungen aus der Kern-HJ überwiesen. Ein Jahr später übernahm das NSKK 17000 und im Jahre 1939 sogar 20000 neue Mitglieder aus der Motor-HJ.⁴³ Durch diese Zuführung konnte das

⁴⁰ Dies geht aus den Überweisungszahlen vom Deutschen Jungvolk an HJ-Sondereinheiten hervor: 1941: 550 an die Motor-HJ, 550 an die Flieger-, 500 an die Nachrichten- und 550 an die Streifendienst-HJ. Nur 150 Jungen wurden der Marine-HJ zugeteilt, die im Gebiet Schwaben aufgrund mangelnder Übungsmöglichkeiten wenig vertreten war. Die befohlenen Kontingente im Gebiet Schwaben stiegen 1942 an: 650 an die Motor-, 650 an die Flieger-, 500 an die Nachrichten-, 205 an die Marine- und 300 an die Streifendienst-HJ; vgl. StA Augsburg, HJ-Gebiet Schwaben Nr. 35.

⁴¹ Vgl. das Schreiben des Hitler-Jugend-Banns Donauwörth (478) an den Führer des HJ-Gebietes Schwaben vom 24. 6. 1941, ebenda.

⁴² Dieser Wunsch war unter Hitler-Jungen in Schlesien im Dezember 1938 verbreitet; vgl. Deutschland-Berichte der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands, 1938, S. 1393.

⁴³ Vgl. das Schreiben der Reichsjugendführung an den Korpsführer vom 25. 3. 1938, BArch

NS-Kraftfahrkorps nicht nur seinen Mitgliederbestand systematisch ausbauen, sondern auch technisch und handwerklich vorgebildeten Nachwuchs in seine Stürme integrieren, der geeignet war, das kraftfahrtechnische Niveau der Breitingliederung langfristig zu heben.

Dass die Aufstellung der technischen Formationen der Vorbereitung auf das Berufsleben dienen sollte, wie vordergründig HJ- und NSKK-Führer ins Feld führten, ist nicht zutreffend.⁴⁴ Das NSKK engagierte sich ausschließlich für die Gewinnung eines großen Kräftepotenzials aus den Kreisen des Handwerks und der Industrie für den Dienst in den Motorstürmen. Seine Aufgabe war es nicht, dem Handwerk Auszubildende zuzuführen. Hinzu kommt, dass die Ausbildung der jungen Männer in der Motor-HJ und auf den Motorsportschulen auf handwerkliche Instandhaltung und Bedienung des fertigen Produkts beschränkt war. Wenig bis keine Gedanken machte sich die Korpsführung über Produktionsbedingungen und die Probleme der Berufsausbildung und Arbeitsorganisation.⁴⁵

Die Motor-HJ war nicht nur für das NSKK von großem Nutzen: Mit der Aufstellung der Motorsportscharen erwarb auch die HJ eine fachlich ausgebildete Elite, die hohen repräsentativen Wert besaß und das mannigfaltige Engagement der HJ in der Jugendarbeit demonstrierte. Die Förderung dieser Spezialformationen brachte der HJ auf dem Feld der Nachwuchsförderung sowohl bei der Partei als auch bei ihren Gliederungen und der Wehrmacht Anerkennung ein.⁴⁶

Außerdem ist zu vermuten, dass sich die besondere Beliebtheit der technischen Sondereinheiten positiv auf die Beitrittswilligkeit zur HJ ganz allgemein auswirkte. Der Dienst in der Motor-HJ galt als vielgestaltiger und abwechslungsreicher als der konventionelle HJ-Dienst. Jungen, die der HJ desinteressiert bis ablehnend gegenüberstanden, dürfte es deshalb leichter gefallen sein, sich – bei entsprechender technischer Neigung – für eine Mitgliedschaft in einer Sondereinheit zu entscheiden.⁴⁷

NS 24/161; Deutsche Kraftfahrt vom Januar 1940: „Korpsführer Hühnlein eröffnete die Kriegsausbildung der Motor-HJ“.

⁴⁴ Einige Veröffentlichungen lassen die Zeit in der Motor-HJ als Berufsvorbereitung erscheinen; vgl. Reichsjugendführung: Organisation der HJ, S. 38; Hühnlein: Vortrag, gehalten am 16. Dezember 1937, S. 3.

⁴⁵ Vgl. Fabel: Funktionen des Motorsports im Nationalsozialismus, S. 73.

⁴⁶ Dies bestätigen die Ausführungen des Nachfolgers von Baldur von Schirach im Amt des Reichsjugendführers der NSDAP Arthur Axmann ab September 1940. Er schrieb 1943: „Wie von seiten der Wehrmacht wiederholt anerkannt wurde, haben sich die frühzeitige Erfassung derjenigen, die sich für Fragen des Motors, Funks, der Fliegerei und Navigation besonders interessieren, und ihre planmäßige Unterweisung noch vor Beginn des aktiven Wehrdienstes im Laufe des Krieges aufs höchste bewährt“; Axmann (Hrsg.): Hitlerjugend 1933–1943, S. 35 f.

⁴⁷ Dies zeigt auch die Mitgliederentwicklung: Die Zahl der Mitglieder technischer Sondereinheiten in der Region Lippe beispielsweise stieg von 382 im Jahre 1936 auf 735 im folgenden Jahr an. Demgegenüber war die Mitgliederentwicklung in der Kern-HJ rückläufig. 1937 bis 1940 waren in Lippe zwischen 24,3% und 20% der Jugendlichen in den Sondereinheiten organisiert; vgl. Pahlmeyer u. a.: Hitlerjugend, S. 195.

Neben diesen positiven Effekten auf die Jugendarbeit der HJ war mit der Aufstellung der Sondereinheiten auch ein Risiko für die Reichsjugendführung verbunden, das den Anspruch auf die „Alleinherrschaft“ über die deutsche Jugend in Frage stellte. Die Motor- und Flieger-HJ-Jungen entwickelten über ihre Mitgliedschaft in einer besonderen Einheit und über ihren privilegierten Zugang zur Technik ein elitäres Bewusstsein, das das Ideal einer einheitlichen und schichtübergreifenden Jugendsozialisation aufs Spiel setzte. Die Kenntlichmachung der Motor-HJ-Jungen mit NSKK-Sturzhelmen und Kraftfahrrauten an der Uniform wirkte wie eine Auszeichnung.⁴⁸ Zusätzlich bestand die Gefahr, dass die Bindungen der Motorsportscharen an die betreuenden Motorstürme enger wurden als an die eigenen HJ-Einheiten.⁴⁹

Aufgrund von Vereinbarungen und Kompetenzabsprachen zwischen der Reichsjugendführung und den Gliederungen der NSDAP behielt die HJ zumindest formal zu jeder Zeit die Oberhoheit über alle Sonderformationen und verhinderte so den offenen Ausbruch von Kompetenzstreitigkeiten und Separierbestrebungen.

Obgleich die Reichsjugendführung nicht mit der Reichswehrführung, sondern mit der SA, dem NSKK und dem NSFK spezielle Vereinbarungen getroffen hatte, steht außer Frage, dass auch militärische Interessen zur Gründung der Sonderformationen führten. Die fachspezifische Schulung in den technischen Spezialeinheiten Motor-, Marine-, Flieger-, und Nachrichten-HJ korrespondierte mit den militärischen Anforderungen der verschiedenen Truppenteile der Wehrmacht. Die Ausbildung der Motor-HJ wurde von der Wehrmacht und vom NSKK trotz fehlender soldatischer und waffentechnischer Übungen auch als „vormilitärische Ausbildung“ verstanden.⁵⁰

In dieser Hinsicht sehr aufschlussreich sind die vertraulichen Angaben im Sonderheft „Die Motor-Hitler-Jugend“, herausgegeben vom Organisationsamt der Reichsjugendführung von 1937. Darin wurde für die Jugendlichen bereits die militärische Dienstpflicht vorausbedacht:

„Die Aufnahme in die Motor-HJ ist nicht vom Besitz eines Kfz abhängig, sondern erfasst solche Hitlerjungen, deren Väter dem NSKK angehören, ferner die im Kraftfahrzeuggewerbe beruflich tätig sind und besonders solche, die bei einem motorisierten Truppenteil dienen wollen.“⁵¹

⁴⁸ Vgl. die Abbildungen von Motor-HJ-Jungen in: Angolia u. a.: NSKK, NSFK, S. 234 f.

⁴⁹ Auf die teilweise engen Beziehungen zwischen den Motorsportscharen und den Motorstürmen verweist der ehemalige NSKK-Gruppenführer Wagener; ders.: Warum sollte ich verschweigen, S. 674, StadtA Hannover.

⁵⁰ Diese Formulierung findet sich im Entwurf des NSKK-Gruppenführers Oldenbourg vom 18. 5. 1938 an das General-Kommando VII. AK, BArch NS 24/212. Die vormilitärische Erfassung entsprach grundsätzlich den Vorstellungen der Reichswehrführung von einer Synthese aus sportlicher und soldatischer Körperschulung für die deutsche Jugend; vgl. Blombergs Konzept eines Reichsministeriums für die deutsche Jugend vom 18. 3. 1933 und von Reichenaus „Richtlinien für die vormilitärische Ausbildung“ vom 27. 7. 1933, in: Bernett: Die „totale Mobilmachung“ der deutschen Jugend, S. 346, 351 ff.

⁵¹ „Die Motor-Hitler-Jugend“, 2. Sonderheft der „Statistik der Jugend“, hrsg. vom Organisationsamt der Reichsjugendführung im Einvernehmen mit dem Hauptreferent Motor-

Es ist zu bezweifeln, ob die Jugendlichen mit dieser planvollen Intention in die Sonderformationen der HJ eintraten, zweifellos jedoch gehörte es zu den Zielen der Ausbildung, in den Jungen den Wunsch zu wecken, dem Land später als technischer Soldat zu dienen. Hatte der motorbegeisterte Junge im „Dritten Reich“ die erfolgreichen deutschen Rennfahrer als sportliche Vorbilder, wurden ihm auf militärischem Gebiet die Kradschützen und Melder als Inbegriff des modernen Heldenideals vor Augen geführt.⁵²

Innere und äußere Strukturen

Gemäß der im Oktober 1935 getroffenen Vereinbarung sollte in jedem HJ-Bann mindestens eine Motorsportschar aufgestellt werden. Der Aufbau fand zuerst in den größeren Städten statt, wo viele handwerklich ausgebildete Jungen zu erwarten waren.⁵³ 1937 gliederte sich die Motor-HJ in Scharen mit rund 50 Jungen, in Gefolgschaften mit 150 Jungen und in Unterbanne mit 600 Jungen.⁵⁴ Später kamen als größte Organisationseinheiten der Motor-HJ die HJ-Stämme hinzu. Nach dem Stand vom 1. April 1940 war die Motor-HJ in 83 Motor-HJ-Stämme, 946 Motor-Gefolgschaften und 3342 Motorsportscharen unterteilt.⁵⁵

Problematischer als die Festlegung der äußeren Organisationsstrukturen war es, die Zuständigkeiten und Befehlsstrukturen zwischen NSKK und HJ zu ordnen.

Die HJ behielt die Führung über die Sonderformationen: Die Motorsportscharen innerhalb eines Bannes waren dem HJ-Bannführer unterstellt und die Leitung der Motorgefolgschaften und Motorsportscharen übernahmen Führer der HJ. Sie vermittelten den Jugendlichen eine weltanschauliche und allgemeine körperliche Schulung.⁵⁶ Um die besonderen Beziehungen zum NSKK zu betonen, ernannte Reichsjugendführer von Schirach den Korpsführer des NSKK am 12. Juli 1936 zum Ehrenführer der Motor-HJ.⁵⁷

Die Motorsportschule der HJ in Arnstadt, die dem Korpsführer unterstand, sorgte für eine einheitliche Ausbildung der Führer der Motorsportscharen.⁵⁸ Auf der Ebene der Motorstandarten und -gruppen arbeiteten Referenten der Motor-HJ, die zwischen den HJ-Gebieten und den Motorgruppen des NSKK sowie zwischen den HJ-Bannen und Motorstandarten Informationen weitergaben und zu

sport im Amt für körperliche Ertüchtigung (streng vertraulich), Stand: 15. 3. 1937, BArch NS 24/212.

⁵² Vgl. zum Heldenideal des Kradschützen und zu den Aktivitäten der Motor-HJ im Zweiten Weltkrieg, S. 425 f. und 435 ff. dieser Arbeit.

⁵³ Vgl. Völkischer Beobachter vom 8. 10. 1935: „Die Motorsportscharen der HJ“.

⁵⁴ Vgl. Organisationsplan vom 23. 6. 1937, BArch NS 24/23; Verfügung des Korpsführers vom 7. 12. 1937, betr. Motor-HJ, BArch NS 24/279.

⁵⁵ Kaufmann: Das kommende Deutschland, S. 107.

⁵⁶ Vgl. Völkischer Beobachter vom 8. 10. 1935: „Die Motorsportscharen der HJ“; Dienstanweisung für die Motor-HJ im Gebiet Hochland (19), BArch NS 24/23.

⁵⁷ Vgl. Ansprache des Reichsjugendführers in Goslar am 12. 7. 1936, BArch NS 24/55.

⁵⁸ Die Schule in Arnstadt schloss zum 1. 4. 1938; vgl. BArch NS 24/372, 551.

vermitteln suchten.⁵⁹ Um den Kontakt zu intensivieren, setzte die Reichsjugendführung 1936 für jedes der 25 Gausgebiete der HJ einen hauptamtlichen Sachbearbeiter für Motorsport ein, der zum Stab jeder Motorgruppe und -brigade trat.⁶⁰

Ungeachtet der abgegrenzten Zuständigkeiten zwischen HJ und NSKK boten die Motorsportscharen reichlich Konfliktstoff, der das Verhältnis der beiden Organisationen vor Ort belastete. Es entwickelte sich ein regelrechtes Konkurrenzverhältnis zwischen der Kern-HJ und den Sonderformationen. Einzelne HJ-Führer sperrten sich bereits ab 1936 gegen die Aufstellung von Motorsportscharen, weil sie ihren eigenen Bestand zu sehr schwinden sahen.⁶¹

Ein anderer Grund, der das Verhältnis trübte, lag in der Unzufriedenheit der HJ-Führer darüber, dass der in der Vereinbarung mit der Reichsjugendführung vorgesehene Fahrschuldienst selten stattfand. Da den Motorsportscharen damit der eigentliche Existenzgrund fehlte, drohten HJ-Führer vereinzelt mit der Auflösung der Motorsportscharen. NSKK-Führer in Franken beschwichtigten die HJ damit, dass der Dienst wichtige theoretische und praktische Sachkenntnisse vermittelt, die für die zukünftige Fahrschulausbildung auf den Motorsportschulen unverzichtbar seien.⁶² Trotzdem durften neue Einheiten der Motor-HJ nur dort entstehen, wo die motortechnische Betreuung durch das Korps sichergestellt werden konnte.⁶³

Die größte Rivalität entbrannte jedoch um die Frage: Wem „gehören“ die Motorsportscharen? In Kreisen der Hitlerjugend sorgten NSKK-Führer für Unruhe, die die Motorsportscharen als Jungmannschaften des Korps für ihre Zwecke beanspruchten und damit die Autorität der HJ untergruben.⁶⁴ Da die HJ feststellte, dass die Beziehungen der Motor-HJ-Jungen zu den NSKK-Ausbildern oft enger waren als zu den eigenen HJ-Einheiten, reagierten HJ-Bannführer eifersüchtig,

⁵⁹ Vgl. Dienststellenbesetzung für die Stäbe der Motorgruppen, -brigaden und -standarten vom 28. 10. 1937, BArch NS 24/1.

⁶⁰ Er ersetzte den bisherigen HJ-Referenten bei den Motorobergruppen; vgl. Verfügung des Korpsführers, betr. HJ-Referenten für die Motorsportscharen bei den Motorgruppen und -brigaden vom 27. 10. 1936, BArch NS 24/2.

⁶¹ Vgl. Schreiben der Motorstandarte 156 an die Motorbrigade Südwest vom 30. 9. 1936, StA München, NSDAP 1310; Schreiben der Motorgruppe Franken an die Motorstandarten vom 21. 7. 1938, BArch NS 24/50; Klage der Motorsportscharen der M 77, dass HJ-Unterführer Jungen nicht frei geben, BArch NS 24/537.

⁶² Vgl. Halbjahresbericht der Motorbrigade Südwest vom 30. 6. 1936, StA München, NSDAP 1308. Da die feierliche Überführung der 18-jährigen Hitlerjungen aus den Motorsportscharen in das NSKK am 9. November jeden Jahres stattfand, waren diejenigen, die zwischen Januar und November 18 Jahre alt wurden, noch Mitglieder der Motor-HJ, wenn sie den Führerschein auf den Motorsportschulen erwarben. Erreichten sie nach dem 9. November das 18. Lebensjahr, blieben sie noch fast ein Jahr Motor-HJ-Mitglied, bis sie in eine Gliederung der Partei aufgenommen wurden; vgl. Völkischer Beobachter vom 8. 10. 1935: „Die Motorsportscharen der HJ“.

⁶³ Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 7. 12. 1937, betr. Motor-HJ, BArch NS 24/279.

⁶⁴ Der HJ-Bannführer von Ansbach verbot die Motorsportscharen, weil der örtliche NSKK-Führer die Scharen für das NSKK einforderte; vgl. Schreiben der NSKK-Kraftfahrinspektion Süd an die Motorbrigade Franken vom 7. 4. 1936, StA München, NSDAP 1310.

konnten aber nur immer wieder vehement die Zugehörigkeit der Motorsportscharen zur HJ in der Öffentlichkeit betonen.⁶⁵

Die Ausbildung der Motor-HJ

Die HJ-Erziehung hatte die körperliche Ertüchtigung und die weltanschauliche Schulung der deutschen Jugend zum Ziel. Überdies sollte die Motor-HJ nach dem Willen des Korpsführers „gediegene Motorkenntnisse, praktisches motorisches Können, und vor allem Lust und Liebe zum Motorsport“⁶⁶ vermitteln. Die NSKK-Stürme führten die kraftfahrtechnische Betreuung der Motor-HJ-Scharen durch. Folgende Lerneinheiten standen auf dem Plan:

- Theoretischer Unterricht über Motorenkunde anhand von Schnittzeichnungen und Modellen
- Werkstattunterricht
- Fahrübungen und Einüben der Verkehrsregeln
- Ausbildung der Motor-HJ im Kraftfahr-Geländesport⁶⁷

Zusätzlich zum regulären HJ-Dienst am Mittwoch und Samstag jeder Woche waren nach der Vereinbarung mit der HJ pro Monat ein Abend Verkehrsschulung, ein Abend praktischer Unterricht am Fahrzeug und Werkstattunterricht sowie zwei Abende fahrtechnische Schulung und Motorsport vorgesehen.⁶⁸

Für die fahrtechnische Schulung auf der Straße und im Gelände sollte jede Möglichkeit genutzt werden. Die 14-Jährigen sahen den anderen Jungen beim Fahren zu, die 15-Jährigen übten auf geschlossenen Übungsplätzen den Umgang mit Leichtkrafträdern, die 16-Jährigen erwarben den Führerschein 4 und die 17- bis 18-Jährigen konnten, falls Fahrzeuge zur Verfügung standen, auf nicht-öffentlichen Plätzen für den Motorrad- und Autoführerschein üben.⁶⁹ Die NSKK-Führer wussten um die große Popularität der fahrpraktischen Übungen unter den jugendlichen Mitgliedern: „Hier liegt die große Sehnsucht der Jungens, aber auch die größte Schwierigkeit“, kommentierte der Führer der Motorbrigade Franken diesen Wunsch.⁷⁰ Der praktische Fahrunterricht hatte zum Leidwesen der jugendlichen Motorsport-Fans nur einen geringen Anteil an der Ausbildung der Motor-HJ. Es fehlte an Fahrzeugen, und die NSKK-Männer waren nur selten bereit, die Jungen auf ihren eigenen Privatfahrzeugen üben zu lassen. An manchen Orten wurden Fahrlehrer gewonnen, die kostenlos Motorräder zur Verfügung

⁶⁵ Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 674, 752, StadtA Hannover.

⁶⁶ Verfügung des Korpsführers vom 12. 3. 1936, StA München, NSDAP 1310.

⁶⁷ Vgl. Schreiben der Motorstandarte 86 vom 7. 7. 1937, betr. Betreuung der Motor-HJ, BArch NS 24/23. Die 16- bis 18-Jährigen erhielten an den Donnerstagen zwischen 20 und 22 Uhr und jeden 2. Sonntag Unterricht; BArch NS 24/816.

⁶⁸ Ebenda.

⁶⁹ Ausbildungsplan 1938/1939, BArch NS 24/332.

⁷⁰ Vgl. Stärkemeldung der Motorbrigade Franken vom 1. 1. 1936, StA München, NSDAP 1310. Vgl. dazu die Meldung der Motorstürme an die Motorstandarte 95 (Coburg) vom Januar 1939, in der beklagt wird, dass die Fahrausbildung oft ausfällt, weil Kraftfahrzeuge fehlen; BArch NS 24/50.

stellten, doch gab es auch große Widerstände aus Kreisen der Fahrlehrer, die durch ihre Mithilfe in Konkurrenz zu sich selbst traten.⁷¹

Die Betreuung einer Jugendgruppe, auch wenn es sich wie im Fall des NSKK um fachliche Unterweisungen handelte, bedurfte auch pädagogisch-didaktischer Fähigkeiten. Korpsführer Hühnlein, der selbst nicht gerade das ausstrahlte, was er einforderte, nämlich Elan und jugendliches Auftreten, rief seine NSKK-Ausbilder Ende 1937 dazu auf, sie sollten für den „frischen, sangesfrohen HJ-Geist und HJ-Stil besonderes Verständnis besitzen, um die Jungen mit Leib und Seele für das Korps zu gewinnen“.⁷² Das von der Jugendbewegung angeregte und vom nationalsozialistischen Jugendkult gepflegte Prinzip „Jugend wird durch Jugend geführt“ konnte in der fahrtechnischen Ausbildung nicht verwirklicht werden, da sie zumeist in Händen von älteren, erfahrenen NSKK-Männern lag.

Die Ausstattung der Motor-HJ

Im Frühjahr 1937 standen der Motor-HJ für Schulungszwecke 1000 Kleinkrafträder und 63 Personenkraftwagen zur Verfügung.⁷³ Setzt man die Fahrzeugzahlen in Relation zu den rund 50000 Mitgliedern der Motor-HJ, dann stand im Durchschnitt 50 motorbegeisterten Jungen gerade mal ein Kleinkraftrad zur Verfügung. Deutlich wird, dass der größte Wunsch der Jungen, mit „zig Sachen“ über Straßen und durch das Gelände zu brausen, aufgrund des großen Fahrzeugmangels nur selten erfüllt werden konnte. Bis August 1939 erhöhte sich die Anzahl von korps-eigenen Krafträdern, die zur Schulung der Motor-HJ zur Verfügung stand, auf 2000. In Relation zu den eingeschriebenen 100000 Mitgliedern blieb das Verhältnis von 50 Jungen pro Kraftrad konstant. Zusätzlich besaß die Motor-HJ 400 eigene Maschinen, die aber auch für Rennzwecke und Dienstfahrten benutzt wurden und somit für alltägliche Schulungszwecke entfielen.⁷⁴

In manchen Orten konnte das Defizit an Kraftfahrzeugen durch die Bereitstellung von Privatfahrzeugen der NSKK-Männer und Motor-HJ-Mitglieder kompensiert werden. Einen unverzichtbaren Gewinn für die Ausbildung stellten die 2437 Krafträder und 193 Pkw dar, die sich 1937 im Privatbesitz von Motor-HJ-Mitgliedern befanden. Es existierten zu dieser Zeit somit doppelt so viele private Krafträder und dreimal so viele Privatautos wie Schulungsfahrzeuge innerhalb der Motor-HJ.⁷⁵ Das Angebot an Sportveranstaltungen und Übungsmöglichkeiten

⁷¹ Vgl. Stärkemeldung der Motorbrigade Bayer. Ostmark vom 30. 9. 1936, StA München, NSDAP 1310. Vgl. zu diesem Fahrlehrer-Konflikt auch S. 369f. dieser Arbeit.

⁷² Der Korpsführer vom 7. 12. 1937, betr. Motor-HJ, BArch NS 24/279.

⁷³ „Die Motor-Hitler-Jugend“, 2. Sonderheft der „Statistik der Jugend“, hrsg. vom Organisationsamt der Reichsjugendführung im Einvernehmen mit dem Hauptreferent Motorsport im Amt für körperliche Ertüchtigung (streng vertraulich), Stand: 15. 3. 1937, BArch NS 24/212.

⁷⁴ Vgl. das Schreiben von Baldur von Schirach an Korpsführer Hühnlein vom 28. 8. 1939 (Geheim), BArch NS 24/210.

⁷⁵ Vgl. „Die Motor-Hitler-Jugend“, 2. Sonderheft der „Statistik der Jugend“, hrsg. vom Organisationsamt der Reichsjugendführung im Einvernehmen mit dem Hauptreferent Motorsport im Amt für körperliche Ertüchtigung (streng vertraulich), Stand: 15. 3. 1937, BArch NS 24/212.

kam folglich in erster Linie den Besitzern von Kleinkrafträdern, also rund 5% der Mitglieder, zugute, die über ihr Fahrzeug frei verfügen konnten.

Trotz fortwährender Bemühungen des NSKK, durch Spendensammlungen beim DDAC, bei Kommunen und bei der Automobil- und Motorradindustrie das Defizit an Übungsmaschinen auszugleichen,⁷⁶ stieg die Mitgliederzahl ungleich schneller als der verfügbare Bestand an Kleinkrafträdern. Es gelang dem NSKK zwar bis Oktober 1939, die Kosten für 1800 zusätzliche Solomaschinen aufzubringen, doch ergab sich ein neues Problem: Die Motorstürme sträubten sich gegen weitere Fahrzeugzuteilungen, weil sie nicht bereit waren, die steigenden Unterhaltskosten für Reparaturen, Betriebs- und Schmierstoffe zu bezahlen.⁷⁷ 1937 fielen allein für Kraftstoffkosten 250 000 RM an, 1938 waren es 500 000 RM. Der Sachhaushalt des NSKK wurde dadurch stark belastet.⁷⁸

Das NSKK kümmerte sich nicht nur um die Beschaffung von Übungsfahrzeugen für die Motor-HJ, sondern auch um die Bereitstellung von Lehrwerkstätten, in denen die Jugendlichen die Funktionsweise des Motors im Detail kennen lernen und ihr Talent als Mechaniker testen konnten. Für 120 000 Jungen der Motor-HJ standen im Mai 1939 1200 Schulungs- und Lehrwerkstätten zur Verfügung. 700 Werkstätten wurden aus Mitteln des NSKK eingerichtet, die anderen 500 stellten das Kraftfahrzeughandwerk und die Reichspost zur Verfügung.⁷⁹ Die auffallend großen personellen und finanziellen Aufwendungen demonstrieren das große Engagement des NSKK in der Jugendarbeit, das von der Korpsführung in erster Linie als Investition in die Zukunft des NSKK und der Wehrmacht verstanden wurde. Dennoch können die Anstrengungen des NSKK nicht darüber hin-

⁷⁶ Aus der Adolf-Hitler-Geburtstagsspende des NSKK und des DDAC wurden auf Anordnung des „Führers“ im Juni 1937 führerscheinfreie Leichtkrafträder für Ausbildungszwecke der Motorsportcharen der HJ beschafft; vgl. Der Korpsführer vom 30. 6. 1937, betr.: Leichtkrafträder der Motor-HJ-Scharen, BArch NS 24/93. Vgl. dazu die Spende des NSKK und des DDAC von 300 000 RM zur Beschaffung von Kleinkrafträdern im Frühjahr 1937, Motorwelt vom 30. 4. 1937: „Was war – was ist – was wird?“; Völkischer Beobachter vom 21. 4. 1937: „300 000 RM für die Motorisierung der Jugend“. Die Stadt Freiburg stiftete der NSKK Motorstandarte 54 (Freiburg) im Juni 1937 1000 RM für die Anschaffung von drei Kleinkrafträdern für die sportliche Betätigung der Motor-HJ; Schreiben des Standartenführers der Motorstandarte 54 an den Oberbürgermeister der Stadt Freiburg vom 7. 6. 1937 und Aktenvermerk des Oberbürgermeisters vom 7. 6. 1937, StadtA Freiburg, CV/XIII/31/8.

⁷⁷ Das NSKK forderte ein stärkeres Engagement der Reichsjugendführung; vgl. Schreiben des Inspektors Technik an den NSKK-Chefstabsführer vom 30. 10. 1939, BArch NS 24/210.

⁷⁸ Vgl. Schreiben Hühnleins an den Reichsschatzmeister der NSDAP vom 7. 12. 1938 (Abschrift), BArch NS 24/91. Hühnlein äußerte sein Unverständnis darüber, dass die Reichsjugendführung der Motor-HJ keine finanziellen Beihilfen gewährte. Der Korpsführer bat den Reichsschatzmeister, aus Etatmitteln der Reichsjugendführung zugunsten des Korps das Geld für die Kraft- und Schmierstoffkosten der Motor-HJ-Kräder abzuzweigen.

⁷⁹ Vgl. Der NSKK-Mann vom 1. 6. 1939: „Vorwärts, deutsche Jugend!“ Das NSKK war fortwährend auf der Suche nach geeigneten Werkstätten für die Ausbildung der Motor-HJ. Reichspostminister Ohnesorge sagte dem Korpsführer mit Schreiben vom 11. 3. 1938 zu, die Werkstätten für Postkraftwagen so herzurichten, dass die Motor-HJ dort üben könnte, BArch NS 24/50.

wegtäuschen, dass der Anspruch, den Jungen eine kraftfahrerische Komplettausbildung zu geben, faktisch nicht erfüllbar war.

Die Auswirkungen der Motor-HJ-Ausbildung

Die Frage, ob und inwiefern der Nationalsozialismus die deutsche Gesellschaft modernisiert hat, wird in der historischen Forschung auch in Bezug auf die Wirkungen der HJ-Erziehung gestellt.⁸⁰

In Anlehnung an die These, dass moderner Sport zur Modernisierung der Gesellschaft beiträgt, erkannte der Sporthistoriker Hajo Bernett im Wettkampfsystem der HJ – den Meisterschaften und Reichswettkämpfen – Modernisierungseffekte.⁸¹ Die Motor-HJ veranstaltete sportliche Wettbewerbe, in denen sich die begabtesten Fahrer miteinander messen konnten. Es gab z. B. die „3000-km Deutschlandfahrt der Fränkischen Motor-HJ“ vom 14. September bis zum 4. Oktober 1936 für Kleinstkraftträder⁸² oder die alljährlich stattfindende Motor-HJ-Fahrt im Harz – der sportliche Höhepunkt der Motor-HJ-Ausbildung. Der HJ gelang es durch ein umfangreiches Sportangebot, die künstlich stilisierten Gegensätze zwischen Turnen, im Sinne reiner Leibesübungen, und modernen Sportarten aufzuheben, was für eine positive gesellschaftliche Bewertung motorsportlicher Aktivitäten der HJ unabdingbar war.⁸³

Bezieht man die „Modernisierungsfrage“ auch auf andere Bereiche der nationalsozialistischen Jugenderziehung, dürfte eine modernisierende Wirkung in Bezug auf die HJ vor allem in der Durchbrechung von Klassenschranken zu vermuten sein. Der Zugang zur Motor-HJ stand Jugendlichen aus allen Bevölkerungsschichten offen. Jungen konnte in den Sonderformationen ihren technischen oder sportlichen Hobbys nachgehen, die sie sich außerhalb der Motor-HJ nicht leisten konnten.

Wie in der Sekundärliteratur betont wird, entwickelte die Hitler-Jugend besonders in der Provinz modernisierende Wirkungen. Sie stellte ein Gegenbild zu den autoritär geprägten Familienstrukturen und konfessionellen Schranken dar und entfaltete ein neuartiges, auf die Jugend zugeschnittenes Freizeitangebot.⁸⁴ Die Mitgliedschaft in der Motor-HJ dürfte für den ländlichen Raum, der einen geringen Motorisierungsgrad aufwies, einen besonders hohen Erlebniswert bedeuten haben. Eventuelle Vorbehalte der Landbevölkerung gegenüber den motorisierten Fortbewegungsmitteln wurden in dem Buch „Jungens, Männer und Motoren“ (Berlin 1940) thematisiert. Darin verweigert ein Vater seinem Sohn den Wunsch, in die Motor-HJ einzutreten. Er begründet sein Nein damit, dass der Junge Bauer werden und sich nicht mit „Stadterfindungen“ abgeben solle.⁸⁵ Doch lässt er sich

⁸⁰ Vgl. Schörken: Jugend, S. 219.

⁸¹ Bernett: „Die Weltgeltung Deutschlands als Sportnation“, S. 37f.

⁸² Vgl. Verfügung des Korpsführers, Amt Sport, vom 1. 9. 1936, StA München, NSDAP 1310.

⁸³ Vgl. dazu allgemein Schubert-Weller: Hitlerjugend, S. 164.

⁸⁴ Vgl. Klönne: Die Hitler-Jugend, S. 133; Schörken: Jugend, S. 219.

⁸⁵ Vgl. Stoll: Jungens, Männer und Motoren, S. 7. Das Buch basiert auf dem gleichnamigen

– den nationalsozialistischen Lernzielen folgend – überzeugen, dass auch ein Bauer Soldat sein wird und fast jeder Soldat zukünftig ein Fahrzeug bedienen können muss. Diese Darstellung steht stellvertretend für den politischen Willen, die heranwachsende Jugend mit modernen technischen Entwicklungen vertraut zu machen und rückwärts gewandte Vorbehalte, die auf einem Gegensatz zwischen ländlichem und städtischem Leben beruhen, auszuräumen. Dieser Strategie folgend formulierte der NS-Technikpropagandist Karl Arnhold: „In jedem deutschen Jungen steckt ein Ingenieur.“⁸⁶ Trotz mitunter verbreiteter Lagerferromantik begrüßte die HJ die sich bietenden technischen Möglichkeiten der neuen Zeit, die den Aktivismus und die kämpferische Haltung der HJ förderten.⁸⁷

Die von der Motor-HJ ausgehende Modernisierungswirkung darf jedoch nicht überschätzt werden.⁸⁸ Das Angebot zur Mitgliedschaft in der Motor-HJ bestand in manchen Regionen aufgrund des langsamen Aufbaus und der Zurückhaltung der HJ-Bannführer erst ab 1937. Außerdem existierte das Angebot, wie die Zahl von rund 3000 Motorsportscharen deutlich macht, nicht reichsweit, sondern konzentrierte sich auf Städte, in denen ein größeres Rekrutierungspotenzial an handwerkliche ausgebildeten Jugendlichen vorhanden war.⁸⁹

Der Dienst in der Motor-HJ entsprach nicht immer dem propagierten Erlebniswert. Aufgrund des permanenten Mangels an Fahrzeugen war es nicht möglich, dem Gros der Jungen den Traum vom Motorrad fahren zu erfüllen. Diese Tatsache dürfte viele Mitglieder, die wenig Lust hatten, theoretischen Belehrungen über die Funktionsweise des Motors und die Beachtung von Verkehrsregeln Gehör zu schenken, in ihren Erwartungen enttäuscht haben.

Innerhalb der Motor-HJ spiegeln sich soziale Unterschiede wider, die zeigen, dass das postulierte Gleichheitsprinzip der HJ vor allem propagandistische Funktionen erfüllte. Im Raum Detmold beispielsweise war die Motor-HJ nach Berichten von Zeitgenossen ein Sammelbecken von Jugendlichen aus sozial privilegierten Familien. Die Motor-HJ stand dort in dem Ruf, eine Organisation der Oberschicht zu sein.⁹⁰ Das sportliche Angebot der Motor-HJ sprach in erster Linie Jugendliche an, in deren Privatbesitz sich ein Motorrad befand. Vorwiegend an diese Personengruppe dürfte die Oberste Nationale Sportbehörde 1938 auch die 2150 nationalen Fahrausweise verteilt haben, die zur Teilnahme an Sportveranstaltungen innerhalb Deutschlands berechtigten.⁹¹ Durch den Besitz an Kraftträdern rückte der prozentual kleine motorisierte Mitgliederanteil der Motor-HJ automa-

Film, der von der Obersten Nationalen Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt (ONS) in Auftrag gegeben worden war.

⁸⁶ Arnhold: *Die Technik ruft*, S. 42.

⁸⁷ Die HJ grenzte sich in ihrem Selbstverständnis sowohl von den intellektuellen Kreisen der deutschen Jugendbewegung als auch von der romantischen, naturverliebten Wandervogelmentalität einiger Jugendbünde vor 1933 ab; vgl. Klönne: *Die Hitler-Jugend*, S. 77.

⁸⁸ Vgl. Schörken: *Jugend*, S. 219.

⁸⁹ Vgl. *Völkischer Beobachter* vom 8. 10. 1935: „Die Motorsportscharen der HJ“; Kaufmann: *Das kommende Deutschland*, S. 107.

⁹⁰ Vgl. Pahlmeyer u. a.: *Hitlerjugend*, S. 198. Auch Klönne beschreibt die Sonderformationen als Ansammlungen privilegierter Jungen; vgl. ders.: *Die Hitler-Jugend*, S. 140.

⁹¹ Vgl. *Deutsche Kraftfahrt* vom März 1939: „Weg und Ziel der Motor-HJ“.

tisch in den Mittelpunkt der öffentlichen Wahrnehmung und prägte ungeachtet des chronischen Fahrzeugmangels in den Reihen der Motor-HJ das Image der Sonderformation. Auf diese Weise blieb die Kluft zwischen Anspruch und Wirklichkeit der Parole „Jugend am Motor“⁹² dem Zeitgenossen verschlossen.

Die Frage nach der „modernisierenden Wirkung“ ist als Analyseraster nicht ausreichend, um die mit der Motor-HJ verbundenen Rahmenbedingungen, Interessen und Sozialisationswirkungen adäquat beschreiben zu können.

Obgleich die Verantwortlichen der HJ und des NSKK ihr Angebot an den Interessen der Jugendlichen orientierten, ging es ihnen vorrangig darum, eigene Ziele durchzusetzen. Nicht Sport, Spaß und Spiel standen im Mittelpunkt der Jugendarbeit und auch nicht die Erfüllung ziviler Mobilitätswünsche, sondern die Rekrutierung von Nachwuchskräften für die Partei, das NSKK und die Wehrmacht. Wenn man in diesem Zusammenhang überhaupt von einer modernisierenden Wirkung sprechen kann, so drückte sie sich hier vor allem in einer Ausweitung und Effektivierung der vormilitärischen Schulung im kraftfahrtechnischen Bereich aus.⁹³

Neben diesen instrumentellen Zielsetzungen, die untrennbar mit der Aufstellung und Vermehrung der Motorsportscharen verbunden waren, entfaltete die Motor-HJ eine spezifische Sozialisationswirkung, die über bloße Modernisierungseffekte hinausging. Motorsport sollte sich auf die Persönlichkeitsentwicklung des Jugendlichen erzieherisch auswirken. Der Umgang mit dem Motor hatte das Ziel, soziale Tugenden der Stärke einzuüben. Es gehe darum, so der Korpsführer vor seinen Führern, die „Jungmannschaft eines Volkes am Motor zu erziehen, Steilhänge und Geröllschleifen zu Pädagogen zähwilliger Männlichkeit zu machen“.⁹⁴

Auch in anderer Hinsicht übte die Mitgliedschaft in der Motor-HJ wichtige Sozialisationsfunktionen aus. Die Freude an der neuen modernen Technik weckte Begeisterung für die Möglichkeiten, die das Regime der Jugend bot, und begünstigte eine erfolgreiche Systemintegration. Dort, wo Motorsportscharen vorhanden waren, wo die NSKK-Männer Zugang zu den Jugendlichen fanden und ihnen ab und an die Möglichkeit boten, selbst ein Fahrzeug zu steuern, dürfte es gelungen sein, diese exklusive Freizeitbeschäftigung mit einer positiven Einstellung gegenüber dem Nationalsozialismus und seinem „Führer“, dem „Förderer der Motorisierung“, zu verbinden. Die bei der Jugend populären Rennfahrer boten

⁹² Der NSKK-Mann vom 24. 12. 1938: „Jugend am Motor“.

⁹³ Das sportliche Interesse von Jugendlichen mit vormilitärischer Ausbildung zu verknüpfen, ist keine NS-spezifische Werbestrategie. Auch die Gesellschaft für Sport und Technik (GST) – um ein Beispiel zu geben – eine der größten Massenorganisationen der DDR zwischen 1952 und 1990, bot Jugendlichen nach einer Grundausbildung die Möglichkeit, Motorsport, Segeln oder Flugsport zu betreiben. Besonders gefragt war die kostenlose Führerscheinbildung ohne Wartezeiten. Das sportlich-technische Freizeitangebot fiel in den Bereich der vormilitärischen Ausbildung und hatte das Ziel, die Wehrfähigkeit der Bevölkerung zu erhöhen und möglichst viele junge Männer als Zeitsoldaten zu gewinnen; vgl. Heider: Die Gesellschaft für Sport und Technik (1952–1990), S. 169 f.

⁹⁴ Deutsche Kraftfahrt vom 15. 6. 1934: „Die Harzschlacht der Motoren“.

darüber hinaus ein hohes Maß an Identifikation mit dem sportlich kämpferischen Ethos, das der Nationalsozialismus propagierte.⁹⁵

Motorisierung und Motorsport förderten das Autonomiestreben des Jugendlichen, sein Durchhaltevermögen, seine Entschlusskraft und seinen Mut.⁹⁶ Die Freisetzung dieser dynamischen Eigenschaften entsprach nicht dem Erziehungsauftrag der HJ, der Schaffung eines normierten Charakters, der sich in die Volksgemeinschaft einfügt und von Kindesbeinen an auf Befehl und Gehorsam reagiert, wohl aber dem übergreifenden Erziehungsziel, die deutsche Jugend für die Ziele des Regimes zu mobilisieren.

2. Die NSKK-Motorsportschulen

Der Auftrag an das NSKK, die Motorisierung in Deutschland zu fördern, basierte auf der Annahme, dass es im Deutschen Reich ein tief greifendes „Motorisierungsproblem“ gäbe. Sowohl der geringe Fahrzeugbestand als auch die ungenügende Zahl an Führerscheininhabern galten als Indizien dieses Problems. Um dem letztgenannten Mangel abzuhelpfen, errichtete das NSKK ab 1933 im ganzen Reich so genannte „Motorsportschulen“ (MSS). 1938 waren über das Gebiet des „Großdeutschen Reiches“ 26 NSKK-Motorsportschulen verteilt. Im Hinblick auf die Schulorganisation verkündete Korpsführer Hühnlein im Juli 1938 stolz: „Das Korps motorisiert doch tatsächlich das Volk.“⁹⁷ Wenn man das Selbstverständnis des NSKK als „Banner- und Willensträger der Motorisierung“ zugrunde legt, erscheint es auf den ersten Blick nahe liegend, dass das NSKK Einrichtungen zur kraftfahrtechnischen Unterweisung ins Leben rief. Auf den zweiten Blick jedoch kommen Zweifel an der Notwendigkeit dieses Vorstoßes auf. Es gab in Deutschland eine ausreichende Zahl an Fahrschulen, die sich den führerscheinlosen „Volksgenossen“ gerne annahmen. Warum übernahm gerade das NSKK, das weder ein kommerzieller Anbieter von Fahrkursen noch ein Exekutivorgan des Reichsverkehrsministeriums war, diese Aufgabe?

Eine zweite Ungereimtheit hängt mit dem Namen „Motorsportschulen“ zusammen. Die Bezeichnung erweckt den Eindruck, als handle es sich bei den Schulen um Treffpunkte für motorsportbegeisterte Bürger, die bereits fahren konnten. Wenn die Motorsportschulen, wie bereits angedeutet, der Führerscheinausbildung dienten, dann allerdings war das sportliche Element bestenfalls ein Nebenprodukt der Ausbildung.

Angesichts dieser Widersprüchlichkeiten ist es sinnvoll, die Gründung, die Belegungspraxis und das Innenleben der Schulen näher zu untersuchen. Dann kann erklärt werden, wer zu welchem Zweck an den Lehrgängen teilnahm und welche

⁹⁵ Zur Heldenverehrung der Rennfahrer im „Dritten Reich“ vgl. S. 297 ff. dieser Arbeit.

⁹⁶ Vgl. Pahlmeyer u. a.: Hitlerjugend, S. 20. Der Motor-HJ-Dienst, speziell die Betreuung durch das NSKK, enthielt, abgesehen von der disziplinierenden Verkehrserziehung, vor allem dynamische Inhalte wie den Fahr- und Geländedienst.

⁹⁷ Völkischer Beobachter vom 23. 7. 1938: „Wir sind die motorisierte ‚SA‘“.

Interessen auf Seiten der Verantwortlichen und Geldgeber im Hintergrund standen.

Entstehung und Entwicklung

Im Jahr der NS-Machtübernahme existierten bereits acht Motor-SA-Schulen: zwei Reichsschulen, die der Weiterbildung des Führerkorps und der Ausbildung von Lehrkräften dienten, und sechs Motorsportschulen.⁹⁸ Neu eingeweiht wurden die Schulen in Kochel (Bayern), Schwerin und Haßlinghausen bei Dortmund.⁹⁹ Da es der SA finanziell nicht möglich war, Neubauten zu errichten, wetteiferten die Gruppenstaffelführer in der Suche um geeignete Räume.¹⁰⁰ Die Gruppenstaffel Mitte nahm am 26. Juni 1933 in einem Schloss im anhaltinischen Gänsefurth Quartier.¹⁰¹ Die Motorsportschule in Kreiensen (Niedersachsen) bezog eine leer stehende Fabrik.¹⁰² In Kochel am See funktionierte die SA 1933 ein ehemaliges Gewerkschaftserholungsheim zur Motorsportschule um. Um mehr Platz zu haben, enteignete das NSKK dort einen Teil des Nachbargrundstücks, das einem katholischen Orden gehörte.¹⁰³

Nachdem das NSKK im Sommer 1934 zur eigenständigen Gliederung erhoben worden war, trieb die Korpsführung die Erweiterung und den Neubau der Schulen voran. Ziel war es, für jede Motorbrigade bzw. jede selbständige Motorgruppe des NSKK im jeweiligen Bereich eine eigene Schule zu errichten. Im September 1935 befanden sich im Bereich der Motorobergruppe Süd fünf Motorbrigaden mit den zugehörigen Motorsportschulen Hochland (Kochel), Südwest (Tübingen), Kurpfalz-Saar, Bayreuth-Ostmark und Regensburg-Ostmark. Die Dienstaufsicht über die Schulen kam den Führern der Motorbrigaden zu.¹⁰⁴ Reichsweit existierten 1935 bereits 21 Motorsportschulen und eine Technische Führerschule.¹⁰⁵ Entsprechend der steigenden Zahl der Brigaden erhöhte sich auch die Zahl der Mo-

⁹⁸ So der Major im Oberkommando der Wehrmacht H. Martin in der NS-Parteikorrespondenz, abgedruckt in: Deutsche Kraftfahrt vom März 1939: „Auftrag des Führers an das NSKK“.

⁹⁹ Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 119; SA (Hrsg.): Eröffnung der Motor-SA-Schule Gruppe Hansa in Schwerin am 18. und 19. November 1933.

¹⁰⁰ Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 579, StadtA Hannover.

¹⁰¹ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 8. 7. 1933: „Obergruppenführer Hühnlein weiht die Motor-SA-Schule der Gruppe Mitte auf Schloß Gänsefurth ein“. Die Schule wurde 1938 aufgelöst. Vgl. Schriftwechsel zwischen dem Inspekteur Technik und dem Bereich Motorobergruppe Mitte 1937/1938, BArch NS 24/201.

¹⁰² Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 579, StadtA Hannover.

¹⁰³ Vgl. Entnazifizierungsakte, HStA Hannover, Nds. 171 Hannover Nr. 22126; StA München, LRA Bad Tölz 134743. Wie sich der Eigentumswechsel vollzog, bleibt unklar. Der Leiter der Gebirgs-MSS berichtete in seinem Schreiben an die Inspektion Schulen vom 13. 5. 1936, die Oberin des benachbarten Landerziehungsheimes habe sich nach Rücksprache zur Abgabe des Grundes bereit erklärt; BArch NS 24/371.

¹⁰⁴ Der Führer der Motorbrigade Franken beispielsweise war für die MSS Bayreuth-Ostmark verantwortlich; Vierteljahresberichte der Kraftfahrinspektion Süd vom Juli–September 1935, StA München, NSDAP 1308; Verfügung des Korpsführers vom 11. 1. 1936, betr. Schulwesen, BArch NS 24/318.

¹⁰⁵ Vgl. Der NSKK-Mann vom 4. Februar 1939: „Leistung schafft Vertrauen“.

torsportschulen auf 28. Im Mai 1939 stellte der Korpsführer des NSKK sogar die Gründung von neun weiteren Schulen in Aussicht.¹⁰⁶

Neben den Motorsportschulen im Bereich der Motorbrigaden bzw. der späteren Motorgruppen gab es vier Reichsschulen, die dem Korpsführer direkt unterstanden. 1935 waren dies die Reichsführerschule des NSKK in Zeesen bei Königswusterhausen, die Reichsmotorsportschule in Döberitz-Elsgund, die technische Führerschule in München und die Motorsportschule der HJ in Arnstadt (Thüringen).¹⁰⁷

Die Reichsjugendführung belegte die Motorsportschule der HJ mit Jungen aus der Motor-HJ und der Gesamt-HJ.¹⁰⁸ 1936 legte der Korpsführer den Grundstein für die Motorsportschule in Gandersheim, die als neue Motorsportschule der HJ im Gespräch war. Aufgrund von Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Korpsführer des NSKK Adolf Hühnlein und dem Reichsjugendführer Baldur von Schirach zog das NSKK dieses Angebot zurück.¹⁰⁹ Hühnlein eröffnete im Dezember 1938 die Motorsportschule Niedersachsen in Gandersheim, ohne eine Schwerpunktsetzung auf Teilnehmer aus der HJ vorzunehmen.¹¹⁰

Das NSKK legte Wert darauf, das Personal der Schulen und die Führer und technischen Referenten der Breitengliederung in eigenen Schulungen auszubilden. Die Technische Führerschule, die 1935 in München eröffnet worden war, sorgte in Kurzlehrgängen für die technische und handwerkliche Ausbildung von Führern in der Breitengliederung. Außerdem bildete sie in Kursen zu je 50 Mann die technische Mannschaft, besonders Schlosser und Schirrmeister, aus.¹¹¹ Zur Weiterbildung des Lehrpersonals auf den MSS des NSKK diente die Reichsmotorsportschule (RMSS) in Döberitz-Elsgund. Die RMSS in Zeesen wurde im Januar 1935

¹⁰⁶ Vgl. Der NSKK-Mann vom 3. 6. 1939: „Vorwärts, deutsche Jugend!“. Zu den einzelnen Schulen existieren im Bestand NS 24 eine große Anzahl an Akten, die sich vorwiegend mit der Ausstattung und den Vermögenswerten beschäftigen; vgl. BArch NS 24/419, 649, 685, 720, 723, 797–809, 812, 814, 817–821.

¹⁰⁷ Vgl. NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Die Gliederung des NSKK, S. 19; Organisationsbuch der NSDAP, 1936, S. 400.

¹⁰⁸ 1935 waren dies 632 Hitlerjungen, 1936 waren es 732; vgl. „Die Motor-Hitler-Jugend“, 2. Sonderheft der „Statistik der Jugend“, hrsg. vom Organisationsamt der Reichsjugendführung im Einvernehmen mit dem Hauptreferent Motorsport im Amt für körperliche Ertüchtigung (streng vertraulich), Stand: 15. 3. 1937, BArch NS 24/212.

¹⁰⁹ Vgl. G. L. Wagerer: Warum sollte ich verschweigen, S. 678, StadtA Hannover. Aus den vorliegenden Quellen lassen sich die Hintergründe des Konfliktes nicht ermitteln. Es ist zu vermuten, dass der Korpsführer, wie auch bei der Ausbildung der Motor-HJ geschehen, eine finanzielle Beteiligung der Reichsjugendführung gefordert hatte, die der Reichsjugendführer jedoch verweigerte.

¹¹⁰ Vgl. Hannoverscher Anzeiger vom 15. 12. 1938: „Einweihung der Motorsportschule ‚Niedersachsen‘“.

¹¹¹ Vgl. Völkischer Beobachter vom 12. 11. 1935: „Korpsführer Hühnlein vor der Delegierten-Tagung des Reichverbandes der Automobilindustrie“. Bereits kurz nach der Öffnung der Technischen Führerschule in München wurden im Auftrag des Reichsheeres auch für so genannte Kapitulanten, also diejenigen, die sich nach ihrem Dienstjahr endgültig den Kraftfahrformationen widmen wollten, Kurse veranstaltet; vgl. Protokoll der Führerbesprechung bei der Motorbrigade Darmstadt am 14. 6. 1935, HStA Wiesbaden, Abt. 483 Nr. 2983.

in eine Reichsführerschule umgewandelt und mit der Ausbildung der Führer in höheren Dienststellungen beauftragt.¹¹²

Folgende tabellarische Aufstellung listet, bis auf die Führerschule in München, die Namen der bestehenden Schulen, den Standort, die Belegstärke und die Zuordnung zu dem jeweiligen Wehrkreis nach dem Stand vom 1. Dezember 1937 auf.¹¹³

	Name	Ort	Belegstärke	Wehrkreis
1	Reichs-MSS	Döberitz-Elsgrund	Führer- ausbildung	III
2	Lyck	Lyck/Ostpreußen	200	I
3	Preußisch Holland	Pr. Holland/Ostpreußen	300	I
4	Dramburg	Dramburg/Pommern	300	II
5	Schwerin	Schwerin/Mecklenburg	300	II
6	Brandenburg	Wriezen/Oder	300	III
7	Frankfurt/Oder	Frankfurt/Oder	300	III
8	Sachsen	Schloss Hof bei Stauchitz	200	IV
9	Rochlitz	Rochlitz/Sachsen	300	IV
10	Tübingen	Tübingen	200	V
11	Achern	Achern/Baden	300	V
12	Haßlinghausen	Haßlinghausen/Westfalen	200	VI
13	Rheindahlen	Rheindahlen/Rheinland	300	VI
14	Ruhrland	Milspe/Westfalen	300	VI
15	Kochel	Kochel am See/Oberbayern	200	VII
16	Schlesien	Schweidnitz-Kroischwitz	300	VIII
17	Helsa	Helsa bei Kassel	200	IX
18	Greiz	Greiz/Thüringen	300	IX
19	Arnstadt	Arnstadt/Thüringen	100	IX
20	Adolf Hühnlein (Nordmark)	Itzehoe-Nordoe	300	X
21	Hülsen	Hülsen bei Verden/Aller	300	X
22	Kreiensen	Kreiensen/Harz	200	XI
23	Gandersheim	Gandersheim bei Goslar	300	XI
24	Gänsefurth	Gänsefurth/Anhalt	200	XI
25	Diez	Diez/Lahn	300	XII
26	Regensburg	Regensburg	300	XIII
27	Bayreuth	Bayreuth-Saas	200	XIII

Die Zahl der Motorsportschulen und der Ort der Schulen variierten zwischen 1934 und 1939 aufgrund von baulichen Unzulänglichkeiten oder veränderten Gebietseinteilungen. Daneben wandelte sich auch der Charakter der Schulen. Während 1933 die Lehrgänge auf den Motor-SA-Schulen noch als interne Qualifizierungsmaßnahmen galten, nahm ab 1934, insbesondere mit der Eigenständigkeit

¹¹² Vgl. Einberufung zum 13. Ausbildungslehrgang der Reichsschule des NSKK Zeesen vom 1. 10. 1934, BArch NS 24/136; Korpsbefehl Nr. 13 vom 3. 12. 1934, BArch NSD 42/9.

¹¹³ Quelle: Auszug aus den Allgemeinen Heeresmitteilungen 1937, S. 213, in: BArch-ZNS, Sammlung Motorsportschulen.

des NSKK, die öffentliche Bedeutung der Schulen zu. Der schnelle und zielgerichtete Aufbau der Motorsportschulen legte bereits damals die Vermutung nahe, dass die Schulen politischen und militärischen Vorhaben dienen sollten.

Militärische Interessen

Die enge Verbundenheit mit der Reichswehrführung

Anfänglich wurden die Motorsportschulen in der Presse in der Art eines Freizeitlagers für sportlich begeisterte NSKK-Männer präsentiert.¹¹⁴ Als der Korpsführer die Motorsportschule in Tübingen einweihte, beschränkte er sich in seiner Rede vom 22. Oktober 1934 auf die Darstellung der nationalsozialistischen Erziehung im Allgemeinen und der sportlichen, wirtschaftlichen und jugendfördernden Bedeutung der Motorisierung im Besonderen.¹¹⁵ Das NSKK tat alles, um bei offiziellen Anlässen den Anschein zu vermeiden, die Motorsportschulen könnten noch andere als die dargestellten Funktionen erfüllen. Unter den Ehrengästen waren der Oberbürgermeister von Tübingen, der Württembergische Innenminister und Vertreter der Polizei. Des Weiteren nahmen die Industriepaten der Schule teil: Generaldirektor Kissel von Daimler-Benz mit den Direktoren Hoppe und Niebel, die die ersten Einrichtungsgegenstände, darunter Fahrzeuge, Modelle und Schnittzeichnungen, gespendet hatten.

Knapp ein Jahr später, bei der offiziellen Einweihung der Reichsmotorsportschule in Döberitz-Elsggrund, bot der Korpsführer der Öffentlichkeit eine veränderte Interpretation der Motorsportschulen an. In Anwesenheit des Reichskriegsministers von Blomberg, des Oberbefehlshabers des Heeres Freiherr von Fritsch und des Generals der Panzertruppe Lutz hielt der Korpsführer am 16. Juli 1935 einen Generalappell aller Motorsportschulen ab. Auffällig war nicht nur die starke Präsenz hochrangiger Militärs, sondern auch die in der Rede deutlich an die Bedürfnisse des Heeres angelehnte Aufgabenstellung der Schulen. Es werde dort, so Hühnlein in seiner Ansprache, den motorfreudigen und motorbegabten Jungen in mehrwöchigen Lehrgängen die motorsportliche Grundausbildung vermittelt, um sie an den motorisierten Dienst des Heeres heranzuführen. Der Korpsführer richtete an die Vertreter des Heeres die Bitte, die Arbeit der Motorsportschulen fachlich zu betreuen. Ferner kündigte er einen intensiven Austausch mit den Heeresdienststellen an, um die Ausbildung gemäß den Anforderungen des motorisierten Dienstes ausrichten zu können.¹¹⁶

Die Ausführungen des Korpsführers zur Funktion der Motorsportschulen von 1934 unterschieden sich grundlegend von den Aussagen bei der Einweihung der Reichsmotorsportschule Döberitz-Elsggrund im Jahre 1935. Für diesen Wandel gibt es eine klar bestimmbare Ursache. Nach Einführung der allgemeinen Wehr-

¹¹⁴ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 8. 7. 1933: „Obergruppenführer Hühnlein weiht die Motor-SA-Schule der Gruppe Mitte auf Schloß Gänsefurth ein“; Deutsche Kraftfahrt vom 15. 6. 1934: „Die Harzschlacht der Motoren“.

¹¹⁵ Vgl. den Zeitungsausschnitt „Ein großer Tag für Tübingen“, StadtA Tübingen, 139-Motorsportschule.

¹¹⁶ Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 120f., 124.

pflicht im März 1935 und der öffentlichen Ankündigung Hitlers, Deutschland wieder „wehrfähig“ zu machen, bestand keine Veranlassung mehr, den Versuch fortzusetzen, die Motorsportschulen als zivile Sportstätten darzustellen. Ohnehin konnte die Version, dass der Zweck der Schulen darin liege, den jungen Männer die Bedeutung und Schönheit des Kraftfahrens zu vermitteln, um sie dann ohne jeden Hintergedanken wieder in das Zivilleben zu entlassen, nur geringe Glaubwürdigkeit beanspruchen. Ab 1935 wurde die Hauptaufgabe der Schulen – die Ausbildung des Nachwuchses für die motorisierten Einheiten der neuen Wehrmacht – nicht mehr verschwiegen. Die Schulen widmeten sich der so genannten „vormotorischen“ Ausbildung und weltanschaulichen Schulung eines möglichst großen Teils derjenigen Rekruten, die für einen motorisierten Truppenteil der Wehrmacht vorgesehen waren.¹¹⁷

In einem Merkblatt der Motorsportschulen wird den Dienstpflichtigen, die bei einem motorisierten bzw. teilmotorisierten Truppenteil der Wehrmacht ihre Wehrpflicht erfüllen wollten, dringend angeraten, vor ihrem Dienstantritt, entweder vor oder nach Ableistung des Reichsarbeitsdienstes, an einem fünf- oder sechswöchigen Lehrgang teilzunehmen. Für Freiwillige, die in die Kraftfahrkampftruppe eintreten wollten, war der Besuch der Motorsportschule obligatorisch. Die Teilnehmer wurden für den Lehrgang von ihren Arbeitgebern beurlaubt und erhielten freie Unterkunft, Verpflegung, Fahrtkostenerstattung und Bekleidung.¹¹⁸

Obwohl die Zusammenarbeit zwischen der Korpsführung und der Reichswehrführung im Bereich der vormilitärischen Ausbildung erst 1935 publik gemacht wurde, bestanden bereits seit 1933 intensive Kontakte.¹¹⁹ In seinen nach dem Krieg verfassten Memoiren schrieb NSKK-Obergruppenführer Wagener, Verhandlungen zwischen der Reichswehr und dem Chef des Kraftfahrwesens der SA 1933 hätten dazu geführt, dass Hühnlein sich verpflichtete, möglichst im Bereich jeder Gruppe eine Motorsportschule zu schaffen, die den motorisierten Truppenteilen einen am Motor handwerklich und fahrtechnisch ausgebildeten

¹¹⁷ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom November 1935: „Ehrung und Ansporn“. Anordnung des Reichskriegsministers und Oberbefehlshabers der Wehrmacht vom 30. 12. 1935 (geheim), betr. Vormilitärische Kraftfahrausbildung beim NSKK – Amt für Schulen, BArch-MA, RH 26–7/754. Die Anordnung des Ministers, in der Aufgaben und Befugnisse geregelt wurden, nahm Bezug auf einen Führererlass vom 23. 8. 1934, der die vormilitärische Ausbildung im NSKK veranlasst haben soll. Der offizielle Führererlass dieses Datums, der die Motor-SA und das NSKK zusammenschloss, enthält keine diesbezüglichen Anweisungen; vgl. DDAC-Wochenschrift vom 7. 9. 1934: „Motor-SA und NSKK jetzt selbständige Einheit“.

¹¹⁸ Vgl. Merkblatt für den Eintritt in die Motorsportschulen des NSKK, BArch NSD 42/16. Die Beurlaubung vom Arbeitsplatz erfolgte aufgrund der Berechtigung „zur Teilnahme an einem anerkannten Lehrgang für Leibesübungen“; vgl. „Gesetz über die Beurlaubung von Angestellten und Arbeitern für Zwecke der Leibesübungen vom 15. Februar 1935“ (RGBl. 1935 I, Nr. 16) und Informationsblatt: „Wer will auf die Motorsportschule Kachel?“, StA München, NSDAP 1321.

¹¹⁹ Der Inspekteur für technische Ausbildung und Geräte Kraus offenbarte 1939 in einem privaten Schreiben, die MSS hätten nicht erst jetzt mit der vormilitärischen Kraftfahrausbildung begonnen, sondern bereits 1933; vgl. Schreiben von Erwin Kraus an den Oberregierungsbaurat Tiemeyer vom 4. 7. 1939, BArch NS 24/256.

Nachwuchs stellen könnte.¹²⁰ Aus Tarngründen wurde auch in internen Schreiben in Bezug auf die Reichswehr von der „befreundeten Seite“ gesprochen.¹²¹

Im Gegenzug erwartete die Motor-SA die Unterstützung der Reichswehr im Bereich der militärischen Weiterbildung. Für Motor-SA-Führer fanden kurz nach der Machtübernahme Lehrgänge in Döberitz-Elstgrund statt. Der Lehrgangsleiter war der Hauptmann der Panzerabwehr Stephan.¹²² Reichswehroffiziere erklärten den Führern den Umgang mit Schützenpanzerwagen, dreiachsigen Lastwagen, Kübelwagen und Straßenpanzern, um sie für ihre vormilitärischen Ausbildungsaufgaben zu instruieren.¹²³ NSKK-Führer unterzogen sich derlei Unterweisungen auch in der Folgezeit bereitwillig, wie das Beispiel der Motorbrigade Bayerische-Ostmark zeigt, wo alle Führer vom Staffelführer aufwärts 1935 an der Nachschub-Ausbildung der Wehrmacht teilnahmen.¹²⁴

Die Führerschulen in Döberitz-Elstgrund und in Zeesen wurden dem NSKK nach der nationalsozialistischen Machtübernahme direkt zur Verfügung gestellt.¹²⁵ Einige Schulen, wie die Motorsportschulen Preußisch Holland (Ostpreußen), Wasungen (Thüringen), Achern und Dietz an der Lahn und die Geländesportschule Rochlitz (Sachsen), gingen vom Chef des Ausbildungswesens der SA nach Auflösung seiner Dienststelle mit Billigung der Reichswehr am 23. März 1935 auf das NSKK über.¹²⁶

Der Unterricht auf den Motorsportschulen erfolgte nach einheitlichen, auf die Bedürfnisse der Wehrmacht abgestimmten Lehrplänen.¹²⁷ Für die Erstellung der

¹²⁰ Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 578, StadtA Hannover.

¹²¹ Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 29. 12. 1934 (Entwurf), BArch NS 24/274.

¹²² Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 562, StadtA Hannover. Vgl. Anordnung des Chefs der Heeresleitung vom 10. Oktober 1933 (Abschrift), BArch-MA, RH 26-7/362; Dienstleistungszeugnis für Truppführer Seizinger vom 11. 9. 1935 ausgestellt vom Inspekteur Technik Kraus, BArch NS 24/261.

¹²³ Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 563, StadtA Hannover. Bereits 1934 erhielten Kraftfahrabteilungen der Reichswehr die Namen der Teilnehmer an den Lehrgängen der Motorsportschulen. Den Absolventen wurde angeboten in die Reichswehr einzutreten; vgl. Schreiben der Motorbrigade Franken an den Kraftfahrinspekteur Süd und die Dienststelle Berlin vom 5. 11. 1934 (geheim), StA München, NSDAP 1305.

¹²⁴ Vgl. Vierteljahresberichte der Kraftfahrinspektion Süd vom Juli-September 1935, StA München, NSDAP 1308.

¹²⁵ Vgl. IfZ, ZS 2351, W. D.

¹²⁶ Vgl. Mitteilung der NSKK-Korpsführung vom 28. 3. 1935 an die Kraftfahrinspekteure und Motorbrigaden, BArch NS 24/136. Der Chef des Ausbildungswesens der SA ging aus dem 1932 gegründeten Reichskuratorium für Jugendertüchtigung hervor, das aus Mitteln des Reichsinnenministeriums finanziert wurde. Das Kuratorium unterstützte mit Hilfe der Reichswehr Wehrverbände und Sportorganisationen zu Zwecken der vormilitärischen Ausbildung. Nach der Machtergreifung trat an die Stelle des Reichskuratoriums der Chef des Ausbildungswesens unter SA-Obergruppenführer Friedrich Wilhelm Krüger. Nachdem infolge des „Röhm-Putsches“ die Aufgaben des Chefs AW eingeschränkt worden waren, wurde die Stelle am 24. 1. 1935 aufgelöst. Vgl. zum Chef AW den Artikel von Hermann Weiß, in: Benz u. a. (Hrsg.): Enzyklopädie des Nationalsozialismus, S. 410f.; Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. I, S. 110-113; Vogelsang: Der Chef des Ausbildungswesens, S. 146-166.

¹²⁷ Vgl. Krenzlin: Das NSKK, S. 43; NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Die Gliederung des NSKK, S. 10; Korpsbefehl Nr. 22 vom 14. 10. 1936, BArch NSD 42/9.

Lehrpläne und die Koordination mit der Reichswehr sorgte der Inspekteur der Motorsportschulen, der zugleich Chef des Amtes Schulen in der Korpsführung war. Ab 1. Juni 1936 übernahm Herbert Schnüll die Inspektion der Motorsportschulen.¹²⁸ Zur Seite gestellt wurde ihm ein Verbindungsoffizier zur Wehrmacht.¹²⁹ Obgleich die Ausbildung nach den Richtlinien des OKH gestaltet wurde und jede MSS vom Kommandeur eines Kraftfahrkampfruppenteils betreut wurde, waren die Motorsportschulen keine Einrichtungen der Wehrmacht, sondern unterstanden weiterhin dem Korpsführer bzw. der Inspektion der MSS in Berlin.¹³⁰

Ein weiterer Beleg für die enge Zusammenarbeit zwischen Korps und Reichswehr bzw. Wehrmacht ist in der Zusammensetzung des Schulpersonals zu finden. Bis zum 1. März 1934 hatten Reichswehroffiziere die gesamte Ausbildung der SA geleitet. Von diesem Zeitpunkt an wurde die Ausbildung in den SA-Sportlagern vom Chef des Ausbildungswesens der SA und dem Chef des Kraftfahrwesens der SA mit eigenen Kräften durchgeführt.¹³¹ Nach der Erhebung des NSKK zur Gliederung war das Stammpersonal der Motorsportschulen, das anfangs 20 bis 25 Personen, später über 40 Mitarbeiter umfasste, beim NSKK angestellt.¹³² Über Neuernennungen, Versetzungen und Entlassungen entschied der Korpsführer. Zum Lehr- und Ausbildungspersonal einer Schule zählten der Schulleiter, die Hauptfahrlehrer, Zugführer und Unterführer. Das Führungspersonal stammte aus den Reihen des Militärs und des NSKK.¹³³ Die Motorsportschulen rekrutierten ihre Angestellten vorwiegend aus ehemaligen Wehrmachtsangehörigen, die mangels Planstellen nicht bei der Wehrmacht eingesetzt werden konnten.¹³⁴ Mit Beginn des Jahres 1939 kamen die Ausbilder grundsätzlich aus der Wehrmacht.¹³⁵

¹²⁸ Vgl. Müller: Hitlers motorisierte Stoßarmee, S. 182; NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Die Gliederung des NSKK, S. 10.

¹²⁹ Vgl. Meldung der Inspektion Schulen an den Inspekteur Technik vom 6. 10. 1936, BArch NS 24/494.

¹³⁰ Vgl. Anordnung des Reichskriegsministers und Oberbefehlshabers der Wehrmacht vom 30. 12. 1935 (geheim), betr. Vormilitärische Kraftfahrausbildung beim NSKK – Amt für Schulen, BArch-MA, RH 26–7/754. Vgl. den Halbjahresbericht der NSKK-Motorbrigade Franken vom 1. 1. 1936 bis 30. 6. 1936, StA München, NSDAP 1308. Vgl. auch den Einberufungsbefehl vom Wehrbezirks-Kommando vom 21. 7. 1937, BArch NS 24/58.

¹³¹ Der Schulleiter der Motor-SA-Schule in Zeesen war Anfang 1934 ein Leutnant. Andere Angestellte nahmen den Rang eines Feldwebels ein; vgl. SA (Hrsg.): Reichsschule der Motor-SA, Zeesen. 5. Lehrgang Januar-Februar 1934 (Typoskript); Wehrkreiskommando betr. SA-Sportausbildung (geheime Kommandosache) vom 22. 2. 1934, BArch-MA, RH 26–7/362.

¹³² Die MSS in Bayreuth hatte beispielsweise 41 Mann Stammpersonal; vgl. Motorsportschule Bayreuth-Saas 1934–35, StA München, NSDAP 1309. Die Angehörigen der Motorsportschulen waren keine Angehörigen des Heeres, auch wenn sie dort vor ihrer Anstellung beschäftigt waren. Bis in die siebziger Jahre bestanden Uneinigigkeiten über das Rechtsverhältnis und damit über die Versorgungsansprüche des ehemaligen Stammpersonals der Motorsportschulen; vgl. IfZ, ZS 2351, W. D.

¹³³ Vgl. Halter: Stadt unterm Hakenkreuz, S. 155.

¹³⁴ Vgl. Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. IV, S. 48; Merkblatt für die Übernahme in den Dienst der Motorsportschulen des NSKK, BArch NSD 42/17.

¹³⁵ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Januar 1939: „Motorsportschule Niedersachsen eingeweiht“.

Die Ausbilder mussten bei ihrem Eintritt ledig, körperlich fit, nicht älter als 23 und gemäß den „Rassekriterien“ „deutschblütig“ sein. Besoldet wurde das Personal nach Wehrmachtskategorien.¹³⁶ Heiraten unterlagen der Genehmigungspflicht. Dazu waren ein Nachweis der arischen Abstammung und ein Leumundzeugnis der Braut erforderlich.¹³⁷

Immer wieder betonten Führer des NSKK und hochrangige Militärs die guten Beziehungen zwischen Korps und Wehrmacht. Die Rede von der „engen Verbundenheit“ war nicht nur eine leere Floskel, mit der das befriedete Verhältnis zwischen einer Parteigliederung und dem Waffenträger der Nation vordergründig zum Ausdruck gebracht wurde, sondern beruhte auf gegenseitiger Wertschätzung. Die räumliche Nähe der 1935 offiziell eingeweihten Reichsmotorsportschule Döberitz-Elgrund und der Heereskraftfahrerschule unter dem Befehl des Generals der Panzertruppen Lutz war eine ideale Voraussetzung für eine enge Zusammenarbeit zwischen der Reichswehr und dem Führerkorps des NSKK.¹³⁸ Darüber hinaus pflegte die NSKK-Korpsführung persönliche Kontakte zum General der Panzertruppen Lutz und dem Inspekteur für Heeresmotorisierung Oberst Kempf.¹³⁹

Seine dienende Rolle brachte dem NSKK große Anerkennung in Militärkreisen ein. Freiherr von Fritsch dankte dem Korpsführer bei offiziellen Gelegenheiten für die erfolgreiche Erziehungsarbeit des Korps und für das große Engagement.¹⁴⁰ Auf der Ebene der Motorbrigaden lobten die militärischen Beobachter bei den Abschlussbesichtigungen der Motorsportschulen die geleistete Arbeit.¹⁴¹

Durch die Übernahme der vormilitärischen Kraftfahrausbildung wurde dem NSKK nicht nur von Seiten der Reichswehr eine positive Beurteilung zuteil. Die Position des NSKK war dadurch auch gegenüber den anderen Gliederungen deutlich gestärkt. Diese erfolgreiche Form der Legitimierung war unabdingbar für eine Formation, deren Aufstieg in ursächlichem Zusammenhang mit dem Abstieg einer anderen, der SA, stand. Durch seinen Beitrag zur Aufrüstung konnte das NSKK nun zeigen, dass es auch aus eigener Kraft fähig war, wichtige Aufgaben für die NS-Bewegung und das „Dritte Reich“ zu erfüllen, die diesen Aufstieg rechtfertigten.

Belegungspraxis auf den Motorsportschulen

Mit der Einführung der allgemeinen Wehrpflicht stieg auch der Bedarf an kraftfahrttechnisch vorgebildeten Rekruten. Folglich war eine Erhöhung der Belegstärken der Schulen erforderlich. Die Motorsportschule Tübingen beispielsweise, die bisher 60 Teilnehmer beherbergte, wurde 1935 zu einer 200-Mann-Schule ausge-

¹³⁶ Vgl. Merkblatt für die Übernahme in den Dienst der Motorsportschulen des NSKK, BArch NSD 42/17.

¹³⁷ Vgl. Korpsbefehl Nr. 2a vom 14. 10. 1936, BArch NSD 42/9.

¹³⁸ Vgl. Müller: Hitlers motorisierte Stoßarmee, S. 182.

¹³⁹ Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 561, StadtA Hannover.

¹⁴⁰ Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 124.

¹⁴¹ Vgl. Vierteljahresberichte der Kraftfahrinspektion Süd vom Juli–September 1935, StA München, NSDAP 1308.

baut.¹⁴² Im September 1935 konnten die fünf Motorsportschulen im Bereich der Motorobergruppe Süd jeweils 200 bis 300 Teilnehmer pro Lehrgang aufnehmen.¹⁴³

Der Reichskriegsminister und Oberbefehlshaber der Wehrmacht regelte mit seinem Erlass vom 30. Dezember 1935 die Voraussetzungen der Ausbildung auf den Motorsportschulen des NSKK.¹⁴⁴ Damit fiel die vormilitärische kraftfahrtechnische Ausbildung des größten Teils des Rekrutensatzes für die motorisierten und teilmotorisierten Truppenteile offiziell in den Aufgabenbereich des NSKK.¹⁴⁵ Die von den Wehrersatzinspektionen für die motorisierten Truppenteile gemusterten Männer wurden anfangs durch die zuständige Motorgruppe einberufen. Nur etwa 50% der Angeschriebenen leisteten dem Aufruf Folge.¹⁴⁶ Ab Anfang 1936 erfolgte die Einladung der Lehrgangsteilnehmer durch die Wehrbezirkskommandos.¹⁴⁷ Doch änderte dies nichts daran, dass die Bereitschaft zur Teilnahme bei den vorgesehenen Personen nicht so groß war, wie die Verantwortlichen sich dies wünschten. Da der 33. Lehrgang 1938 reichsweit nur zur Hälfte besetzt war, musste er mit HJ-Jungen und Arbeitsdienst-Männern aufgefüllt werden.¹⁴⁸

Manchen jungen Wehrpflichtigen dürfte der eng gesteckte Terminplan zwischen dem Ende der Dienstzeit beim Reichsarbeitsdienst und dem Beginn der Wehrpflicht von einer Beteiligung abgehalten haben.¹⁴⁹ Andere, die bereits einen Führerschein besaßen, waren wahrscheinlich nur schwer von der Notwendigkeit des Besuchs einer NSKK-Motorsportschule zu überzeugen. Da es keine gesetzliche Regelung gab, die die Freiwilligkeit für Dienstpflichtige aufhob, leisteten nicht alle Gemusterten der Einladung zum Lehrgang Folge. Das Problem der verbindlichen Teilnahme wurde im Januar 1939 gelöst. Nachdem Hitler mit Erlass vom 19. Januar 1939 die SA zum Träger der vor- und nachmilitärischen Wehrziehung bestimmt hatte, übertrug er in seinem Erlass vom 27. Januar dem NSKK in enger Zusammenarbeit mit dem Heer die vor- und nachmilitärische Wehrziehung auf dem Gebiet des Motorwesens.¹⁵⁰ Zwischen 1933 und 1939 erwarb das NSKK bei den Streitkräften, insbesondere dem Heer, so viel Respekt, dass die

¹⁴² Vgl. Zeitungsausschnitt: „Richtfest in der NSKK-Motorsportschule“, StadtA Tübingen A 150–5539.

¹⁴³ Vgl. Vierteljahresberichte der Kraftfahrinspektion Süd vom Juli-September 1935, StA München, NSDAP 1308.

¹⁴⁴ Vgl. Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. IV, S. 45.

¹⁴⁵ Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 11. 1. 1936, betr. Schulwesen, BArch NS 24/318.

¹⁴⁶ Vgl. Vierteljahresberichte der Kraftfahrinspektion Süd vom Juli-September 1935 und Bericht der Motorbrigade Südwest vom 1. 10. 1935, StA München, NSDAP 1308.

¹⁴⁷ Vgl. Halbjahresbericht der NSKK-Motorbrigade Franken vom 1. 1. 1936 bis 30. 6. 1936, ebenda.

¹⁴⁸ Vgl. Meldung des Inspektors der Motorsportschulen vom 11. 5. 1938, betr. 33. Lehrgang, BArch NS 24/280.

¹⁴⁹ Vgl. Schreiben der Inspektion Schulen an die Motorgruppe Hochland vom 12. 5. 1938, BArch NS 24/63.

¹⁵⁰ Vgl. Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. IV, S. 47; Verordnungsblatt der Korpsführung vom Januar 1939 bis August 1939: Ausführungsbestimmungen zum Erlaß des Führers vom 26. 1. 1939, Auszug aus der Verfügung vom 3. 5. 1939, BArch NSD 42/1.

höheren militärischen Befehlshaber diese Beauftragung begrüßt haben dürften. Nach Angaben des NSKK war es auch Generaloberst von Brauchitsch, der die in der Verfügung festgelegte Beauftragung angeregt hatte.¹⁵¹

Alle von den Wehrersatzbehörden für den Dienst bei den motorisierten Einheiten der Wehrmacht gemusterten jungen Deutschen waren gemäß des Führererlasses verpflichtet, auf den MSS vor Ableistung ihrer Wehrpflicht ihre vormilitärische Ausbildung zu absolvieren. Eine nachmilitärische Ausbildung zur „Erhaltung des Wehrwillens“ sollte innerhalb der Motorstürme stattfinden.¹⁵²

Im vormilitärischen Bereich wurde dem NSKK damit keine neue, aber eine erweiterte Aufgabe gestellt. Im Gegensatz zu der Zeit vor 1939 bestand für alle Wehrdienstpflichtigen, die zu Kraftfahrern des Heeres bestimmt wurden, nunmehr eine Teilnahmepflicht.¹⁵³ Nach dem Führererlass vom 27. Januar 1939 intensivierte sich besonders die Beziehungen zwischen NSKK und Heer, da die meisten Absolventen der Motorsportschulen ihre Wehrpflicht beim Heer ableiteten. Die Statistik des 41. Lehrgangs (Juli/August 1939) in Kochel (Bayern) bestätigt dies. Von den 204 Teilnehmern wurden nach Beendigung des Kurses 105 zum Heer, 63 zur Luftwaffe und vier Männer zur Marine überstellt.¹⁵⁴

Der Korpsführer gab im Januar 1939 seine Zusage, die Motorsportschulen so zu erweitern, dass der Bedarf des Heeres an Nachwuchskräften, der auf jährlich 90 000 bis 100 000 Mann veranschlagt wurde, spätestens 1942 gedeckt werden könnte. Angesichts der Tatsache, dass 1938 nur 45 000 Lehrgangsteilnehmer die Motorsportschulen durchliefen, wurde eine enorme Steigerung notwendig, wollte man dieses Ziel erreichen.¹⁵⁵ Im Zeichen einer forcierten Aufrüstung stand im Juni 1939 die Ankündigung, die Teilnehmerzahl an den nächsten sieben Lehrgängen stark anheben zu wollen.¹⁵⁶

Nimmt man einen Durchschnitt von 5000 Teilnehmern pro Lehrgang,¹⁵⁷ errechnet sich eine Gesamtzahl von 205 000 Rekruten, die in den 41 Lehrgängen zwischen 1933 und 1939 vormilitärisch ausgebildet worden waren. Dieses Rech-

¹⁵¹ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom März 1939: „Auftrag des Führers an das NSKK“.

¹⁵² Vgl. Manuskript „Wehrerziehung im NSKK“, 1939 oder später, BArch NS 24/282.

¹⁵³ Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 26. 5. 1939, betr. Vor- und nachmilitärische Kraftfahrausbildung, BArch NS 24/282; Bestimmungen des Oberbefehlshabers des Heeres vom 28. 4. 1939, betr. Vormilitärische Kraftfahrausbildung, BArch-MA RH 15/169.

¹⁵⁴ Vgl. Ausbildungsnachweis für den 41. Lehrgang in Kochel vom 13. 7. 1939–18. 8. 1939, BArch NS 24/58.

¹⁵⁵ Vgl. Schreiben des Korpsführers an den Reichsjugendführer (Abschrift) vom 26. 1. 1939, BArch NS 24/210. Im April 1939 war das Platzangebot auf den Schulen noch nicht ausreichend, so dass nicht der gesamte Ersatz an Kraftfahrern auf den MSS ausgebildet werden konnte; vgl. Bestimmungen des Oberbefehlshabers des Heeres vom 28. 4. 1939, betr. Vormilitärische Kraftfahrausbildung, BArch-MA, RH 15/169.

¹⁵⁶ Das Plansoll für die nächsten sieben Lehrgänge betrug 53 950 Personen; vgl. die Aufstellung: Vormilitärische Ausbildung vom Juni 1939, BArch NS 24/282.

¹⁵⁷ Hatte der 14. Ausbildungslehrgang aller vorhandenen Schulen im Spätsommer 1935 noch insgesamt 4950 Teilnehmer, so stieg das Belegungssoll beim 38. Lehrgang im Januar 1939 auf 6200 Teilnehmer an; vgl. Planung des Inspektors der Motorsportschulen Schnüll vom 31. 1. 1939, BArch NS 24/156; Mitteilung der NSKK-Korpsführung, Amt für Schulen vom 28. 8. 1935, BArch NS 24/162; Verfügung des Korpsführers vom 26. 5. 1939, betr. Vor- und nachmilitärische Kraftfahrausbildung, BArch NS 24/282.

nungsergebnis bestätigen auch der Major im Oberkommando der Wehrmacht, Martin, und der Korpsführer des NSKK.¹⁵⁸

Da jedoch bis 1935 die Belegstärke der Schulen unter 200 bis 300 Teilnehmern lag und einige Lehrgänge nicht vollbesetzt waren,¹⁵⁹ dürfte die Zahl der Ausgebildeten die 200 000-Mann-Marke nicht erreicht haben. Eine präzise und durchaus glaubwürdige Zahl liefert ein geheimer Bericht aus dem Jahre 1941. Darin heißt es, dass von 1933 bis zum Kriegsausbruch auf den Motorsportschulen des NSKK 187 600 Männer ausgebildet worden waren.¹⁶⁰ Geht man bei einer Kompanie der Kraftfahr-Kampftruppe von 100 Mann aus, hat das NS-Kraftfahrkorps bis zum Kriegsbeginn Kraftfahrer für 1876 Kompanien ausgebildet.¹⁶¹ Auch wenn nicht alle Absolventen der Motorsportschulen tatsächlich Kraftfahrtruppen zugeordnet worden waren,¹⁶² die Zahl also relativiert werden muss, so wird doch sichtbar, dass der neue Fahrernachwuchs das Motorisierungspotenzial der deutschen Streitkräfte immens vergrößert hatte.

Zusammensetzung der Teilnehmer

Zwischen 1933 und 1935 konnte das NSKK das Angebot an seine Mitglieder, auf den Motorsportschulen den Führerschein zu erwerben, noch als Werbemittel nutzen. Den NSKK-Motorstaffeln war es erlaubt, eine festgesetzte Zahl an Teilnehmern zu den Lehrgängen zu schicken.¹⁶³ In dem Maße, in dem die Motorsportschulen wehrpolitische Bedeutung erlangten, schwand die Möglichkeit, speziell die Mitglieder des NSKK in den Besitz eines Führerscheins zu bringen und den Ausbildungsstand der Basis zu erhöhen. Von den 4179 Mitgliedern, die der Motorstandarte 86 (München) im August 1939 angehörten, hatten zu diesem Zeitpunkt lediglich 152 Personen jemals eine Motorsportschule besucht. Dies zeigt

¹⁵⁸ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom März 1939: „Auftrag des Führers an das NSKK“. In diesem Artikel werden die Ausführungen des Majors im Oberkommando der Wehrmacht Martin in der NS-Parteikorrespondenz zitiert: „Durch den Erlaß des Führers wird nunmehr die wichtigste Arbeit des NSKK, insbesondere seine Einflußnahme auf die Wehrtüchtigung der deutschen Jugend, für alle Zukunft festgelegt. 200 000 junge deutsche Männer sind bereits durch die MSS des NSKK vor Ableistung ihrer Wehrpflicht gegangen.“ Der Korpsführer verkündete bereits Ende 1938 in der für ihn typischen Übertreibung, dass seit Bestehen der Schulen etwa 200 000 junge Männer durch die Motorsportschulen gegangen seien; vgl. Hannoverscher Anzeiger vom 15. 12. 1938: „Einweihung der Motorsportschule ‚Niedersachsen‘“; Der NSKK-Mann vom 24. 12. 1938: „Jugend am Motor“.

¹⁵⁹ Obgleich das Aufnahmekontingent der Gebirgsmotorsportschule 1937 210 Mann betrug, fanden auch Lehrgänge mit nur 100 Mann statt; vgl. Korrespondenz mit der Gebirgsmotorsportschule General Ritter von Epp, Kochel, BACh NS 24/58.

¹⁶⁰ Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz“, 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70.

¹⁶¹ Vgl. ebenda.

¹⁶² Viele der abgestellten Wehrmänner wurden der Infanterie zugeteilt; vgl. Schreiben des Schulleiters Herbert an die Kraftfahrinspektion Süd vom 21. 8. 1935, StA München, NSDAP 1309.

¹⁶³ Vgl. Werbeschreiben der Staffel II vom 22. 10. 1934 an die aus der HJ ausscheidenden Kameraden und Schreiben der Staffel an die Motorstürme vom 17. 9. 1934, betr. 8. Lehrgang der MSA-Schule Regensburg, BACh NS 24/3.

sehr deutlich, dass die NSKK-Motorsportschulen nicht den Zweck verfolgten, die Ausbildung der eigenen NSKK-Angehörigen zu fördern.¹⁶⁴

Ausgeschlossen waren in jedem Fall NSKK-Mitglieder, die älter als 25 Jahre waren. Nach der Verfügung des Inspektors der Schulen vom 25. November 1937 sollten nur Gemusterte oder Freiwillige, die bereits den Annahmeschein eines motorisierten oder teilmotorisierten Truppenteiles in Händen hielten, „einberufen“ werden.¹⁶⁵

Der dominierende Einfluss der Wehrersatzinspektionen bei der „Einberufung“ zu den Lehrgängen wirkte sich auch auf die Zusammensetzung der Teilnehmer aus. Am 21. Lehrgang der Motorsportschule Kurpfalz-Saar im Sommer 1936 nahmen 190 vom Wehrbezirkskommando einberufene und zehn von der Motorbrigade befohlene Männer teil.¹⁶⁶ Auf dem 31. Lehrgang der Gebirgs-Motorsportschule Kochel vom 15. Februar bis 24. März 1938 ergab sich das gleiche Bild. 213 Teilnehmer waren gemustert bzw. als Freiwillige angenommen und lediglich vier junge Männer waren nicht gemustert.¹⁶⁷

Eine Einflussnahme des NSKK bei der Belegung war dennoch möglich. Das NSKK war bestrebt, möglichst viele 18-jährige Motor-HJ-Jungen und NSKK-Mitglieder zwischen 18 und 25 Jahren zu den Motorsportschulen zu kommandieren bzw. von den militärischen Stellen einberufen zu lassen. Es bestanden Absprachen mit der HJ, wonach die 24 HJ-Gebiete regelmäßig zwischen 25 bis 50 Jungen zu den Lehrgängen schicken sollten.¹⁶⁸ Die jungen Männer wurden aufgefordert, sich freiwillig zum Dienst im Heer zu melden. Bevorzugte Berufe waren hier Autoschlosser, Automechaniker, Elektriker und Mechaniker.¹⁶⁹

Da mit der planmäßigen vormilitärischen Ausbildung die Mitgliedschaft in einer NS-Gliederung als Auswahlkriterium in den Hintergrund trat, wurden immer weniger politisch organisierte Männer zu den Lehrgängen eingeladen.¹⁷⁰ Was zählte, war das Alter und die Eignung für den Dienst in den motorisierten Trup-

¹⁶⁴ Vgl. Aufstellung des Organisationsamtes, Motorstandarte 86, Stärkemeldung vom 5. 8. 1939, BArch NS 24/65. Von den 162 Mitgliedern des Motorsturm 2/M Saar der Motorgruppe Kurpfalz-Saar hatten bis März 1939 nur acht eine MSS besucht; vgl. Stärkemeldung vom 31. 3. 1939, LA Speyer, T 65 Nr. 157. Aspiranten des NSKK wurden abgewiesen, weil sie den Aufnahmekriterien des Wehrbezirkskommandos nicht entsprachen; Schreiben der Motorbrigade West an die Kraftfahrinspektion Süd vom 19. 11. 1935, BArch NS 24/556.

¹⁶⁵ Vgl. Schreiben der Motorgruppe Hochland vom 5. 5. 1938 an den Inspekteur Schulen, BArch NS 24/63.

¹⁶⁶ Vgl. Schreiben der Motorbrigade Kurpfalz-Saar an die Motorobergruppe Süd vom 6. 8. 1936, StA München, NSDAP 1310.

¹⁶⁷ Vgl. Meldung über den 31. Lehrgang der Gebirgsmotorsportschule Kochel vom 15. 2. bis 24. 3. 1938, BArch NS 24/58.

¹⁶⁸ Die Anzahl der NSKK-Schulen korrespondierte mit den HJ-Gebieten (1934: 24); vgl. Rundschreiben der Reichsjugendführung vom 27. 11. 1934, BArch NS 24/87.

¹⁶⁹ Vgl. Schreiben der Motorstandarte 77 Bayreuth vom 18. 7. 1935, darin: Richtlinien zur Kommandierung von NSKK-Männern zu den Motorsportschulen, BArch NS 24/55.

¹⁷⁰ Auch bei der SS sprach sich 1936 herum, dass SS-Männer die MSS nicht mehr besuchen konnten, da sämtliche NSKK-Schulen der Wehrmacht unterstanden; vgl. SS-Oberabschnitt Rhein an den Sanitätssturm vom 10. 4. 1936, StA Marburg, Best. 327/2 a, Nr. 99.

parteilen. Beim Lehrgang in Kochel 1938 gehörten nur 26 der 217 Personen dem NSKK an, 45 waren Mitglied der HJ und 6 der Motor-HJ. Dagegen hatten sich 92 junge Männer bisher ganz von einer NS-Formation fern gehalten.¹⁷¹

Als bekannt wurde, dass die Lehrgangsteilnehmer mehrheitlich keiner politischen Gliederung angehörten und auch nach Ende des Lehrgangs keine Eintrittsbereitschaft zeigten, äußerten die NSKK-Führer die Vermutung, dass es den Männern „nur“ darum ginge, auf billige Weise den Führerschein zu erwerben. Tatsächlich dürfte darin die Motivation vieler Lehrgangsteilnehmer bestanden haben. Um eine derart „unpolitische Haltung“ zu unterbinden, wies der Führer der Motorbrigade Franken, NSKK-Brigadeführer Zynen, seine Sturmführer 1936 an, die Teilnehmer, die keiner Gliederung angehörten, nach dem Kurs zum Beitritt in das NSKK zu bewegen. Erst wenn die auf diese Weise Genötigten eine sechswöchige einwandfreie Dienstzeit im Motorsturm vorweisen könnten, sollte ihnen der Führerschein übergeben werden. Durch diese erpresserische Maßnahme, so hatte Zynen ausgerechnet, würde die Motorbrigade Franken alle fünf Wochen rund 150 neue Männer hinzugewinnen.¹⁷²

Es ist zweifelhaft, ob sich diese Vorgehensweise reichsweit durchsetzen konnte, denn mit dem zunehmenden Einfluss der militärischen Stellen war eine solche Verknüpfung zwischen der NSKK-Mitgliedschaft und dem Führerscheinerwerb nicht opportun. NSKK-Führer warnten überdies, ein solches Verfahren brächte dem NSKK keine „guten“ Mitglieder ein.¹⁷³ Dennoch forderte Korpsführer Hühnlein die Schulleiter auf, mit allem Nachdruck zu werben, im Falle von Mitgliedern der SA oder SS aber keinen Zwang zum Übertritt auszuüben.¹⁷⁴ Die Bemühungen zeigten Erfolg. Aus der Statistik des 41. Lehrgangs von Kochel im Juli/August des Jahres 1939 geht hervor, dass bei Lehrgangsbeginn von 204 Teilnehmern nur 24 dem NSKK angehörten und 89 Männer politisch überhaupt nicht organisiert waren. Das Bild änderte sich am Ende des Lehrgangs, denn der Schulleiter konnte 85 Aufnahmeanträge und 76 Überweisungsanträge an das NSKK verbuchen.¹⁷⁵ Diese Entwicklung zeigt, dass die Absolventen der MSS, die eine im kraftfahrtechnischen Sinne vielversprechende Zukunft vor sich hatten, massiv umworben und bedrängt wurden. Dafür sprachen gute Gründe: Zum einen trugen sie den guten Ruf des NSKK als vormilitärische Erziehungsschule in die Streitkräfte; zum anderen fungierten sie nach Ableistung des Wehrdienstes, wenn

¹⁷¹ Vgl. Meldung über den 31. Lehrgang der Gebirgsmotorsportschule Kochel vom 15. 2. bis 24. 3. 1938, BArch NS 24/58.

¹⁷² Vgl. Meldung der Motorbrigade Franken vom 30. 11. 1936, betr. Lehrgangsteilnehmer der Motorsportschule Bayreuth und Brigadebefehl vom 30. 11. 1936, BArch NS 24/55.

¹⁷³ Schreiben der Motorobergruppe Süd an den Korpsführer vom 27. 11. 1936, BArch NS 24/771.

¹⁷⁴ Vgl. Schreiben des Korpsführers an die Führer der Motorobergruppen und Gruppen vom 18. 8. 1939, betr. Werbungen zum NSKK, BArch NS 24/63.

¹⁷⁵ Vgl. Ausbildungsnachweis für den 41. Lehrgang in Kochel vom 13. 7. 1939 – 18. 8. 1939, BArch NS 24/58. Dienstpflichtige, die dem NSKK beitraten, zahlten keinen Beitrag, Verfügung des Korpsführer vom 26. 5. 1939, betr. vor- und nachmilitärische Kraftfahrausbildung, BArch NS 24/282.

sie in die örtlichen Motorstürme eintraten, als wichtige Multiplikatoren für die technische und paramilitärische Ausbildung der Basis.

Die Finanzierung: Die Geldgeber im Hintergrund

Der Beitrag der Kommunen

Über die Finanzierung der Motorsportschulen äußerte sich Korpsführer Hühnlein anfänglich nur unbestimmt. Die Schulen seien durch Korpsbeiträge und Zuwendungen der Kommunen, des DDAC und der Industrie aufgebaut und finanziert worden.¹⁷⁶ Tatsächlich beteiligten sich an einem Neubau bzw. Umbau der Motorsportschulen oftmals die Städte und Gemeinden, in deren Umkreis die Schulen lagen. Beispielhaft hierfür stehen die Städte Tübingen, Itzehoe, Gandersheim und Bayreuth.¹⁷⁷ Die Kommunen begrüßten die neuen Schulen, weil sie sich einen positiven Werbeeffect für die Stadt und größere Einnahmen für die gewerbliche Wirtschaft versprachen. Für den Gemeinderat in Tübingen erschien eine Motorsportschule als Chance, das wirtschaftliche Leben der Stadt zu fördern. Vor dem Hintergrund zurückgehender Studentenzahlen und der schwindenden Bedeutung als Garnisonsstadt bangte der wirtschaftliche Mittelstand um seine Einkünfte. Um einem wirtschaftlichen Abschwung entgegenzuwirken, bewarb sich Tübingen 1934 als Standort für die MSS der SA-Gruppe Südwest. An eine Zusage von Seiten des NSKK war allerdings die Bedingung an die Stadt geknüpft, die Baukosten der Schule zu tragen.¹⁷⁸ Der Gemeinderat stimmte zu und übernahm die Kosten des 1934 errichteten Neubaus. Der Wert an Grund und Boden, zusammen mit den Erschließungskosten und der Fahrzeughalle, belief sich auf über 460 000 RM.¹⁷⁹ Die Motorsportschule wurde am 22. Oktober 1934 eingeweiht.¹⁸⁰ Sieht man von einem Dankeschön des Korpsführers an die Stadt ab, gab es wenig, was die enormen Investitionen der Stadt aufwiegen konnte. Hatte Tübingen gehofft, eine Bedarfsdeckungsklausel in den Vertrag mit der Schule einbauen zu können, so weigerte sich das NSKK nun, eine Verpflichtung zu unterschreiben, die vorsah, dass die Schule ihre Konsumgüter ausschließlich bei den Tübinger Geschäftsleuten beziehen würde.¹⁸¹ Die fest eingerechneten 200 000 RM pro Jahr, die diese Klausel einbringen sollte, entfielen.¹⁸² Dazu kamen zahlreiche Forderungen an die Stadt wie z. B. die Errichtung einer Tankstelle im Ort, die durch die gerin-

¹⁷⁶ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 15. 12. 1934: „Einweihung der Motorsportschule des NSKK ‚Nordmark‘“.

¹⁷⁷ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom 15. 11. 1934: „Kraft und Kraftfahrt sind Zeichen des Dritten Reiches“.

¹⁷⁸ Vgl. Gemeinderatsprotokoll der Stadt Tübingen vom 16. 3. 1934, StadtA Tübingen, A 150–5520.

¹⁷⁹ Vgl. Schreiben des Oberbürgermeisters von Tübingen vom 7. 5. 1937 an den Reichskassenverwalter des NSKK, StadtA Tübingen, A 150–5535.

¹⁸⁰ Vgl. Zeitungsausschnitt „Ein großer Tag für Tübingen“, StadtA Tübingen 139-Motorsportschule.

¹⁸¹ Vgl. Zeitungsausschnitt „Die SA diktierte die Konditionen“, ebenda.

¹⁸² Vgl. Gemeinderatsprotokoll der Stadt Tübingen vom 16. 3. 1934, StadtA Tübingen A 150–5520.

gen Mieteinnahmen der Schule von 600 RM im Monat nicht im Geringsten gedeckt waren. Die Stadtoberen sahen ihre Hoffnungen nicht erfüllt.¹⁸³ Das Württembergische Innenministerium wollte die Verantwortung für eine weitere Schuldenaufnahme nicht übernehmen und bot deshalb der NSDAP Verhandlungen über den Verkauf an.¹⁸⁴ Zu einem Vorzugspreis von 300 000 RM, also rund 170 000 RM unter dem Wert, kaufte die NSDAP im Juni 1935 die Schulgebäude und Grundstücke auf.¹⁸⁵

Auch die Kommunen Regensburg und Itzehoe zeigten sich von ihrer großzügigen Seite. Im August 1933 zog die NSKK-Gruppenstaffel, geführt von Wilhelm Müller, von Bayreuth nach Regensburg um und begann in der ehemaligen Gewehrfabrik mit der Einrichtung einer Motor-SA Schule.¹⁸⁶ Die Stadt übernahm die Kosten für den Umbau der Gebäude in Höhe von 95 000 RM und stellte sie dem NSKK zu einer preiswerten Miete zur Verfügung. Die Schule wurde am 15. November eröffnet und konnte anfänglich 100 bis 120 Kursteilnehmer aufnehmen.¹⁸⁷ Es gibt Hinweise darauf, dass ähnlich wie in Tübingen die Grundstücke und Gebäude 1935 von der NSDAP gekauft wurden.¹⁸⁸

Das NSKK errichtete 1934 die Motorsportschule Nordoe in der Nähe von Itzehoe, die einen Gesamtwert von rund 358 000 RM hatte. Die Kosten für den Bau und die Einrichtung verteilten sich auf verschiedenen Schultern. Stadt und Kreis brachten 10 000 RM für Grund und Boden und 60 000 RM für den Umbau auf. Die für die Schulen zuständige Dienststelle der Korpsführung (Amt Schulen in Berlin) bezahlte 28 000 RM, die Korpsführung selbst noch einmal 24 000 RM. Die größte Summe aber wurde von der Industrie aufgebracht.¹⁸⁹ Die Einrichtungsgegenstände im Wert von 31 000 RM stiftete die Adam Opel AG.¹⁹⁰ Der Bürgermeister von Itzehoe ließ 1935 zur bestehenden Motorsportschule einen Erweiterungsbau erstellen, der von der Stadt mit 58 300 RM und von den ansässigen Geschäftsleuten mit 41 700 RM finanziert wurde. Die beiden Beträge wurden im Juni 1937 zurückbezahlt, so dass das gesamte Anwesen in das Eigentum der NSDAP überging.¹⁹¹

¹⁸³ Der Württembergische Innenminister bat die Korpsführung im Schreiben vom 1. 4. 1935, die Motorsportschule zu kaufen oder einem Verkauf an das Reich zuzustimmen, BArch NS 1/2442.

¹⁸⁴ Vgl. Schreiben des Bürgermeisteramtes an die Korpsführung vom 26. 2. 1935 und Gemeinderatsprotokoll vom 14. 5. 1935, StadtA Tübingen A 150–5535.

¹⁸⁵ Die von der Stadt veranschlagten 270 000 RM Baukosten hatten sich bis zur Fertigstellung um 150 000 RM erhöht; Gemeinderatsprotokoll der Stadt Tübingen vom 14. 8. 1935, ebenda.

¹⁸⁶ Vgl. Halter: Stadt unterm Hakenkreuz, S. 153.

¹⁸⁷ Vgl. ebenda, S. 155.

¹⁸⁸ Dies geht aus dem Vierteljahresbericht der Motorbrigade Bayerische Ostmark vom 1. 10. 1935 hervor, StA München, NSDAP 1308.

¹⁸⁹ Vgl. Schreiben der NSKK-Korpsführung an den Reichsschatzmeister der NSDAP vom 18. 5. 1935 und Schreiben der Motor-Brigade Nordmark an die NSKK-Korpsführung vom 10. 4. 1935, NS 1/2440–1. Zur Finanzierung der NSKK-Motorsportschule Nordoe vgl. Schröder: „Wir bleiben was wir waren: Des Führers Motorscharen!“, S. 121 f.

¹⁹⁰ Vgl. die Vermögensaufstellung der MSS in Itzehoe, BArch NS 24/518.

¹⁹¹ Vgl. Schreiben des Bürgermeisters von Itzehoe an den Reichskassenverwalter des NSKK

Im Fall der Motorsportschule Niedersachsen in Bad Gandersheim konnte der Korpsführer die Kommune und das Finanzministerium in Braunschweig 1936 dafür gewinnen, das Gelände unentgeltlich zur Verfügung zu stellen und die Planierungsarbeiten, die Wasserversorgung, die Stromzuführung und die Kanalisation zu finanzieren.¹⁹²

Die Beispiele zeigen, dass die Kommunen die Gründung der Schulen oder den Umbau zumeist bereitwillig unterstützten. Sie bezahlten aus ihrem Etat einen Teil der Kosten, stellten die Grundstücke unentgeltlich zur Verfügung und organisierten Spendenaktionen unter den ansässigen Geschäftsleuten. Die Gemeindevertreter sahen die Schulen vor allem als Prestigeobjekte für ihre Stadt an. Dies wiederum lässt auf die allgemein gute Reputation des NSKK schließen. Wichtige Persönlichkeiten aus den Bereichen Wirtschaft, Militär, Staat und Partei kamen anlässlich des Besuchs der Motorsportschule in ihre Stadt. In Gandersheim knüpften die Stadt, die Motorsportschule und das NSKK enge Bande. Reichsleiter Korpsführer Hühnlein wurde zum Ehrenbürger der Stadt ernannt, der Schulleiter, NSKK-Standartenführer Winter, in den Stadtrat berufen und der Bürgermeister von Gandersheim ehrenhalber in den Rang eines NSKK-Staffelführers erhoben.¹⁹³

Der Gemeinderat versprach sich von den Konsumausgaben der Lehrgangsteilnehmer und des Stammpersonals eine wirtschaftliche Belebung der Gemeinden. Die meisten Kommunen, in deren Nähe eine Motorsportschule errichtet wurde, erwarben zudem einen Bekanntheitsgrad, der über die Region hinausging. Doch die Erwartungen auf große Gewinne dürften sich nur selten erfüllt haben. Aufgrund der verstärkten wehrpolitischen Bedeutung der Schulen ab 1935, deren Verbesserung nicht zu den kommunalen Aufgaben zählte, und des Aufkaufs einiger Schulen durch die NSDAP schränkten die Städte ihr Engagement ein.¹⁹⁴

Beihilfen des Automobilclubs und der Industrie

Neben den Gemeinden leisteten auch die Industrie und der von Hühnlein kontrollierte Einheitsautomobilclub DDAC einen finanziellen Beitrag zum Aufbau der Schulen. Der Korpsführer nutzte seine Kontakte zu wichtigen Verbänden des Automobilwesens, um seiner Bitte um Unterstützung Nachdruck zu verleihen.

vom 19. 3. 1937, Aktenvermerk vom 8. 6. 1937 und Schreiben des Reichskassenverwalters an den Reichsschatzmeister vom 20. 10. 1937, NS 1/2440-1.

¹⁹² Vgl. Reichskassenverwalter des NSKK an den Reichsschatzmeister der NSDAP vom 14. 7. 1936, BArch NS 1/2439. Auch die Gemeinde Achern unterstützte „ihre“ MSS, indem sie die Schule, die einen Wert von 400 000 RM besaß, mietfrei zur Verfügung stellte; vgl. BArch NS 24/494.

¹⁹³ Vgl. Gandersheimer Kreisblatt vom 15. 12. 1938: „Gandersheims Motorsportschule des NSKK geweiht“.

¹⁹⁴ Die Rückforderungen der Gemeinde Itzehoe an das NSKK basierten auf der Anweisung des Reichsinnenministeriums vom 19. 2. 1936, die besagte, dass wehrpolitische Aufgaben nicht zum Aufgabenkreis der Gemeinde zählten; vgl. Schreiben des Bürgermeisters an den Reichskassenverwalter des NSKK vom 19. 3. 1937, Aktenvermerk vom 8. 6. 1937 und Schreiben des Reichskassenverwalters an den Reichsschatzmeister vom 20. 10. 1937, BArch NS 1/2440-1.

Für die Renovierung der Motor-SA-Schule Nürburgring der Gruppe Westmark bezahlte der DDAC, Gau Westmark, 10000 RM.¹⁹⁵ Bis Mai 1938 hatte der DDAC bereits 250000 RM aus seinem Fonds „Wehrbeiträge“ den MSS gestiftet. Der DDAC trat unter anderem als Hauptförderer der Motorsportschule Bayreuth in Erscheinung, für die er die Gesamtfinanzierung in Höhe von 362000 RM übernahm.¹⁹⁶

Auch wenn die Gemeinden und der DDAC den Schulen erhebliche Summen zur Verfügung stellten, war die Automobil-, Zubehör- und Motorenindustrie zweifellos der Hauptsponsor der Motorsportschulen. Die Industrie, vertreten durch den Reichsverband der Automobilindustrie, spendete große Geldbeträge an die Korpsführung, die zum Aufbau der Schulen verwandt wurden. Dazu kamen so genannte Patenschaften, die einzelne Unternehmen für die ihnen zugewiesenen Motorsportschulen übernahmen. Die Sach- und Geldspenden der Patenunternehmen waren als Anschubfinanzierung und für die Grundausrüstung der Schulen gedacht.¹⁹⁷ Des Weiteren erhielten die Motorsportschulen vom RDA auf Lieferungen 15% Rabatt.¹⁹⁸ Nach Angaben des Inspektors Technik im August 1937 brachte die Industrie Millionenbeträge für die Schulen auf.¹⁹⁹

Deutlich wird, dass ohne die Zuschüsse, Darlehen und Spenden aus privater Hand die Gründung der NSKK-Motorsportschulen nicht möglich gewesen wäre. Für den laufenden Unterhalt und die Fahrzeugausrüstung der Schulen brachte das Reich die Mittel auf.

Unterhalt der Schulen

Als Gliederung der NSDAP besaß das NSKK kein eigenes Vermögen. Eigentümerin bzw. Mieterin der NSKK-Motorsportschulen war folglich die NSDAP. Da das NSKK mit der Ausbildung des Nachwuchses für die motorisierten Verbände eine wehrwichtige Aufgabe übernommen hatte, erklärte sich das Reich für den Unterhalt der Schulen zuständig.²⁰⁰ In den Jahren 1933 bis 1935 wurden die MSS aus dem Etat des Chefs des Ausbildungswesens (Chef AW) finanziert. Der Chef des Kraftfahrwesens der SA und Korpsführer NSKK erhielt vor allem für die Motorsportschulen aus Mitteln für das Ausbildungswesen allein für das Jahr 1934 rund 85 Millionen RM an Reichsmitteln.²⁰¹ Nach Auflösung der Dienststelle AW im Januar 1935 flossen die Reichsmittel direkt aus dem Reichsetat an das NSKK.

¹⁹⁵ Vgl. Schreiben der Kraftfahrinspektion Süd an Korpsführer Hühnlein vom 14. 4. 1934, StA München, NSDAP 1306.

¹⁹⁶ Vgl. Schreiben von Hühnlein an den Präsidenten des DDAC Egloffstein vom 18. 5. 1938, BArch NS 24/311.

¹⁹⁷ Zu den Hintergründen der Patenschaften siehe das Kapitel „Die Beziehungen zwischen Automobilindustrie und NSKK“ dieser Arbeit.

¹⁹⁸ Vgl. Schreiben Kissels an den RDA vom 26. 3. 1934, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.18.

¹⁹⁹ Vgl. Schreiben des Inspektors Technik an den Inspekteur Schulen vom 9. 8. 1937, BArch NS 24/102.

²⁰⁰ Vgl. Halter: Stadt unterm Hakenkreuz, S. 156.

²⁰¹ Vgl. Anweisung des Reichswehrministers vom 18. 12. 1934 an den Chef des Ausbildungswesens, BArch-MA RH 15/24.

In einer Liste des Reichsfinanzministeriums vom 31. Dezember 1938 waren unter den zu den Gliederungen der NSDAP gehörenden Einrichtungen, die ganz aus Reichsmitteln unterhalten wurden, die NSKK-Motorsportschulen verzeichnet.²⁰² Auch die Anschaffung von Fahrzeugen erfolgte aus Mitteln des Reiches; genauer aus dem Etat des Reichsinnenministeriums, Konto „Vormilitärische Ausbildung“.²⁰³ Die Haushaltsführung der Motorsportschulen bis zum 1. April 1939 oblag dem Reichsministerium des Innern, dann gingen die Schulen auf einen Sonderhaushalt des OKH über. Sie wurden jedoch zu keinem Zeitpunkt ihres Bestehens Heeresdienststellen.²⁰⁴ Die Verantwortung für den Dienstbetrieb der Schulen lag bei der Korpsführung des NSKK.

Die relativ komplizierten und wechselnden Eigentumsverhältnisse können am Beispiel der MSS Schweidnitz nachvollzogen werden.²⁰⁵ Die Motorsportschule war, wie die übrigen parteieigenen Motorsportschulen, an die Inspektion der Motorsportschulen des NSKK vermietet. Die Inspektion der MSS unterstand der Befehlsgewalt des Korpsführers, war jedoch verwaltungsmäßig der Wehrmacht zugeteilt. Das Anwesen wurde im August 1939 an die Inspektion der Motorsportschulen verkauft.²⁰⁶ Ab dem 1. Februar 1941 führten die MSS des NSKK die neue Bezeichnung „Reichsmotorsportschulen im NSKK“.²⁰⁷ 1944 gingen die im Eigentum des deutschen Reiches (OKH) stehenden MSS, wie die MSS Schweidnitz, wieder in das Eigentum der NSDAP über.²⁰⁸

Es wird deutlich, dass die Wehrmacht nicht nur die Inhalte der Lehrgänge festsetzte und zunehmend die Belegung der Schulen bestimmte, sondern auch für die Finanzierung zuständig war. Die vormilitärische Schulung im Sinne einer militärisch-technischen Nachwuchsförderung bekam ein immer stärkeres Gewicht.

²⁰² Aus der Liste des Reichsministers der Finanzen vom 31. Dezember 1938 geht hervor, dass neben den MSS auch Einrichtungen anderer Formationen aus dem Reichsetat finanziert wurden: SS-Verfügungstruppe, SS-Führerschulen, SS-Totenkopfverbände, Kommandaturen von Konzentrationslagern; GStHA PK Berlin, I HA Rep.151 Nr. 3565.

²⁰³ Vgl. Genehmigter Antrag des Reichskassenverwalters an den Reichsschatzmeister der NSDAP vom 13. 10. 1938, BArch NS 24/150.

²⁰⁴ Vgl. Auszug aus den Heeresmitteilungen vom 21. 6. 1939, BArch ZNS, Sammlung: Motorsportschulen des NSKK; Absolon: Sammlung wehrrechtlicher Gutachten und Vorschriften, H. 1, Dok. 45.

²⁰⁵ Die vorliegenden Quellen sind hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse nicht eindeutig. Unklar ist, ob alle Schulen im Verlauf des Krieges an das OKH verkauft wurden. Es scheint so, als ob die Mehrheit der Motorsportschulen 1940 an das OKH vermietet, nicht verkauft wurde; vgl. Mietvertrag vom 18. 10. 1940, BArch NS 1/2440-1. Vgl. auch den Brief des NSKK-Reichskassenverwalters an den Reichsschatzmeister der NSDAP vom 2. 1. 1940, betr. Mietverträge für die parteieigenen Motorsportschulen, BArch NS 1/2439.

²⁰⁶ Vgl. Mitteilung des NSKK-Reichskassenverwalters an den Reichsschatzmeister vom 8. 11. 1939 (Abschrift), BArch NS 1/2441-1.

²⁰⁷ Vgl. Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. V, S. 13.

²⁰⁸ Schreiben des Verwaltungschefs des NSKK an den Reichsschatzmeister vom 16. 5. 1944, BArch NS 1/2439. Vgl. dazu auch die Akte im Bestand BArch NS 1/2440-2. Der Chef der Heeresrüstung und Befehlshaber des Ersatzheeres, Generaloberst Fromm, und der Reichsminister der Finanzen stimmten der unentgeltlichen Überführung der im Reichseigentum stehenden Vermögenswerte einschließlich der Liegenschaften der Motorschulen in das Eigentum der NSDAP zu. Vgl. Schreiben des Reichsschatzmeisters an den Verwaltungschef des NSKK vom 27. 6. 1944, NS 1/2439.

Innere Strukturen

Die technische Ausstattung der Motorsportschulen

Zu den festen Bestandteilen jeder Motorsportschule zählten die Unterkünfte, Versammlungsräume, Werkstätten und ein großer Appellplatz.²⁰⁹ Die neu erbaute Motorsportschule in Gandersheim hatte einen kühl-sachlichen Architekturstil, in dem weder neoklassizistische Monumentalarchitektur noch ländliche Romantik zu finden waren.²¹⁰ Keine dekorativen Elemente, sondern die Betonung der funktionellen Gestalt und technischen Nützlichkeit bestimmten die Bauweise.

Besucher und Teilnehmer der NSKK-Motorsportschulen gaben sich beeindruckt von der guten Ausstattung mit Lehrmitteln, Verkehrszeichen, technischen Modellen und Fahrzeugen. Tatsächlich war im Vergleich zur Breitengliederung, wo die Anzahl und Ausstattung mit Dienstfahrzeugen sowie die technische Ausbildung zu wünschen übrig ließen, der Fahrzeugbestand der Motorsportschulen zumeist ausreichend und das Personal qualifiziert. Der Grund dafür ist im Bestreben des „Dritten Reiches“, insbesondere des Kriegsministeriums, zu erkennen, die Ausbildungsmaßnahmen des NSKK zu unterstützen.

Für die ersten MSS schuf die Industrie mit Werkzeug- und Fahrzeugspenden Grundlagen. Danach wurde der Fahrzeugbestand aus Mitteln des Reiches weiter aufgestockt. Im November 1935 umfasste der Fahrzeugpark der 26 Motorsportschulen 1200 Kfz. Pro Schule standen also 60 bis 80 Fahrzeuge zur Verfügung.²¹¹ Im darauf folgenden Jahr bestand der Fahrzeugpark der Schulen aus 1405 Fahrzeugen. Er setzte sich im Einzelnen aus 375 Solokrädern, 424 Beiwagenkrädern, 100 Kübelsitzwagen, 150 Personenkraftwagen, 330 Lkw, einem Omnibus und 25 Feldküchen zusammen.²¹² Nach Angaben des Inspektors für technische Ausbildung und Geräte betrug der Wert des Fuhrparks der Motorsportschulen „viele Millionen“ Reichsmark.²¹³

Die Wehrmacht veranlasste einen stärkeren Zukauf von Lastkraftwagen für die Schulen. Im Februar 1937 wurden 60 Lkw unter 3,5 to für die Schulen beschafft.²¹⁴ In einem der nächsten Beschaffungsabschnitte bestellte das NSKK

²⁰⁹ Vgl. Schröder: „Wir bleiben, was wir waren: Des Führers Motorscharen“, S. 126.

²¹⁰ Vgl. die Abbildung der Motorsportschule in dem Zeitschriftenartikel „Bauten der Parteilgliederung“, in: Die Kunst im Dritten Reich (Die Baukunst) vom März 1941, S. 57 ff. Die NS-Bauherrn waren extrem flexibel in ihrer Haltung zur Architektur. Sowohl der Neoklassizismus Speerscher Prägung als auch radikal-moderne Luftwaffengebäude oder die an das Mittelalter angelehnten Ordensburgen erhielten den Stempel „nationalsozialistisches Bauen“; vgl. Lane: Architektur und Politik in Deutschland, S. 177, 182, 204.

²¹¹ Vgl. Referat des Gruppenführers Kraus am 11. 11. 1935 auf der Tagung der Delegierten des RDA in München, BArch NS 24/269.

²¹² Vgl. NSKK-Korpsführung (Hrsg.): Die Gliederung des NSKK, S. 15; Der Fahrzeugbestand der Schulen erhöhte sich bis zum 1. 9. 1937 auf 1372 Fahrzeuge; vgl. Fahrzeugzusammenstellung sämtlicher I. S.-Fahrzeuge vom 1. 9. 1937, BArch NS 24/219.

²¹³ Vgl. Technik im Korps, BArch NS 24/220. Allein die Technische Führerschule besaß im Dezember 1937 rund 100000 RM an Werten. An Fahrzeugen waren vorhanden 6 Lkw, 6 Kübelsitzwagen, 14 Beiwagenmaschinen und 13 Solokräder; IT Inventur am 31. 12. 1937, BArch NS 24/178.

²¹⁴ Die 60 Lkw hatten einen Wert von 420000 RM; vgl. Schreiben der Korpsführung an den Inspektor Technik vom 13. 2. 1937, BArch NS 24/102.

beim Reichsverband der Automobilindustrie auf Veranlassung des Reichkriegsministeriums ab dem 1. April 1938 Lastkraftwagen über 3,5 to im Wert von 708700 RM.²¹⁵ Für die Jahre 1939/1940 standen Neuaufträge über 82 Lkw an die Firmen Büssing, Magirus und Daimler-Benz an.²¹⁶ Der dazugehörige Führerschein Klasse 2 für Lkw über 3,5 to bereitete die zukünftigen Rekruten auf ihren Dienst in den motorisierten Nachschubformationen oder Panzertruppen der Wehrmacht vor. Die Fähigkeit, einen Lkw zu lenken, so betonte Korpsführer Hühnlein, sei sehr nützlich, um danach auf Kampfwagen umzuschulen.²¹⁷ Die vormilitärische Ausbildung wurde unter den Vorzeichen des bevorstehenden Krieges 1939 ausgeweitet und komplettiert. Um die jungen Männer an die Panzerbildung heranzuführen, wies das OKH ab Anfang 1939 den MSS je ein Halbkettenfahrzeug als Schulfahrzeug zu.²¹⁸

Den großen Bedarf an Lkw-Fahrern belegt auch eine Statistik aus dem Jahre 1938. Von den 40000 Führerscheinen, die in diesem Jahr auf den Motorsportschulen erworben worden waren, entfielen auf Klasse 1 (Krafträder über 250 ccm) 25%, auf Klasse 2 (Lkw über 3,5 Tonnen) 40,4%, und Klasse 3 (Pkw und andere) 34,6%.²¹⁹ Vergleicht man diese Prozentzahlen mit den Führerscheinklassen²²⁰ aller im Jahre 1937 in Deutschland absolvierten Führerscheinprüfungen, bestätigt sich die Dominanz der Lkw-Führerscheine. 1937 entfielen im Deutschen Reich nur rund 10% auf Klasse 2 (schwere Lastwagen). Die überwiegende Mehrheit (69%) der Führerscheinerwerber, die im zivilen Leben die Bedienung eines Fahrzeugs erlernte, erwarb den Autoführerschein (Klasse 3).²²¹ Welcher Rekrut welche Führerscheinklasse anstrebte, war auch davon abhängig, welche Fahrbefähigungen bereits vorhanden waren und zu welchem Truppenteil der Lehrgangsteilnehmer gemustert worden war.²²²

Da das NSKK als Gliederung der NSDAP über kein eigenes Vermögen verfügte, bezahlte der Reichsschatzmeister der NSDAP die Rechnungen des Korps. So beglich er im August 1935 die Kosten für 49 neue Kraftfahrzeuge im Wert von

²¹⁵ Vgl. Inspekteur der MSS vom 14. 3. 1938, betr. Fahrzeugbeschaffung für die MSS des NSKK, BArch NS 24/150.

²¹⁶ Vgl. Aufträge 1939/1940, BArch NS 24/204.

²¹⁷ Vgl. Hühnlein: Vortrag, gehalten am 16. 12. 1937, S. 9.

²¹⁸ Vgl. Schreiben des Inspektors Technik an die NSKK-Kraftfahrachverständigen vom 6. 1. 1939, BArch NS 24/94. Inspekteur der MSS vom 12. 12. 1938, betr. Ausbildung als Fahrer von Halbkettenfahrzeugen, BArch NS 24/281.

²¹⁹ Vgl. Aufstellung über die Führerscheinprüfungen auf den Motorsportschulen des NSKK im Jahre 1938 (vertraulich), BArch NS 24/94.

²²⁰ Die Führerscheinklassen wurden unterschiedlich eingeteilt. In der RStVO von 1934 gab es Klasse 1 für Zweiräder, 2 für Wagen über 3,5 to und 3 für alle übrigen. Ab dem 13. 11. 1937 wurde eine neue Einteilung getroffen: Klasse 1 für Krafträder über 250 ccm Hubraum, Klasse 2 für Kraftfahrzeuge über 3,5 to, Klasse 4 bis 250 ccm Hubraum und maximale Geschwindigkeit 20 km/h, für deren Betätigung man das 16. Lebensjahr vollendet haben musste, Klasse 3 alle übrigen, also in erster Linie Autos; Fack: Automobil, Verkehr und Erziehung, S. 351.

²²¹ Vgl. Reichsverband der Automobilindustrie (Hrsg.): Tatsachen und Zahlen der Kraftverkehrswirtschaft 1937, S. 152.

²²² Vgl. Schreiben der MSS Kochel an die Motorgruppe Hochland vom 31. 5. 1939, BArch NS 24/58.

knapp 500 000 RM. Für die Fahrzeuge, die ausschließlich an Motorsportschulen genutzt wurden, kam jedoch die Reichswehr auf. Hühnlein setzte im Juli 1935 den Reichsschatzmeister darüber in Kenntnis: „Da die Betreuung der Schulen durch die befreundete Seite erfolgt, hat diese der Korpsführung den Gegenwert für die am Schluß aufgeführten Kraftfahrzeuge im Gesamtbetrag von RM 460 150 zurückvergütet.“²²³

Die Autarkiepolitik des „Dritten Reiches“ wirkte sich im Hinblick auf die Ausbildung an den Motorsportschulen nicht als Hindernis aus, da die Anforderungen des Inspektors Technik für die technische Ausstattung der Schulen aus dem Kontingent der Reichswehr erfüllt wurden. Die Überwachungsstelle für Kautschuk und Asbest gab aus dem Reichswehrkontingent für die NSKK-Motorsportschulen ab dem 1. März 1937 ein Monatskontingent von 10 000 RM für die Bereifung der Fahrzeuge frei.²²⁴

Obwohl die Schulen im Vergleich zu den Motorstürmen mit Fahrzeugen gut ausgestattet waren und die Wehrmacht die Beschaffungen finanzierte, standen nicht immer genügend Fahrzeuge zur Verfügung, um den Ausbildungsauftrag erfüllen zu können. Besonders in der Anfangszeit der Schulen wurde die unzureichende Fahrzeugausstattung beklagt. Ein Motor-SA Mann, der an einem Lehrgang 1933 teilnahm, belustigte sich darüber, dass dort Kradschützentaktik ohne Kräder betrieben wurde. Aus diesem Grund dichtete er eine weitere Strophe zu dem bekannten Kradschützenlied hinzu, in der es hieß: „Wir sind die Krafradschützen/ und laufen stets zu Fuß/ Wir laufen bis wir schwitzen,/ das ist uns ein Genuß/ Wenn andere vornehm fahren/ hängt uns die Zunge raus / Wir sind die Krafradschützen und machen uns nichts draus.“²²⁵

Der Schirrmeister der Motorsportschule Bayreuth monierte nach Ende des 14. Lehrgangs 1935, dass die reine Fahrschulzeit nur rund drei Stunden in Anspruch genommen hatte, da etwa die Hälfte der Fahrzeuge während des Kurses reparaturbedingt ausgefallen war. Zum Vergleich erinnerte der zuständige Sachverständige daran, dass ein Zivilfahrllehrer normalerweise mindestens elf Stunden auf die Ausbildung verwendet.²²⁶ Auch klagte die Motorsportschule Bayreuth über die mangelhafte Werkstatt Einrichtung, die trotz Unterstützung der Firma MAN auch im Jahre 1936 noch nicht zufriedenstellend war.²²⁷

Ähnlich wie bei der Motor-HJ sind auch bei den Motorsportschulen erhebliche Zweifel angebracht, ob eine ordnungsgemäße und ausreichend gründliche Schulung der Führerscheinaspiranten in jedem Fall möglich war.

²²³ Vgl. Schreiben des Korpsführers an den Reichsschatzmeister Schwarz vom 12. 7. 1935, BArch NS 24/107. Der Reichsschatzmeister erteilte dem NSKK die Genehmigung, das zurückvergütete Geld für die Ausstattung der Stäbe und Einheiten einzusetzen; vgl. Antwort des Reichsschatzmeisters an Korpsführer Hühnlein vom 18. 7. 1935, ebenda.

²²⁴ Vgl. Schreiben des Korpsführers an die Überwachungsstelle für Kautschuk und Asbest vom 3. 9. 1936, BArch NS 24/114; Nachricht der Überwachungsstelle für Kautschuk und Asbest an den Inspekteur Technik vom 6. 3. 1937, BArch NS 24/116.

²²⁵ Geschichte der 6. (Preußischen) Kraftfahrabteilung, S. 83.

²²⁶ Vgl. Bericht des Schirrmeisters der MSS Bayreuth vom 17. 10. 1935 und Bericht der MSS Bayreuth an das Amt für Schulen vom 9. 10. 1935, StA München, NSDAP 1309.

²²⁷ Vgl. Halbjahresbericht der NSKK-Motorbrigade Franken vom 1. 1. 1936 bis 30. 6. 1936, StA München, NSDAP 1308.

Sonderbedingungen auf den Motorsportschulen

Da die Motorsportschulen der Dienstaufsicht des NSKK unterstanden, legte die Korpsführung großen Wert auf Eigenverantwortlichkeit und Unabhängigkeit. Sie war bestrebt, die NSKK-Ausbildung von der zivilen Kraftfahrzeugführer-Ausbildung abzugrenzen. Auf Betreiben des Korpsführer und des Inspektors für technische Ausbildung und Geräte Erwin Kraus erließ das Reichsverkehrsministerium Ausnahmebestimmungen für die Motorsportschulen in den Bereichen Führerscheinwerb, Fahrlehrer und Sachverständige.

An Hitlerjungen, die bei ihrem Lehrgang noch nicht 18 Jahre alt waren, gaben die Verwaltungsbehörden Sondergenehmigungen, die eine Teilnahme ermöglichten.²²⁸ Ein weiteres Privileg betraf die Prüfgebühren an den Motorsportschulen. Den Schulen wurden im Vergleich zu den Tarifen der Dampfkessel-Überwachungsvereine verbilligte Gebühren eingeräumt.²²⁹

Eine weitgehend autonome Stellung kam den Fahrlehrern und Sachverständigen der Schulen zu. Das Korps nahm sich für die MSS eigene, amtlich anerkannte Sachverständige als Prüfer. Die Sachverständigen waren hauptamtlich für das Korps tätig und unterstanden dem Inspekteur Technik.²³⁰ Auch verfügten die Motorsportschulen über eigene Fahrlehrer, die auf der Technischen Führerschule ausgebildet worden waren. Der Fahrlehrerschein, der ausnahmsweise auch an Personen unter 25 Jahren vergeben wurde, galt nur auf den Motorsportschulen. Die Genehmigung erfolgte im „wehrpolitischen Interesse“, da ein großer Bedarf an Ausbildungspersonal bestand.²³¹

Trotz der zugestandenen Freiheiten musste sich die NS-Gliederung auch an Vorgaben des Reichsverkehrsministers halten. Den Führerschein sollten auf Anweisung des Reichsverkehrsministers grundsätzlich nur Personen erwerben, die zwischen 18 und 25 Jahre alt waren. In der Vereinbarung mit dem Reichsverkehrsminister verpflichtete sich der Korpsführer, keine älteren Personen auszubilden, um eine „wirtschaftliche Schädigung der privaten Fahrschulen zu vermeiden“.²³² Die Zielgruppe beschränkte sich folglich auf diejenigen Personen, die ihre Dienstpflicht bei einem motorisierten Truppenteile der Wehrmacht ableisten mussten oder wollten.²³³

²²⁸ Vgl. Rundschreiben der Reichsjugendführung vom 20. 11. 1934, BArch NS 28/87.

²²⁹ Die Vergünstigungen erstreckten sich nicht auf andere NS-Gliederungen; vgl. Schreiben der Motorbrigade Kurpfalz-Saar vom 15. 8. 1936 an den HJ-Bann 110 Heidelberg, LA Speyer, T 65 Nr. 69.

²³⁰ Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 1. 4. 1936 und vertrauliches Schreiben des Korpsführers vom 12. 3. 1936 an die höheren Führer und Kraftfahrinspektoren, BArch NS 24/275.

²³¹ Vgl. Abschrift des Erlaßes des Reichsverkehrsministers vom 11. 5. 1935, betr. Kraftfahrlehrer an den NSKK-Motorsportschulen, BArch NS 24/317.

²³² Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 23. 2. 1935, StA München, NSDAP 1310. Auch sollte die Ausbildung nur vormilitärischen Zwecken dienen, um den ohnehin nicht florierenden Fahrlehrerstand nicht zu schädigen, wie das NSKK entschuldigend anmerkte; vgl. Inspekteur Technik an die NSDAP, Stab des Stellvertreters des Führers vom 14. 11. 1936, BArch NS 24/114.

²³³ Vgl. zur Beziehung NSKK und Fahrlehrer das Kapitel „Kraftfahrersachverständige und Fahrlehrer – zwischen Unabhängigkeit und Vereinnahmung“ dieser Arbeit.

Inhalt der Lehrgänge

Auf dem Programm der Lehrgänge standen Verkehrs- und Technikunterricht, handwerkliche Ausbildung, Sport- und Ordnungsübungen. Besonderer Wert wurde auf den handwerklichen Unterricht, die so genannte „Synthese zwischen Kopf- und Handarbeit“²³⁴, gelegt. Die starke Praxisorientierung, die die Teilnehmer in die Lage versetzte, Mechanikerarbeiten selbständig zu erledigen, zählte zu den Besonderheiten der Ausbildung. Der zukünftige motorisierte Soldat sollte sein Motorrad nicht nur bedienen können, sondern auch wissen, wie man es selbst repariert.

Neben den Ordnungsübungen und dem Fachunterricht stand auch das Thema „Weltanschauung“ auf dem Programm. NSKK- und Parteivertreter erinnerten daran, dass das NS-Kraftfahrkorps eine politische Kampfgliederung sei, die den Lehrgangsteilnehmern nationalsozialistisches Gedankengut zu vermitteln habe.²³⁵ Da ein weltanschaulicher Unterricht unter der Vielzahl anderer Lerneinheiten zeitlich nur einen geringen Raum einnehmen konnte, führte man die Sprachregelung ein, der ganze Tag auf einer Motorsportschule diene der „Einübung nationalsozialistischen Geistes“ und der Kameradschaft.²³⁶

Militärische Ausbildungsziele standen unverkennbar im Mittelpunkt der Schulung. Folgende Übungen wurden trainiert: Meldungen, Kartenkunde, Fahrzeugexerzieren, Marschieren, Gefechtsdrill, Geländebeschreibung, Kradschützen im Gefecht, Geländefahren und Kradspähausbildung.²³⁷ Deutlich tritt auch die Funktion der Schulen als soldatische Aufwärmphase hervor. Beobachter kamen zu dem Urteil, dass der Lehrgang eine Veränderung in der Lebenseinstellung der Lehrgangsteilnehmer bewirke: „Man wird, kurz gesagt, soldatisch“.²³⁸ Teilnehmer, die sich an die militärischen Formen schnell gewöhnen konnten, nahmen den Kommandoton vorwiegend positiv auf.²³⁹ Aus einem Erfahrungsbericht geht hervor, dass die jungen Männer mit der Unterkunft und Verpflegung sehr zufrieden waren. Besonders gelobt wurde die kameradschaftliche Haltung der Ausbilder – ein „soldatisch rauher Ton“ habe den guten Beziehungen keinen Abbruch getan.²⁴⁰ Zur Erinnerung an die Lehrgangszeit erstellten Teilnehmer bisweilen launige Bierzeitungen. Dies lässt die Schlussfolgerung zu, dass die Motorsportschulen neben dem soldatischen Drill auch den Flair von Landschulheimen verbreitet

²³⁴ Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 122 f.

²³⁵ Der Völkische Beobachter betonte, dass die Motorsportschulen in erster Linie nationalsozialistische Gemeinschaftsschulen seien; Völkischer Beobachter vom 5. 3. 1936: „Die Technik ist die Poesie unserer Zeit“.

²³⁶ Adolf Hühnlein: Das Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps, S. 4; Stoll: Jungens, Männer und Motoren, S. 29.

²³⁷ Vgl. Schreiben der NSKK-Korpsführung an den Kraftfahrinspekteur München vom 15. 11. 1934, StA München, NSDAP 1306.

²³⁸ Stoll: Jungens, Männer und Motoren, S. 29.

²³⁹ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Januar 1939: „Frischer Wind aus Gandersheim.“

²⁴⁰ So heißt es in einem Schreiben der Hitlerjugend Gefolgschaft 5/II795 an den HJ-Referenten vom 9. 3. 1935; StA München, NSDAP 1310.

haben und von den Teilnehmern im Idealfall als Auszeit von den Zwängen des Berufslebens, der Arbeitsdienst- und Wehrpflichtzeit empfunden wurden.²⁴¹

Die Korpsführung nahm zwar mit großer Befriedigung zur Kenntnis, dass die Lehrgänge sehr viel Zuspruch bei den Teilnehmern fanden, für sie war jedoch ein anderes Ziel entscheidend. An oberster Stelle stand die optimale Vorbereitung der Lehrgangabsolventen auf ihre Dienstzeit als Krad- und Panzerfahrer. Korpsführer Hühnlein wiederholte bei der Einweihung der Motorsportschule Niedersachsen die Worte Hitlers: „Die Armee kann nur dann modern sein, wenn das Volk und in erster Linie seine Jugend modern ist.“²⁴² Die Modernisierung der Armee wurde in diesem Kontext gleichgesetzt mit der Motorisierung. Indem das NSKK zukünftige Soldaten mit der modernen Fortbewegungstechnik vertraut machte, fungierte es nach dem Verständnis des Korpsführers als Brücke zwischen Volk und Wehrmacht.²⁴³

Die Bedeutung der Motorsportschulen

Der Name „Motorsportschule“ wurde seiner sportlichen Bedeutung niemals gerecht. Er folgte einer Tarnstrategie, die bis zur Einführung der Wehrpflicht durchgehalten wurde. Der alles überragende Zweck der Schulen lag indes in der Ausbildung von Nachwuchsfahrern für die motorisierten Truppenteile des Heeres. Das NSKK trug mit seiner Arbeit dazu bei, das so bezeichnete „Motorisierungsproblem“ der Wehrmacht, das sich auch in einem Defizit an Fahrern niederschlug, zu lösen. Die rund 180 000 neuen Führerscheininhaber, die bis zum Kriegsbeginn die Motorsportschulen durchlaufen hatten, waren ein deutliches Signal in Richtung Modernisierung der Wehrmacht.

Auch wenn die militärischen Interessen im Zusammenhang mit den Schulen klar dominierten, hatten weitere Interessengruppen Anteil am Ausbau der Schulorganisation. Für das NSKK stellten die Motorsportschulen ein ideales Vorzeigeeobjekt dar, das die gute Zusammenarbeit zwischen dem offiziellen Waffenträger der Nation und einer politischen Gliederung der NSDAP demonstrierte – eine Zusammenarbeit, die seit dem Zerwürfnis zwischen SA und Reichswehr brüchig war. Außerdem boten die Schulen dem NSKK eine gute Möglichkeit der Mitgliederwerbung. Die Teilnehmer reizten vor allem die kostenlose Führerscheinausbildung und der Wunsch, ihre Wehrpflicht bei einem motorisierten Truppenteil zu absolvieren.

²⁴¹ Vgl. SA (Hrsg.): Reichsschule der Motor-SA, Zeesen. 5. Lehrgang Januar-Februar 1934.

²⁴² Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Januar 1939: „Motorsportschule Niedersachsen eingeweiht“.

²⁴³ Korpsführer Hühnlein sagte: „Das NSKK baut die Brücke, die vom Volk zur Wehrmacht führt!“; Deutsche Kraftfahrt vom Januar 1939: „Motorsportschule Niedersachsen eingeweiht“. Hitler formulierte bei der Ansprache vor den Führern des NSKK in Coburg am 20. 10. 1935: „Eine Armee kann nur dann modern sein, wenn das Volk modern ist und ein Tor ist derjenige, der glaubt, eine Armee auf einer gewissen Ebene zu halten, die nicht zugleich die Ebene des Volkes ist“; zit. nach Vorwort der Hochglanzbroschüre des NSKK zum RPT 1939 in Nürnberg, BArch NS 24/86.

Fälschlicherweise behaupteten NSKK-Führer, das NSKK habe zwischen 1933 bis 1936 aus eigener Kraft die Motorsportschulen ins Leben gerufen.²⁴⁴ Diese Aussage ignoriert wichtige Helfer. Ohne die Mithilfe der Automobilindustrie, die aus opportunistischen und wirtschaftlichen Motiven die Schulen unterstützte, ohne die Kommunen, die sich Einkünfte für ihre Stadt erhofften und ohne die Beiträge des Automobilclubs DDAC, der einen Teil der Mitgliedsbeiträge spendete, wäre der Bau und die Einrichtung von 28 Motorsportschulen nicht möglich gewesen. Der Unterhalt der Schulen und die Fahrzeugbeschaffung wurden aus dem Wehretat bestritten.

Das politisch vorgegebene Ziel, die „Jugend an den Motor heran[zuf]ühren“, bedeutete nicht nur, den jungen Männern innerhalb der Motor-HJ und auf den MSS die Gelegenheit zur Bedienung motorisierter Verkehrsmittel zu geben. Dieses Vorhaben stand vielmehr für eine grundsätzliche erziehungspolitische Weichenstellung. Auch auf den Kaderschulen der Partei – den Ordensburgen und den Nationalpolitischen Erziehungsanstalten (NAPOLA) – sowie im Langemarckstudium der Reichsstudentenführung²⁴⁵ wurden Fahrkurse angeboten, um dem politischen Nachwuchs den Zugang zur modernen Technik zu ermöglichen.²⁴⁶

Von der reinen Ausbildungsfunktion abgesehen, waren die Motorsportschulen Orte, an denen der Teilnehmer eine fast metaphysisch erfahrbare technische Symbiose mit der Technik erleben sollte. Der Korpsführer gab als Ziel des Lehrgangs aus:

„Der Sinn für die Technik, für den raumgreifenden Fortschritt unserer Zeit, wird in dem zukünftigen Soldaten geweckt. [...] Der junge Deutsche muß an den Motor herangeführt werden! Die Freude an der Krafftahrt und am Sieg der Technik wird ihn ganz erfüllen und stark machen. Das ist Sinn und Aufgabe der NSKK-Motorsportschulen.“²⁴⁷

Folgt man diesem Verständnis von Motorisierung, dann entfalteten die Schulen die Wirkung eines Zaubertranks, durch dessen Genuss der Proband sich in einen starken, selbstbewussten und technikverliebten Kämpfer verwandelt. Zugleich hatte die Verwandlung das Ziel, eine einheitliche Ausrichtung und Formierung

²⁴⁴ Vgl. Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 119.

²⁴⁵ Langemarckstudenten – Auslesejahrgänge mit begabten, „politisch einwandfreien Volksgenossen“, die den Hochschulabschluss nachholen wollten – erwarben 1941 in einem vierwöchigen Lehrgang auf der Technischen Führerschule des NSKK den Führerschein; vgl. Besichtigung des 1. Langemarck-Studentenlehrgangs auf der Technischen Führerschule, BArch NS 24/708.

²⁴⁶ Die NAPOLAs in Preußen nahmen 1934 die Krafftahrausbildung in ihren Fächerkatalog auf. Die NAPOLA (auch NPEA abgekürzt) Naumburg schaffte zwei Kübelsitzwagen, drei Krafftäder, eine Beiwagenmaschine und eine Geländesportmaschine an. 1935/1936 wurden dort rund 100 Führerscheine erworben; vgl. Grotefent: Die Motorsportausbildung der Jungmannen an den Nationalpolitischen Erziehungsanstalten Preußens, S. 4 f., 17, 20, StA München, NSDAP 1311. Vgl. dazu auch Loock: Nationalpolitische Erziehungsanstalten. Für die Fahrkurse auf den Ordensburgen der SS stellte das NSKK Ausbilder von den Motorsportschulen zur Verfügung; Schreiben des Inspektors Technik an J. Herr vom 23. 3. 1937 und an das Hauptpersonalamt der Reichsleitung der NSDAP vom 13. 9. 1937, BArch NS 24/115. Vgl. zum Stand der Motorisierung auf den Ordensburgen 1937, BArch NS 24/337.

²⁴⁷ Deutsche Krafftahrt vom Januar 1939: „Frischer Wind aus Gandersheim“.

der Lehrgangsteilnehmer zu bewirken, wie es das vorgegebene Ideal eines „motorgestählten Typ[s] des modernen Motor-Jungmannes“ veranschaulicht.²⁴⁸ Der Typusbegriff im Sinne eines „eindeutig geprägten Menschen“ war ein wichtiges Leitmotiv in der NS-Pädagogik. Alfred Baeumler, Professor für „politische Pädagogik“, erläuterte dieses Erziehungsideal: „Wir werden unsere Aufmerksamkeit nicht auf die Mannigfaltigkeit der Individualität, sondern auf die Reinheit des Typus zu richten haben.“²⁴⁹ Auch wenn sich NSKK-Männer immer wieder als verwegene „Benzinhusaren“ stilisierten, förderten die Motorsportschulen nicht den Einzelkämpfer, in Person eines aus der Masse ragenden, entfesselten Draufgängers. Sie legten vielmehr Wert auf Unterordnung, Gehorsam, Kameradschaftlichkeit und mannschaftlich geschlossenes Auftreten.²⁵⁰ Deutlich wird, dass eine Persönlichkeitsentwicklung nur als Typenbildung denkbar war. Ziel der Erziehung war bei Baeumler der politische Soldat²⁵¹, beim NSKK, in etwas spezialisierter Form, der politische Fahrsoldat.

Der „Typ des modernen Motor-Jungmanns“ hat auch Ähnlichkeiten mit der von Ernst Jünger entworfenen Gestalt des Arbeiters. Jünger, der den Essay „Der Arbeiter“ im Jahre 1932 verfasst hatte, deutete seine Zeit als Anbruch des Arbeiterzeitalters. Der moderne Arbeiter in einer seiner Ausprägungen als moderner Industriearbeiter, als Ingenieur oder als in der Materialschlacht erprobter Weltkriegskämpfer pflegt nach Jünger einen selbstverständlichen Umgang mit der Technik, fern von kulturkritischen Ressentiments.²⁵² Fasst man den Typus des Motor-Jungmanns und des Arbeiters als Idealtypen auf, sind beiden sowohl die Fähigkeit zur Technikbeherrschung und zur „heroischen Akzeptanz“ der Risiken moderner Technik als auch der ausgeprägte Herrschaftswille gemeinsam.

²⁴⁸ Vgl. Hühnlein: Das Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps, S. 4.

²⁴⁹ Zit. nach Joch: Theorie einer politischen Pädagogik, S. 108.

²⁵⁰ Zum Spannungsverhältnis von Individuum und Masse in der SA vgl. Reichardt: Faschistische Kampfbünde, S. 669.

²⁵¹ Vgl. Joch: Theorie einer politischen Pädagogik, S. 110.

²⁵² Vgl. Siefert: Die Konservative Revolution, S. 156, 159; Jünger: Der Arbeiter, S. 137.