

# X. Diskriminierungs- und Gewaltmaßnahmen gegen Juden

Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps förderte seit der NS-Machtübernahme alle Bestrebungen, das Kraftfahrwesen in Deutschland in eine „deutsche Kraftfahrt“ zu verwandeln. Neben der Verbreitung deutsch-völkischer Technikbegründungen bestand der weltanschauliche Beitrag des NSKK vorwiegend in Forderungen, „nichtarischen“ Produzenten und Gewerbetreibenden die Mitarbeit an der Motorisierung zu verweigern und „Nichtarier“ aus der deutschen „Verkehrsgemeinschaft“ auszuschließen. Aus den Dienstplänen, den Ausbildungsvorschriften und den Presseverlautbarungen des NSKK wird ersichtlich, dass antisemitisches Gedankengut ein fester Bestandteil der weltanschaulichen Schulungsarbeit des NSKK in der Breitengliederung war.<sup>1</sup> Nicht nur die Lehre, sondern auch die Praxis des Antisemitismus bildete, wie im Folgenden zu zeigen sein wird, ein konstitutives Element des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps.

## 1. Vom Deutschen Reichs-Autoclub (DRAC) zum Jüdischen Autoclub

Nach der nationalsozialistischen Machtübernahme und der Gründung des Einheitsclubs DDAC schien das Ende für den Deutschen Reichs-Auto-Club, den Club mit dem demonstrativen republikanischen Bekenntnis, gekommen zu sein.<sup>2</sup> Seine sozialdemokratische und liberale Orientierung legte ein staatliches Verbot nahe. Doch Verhandlungen mit dem Einheitsclub DDAC und dem NSKK wiesen dem Club, der 1934 eine neuerliche Namensänderung in „Auto-Club 1927 e. V.“ durchlief, eine neue Aufgabe zu. Er diente ab dem 1. März 1934 als Sammelbecken für jüdische Kraftfahrzeugbesitzer. Eine organisatorische Zusammenfassung der jüdischen Automobilbesitzer, die im DDAC keine Aufnahme fanden, war notwendig, um Juden die Ausgabe von Grenzübertrittsscheinen durch eine besondere Geschäftsstelle zu ermöglichen.<sup>3</sup> In den Statuten des Auto-Clubs 1927 e. V.

---

<sup>1</sup> Beispiele für die nationalsozialistische Ausrichtung des NSKK und für das Einüben antisemitischer Lerninhalte auf den Seiten 95 ff., 181 ff. und 366 ff. dieser Arbeit.

<sup>2</sup> Zur Vorgeschichte des Deutschen Reichs-Autoclub vgl. S. 56 ff. dieser Arbeit.

<sup>3</sup> Vgl. Der NSKK-Mann vom 19. 11. 1938: „Jüdischer Auto-Club aufgelöst“. Automobilistische Aktivitäten in anderen jüdischen Organisationen, z. B. in den jüdischen Sportvereinen Bar Kochba und Schild waren verboten; vgl. Schreiben der Geheimen Staatspolizei an den Reichsausschuss der jüdischen Sportverbände vom 3. 6. 1935, BLHA Potsdam, Rep. 41 Liepe Nr. 18. Vor der NS-Machtübernahme waren jüdische Automobilisten Mitglieder in den bestehenden Automobilclubs. Anders als in anderen Sportarten und kulturellen Organisationen bestand offenbar kein Bedürfnis, einen jüdischen Automobilclub zu gründen. Vgl. zum Unterschied: Stiller: Jüdische Sportvereine und ihre Beziehungen zu der deutschen und internationalen Arbeitersportbewegung 1923–1933.

wurde ein Unterstellungsverhältnis unter den Chef des Kraftfahrwesens, der Verzicht auf sportliche und sonstige öffentliche Veranstaltungen und die Beschaffung der Triptyks durch den DDAC festgeschrieben.<sup>4</sup> Nachdem der bisherige Präsident Carl Falck sein Amt niedergelegt hatte, übernahm der Berliner Kaufmann Georg Lewandowski mit Genehmigung des Korpsführers den Vorsitz.<sup>5</sup> Nach der Emigration von Lewandowski Anfang 1938 hatte der Berliner Kaufmann Moritz Lomnitz bis zur Auflösung des Clubs die Leitung inne. Im November 1936 ordnete die Gestapo die Umbenennung des Clubs in „Jüdischer Auto-Club e. V.“ an, um die Zusammensetzung der Vereinigung kenntlich zu machen. Einige Mitglieder sahen in der verordneten Namensänderung eine Chance, den Vereinigungszweck so zu erweitern, dass auch Vorträge zur „Pfleger des Judentums“ gehalten werden konnten. Dieses Ansinnen wurde von der Generalversammlung jedoch als zu weitreichend abgelehnt.<sup>6</sup> Der Mitgliederbestand stieg von 1842 Mitgliedern im Jahre 1934 auf 3069 im Jahre 1935. Verantwortlich für diese Erhöhung war der ausnahmslose Ausschluss aller „nichtarischen“ Mitglieder aus dem DDAC gemäß der Neudefinition des Reichsbürgergesetzes von 1935. Außerdem war der Club die einzige Anlaufstelle für Juden, an die sie sich wegen der Ausstellung von Grenzdokumenten wenden konnten.<sup>7</sup> Die Vorschrift, für Auslandsreisen mit dem Auto ein Triptyk beim DDAC beantragen zu müssen, eröffnete der Geheimen Staatspolizei neue Kontrollmöglichkeiten. In Fällen, in denen der Antragsteller als politisch aktiv eingeschätzt wurde oder die Gestapo bei jüdischen Ausreisewilligen den Transfer von Bargeld vermutete, wurde die Zustimmung zum Triptyk und damit zur Grenzüberführung des Fahrzeugs verweigert.<sup>8</sup>

Ab November 1937 beabsichtigte die Polizei, Auslandsreisen für Juden generell zu verbieten. Im Namen des Reichsinnenministeriums wies Reinhard Heydrich die Landesregierungen darauf hin, dass durch Reisen staatsangehöriger Juden ins Ausland erhebliche Belange des Reiches gefährdet seien und verbot deshalb das

<sup>4</sup> Vgl. die Protokolle der außerordentlichen Generalversammlung am 27. 1. 1934 und 1. 3. 1934 sowie die Satzungen des Auto-Clubs e. V. 1927 von 1934, Amtsgericht Berlin-Charlottenburg, Vereinsregister AZ 5371+44. Vgl. auch die Akte „Jüdischer Auto-Club“ im BLHA Potsdam, Rep. 30 Berlin C Tit. 148 B, Nr. 697.

<sup>5</sup> Der Vorstand des Jüdischen Auto-Clubs setzte sich am 4. 1. 1937 aus folgenden in Berlin lebenden Personen zusammen: Dr. Georg Lewandowski (Kaufmann), Moritz Lomnitz (Kaufmann), Dr. Walter Bergmann (Amtsgerichtsrat i. R.), Hellmuth Koppel (Kaufmann), Heinrich Steklmacher (Dipl. Ingenieur), BLHA Potsdam, Rep. 30 Berlin C Tit. 148 B, Nr. 697.

<sup>6</sup> Vgl. Protokoll über die Hauptversammlung des Auto-Clubs 1927 am 5. 11. 1936, Amtsgericht Berlin-Charlottenburg, Vereinsregister AZ 5371+44.

<sup>7</sup> Vgl. Geschäftsbericht des Auto-Clubs vom 5. 11. 1936, Amtsgericht Berlin-Charlottenburg, Vereinsregister AZ 5371+44. Die Triptyk-Ausgabestelle war die am meisten frequentierte Abteilung. 1936 erreichten 2029 Anträge auf Ausstellung eines Triptyks den Jüdischen Auto-Club. Die Stelle leitete die Anträge weiter an den DDAC; Geschäftsbericht des Jüdischen Auto-Clubs vom August 1938, ebenda.

<sup>8</sup> Die Gestapo Berlin fragte bei den örtlichen Dienststellen der politischen Polizei an, ob Bedenken gegen die Ausstellung eines Triptyks beständen; StA Würzburg, Gestapo Akten Würzburg Nr. 13806 und Nr. 10279.

Ausstellen von Reisepässen an Juden.<sup>9</sup> Am 5. Oktober 1938 wurden die Reisepässe von Juden für ungültig erklärt.

Bis August 1938 verringerte sich die Zahl der Mitglieder im Jüdischen Auto-Club aufgrund der Auswanderung und Stilllegung der Kraftfahrzeuge auf knapp 2000.<sup>10</sup> Im Zuge der antijüdischen Maßnahmen nach dem Judenpogrom im November 1938 wurde der Jüdische Autoclub verboten und aufgelöst.<sup>11</sup>

## 2. Beseitigung des „jüdischen Einflusses“<sup>12</sup> im Automobilwesen

Die Nationalsozialisten erhoben die Motorisierung zu einem deutschen Kulturgut völkischer Prägung. Zu diesem Bild passten keine Straßennamen, die an jüdische Persönlichkeiten erinnerten. Sie wurden spätestens nach der Verordnung des Reichsinnenministeriums vom 27. Juli 1938 von den Kommunen geändert. Die Umbenennung von Straßen hatte einen hohen politischen Symbolwert.<sup>13</sup> Mit ihr sollte der Beitrag, den Juden zur Entwicklung des gesellschaftlichen, künstlerischen und wissenschaftlichen Lebens in Deutschland geleistet haben, negiert und aus dem kollektiven Gedächtnis der Deutschen getilgt werden.<sup>14</sup>

- 
- <sup>9</sup> Vgl. den Runderlaß Heydrichs vom 16. 11. 1937, erwähnt bei Obst: „Reichskristallnacht“, S. 13.
- <sup>10</sup> Vgl. Geschäftsbericht des Jüdischen Auto-Clubs 1927 vom 16. 8. 1938, Amtsgericht Berlin-Charlottenburg, Vereinsregister AZ 5371+44.
- <sup>11</sup> Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Dezember 1938: „Jüdischer Auto-Club aufgelöst“. Schreiben der Gestapo an den Jüdischen Auto-Club vom 22. 11. 1938, Amtsgericht Berlin-Charlottenburg, Vereinsregister AZ 5371+44. Der Korpsführer bestellte Baron von Recke von der Präsidialabteilung des DDAC zum Liquidator. Das Vereinsvermögen betrug bei der Auflösung rund 57000 RM. Ein Beispiel „deutscher Gründlichkeit“ war das Bemühen um eine ordnungsgemäße Abwicklung. Die Liquidation sollte erst nach dem Krieg abgeschlossen werden, da im Ausland noch rund 200 Triptyk-Angelegenheiten offen waren; Mitteilung der Geheimen Staatspolizei an den Polizeipräsidenten vom 16. 12. 1940, BLHA Potsdam, Rep. 30 Berlin C Tit. 148 B, Nr. 697.
- <sup>12</sup> Die „Beseitigung“ und „Zurückdrängung“ des „jüdischen Einflusses“ zählte zu den nationalsozialistischen Kampfparolen, die die Diskriminierung von Juden und die illegitime Enteignung von jüdischem Eigentum verschleiern sollten.
- <sup>13</sup> Vgl. RdErl. des RmDI vom 27. 7. 1938, betr. Jüdische Straßennamen, abgedruckt in: Verkehrsware vom August 1938.
- <sup>14</sup> Auch der Abriss der Synagogen in den Städten München, Dortmund und Nürnberg im Sommer 1938 hatte symbolische Konnotationen. Im Juli 1938 forderte man in Dortmund die Entfernung der Synagoge mit der fadenscheinigen Begründung, es bestehe die Notwendigkeit einer Straßenverbreiterung. Im Sommer 1938 wurde in München die Synagoge aus Gründen der Parkraumbeschaffung abgerissen. Unter ähnlichem Vorwand geschah die Zerstörung der Synagoge am 9. Juni in Nürnberg; vgl. Bitzel: Damit kein Gras darüber wächst, S. 18 ff. Moderne stadtplanerische Ziele sollten die eigentlichen antisemitischen Absichten verbergen. Unzweifelhaft ging von diesen Begründungen das Signal aus, im neuen Staat werde es zwar Platz für Autos, nicht aber für Synagogen geben. Die Motorisierung wurde von den Nationalsozialisten als Symbol einer in die Zukunft gerichteten fortschrittlichen Denkweise eingesetzt. Sie sollte den Gegenpol zu den Synagogen, den

NSKK-Führer traten als „Gralshüter“ einer judenfreien automobilen Gesellschaft auf. „Wer nicht Nationalsozialist ist, darf sich auch nicht mit dem Ideengut der Motorisierung befassen“, verkündete Adolf Hühnlein 1935.<sup>15</sup> Das Ziel lautete, Juden in allen mit der Motorisierung in Zusammenhang stehenden Gebieten der Kraftfahrt: der Kraftfahrzeugindustrie, dem Kraftfahrzeughandel, dem Kraftfahrzeuggewerbe und der Zubehörindustrie „auszuschalten“. Ideologische Rechtfertigung erfuhr dieses Vorhaben durch zwei der Kraftfahrt angepasste Argumente. Erstens durch die Stilisierung des Kraftfahrzeugs als Produkt des „arischen“ Geistes, zweitens durch verleumderische Angriffe gegen die in der Automobilindustrie tätigen Juden. Ähnlich wie im Bereich der Künste und der Musik suchte man auch im Automobilwesen, den vermeintlich „schädlichen Einfluss“ der Juden auf die deutsche Gesellschaft nachzuweisen. Dazu zählte es, „Nichtarier“, die ausländische Kfz kauften, in Polizeilisten gesondert zu kennzeichnen – möglicherweise, um ihnen „volksschädigendes“ Verhalten vorwerfen zu können.<sup>16</sup> Noch stärker wurden Juden angefeindet, die dem Kraftfahrwesen geschäftlich verbunden waren. Die Zeitschrift „Der NSKK-Mann“ unternahm im Januar 1939 einen Rückblick unter dem Titel: „Juden in der Autowirtschaft“.<sup>17</sup> Als Hauptangriffsziel fungierte der Ingenieur und Kaufmann Jakob Schapiro.<sup>18</sup> Schapiro war 1919 mit der Geschäftsführung der Karosseriewerke Schebera-AG betraut worden. Er kaufte die Schebera-AG und setzte eine Fusion mit dem Motorradhersteller NSU durch. 1922 erwarb er 42% der Benz-Aktien und Anteile im Taxiwesen und bei Gummierstellern. Sein Ziel war es, durch Aktienkäufe bei verschiedenen Automobilunternehmen und Zubehörfirmen einen großen Autotrast zu bilden. Der Name Schapiro wurde von zeitgenössischen Kritikern in den zwanziger Jahren, später von der nationalsozialistischen Presse, mit Hilfe der negativ konnotierten Bezeichnung „Börsenspekulant“ in Verruf gebracht.<sup>19</sup> Die Geschäftsstrategien Schapiros eigneten sich dazu, das Feindbild vom jüdischen Kapital in Szene zu setzen. „Der böse Geist der Autoindustrie war der Jude Jakob Schapiro. Später kam Jakob Goldschmidt dazu“, schrieb Wilfried Bade in seiner viel beachteten Biogra-

---

Symbolen einer vermeintlich rückwärts gewandten Zeit, die nach dem Willen der NS-Machtthaber nun vorüber sei, bilden.

<sup>15</sup> Deutsche Kraftfahrt vom November 1935: „Ehrung und Ansporn“.

<sup>16</sup> Vgl. Verfügung des Reichs- und Preußischen Ministers des Innern vom 13. 6. 1935, betr.: Zulassung ausländischer Kraftfahrzeuge, HStA Stuttgart E 151/07 Bü 7. Eine Zusammenstellung der beim Polizeipräsidium Stuttgart zugelassenen neuen Pkw ausländischer Fabrikation in der Zeit vom 1. 1. 1935 bis 30. 6. 1935 nennt 13 „Nichtarier“ unter den Haltern; ebenda.

<sup>17</sup> Der NSKK-Mann vom 7. 1. 1939: „Juden in der Autowirtschaft“.

<sup>18</sup> Jakob Schapiro, geb. 1885, gründete die Gebrüder Schapiro Automobilbau AG, 1929 wechselte er ins Immobiliengeschäft und erreichte einen hohen Bekanntheitsgrad, als er den Berliner Sportpalast für 100 000 RM kaufte; vgl. Wenzel (Bearb.): Deutscher Wirtschaftsführer, S. 1927. Biografisches über Schapiro auch im DCC-Konzernarchiv, Best. DBAG 16. Nach Angaben des NSKK-Organs musste er 1931 den Offenbarungseid leisten und wurde 1933 wegen Unterschlagung verhaftet; vgl. Der NSKK-Mann vom 7. 1. 1939: „Juden in der Autowirtschaft“.

<sup>19</sup> Besonders den Industriellen war die Abhängigkeit von Börsengeschäften suspekt. Unbehagen äußerte, nach Angaben von Brunn, auch Direktor Kissel im Vorstand des Unternehmens Daimler-Benz; vgl. Brunn: Allmers, S. 151.

die des Kraftwagens von 1938.<sup>20</sup> Ressentiments gegen den Aktienhandel verbanden sich hier mit antijüdischen Einstellungen. Vor allem die jüdischen Bankiers wurden von den Nationalsozialisten für die Inflation und den Zusammenbruch der Wirtschaft Ende der zwanziger Jahre verantwortlich gemacht. Derlei Schuldzuweisungen stellten einfache Antworten auf die Rätsel einer komplizierter werdenden Welt des Aktienkapitals und der Strukturprobleme in der deutschen Automobilindustrie dar.

Hühnleins Ausspruch: „Wer nicht Nationalsozialist ist, darf sich auch nicht mit dem Ideengut der Motorisierung befassen“, spiegelt die nationalsozialistische Ausschlusspolitik wider, die besonders Ingenieure und in der Motorrad- und Automobilindustrie tätige Manager jüdischer Herkunft ausgrenzte. Bei der Entwicklung von Industrieprodukten mit nationalem Rang wie dem Volkswagen waren Juden nicht erwünscht. Beispielhaft dafür steht der Name Josef Ganz<sup>21</sup>. Er war als Berater bei Mercedes-Benz, bei BMW und der Standard Fahrzeugfabrik tätig und gab die Fachzeitschrift „Motor-Kritik“ heraus. Ganz gehörte zu den Vorreitern der Volkswagenidee in der Weimarer Republik. Im „Dritten Reich“ wurde der Firma Standard, für die er einen „Volkswagen“ mit Heckmotor und der Maikäferform konstruiert hatte, untersagt, die Werbung mit dem Begriff „Volkswagen“ fortzusetzen. Korpsführer Hühnlein verunglimpft die von Ganz herausgegebene Zeitschrift „Motor-Kritik“ als „jüdisches Machwerk“<sup>22</sup>. 1933 kurzzeitig von der Gestapo in Haft genommen, ging Josef Ganz Mitte der dreißiger Jahre in die Emigration.<sup>23</sup>

Ein zweiter in Vergessenheit geratener Vordenker des Volkswagens war der jüdische Rennfahrer Adolf Rosenberger. Er gründete mit dem späteren Konstrukteur des Volkswagens, Ferdinand Porsche, das Stuttgarter „Konstruktionsbüro

<sup>20</sup> Bade: Das Auto erobert die Welt, S. 263. Bade warf Goldschmidt vor, er habe sich der Adlerwerke, der Hansa-Lloyd-Werke und der NAG „bemächtigt“, als er an die Gesellschaften Bankkredite vergab; ebenda, S. 264. Jacob Goldschmidt, geb. 1882, 1918 Direktor der Nationalbank für Deutschland, fusionierte 1923 die Darmstädter und die Nationalbank für Deutschland zur Danatbank. Nach der Inflation 1923 fungierte er als Liquidator des zusammengebrochenen Stinnes-Konzerns und war am Aufbau des Glühlampenimperiums Osram und der Norddeutschen Lloyd beteiligt. 1927 wurde Goldschmidt von der Universität Heidelberg aufgrund seiner Verdienste um den Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft die Ehrendoktorwürde verliehen. 1931 erfolgte der Zusammenbruch der Danatbank. Goldschmidt war Mitglied des Hauptvorstandes des Centralvereins Deutscher Juden, 1934 emigrierte er in die USA; vgl. Bernstein: Wirtschaft I: Finanzwesen, S. 745ff; Biographisches Handbuch der deutschsprachigen Emigration nach 1933, Bd. 1, S. 233.

<sup>21</sup> Josef Ganz, Diplomingenieur und Publizist, Schriftleiter und ab 1928 Herausgeber der Automobilzeitschrift „Motor-Kritik“. Die deutschen Motorradfabriken verhängten seit 1930 einen Anzeigenboykott gegen die „Motor-Kritik“, da ihnen die kritische Haltung der Zeitschrift ein Ärgernis war. Nach der Machtübernahme verstärkten sich die Vorwürfe gegen die Zeitschrift und ihren Herausgeber. Ganz stellte 1948 Rückerstattungsansprüche auf Reichspatente; vgl. Schreiben von Josef Ganz an das Zentralmeldeamt der Militärregierung vom 25. 12. 1948, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 7.5; Motor-Kritik von Mitte März 1930: „Mercedes Ethik“; Motor-Kritik von Anfang Juli 1933: „Deutsche Krafftahrt und Motorkritik“ und „Beweise!“

<sup>22</sup> Schreiben des Korpsführers an Dr. Allmers vom 19. 3. 1938, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 9.22.

<sup>23</sup> Vgl. Kubisch: Aller Weltswagen, S. 38.

für Motoren-, Fahrzeug-, Luftfahrzeug- und Wasserfahrzeugbau“. Rosenberger verließ Deutschland noch im Jahre 1933.<sup>24</sup> Auch der bedeutende Flugzeug- und Automobilkonstrukteur Edmund Rumpler wurde nach 1933 aus „rassischen“ Gründen an der Fortsetzung seiner Arbeit gehindert.<sup>25</sup>

Nicht mit letzter Konsequenz wurde das „arische“ Prinzip durchgesetzt, wenn es sich um wichtige Persönlichkeiten handelte, deren Lebenspartnerinnen jüdischer Abstammung waren. Für den bekannten Rennfahrer Hans Stuck bedeutete seine Ehe mit einer „Halbjüdin“ nicht das Karriereende.<sup>26</sup> Auch hochrangige Daimler-Benz-Manager wie Wilhelm Haspel (NSKK-Mitglied), Otto Hoppe (NSKK-Mitglied) und Carl Werner, die wegen ihrer Ehe mit Jüdinnen oder „Halbjüdinnen“ in der nazistischen Öffentlichkeit angefeindet wurden, blieben von einer Kündigung verschont. Sie verdankten dies ihrer Loyalität gegenüber dem Konzern und den guten Beziehungen des Unternehmens zu führenden Persönlichkeiten aus Partei und Staat.<sup>27</sup>

Die großen deutschen Konkurrenzunternehmen Daimler-Benz und Auto Union hielten sich mit gegenseitigen antisemitischen Verunglimpfungen zurück. Die Stuttgarter Direktoren sahen die Auto Union zwar mit einem „jüdischem Odium“ behaftet, doch scheuten sie vor öffentlichen Denunziationen zurück. Als Grund nannte Direktor Kissel, dass „auch manche Personalien bei uns nicht 100%ig“ seien, wenn man sie unter die Lupe nehmen würde.<sup>28</sup>

### *Wirtschaftliche Schädigung*

Vorgänge, die die Reinhaltung der „arischen Produktionsgemeinschaft“ angeblich gefährdeten, wurden mit großer Wichtigkeit behandelt. So forderte der Führer des NSKK Adolf Hühnlein im Winter 1936 vom Reichsverband der Automobilindustrie mit Vehemenz den Boykott eines Kraftfahrzeugteile-Betriebes in Sachsen, der – Gerüchten zufolge – Bremsen produzierte, in die der jüdische Davidstern eingeprägt gewesen sein soll.<sup>29</sup> Vor Kraftfahrzeugwerkstätten, deren Besitzer Juden

<sup>24</sup> Vgl. ebenda. Nach kurzzeitiger Haft 1933 wanderte Rosenberger in die USA aus. Nach dem Krieg verklagte er die Porsche KG auf Wiedergutmachung und erhielt einen finanziellen Ausgleich; vgl. Porsche u. a.: Ein Leben für das Auto, S. 192.

<sup>25</sup> Edmund Rumpler (1872–1940), bedeutender Automobilkonstrukteur bei den Daimler- und Adlerwerken. Er konstruierte 1911 die sogenannte „Rumpler-Taube“, ein Flugzeug, das im Ersten Weltkrieg an allen Fronten eingesetzt wurde. 1921 sorgte sein „Tropfen-Auto“ auf der Berliner Automobilausstellung für Aufmerksamkeit. Es war das erste Auto mit Stromlinienverkleidung und Schwingachsen. 1926 zeigte er das erste Auto mit Vorderachsenantrieb. Rumpler lebte nach 1933 zurückgezogen in Berlin, wo er 1940 starb, vgl. Bernstein: Wirtschaft II: Handel und Industrie, S. 768.

<sup>26</sup> Vgl. zu Hans Stuck S. 295 f. dieser Arbeit.

<sup>27</sup> Vgl. Roth: Der Weg zum guten Stern des „Dritten Reichs“, S. 139.

<sup>28</sup> Schreiben von Direktor Kissel an Direktor Werlin vom 29. 3. 1934, DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel 11.2. In internen Schreiben arbeiteten beide Firmen mit antijüdischen Ressentiments; vgl. das Schreiben von Direktor Kissel an den Vorstand der Auto Union vom 19. 5. 1938, ebenda.

<sup>29</sup> Vgl. Schreiben Hühnleins an den RDA vom 6. 11. 1936, BArch NS 24/124. Die Motorstandarte Görlitz meldete, dass die Kirchbachschen Werke in Coswig Bremsbacken vertreiben würden, auf die der Zionsstern und „jüdische Glückszeichen“ geprägt seien. Er-

waren, brachten NSDAP-Ortsgruppen Schilder an, auf denen zu lesen war: „Achtung! Hier keine deutsche Werkstätte. Deutsche Werkstätten für Automobile und für Fahrräder im Orte“.<sup>30</sup> Diese Art von Geschäftsschädigung war Teil der angestrebten „Entjudung“ des Kraftfahrwesens. Auch auf Technische Überwachungsvereine, die Sachverständige jüdischer Herkunft beschäftigten, übte die NSKK-Korpsführung Druck aus, diese zu entlassen.<sup>31</sup>

Die allgemeinen Rahmenbedingungen für jüdische Geschäftsinhaber wurden durch antijüdische Verordnungen und Gesetze zwischen 1933 und 1938 sukzessive eingeeengt. Beispiele hierfür sind die Verordnung des Reichswirtschaftsministeriums vom 27. November 1937, die eine Erhöhung der Einfuhrkontingente und Devisenzuteilungen an jüdische Unternehmen untersagte, und der Geheimerlass vom 1. März 1938, der jüdische Firmen von der Vergabe öffentlicher Aufträge ausschloss. Das Gesetz zur Änderung der Gewerbeordnung für das Deutsche Reich vom 6. Juli 1938 schränkte die selbständige gewerbliche Tätigkeit von Juden stark ein, und die Verordnung zur Ausschaltung der Juden aus dem deutschen Wirtschaftsleben vom 12. November 1938 (RGBl. 1938 I, S. 1580) bildete den Höhepunkt der existenzvernichtenden Maßnahmen gegen Juden.<sup>32</sup>

„Der NSKK-Mann“ hob in seinem geschichtlichen Rückblick von 1939 mit dem Titel „Juden in der Autowirtschaft“ zwar hervor, dass das Automobilwesen im Gegensatz zu anderen Wirtschaftszweigen nicht in gleichem Maße „verjudet“ gewesen sei, doch war nach Überzeugung des Hetzartikelschreibers eine „Entjudung“ auch in diesem Bereich vonnöten gewesen.<sup>33</sup> Dazu zählte die Erschwerung der Lizenzvergabe an jüdische Beförderungsunternehmer von 1936. Der Reichsverkehrsminister wies in einem Schreiben an das Bayerische Staatsministerium für

---

schwerend kam in der Einschätzung der NSKK-Führer hinzu, dass Daimler-Benz diese Bremsbacken in seine Wagen einbaute. Das Unternehmen in Coswig geriet unter heftigen Rechtfertigungsdruck. In einem Schreiben an den RDA vom 14. 12. 1936 bestritt die Firma die jüdischen Konnotationen der Symbole und beruhigte mit dem Hinweis, dass der sechszackige Stern seit 1935 nicht mehr eingepreßt worden sei; vgl. das Schreiben des Inspektors Technik Kraus an den RDA vom 6. 11. 1936 und das Schreiben der Kirchbachschen Werke an den RDA vom 14. 12. 1936, BArch NS 24/123.

<sup>30</sup> Das Landgericht Gießen erklärte die diskriminierende Kennzeichnung jüdischer Geschäfte für rechtmäßig; vgl. Krafthand vom 9. 7. 1938: „Kann man jüdische Geschäfte kennzeichnen?“

<sup>31</sup> In der Sitzung des Reichsverkehrsministeriums wurde behauptet, dass der Schlesische Verein zur Überwachung von Dampfkesseln einen Sachverständigen jüdischer Herkunft beschäftigte, der mit Absicht NSDAP-Mitgliedern „Schwierigkeiten bereite“; vgl. Schreiben des Zentral-Verbandes der Preußischen Dampfkessel-Überwachungs-Vereine e. V. an den Preußischen Minister für Wirtschaft und Arbeit vom 26. 6. 1933, GStA Pk Berlin, I. HA Rep. 151, Nr. 1584.

<sup>32</sup> Vgl. Der NSKK-Mann vom 4. 2. 1939: „Juden in der Autowirtschaft“ (Fortsetzung). Der Prozess der „Arisierung“ und die Aufgabe jüdischer Unternehmen war 1938 bereits erheblich fortgeschritten; vgl. Kropat: „Reichskristallnacht“, S. 28, 37 ff.

<sup>33</sup> Abgesehen von der Pneumatikindustrie und dem Berliner Taxiwesen hatte das Kraftfahrergewerbe, nach Angaben des Autors, keine Anziehungskraft auf Juden ausgeübt. Die Gruppe Kraftfahrlehrer hatte unter ihren Mitgliedern lediglich 25 Juden (0,3%), die aber inzwischen ausgeschieden waren. Am Güternahverkehr nahmen 89 jüdische Unternehmen von insgesamt 43 000 teil; Der NSKK-Mann vom 28. 1. 1939: „Juden in der Autowirtschaft“ (Fortsetzung).

Wirtschaft vom 27. März 1936 darauf hin, dass die Zugehörigkeit zur jüdischen „Rasse“ allein kein ausreichender Grund sei, dem Antragsteller die Beförderungslizenz zu versagen. Gleichzeitig befürwortete er aber eine besondere Wachsamkeit gegenüber diesem Personenkreis: „Die Besorgnis staatsfeindlicher Gesinnung, die gegenüber jüdischen Antragstellern nicht von der Hand zu weisen ist, wird zu besonderer Achtsamkeit bei der Prüfung der Zuverlässigkeit nötigen.“<sup>34</sup> Damit eröffneten sich auf der Ebene der Regierungspräsidien Handlungsspielräume zur Ausschaltung jüdischer Unternehmer in der Personenbeförderung und im Speditionswesen.

Die „Säuberung“ des deutschen Wirtschaftslebens von „jüdischen Parasiten“ entzog Autohändlern, Tankstellen- und Garagenbesitzern sowie jüdischen Speditionsfirmen 1938 endgültig die Existenzgrundlage. Als „Problem“ bezeichnete der Verfasser des Aufsatzes „Juden in der Autowirtschaft“ im Frühjahr 1939 dann auch nicht mehr Juden mit deutscher Staatsangehörigkeit, sondern ausländische Juden, so z. B. die Eigentümer des größten Garagenunternehmens in Berlin, des „Kant-Garagen-Palasts“. Der Artikelschreiber verpackte seine Forderung nach einem Berufsverbot in die rhetorische Frage: „[...] welcher anständige Deutsche hat noch Lust, seinen Wagen bei Angehörigen jener Rasse unterzustellen und versorgen zu lassen, deren geifernder Haß gegen Deutschland uns täglich aus den Spalten ausländischer Hetzblätter entgegenspritzt?“<sup>35</sup> In Stürmer-Manier polemisierte das NSKK-Organ gegen Juden und konnte sich der stillschweigenden Zustimmung der Konkurrenten sicher sein, die von der Ausschaltung der Juden aus dem Wirtschaftsleben profitierten.

### 3. Ausschluss der Juden aus der deutschen „Verkehrsgemeinschaft“

Das NSKK beschränkte sich nicht nur auf allgemein gehaltene Forderungen, die auf eine „Entjudung“ des Kraftfahrwesens abzielten, sondern plädierte innerhalb seines Einflussgebietes für eine stärkere Anwendung antisemitischer Grundsätze in der Praxis. Der Auftrag des Reichsverkehrsministers im Dezember 1937 an das NSKK, die Nachprüfung aller Fahrlehrer im Reich zu übernehmen, eröffnete ihm die Möglichkeit, weltanschauliche Elemente in das Fahrlehrergewerbe hineinzutragen. Aus ideologischen Gründen weigerte sich das NSKK von Anfang an, die Nachprüfung der jüdischen Fahrlehrer vorzunehmen.<sup>36</sup> Aber auch bei der von ihr

<sup>34</sup> Vgl. Schreiben des Reichsverkehrsministers an das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Abteilung Handel, Industrie und Gewerbe vom 27. 3. 1936 (Abschrift), betr. Genehmigung gewerbsmäßiger Personenbeförderung durch jüdische Unternehmer. Behandelt wurde die Beschwerde des jüdischen Kraftfahrunternehmers Josef Strauß in München; LA Speyer, H 45 Nr. 2020.

<sup>35</sup> Der NSKK-Mann vom 4. 2. 1939: „Juden in der Autowirtschaft“ (Fortsetzung). Offensichtlich lag den Kunden die Eigentümerfrage nicht in gleicher Weise am Herzen, sonst wäre die Verbotsforderung unnötig gewesen.

<sup>36</sup> Vgl. Schreiben des Korpsführers an den Reichsverkehrsminister vom 19. 7. 1938, BArch

ausgeübten Kontrolle der „arischen“ Fahrlehrer flossen weltanschauliche Elemente ein. Das Amt Verkehr des NSKK erklärte im Mai 1938, dass „arische“ Fahrlehrer, die Juden ausbilden, mit einer negativen politischen Beurteilung zu rechnen hätten.<sup>37</sup> Das Instrument der Fahrlehrerüberprüfung, das ursprünglich die fachliche Eignung der Fahrlehrer sicherstellen sollte, wurde durch die Beauftragung des NSKK zu einem Gradmesser für die politische Zuverlässigkeit des Fahrlehrers.

Auch innerhalb der NSDAP und der Gestapo gab es Planungen, die Ausbildung von jüdischen Führerscheinbewerbern möglichst schnell zu unterbinden. Die NSDAP-Gauleitung Franken forderte im März 1938 von den Polizeibehörden eine Auflistung der Fahrschulen, die im Laufe des letzten Jahres Juden ausgebildet haben. Die Polizeidirektion Nürnberg-Fürth lehnte jedoch die Bearbeitung des Gesuchs aufgrund des großen Aufwandes ab. Es gebe im Bezirk 60 Fahrschulen, die rund 6000 Fahrschüler pro Jahr ausbildeten. Allenfalls sei die Überprüfung einzelner Fahrlehrer, die Mitglieder der NSDAP seien, möglich.<sup>38</sup> Die Bitte der NSDAP-Gauleitung zielte auf eine totale Überwachung des Ausbildungswesens mit negativer Sanktionierung von politischem „Fehlverhalten“ ab – hier der nicht erwünschten Ausbildung jüdischer Fahrschüler. Da keine gesetzliche Grundlage durch den Reichsverkehrsminister oder den Reichsminister des Innern vorlag, übten nationalsozialistische Organisationen und Ämter Druck aus, um die Fahrlehrer zu weltanschaulicher Anpassung zu bewegen. Korpsführer Hühnlein vertrat gegenüber dem Reichsverkehrsministerium im Juli 1938 die Auffassung, dass die Ausbildung von Juden als Fahrzeugführer auf lange Sicht insgesamt verboten werden müsse.<sup>39</sup> Doch das Bestreben, bestimmte Bevölkerungsgruppen vom Fahrlehrerberuf auszuschließen und die Ausbildung von Juden zu Kraftfahrzeugführern zu verbieten, scheiterte im Sommer 1938 noch an den gesetzlichen Vorgaben des Reichsverkehrsministeriums. Als eine Art Zugeständnis an die antisemitischen Eiferer aus Parteikreisen ist die Verordnung des Reichsverkehrsministers vom September 1938 zu bewerten, die die Regierungspräsidien anwies, den Zugang zu Fahrlehrerkonzessionen und Führerscheinen für Juden besonders zu „erschweren“. Das bedeutete, dass beantragte Fahrlehrerscheine und Führerscheine für Juden verzögert bearbeitet wurden und der „persönlichen Eignung“ des Antragstellers besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte.<sup>40</sup>

---

NS 24/103. Zur Nachprüfung von Fahrlehrern durch das NSKK vgl. auch S. 366 ff. dieser Arbeit.

<sup>37</sup> Vgl. Schreiben des Amtes Verkehr an den Inspekteur für technische Ausbildung und Geräte vom 12. 5. 1938, BArch NS 24/103.

<sup>38</sup> Vgl. Mitteilung der NSDAP-Gauleitung Franken vom 29. 3. 1938 an das Polizeipräsidium Nürnberg-Fürth und Rückantwort vom 5. 4. 1938, StA Nürnberg, Polizeidirektion Nürnberg-Fürth Nr. 742.

<sup>39</sup> Vgl. Schreiben Hühnleins an den Reichsverkehrsminister vom 19. 7. 1938, BArch NS 24/103.

<sup>40</sup> Vgl. die Anordnung des Reichsverkehrsministers an die Regierungen und Verwaltungen vom 23. 9. 1938 (vertraulich), StA Nürnberg, Regierung von Ober- und Mittelfranken, KdI, Abgabe 78 Nr. 4231.

Das Ziel, Juden als motorisierte Verkehrsteilnehmer ganz aus der deutschen Verkehrsgemeinschaft auszuschließen, erreichten die Nationalsozialisten im Anschluss an das Judenpogrom im November 1938. Der Erlass des Reichsführers SS und Chefs der Deutschen Polizei vom 3. Dezember 1938 erklärte alle Führerscheine und Fahrzeugpapiere im Besitz von Juden für ungültig. Die „feige Mordtat des Juden Grünspan“ habe bewiesen, so Heinrich Himmler in seiner Begründung, dass Juden „unzuverlässig und ungeeignet zum Halten und Führen von Kraftfahrzeugen“ seien.<sup>41</sup> Mit Genugtuung nahmen auch Vertreter des NSKK die antijüdischen Maßnahmen auf. Die Entziehung der Fahrerlaubnis entspreche dem Volksempfinden, so der redaktionelle Mitarbeiter des NSKK-Organs „Der NSKK-Mann“, Pistorius. Mit viel Hohn und Spott kommentierte er den Ausschluss der Juden vom motorisierten Straßenverkehr:

„Auf allen Straßen und Plätzen, an allen Ausflugsorten und überall dort, wo die deutsche Heimat ihrer Schönheiten wegen gerühmt wird, traten jüdische Kraftfahrer störend und anmaßend in Erscheinung. [...] Juden am Steuer eines Kraftwagens im deutschen Straßenbild und Juden als Nutznießer der von deutschen Arbeiterfäusten geschaffenen Straßen des Führers wollten uns schon lange nicht mehr gefallen. Diese kraftfahrende jüdische Clique hat nun für immer und ewig auch das letzte Steuer aus der Hand geben müssen, das sie bisher noch in Händen halten konnte. [...] Wenn wir in Zukunft unser Kraftfahrzeug über Deutschlands Straßen steuern, wenn wir in den unzähligen schönen Landstrichen deutscher Gauen Freude und Erholung suchen – der Jude wird uns nicht mehr stören. Eine kraftfahrende deutsche Gemeinschaft wird endlich unter sich sein. Und das ist recht so.“<sup>42</sup>

Widersprüchliche Verordnungen im Anschluss an das Judenpogrom führten bei den zuständigen Polizeidienststellen zu großer Verwirrung. Der Verordnung des RFSS vom 3. Dezember 1939 folgte einen Tag später die Anweisung des Reichministers des Innern, dass Juden nach wie vor Kraftfahrzeuge aller Art halten und führen dürfen.<sup>43</sup> Der von Himmler praktizierte Aktionismus traf offensichtlich auf ministeriellen Widerstand. Für Klarheit sorgte erst die Verordnung des Reichsverkehrsministers Julius Dorpmüller vom 22. Februar 1939, in der die Einziehung der Führerscheine, Fahrzeugscheine und Anhängerscheine, die für Juden ausgestellt waren, verfügt wurde. Da aufgrund der Sozial- und Berufsstruktur der jüdischen Bevölkerung in Deutschland angenommen werden kann, dass Juden unter den Automobilisten stark vertreten waren, traf die Einziehung der Führer-

<sup>41</sup> Völkischer Beobachter vom 4. 12. 1938: „Allgemeines Kraftfahrverbot für die Juden“.

<sup>42</sup> Der NSKK-Mann vom 10. 12. 1938: „Deutsche Kraftfahrt ohne Juden“. Der Verfasser Pistorius lehnte sich stark an den Wortlaut der polizeilichen Anordnung vom 3. 12. 1939 an, in der die niederen Instinkte des Volksempfindens angesprochen wurden; vgl. die Anordnung „Allgemeines Kraftfahrverbot für Juden. Eine weitere Abwehrmaßnahme des deutschen Volkes“, abgedruckt in: Sauer (Bearb.): Dokumente über die Verfolgung der jüdischen Bürger in Baden-Württemberg durch das nationalsozialistische Regime 1933–1945, II. Teil, Dok. Nr. 324, S. 67 f.

<sup>43</sup> Ein jüdischer Autofahrer aus Köln wollte seine Fahrzeugpapiere und den Führerschein gemäß der Verordnung Himmlers bei der Polizei abgeben. Er erhielt sie mit Verweis auf die Verordnung des Reichsinnenministeriums zurück. Als er in Rheinland-Pfalz kontrolliert wurde, sorgte dies für Verwirrung; vgl. das Schreiben des Landrats des Kreises Alzey an das Polizeipräsidium Köln vom 9. 2. 1939, in dem dieser sich erkundigt, ob Kölner Juden Fahrzeuge führen dürften; vgl. Rückantwort vom 22. 2. 1939, LA Speyer, H 51 Nr. 304.

scheine im Februar viele jüdische Kraftfahrer. Allein bei der Polizeidirektion Ulm mussten 40 Personen jüdischer Herkunft ihre Führerscheine abgeben.<sup>44</sup> Der Dresdner Romanist und Chronist des „Dritten Reiches“, Victor Klemperer, der in seinen Tagebüchern an vielen Stellen von seiner automobilen Leidenschaft berichtet, beschreibt den Entzug der Fahrerlaubnis als herben Einschnitt und Verlust an Lebensqualität.<sup>45</sup> Der Bewegungsfreiraum von Juden im Deutschen Reich engte sich enorm ein, zumal auch die Benutzung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs für Juden stark eingeschränkt war.

Von der Regelung ausgenommen waren jüdische Kraftfahrer ausländischer Staatsangehörigkeit sowie Juden, bei denen die Einziehung gesamtwirtschaftliche Interessen schädigen würde, Behinderte, die auf das Kraftfahrzeug angewiesen waren und Juden, die für „deutschblütige“ Familienangehörige ein Kraftfahrzeug fuhren.<sup>46</sup> Dass die genannten Ausnahmen nicht immer Berücksichtigung fanden und die Verwaltung stattdessen auf fanatische Befolgung des Grundsatzes „Keine Juden am Steuer“ setzte, veranschaulicht eine Episode aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs. Ein Ulmer Fabrikant erhielt die Anweisung, bei Fliegeralarm seine Arbeiter ins Umland der Stadt zu bringen. Da nur wenige Angestellte einen Führerschein hatten, stellte er den Antrag, für diesen Zweck seiner jüdischen Frau, der man den Führerschein entzogen hatte, die Fahrerlaubnis wieder zu erteilen. Die Polizeidirektion Ulm verweigerte die Genehmigung mit der Begründung, die deutschen Arbeiter müssten es ablehnen, sich von einer Jüdin das Leben retten zu lassen.<sup>47</sup>

#### *Antijüdische Initiativen im Kraftfahrgewerbe*

Antijüdische Maßnahmen trafen bei den Verantwortlichen des Kraftfahrgewerbes teilweise auf erklärte Zustimmung. Doch gab man sich mit dem Ausschluss jüdischer Kraftfahrer und Gewerbetreibender aus dem Wirtschaftsleben nicht zufrieden. Die Bezirksgruppe Bayern der Fachgruppe Kraftfahrlehrer hatte bereits im Dezember 1937 gefordert, auch ausländische Kraftfahrlehrer und Lehrer, die mit Jüdinnen verheiratet sind, aus dem Kraftfahrgewerbe auszuschließen. Die Verordnung über die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern sollte nach dem Willen der Fachgruppe derart geändert oder ausgelegt werden, dass gelte: „Der Kraftfahrlehrer und Verkehrserzieher muß deutscher Staatsbürger und darf nicht mit einer Jüdin verheiratet sein“. Die Antragsteller begründeten ihre Forderung damit, dass „ausgerechnet in der Hauptstadt der Bewegung“ zwei der 68 Münchner Fahrlehrer Ausländer und zwei Fahrlehrer mit Jüdinnen verheiratet seien. Die vier Personen und ein weiterer Fahrlehrer, der während der „Rätezeit Gutfreund von Toller

<sup>44</sup> Wenn man davon ausgeht, dass fast nur Männer Besitzer eines Kraftfahrzeugs waren, dann besaß fast jeder fünfte der 200 männlichen Juden über 18 Jahren im Kreis Ulm ein Kraftfahrzeug oder zumindest einen Führerschein; vgl. Keil (Bearb.): Dokumentation über die Verfolgung der jüdischen Bürger von Ulm, S. 192, 339.

<sup>45</sup> Vgl. Klemperer: Ich will Zeugnis ablegen bis zum letzten, S. 442, 465.

<sup>46</sup> Vgl. Anordnung des Reichsverkehrsministers an die Bezirksverwaltungsbehörden vom 22. 2. 1939, StA München, LRA Nr. 13028/18.

<sup>47</sup> Vgl. Keil (Bearb.): Dokumentation über die Verfolgung der jüdischen Bürger von Ulm/Donau, S. 194.

und Eglhofer war“, hätten „das große Geschäft hier, während 40% brave[r] Berufskameraden um ihre knappe Existenz kämpfen“ müssten.<sup>48</sup>

Die hier instrumentell eingesetzte Juden- und Fremdenfeindlichkeit hatte das Ziel, missliebige Konkurrenz im Kraftfahrgewerbe auszuschalten. In der zunehmenden Nazifizierung aller Lebens- und Arbeitsbereiche sahen die Fahrlehrer eine Möglichkeit, Berufskollegen mit denunziatorischen Mitteln aus dem Wettbewerb zu verdrängen oder wie sie es – der nationalsozialistischen Sprachregelung folgend – formulierten, „gegen solche Volksschädlinge erfolgreich vorzugehen“.<sup>49</sup>

Der Korpsführer unterstützte das Ausschluss-Gesuch der Münchner Fahrlehrer und forderte den Reichsverkehrsminister mit Schreiben vom 14. Februar 1939 auf, den Kraftfahrlehrern, die mit Jüdinnen oder „jüdischen Mischlingen“ verheiratet seien, den Fahrlehrerschein zu entziehen. Korpsführer Hühnlein führte ideologische Argumente an: „Wenn ein Fahrlehrer [...] mit einer „Nichtarierin“ in Ehegemeinschaft lebt, ist er nach meiner Auffassung nicht geeignet, deutsche Volksgenossen zu erziehen. Eine andere Auffassung würde ja der Weltanschauung der Partei glatt ins Gesicht schlagen.“<sup>50</sup>

In Absprache mit dem Reichswirtschaftsminister und dem Reichsminister des Innern lehnte der Reichsverkehrsminister im August 1939 eine Ausdehnung der für Juden geltenden Vorschriften auf andere Personengruppen jedoch ab.<sup>51</sup>

#### 4. Das NSKK und die Judenpogrome vom 7.–10. November 1938<sup>52</sup>

Bereits kurz nach der Machtübernahme beteiligten sich motorisierte Einheiten der SA an antijüdischen Aktionen wie dem Boykott gegen jüdische Geschäfte am

<sup>48</sup> Schreiben der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe, Fachgruppe Kraftfahrlehrer, Bezirksgruppe Bayern an die Korpsführung vom 27. 12. 1937, BArch NS 24/117. Die Fachgruppe beantragte beim Polizeipräsidenten München die Entziehung des Fahrlehrerscheins für den Fahrlehrer R. in München; vgl. Schreiben des Polizeipräsidentiums München an die Korpsführung vom 3. 2. 1939, ebenda.

<sup>49</sup> Vgl. Schreiben der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe, Fachgruppe Kraftfahrlehrer, Bezirksgruppe Bayern an die Korpsführung vom 27. 12. 1937, ebenda.

<sup>50</sup> Schreiben Hühnleins an den RVM vom 14. 2. 1939, BArch NS 24/103.

<sup>51</sup> Vgl. Schreiben des RVM vom 18. 8. 1939 an den Korpsführer des NSKK, ebenda.

<sup>52</sup> Neuere Forschungen betonen die Vielzahl an antijüdischen Ausschreitungen in den Tagen vor und nach dem 9. November 1938. Die Darstellungen über die „Reichskristallnacht“ von Dieter Obst und Wolf-Arno Kropat relativieren die auslösende Wirkung der Goebbels-Rede am Abend des 9. Novembers. Bereits nach Bekanntwerden des Attentats am 7. November kam es zu Terroraktionen in Kurhessen. Auch am Nachmittag des 9. Novembers waren in Dessau und Chemnitz antijüdische Aktivitäten im Gange. Die Entscheidung, dass das Attentat auf vom Rath den Anlass einer großen Vergeltungsaktion bilden sollte, war wahrscheinlich schon am 7. November gefallen. Dafür spricht auch der von Goebbels an alle Tageszeitungen gerichtete Aufruf, das Attentat am 8. November in großem Stil zu behandeln und Konsequenzen für die Juden anzukündigen. Gleichwohl gab die Goebbels-Rede am Abend des 9. November den Anstoß zur reichsweiten Mobilisierung gegen die Juden. Zu den Hintergründen und dem Verlauf der Pogrome vgl. auch die Novemberausgabe der Zeitschrift für Geschichtswissenschaft von 1998, die dem Thema Novemberpogrom 1938 gewidmet ist.

1. April 1933.<sup>53</sup> Besonders die Motor-SA war im Verband mit der allgemeinen SA an Ausschreitungen gegen politische Gegner und jüdische Mitbürger beteiligt.<sup>54</sup> Auch für das NSKK sind Vorfälle von schikanösem Verhalten gegenüber Juden überliefert. Bei einem Verkehrsunfall im Mai 1933 in Heiligenstadt (Sachsen-Anhalt), an dem ein Auto und ein Motorrad beteiligt waren, kam der Motorradfahrer, ein Mitglied des NSKK, ums Leben. Der ansässige NSKK-Obersturmführer führte den Autofahrer – einen jüdischen Kaufmann – „als Sühnmaßnahme“ durch die Stadt. Dieser musste ein Schild mit der Aufschrift tragen: „Ich habe einen deutschen Volksgenossen jüdisch *gehandelt*.“<sup>55</sup>

NSKK-Gruppenführer Josef Seydel legte im Dezember 1935 Wert auf die Feststellung, dass der NSKK-Mann ein 100%iger Nationalsozialist und ein 100%iger Antisemit sei. Doch habe er sich von „wildem“ Kundgebungen fernzuhalten.<sup>56</sup> Diese Forderung und die Anweisung an die Führer der NSKK-Stürme und -Staffeln im Gebiet der Motorbrigade Darmstadt wenige Monate zuvor, von Aktionen gegen jüdische Warenhäuser und Juden abzusehen, belegen, dass es einzelne Angriffe von NSKK-Mitgliedern auf Juden und jüdischen Besitz gegeben haben muss.<sup>57</sup>

Zu systematischen Übergriffen gegen Juden durch NSKK-Angehörige kam es im Zusammenhang mit dem Novemberpogrom vom 9. auf den 10. November 1938. Am Abend des 9. November 1938 trafen sich in München aus Anlass des Gedenkens an den Hitlerputsch 1923 die Führer der NSDAP und ihrer Gliederungen. Es fand ein geselliges Beisammensein im Festsaal des Alten Rathauses am Marienplatz statt. Goebbels unterrichtete die versammelte NS-Prominenz vom Tod des Legationssekretärs Ernst vom Rath, auf den der junge Pole Herzell Grynszpan zwei Tage zuvor ein Attentat verübt hatte. Durch antisemitische Beschimpfungen und die Ankündigung von Vergeltungsaktionen schürte Goebbels in seiner Rede eine aggressive Stimmung unter den Beteiligten.<sup>58</sup> Die Partei- und Gliederungsführer gaben nach dem Ende der Rede an ihre örtlichen Dienststellen telefonische Weisungen. Der im Saal sitzende Hühnlein sprach mit seinen ebenfalls anwesenden Gruppenführern über mögliche Aktionen. SA-Chef Lutze und Korpsführer Hühnlein betonten, dass unter keinen Umständen – auch nicht bei der Inbrandsetzung von Synagogen – deutscher Besitz gefährdet werden dürfte. Außerdem seien Plünderungen zu vermeiden und Menschenleben zu schonen.

<sup>53</sup> Vgl. den Bericht des Bildungswartes der Motorstaffel II/M43 von 1934: Die Meininger Motor-SA 1931 bis 1933, IfZ München MS 603.

<sup>54</sup> Der Motorsturm von Wilster ging im Sommer 1933 gewalttätig gegen Oppositionelle vor. Vgl. Schröder: „Wir bleiben was wir waren: Des Führers Motorscharen!“, S. 121.

<sup>55</sup> Trotz dieses Vorfalles und der Tatsache, dass der NSKK-Obersturmführer im Ort als Judenhasser galt, entschied der Entnazifizierungs-Hauptausschuss der Stadt Göttingen am 30. 11. 1948 auf Einstufung in die Kategorie V (entlastet); HStA Hannover, Nds. 171 Hildesheim 18951.

<sup>56</sup> Völkischer Beobachter vom 13. 12. 1935: „Wir wollen Soldaten der Motorisierung sein“.

<sup>57</sup> Vgl. das Protokoll der Führerbesprechung bei der Motorbrigade Darmstadt am 29. 9. 1935, StA Wiesbaden, Abt. 483, Nr. 2983.

<sup>58</sup> Vgl. Obst: „Reichskristallnacht“, S. 72 f.

Des Weiteren sollten die Aktivisten keine Uniformen tragen, um nicht als Mitglieder von NS-Organisationen in Erscheinung zu treten.<sup>59</sup>

Die NSKK-Gruppenführer verständigten anschließend ihre Heimatdienststellen. Entscheidend für die Entwicklung des Pogroms waren die Befehle, die die Gruppenführer und die ihnen nachgeordneten Stellen an die lokalen SA-Stürme und Motorstürme weitergaben. Einige Gruppenführer der SA und des NSKK fuhren noch mit dem Nachtzug nach Hause, um die Ausschreitungen persönlich einzuleiten. So auch der NSKK-Gruppenführer von Regensburg, Wilhelm Müller, der sich bei den nachfolgenden Übergriffen gegen die jüdischen Einwohner in radikaler Weise hervortat.<sup>60</sup> Er telefonierte von München aus mit dem Leiter der Regensburger Motorsportschule und wies ihn an, die Synagoge niederzubrennen. 100 aus Österreich stammende Lehrgangsteilnehmer zündeten die Synagoge an.<sup>61</sup> Im Morgengrauen trieb man die jüdischen Bürger der Stadt zusammen und brachte sie in die Motorsportschule des NSKK. Junge und alte Männer, darunter auch 80-Jährige, wurden gezwungen, über den verschlammten Platz zu laufen, Hindernisse zu überspringen und auf dem Bauch zu kriechen. Sie absolvierten diese Zwangübungen unter Schlägen und dem Gelächter der NSKK-Männer.<sup>62</sup> In der Mittagszeit musste die Gruppe, bewacht von NSKK-Männern, den Weg durch die Stadt antreten. Schlammbedeckte Kultusgegenstände aus der Synagoge wurden mitgeführt. Am Zugende musste ein Jude ein Schild mit der Aufschrift „Auszug der Juden“ hochhalten. Vom Bahnhof in Regensburg aus wurden die Gefangenen in das Konzentrationslager Dachau transportiert.<sup>63</sup>

Auch in anderen Städten im Deutschen Reich beteiligten sich NSKK-Angehörige an Ausschreitungen gegen jüdische Personen und deren Eigentum. In Bamberg, Bad Mergentheim, Goslar, Ratingen, Idar-Oberstein wurden NSKK-Männer zu antijüdischen Einsätzen befohlen.<sup>64</sup> In Heiligenstadt (Sachsen-Anhalt) soll das NSKK nach Zeugenaussagen an der Zerstörung der Synagoge und der Schändung des Friedhofs mitgewirkt haben.<sup>65</sup> Auch in Erlangen beteiligte sich das NSKK bei Aktionen gegen jüdischen Bewohner.<sup>66</sup> Im saarländischen Neunkir-

<sup>59</sup> Vgl. ebenda, S. 77. Obst rekonstruierte in seiner Untersuchung die Geschehnisse in München. Nach seinen Informationen, die er den Ermittlungsverfahren gegen SA- und NSKK-Angehörige entnahm, verliefen die Befehlswege innerhalb des NSKK ähnlich wie bei der SA.

<sup>60</sup> Ebenda, S. 78.

<sup>61</sup> Halter: Stadt unterm Hakenkreuz, S. 189. Später eintreffende SS-Männer beschwerten sich, dass sie den Brand nicht legen durften; ebenda, S. 190.

<sup>62</sup> Obst: „Reichskristallnacht“, S. 291.

<sup>63</sup> Vgl. ebenda, S. 301.

<sup>64</sup> Vgl. ebenda, S. 121, 149. Obst wertete vor allem Prozessverfahren aus, die nach Ende des Krieges vor westdeutschen Gerichten gegen die ehemaligen Täter geführt wurden. Er bezog Akten aus 77 der 94 Staatsanwaltschaften in seine Untersuchung ein. Aus seiner systematischen Auflistung wird auch die Mitwirkung von NSKK-Mitgliedern an antijüdischen Maßnahmen im Rahmen der Reichskristallnacht sichtbar. Von den 170 ausgewählten Nationalsozialisten aus 51 Städten, die nach dem Krieg unter Anklage standen und die Obst für sein Personensample auswählte, waren 133 SA-, 15 SS-, 7 NSKK- und 17 NSDAP-Mitglieder.

<sup>65</sup> Vgl. HStA Hannover, Entnazifizierungsakte, Nds. 171 Hildesheim 18951.

<sup>66</sup> Vgl. Friederich (Bearb.): Juden und Judenpogrom 1938 in Erlangen. NSKK-Angehörige

chen war das NSKK maßgeblich für die Durchführung der Gewaltaktionen verantwortlich. Am Morgen des 10. Novembers trieb eine Gruppe NSKK-Männer Juden und so genannte „Judenfreunde“ zusammen und brachte sie zur Polizei. Eine zweite Gruppe drang in die Synagoge von Neunkirchen ein und zerstörte das Inventar. Später wurde das Gebäude unter Mithilfe des NSKK in Brand gesetzt.<sup>67</sup> Im fränkischen Bayreuth war es ebenfalls ein NSKK-Sturm, der die örtliche Synagoge in der „Reichskristallnacht“ zerstörte.<sup>68</sup>

Auch in großen deutschen Städten lässt sich eine Mittäterschaft des NSKK nachweisen. In Leipzig steckten in den Morgenstunden des 10. November NSKK-Mitglieder die großen Synagogen in Brand. Dem Führer der Motorstandarte 35, Kurt Kießling, oblag in Absprache mit der NSDAP und der SA die Durchführung der Brandlegung. Eine zweite Gruppe von NSKK-Männern schlug im Stadtzentrum von Leipzig die Scheiben jüdischer Geschäfte ein.<sup>69</sup> Den NSKK-Angehörigen in Düsseldorf, die sich aus Anlass des Gedenktages in ihrem Dienstlokal versammelt hatten, wurde um 22 Uhr untersagt, den Raum zu verlassen, da ein Sonderdienst bevorstehe. NSKK-Führer erteilten den Befehl, zur Synagoge in der Kasernenstraße auszurücken und jüdische Villen aufzusuchen. Dem Befehl leisteten 40 NSKK-Männer Folge, die in 14 Pkw zur Düsseldorfer Synagoge fuhren.<sup>70</sup>

In der so genannten „Ostmark“ beteiligten sich ebenfalls NSKK-Angehörige in Zusammenarbeit mit der SA an der Verfolgung von Juden. In Wien plünderten in Zivil gekleidete NSKK-Männer jüdische Geschäfte, in Salzburg zerstörten sie Geschäfte und die Synagoge.<sup>71</sup> In Innsbruck zogen in der Nacht zum 10. November auf Befehl höherer SA- und NSKK-Führer Zerstörungstrupps durch die Stadt. Sie drangen in Wohnungen von Juden ein, demolierten die Einrichtung und misshandelten die Bewohner.<sup>72</sup>

Neben der Brandsetzung von Synagogen und der Drangsalierung und Verhaftung jüdischer Bürger kam es im Verlauf des Novemberpogroms auch zu raubzugartigen Plünderungen. In Pirmasens und Saarbrücken brachen NSKK-Männer in die Geschäfts- und Wohnräume von Juden ein und entwendeten Wertgegenstände.<sup>73</sup> Am 10. November 1938 überfielen SA-Horden Juwelier- und Goldwarengeschäfte in der Flanier- und Geschäftsmeile „Unter den Linden“ in Berlin. Bei

---

werden hier nicht ausdrücklich als Tätergruppe genannt. Das Foto auf Seite 73, das einen NSKK-Führer zeigt – erkennbar an der Kraftfahrtaute am linken Unterarm – belegt jedoch deren Mitwirkung.

<sup>67</sup> Vgl. Ebenau: Freiheit für das Volk, S. 128; Krämer: Novemberpogrom 1938, S. 3–9, StadtA Neunkirchen. SS und NSKK konkurrierten in Neunkirchen um das „Recht“, die Synagoge zerstören zu dürfen; ebenda, S. 5.

<sup>68</sup> Vgl. Paulus: Die „Reichskristallnacht“.

<sup>69</sup> Vgl. Held: Der Novemberpogrom in Leipzig, S. 198f.

<sup>70</sup> Vgl. Obst: „Reichskristallnacht“, S. 149; Kropat: „Reichskristallnacht“, S. 104.

<sup>71</sup> Vgl. Feichtenschlager: Die Novemberpogrome 1938, S. 125, 148.

<sup>72</sup> Vgl. ebenda, S. 152.

<sup>73</sup> Vgl. dazu das Verfahren bei der Generalstaatsanwaltschaft Zweibrücken gegen NSKK-Mitglieder im Anschluss an das Pogrom, LA Speyer J 71/44 und J 71/48.

der Aktion wirkten auch NSKK-Männer mit, die mit ihren Autos von Geschäft zu Geschäft fuhren.<sup>74</sup>

Besonders häufig kam es zu „Sicherstellungen“ der allgemein begehrten motorisierten Fortbewegungsmittel. In der „Ostmark“ wurden zwischen Mai und November 1938 von der NSDAP und den Gliederungen 1097 Kfz beschlagnahmt, von denen das NSKK 221 Fahrzeuge erhielt.<sup>75</sup> In Nördlingen wurden im Anschluss an das Pogrom neun Personenkraftwagen, drei Krafträder und ein Lastkraftwagen im Wert von insgesamt 14 000 RM „sichergestellt“.<sup>76</sup> Die Dienststellen der Partei und ihrer Gliederungen waren angewiesen, Wertgegenstände, die bei den Maßnahmen gegen die Juden entwendet worden waren, bei der nächsten Gestapo-Dienststelle abzugeben.<sup>77</sup> Im Raum Pirmasens verkaufte die Geheime Staatspolizei zwölf eingezogene Autos an Interessenten weiter. Der Erlös wurde nicht an die jüdischen Eigentümer zurückerstattet, sondern floss auf Sperrkonten, die von den Finanzämtern und Zollfahndungsstellen verwaltet wurden.<sup>78</sup> Die Sicherstellung der Kraftfahrzeuge, der Verkauf unter Wert und das Einfrieren des Geldes waren Teil des groß angelegten staatlichen „Ausraubungssystems“ gegen Juden in Deutschland, das sich ab November 1938 weiter radikalisierte.

Nach dem Himmler-Erlass vom 3. Dezember, der die Einziehung der Führerscheine verfügte, verstärkte sich der „Arisierungs“-Druck auf die jüdischen Automobil- und Motorradbesitzer. Sie wurden gedrängt, ihre Autos zu günstigen Konditionen an „Arier“ zu verkaufen oder sie der Gestapo zu überlassen.<sup>79</sup> Jüdische Kraftwagenbesitzer in Franken beispielsweise wurden aufgefordert, ihr Auto an die Gauleitung zu verkaufen. Für den Kaufpreis legte man 10% des geschätzten Wertes zugrunde. Die NSDAP erwarb rund 40 Kraftwagen, von denen ein Teil an die DAF und das NSKK ging.<sup>80</sup> Auch der Staat versuchte, von den Arisierungsgewinnen der Käufer zu profitieren. Bei Verkäufen, bei denen der Käufer ein großes Plus verbuchen konnte, forderte die Finanzverwaltung ab Dezember 1938 Ausgleichszahlungen an das Reich.<sup>81</sup>

<sup>74</sup> Vgl. Deutschland-Berichte der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands, 1938, S. 1195.

<sup>75</sup> Die Beschlagnahmungen gingen zurück auf den Erlaß des Reichskommissars vom 13. 5. 1938, ÖstA Wien, AdR, BKA Präs. 3457, Kt. 172.

<sup>76</sup> Vgl. Schreiben des Bezirksamtes Nördlingen an die Geheime Staatspolizei vom 19. 11. 1938, StA Augsburg, Bezirksamt Nördlingen A 198.

<sup>77</sup> Vgl. Abschrift der Anordnung Nr. 189/38 des Stellvertreters des Führers vom 23. November 1938 (vertraulich), BArch NS 24/281.

<sup>78</sup> Vgl. LA Speyer, Best. X 5, Nr. 120. Es meldeten sich im Frühjahr 1939 bei der Gestapo einige Interessenten für die gebrauchten Wagen.

<sup>79</sup> Der Regierungspräsident von Koblenz beispielsweise verknüpfte im Erlaß vom 16. 12. 1938 die Entziehung der Fahrerlaubnis mit dem Zwangsverkauf jüdischer Autos; vgl. Walk (Hrsg.): Sonderrecht für die Juden, Dok. III 74, S. 268.

<sup>80</sup> Vgl. StA Nürnberg, Regierung Ober- und Mittelfranken KdI Nr. 1002 Arisierungen, Bl. 60277 f., 60281, 60288.

<sup>81</sup> Vgl. Schreiben des Regierungspräsidenten an die Bezirksverwaltungsbehörden vom 6. 1. 1939, StA Augsburg, Bezirksamt Nördlingen, A 198. In der Verordnung vom 3. 12. 1938 über den „Einsatz des jüdischen Vermögens“ und in den fünf folgenden Verordnungen und Erlassen mit Durchführungsbestimmungen wurde eine Ausgleichsabgabe bei Arisierungsgewinnen an den Staat verfügt. Die Gestapo Stuttgart verlangte mit Schreiben vom 11. 1. 1939, dass in Fällen, in denen Juden gezwungen worden waren, ihre Autos zu Vor-

Die aufgeführten Verfolgungsmaßnahmen, die eine Beteiligung des NSKK am Novemberpogrom belegen, machen deutlich, dass das NSKK in vielen Kommunen in die Aktionen der NSDAP und der SA eingebunden war und einen Beitrag zur Zerstörung jüdischen Eigentums und zur Drangsalierung der jüdischen Bürger leistete. Wie Hermann Graml in seiner Untersuchung über die „Reichskristallnacht“ feststellte, wurden NSKK-Einheiten jedoch in vielen Orten nicht alarmiert und dort, wo sie zum Einsatz kamen, dem Kommando der SA unterstellt.<sup>82</sup> Der Einsatz und die Art der Mitwirkung der lokalen NSKK-Stürme war abhängig von den Anweisungen der Gruppenführer an die Stürme, von der Stärke und der Machtposition der NSKK-Einheiten vor Ort und insbesondere von der Bereitschaft der Motorsturmführer zum aktiven Einsatz. Das NSKK agierte – mit Ausnahme von Regensburg und Neunkirchen, wo es die Hauptverantwortung für die Gewaltaktionen trug – zumeist unter der Anführerschaft von SA und SS, die das Geschehen dominierten. Zahlenmäßig war die Beteiligung des NSKK zwar marginal,<sup>83</sup> doch standen die Beteiligten den SA-Männern an Einsatzbereitschaft, Brutalität und Zerstörungswut in nichts nach. Ihre sportliche und technische Ausrichtung hinderte NSKK-Mitglieder nicht daran, antisemitische Ressentiments und Überzeugungen in Gewalttaten umzusetzen.

Widerständiges oder resistentes Verhalten von NSKK-Führern in Reaktion auf die jüdenfeindlichen Anweisungen ist nicht dokumentiert. In einem posthumen Spruchkammerverfahren gegen Adolf Hühnlein nach 1945 sagten politische Vertraute aus, der Korpsführer habe antijüdische Ausschreitungen im November 1938 aufs Schärfste verurteilt. Er habe den Führern und Männern sogar untersagt, daran teilzunehmen.<sup>84</sup> Doch liegen keinerlei Hinweise vor, die dafür sprechen, dass die NSKK-Führung als Bremsblock fungierte. Dagegen weisen viele Belege die aktive Mittäterschaft des NSKK nach.

Die apodiktische Behauptung der Angeklagten und deren Rechtsanwälte in Entnazifizierungsverfahren, das NSKK habe sich an gewalttätigen Ausschreitungen gegen Juden nicht beteiligt, war nach 1945 eine gängige Verteidigungsstrategie. Dies geht aus folgender Ausführung eines Verteidigers in einem Spruchkammerverfahren hervor: „Es darf wohl als bekannt vorausgesetzt werden, daß das NSKK nie für Verbrechen verantwortlich gemacht worden ist, die anderen Institutionen der NSDAP zur Last gelegt werden. So hat sich das NSKK an den Ausschreitungen gegen die Juden nie beteiligt.“<sup>85</sup> Die dem NSKK zugeschriebene

---

zugspreisen zu verkaufen, ihr eine Liste mit den Fahrzeugen vorgelegt werden müsse; vgl. Walk (Hrsg.): Sonderrecht für die Juden, Dok. III 103, S. 274.

<sup>82</sup> So die Einschätzung von Graml: Reichskristallnacht, S. 32.

<sup>83</sup> Vgl. Obst: „Reichskristallnacht“, S. 121.

<sup>84</sup> Vgl. die Aussage des früheren Fahrmeisters von Hühnlein vom 20. 2. 1949 und die Erklärung des Chefstabsführers vom 12. 12. 1948. Dass Hühnlein die Judenpolitik verurteilte, wurde auch im Beschluss der Spruchkammer als glaubhaft angesehen; vgl. die rechtskräftige Ablehnung der Berufung am 24. 1. 1950, Entnazifizierungsakte Adolf Hühnlein, Amtsgericht München.

<sup>85</sup> Diese Behauptung konnte von den öffentlichen Klägern nicht widerlegt werden und wurde von den Vorsitzenden der Spruchkammern als entlastend gewertet; Spruchkammerverfahren gegen R. P. v. H., Schreiben des Rechtsanwalts vom 23. 4. 1948, Spruch und Begründung vom 13. 8. 1948, HStA Wiesbaden, Spruchkammer Frankfurt.

unpolitische Haltung stellte vor vielen Spruchkammern einen hinreichenden Entlastungsgrund dar, der vor dem Spiegel der aktuellen historischen Forschung in seiner Grundsätzlichkeit als nicht gerechtfertigt gelten kann.

Das Opfer des Anschlags, der Legationssekretär Ernst vom Rath, erfuhr posthum eine besondere Huldigung durch das NSKK: „[...] in jedem NSKK-Mann, in jedem Nationalsozialisten lebt von nun an ein Ernst vom Rath!“<sup>86</sup>, lautete die religiös anmutende Bekenntnisformel. Da der Verstorbene bis 1934 aktiver Motor-SA-Mann war, eignete er sich besonders gut als Identifikationsfigur für NSKK-Mitglieder. Zur Erinnerung an ihn erhielt die Motorstandarte M 30 Berlin, der er in Deutschland angehört hatte, den Beinamen „Ernst vom Rath“.<sup>87</sup>

---

<sup>86</sup> Der NSKK-Mann vom 19. 11. 1938: „Ein NSKK-Kamerad ist gefallen ...“ und „Motorstandarte ‚Ernst vom Rath‘“.

<sup>87</sup> Der NSKK-Mann vom 19. 11. 1938: „Motorstandarte ‚Ernst vom Rath‘“.