

XI. „Räder müssen rollen für den Sieg“: Das NSKK im Zweiten Weltkrieg

Mit Beginn des Zweiten Weltkriegs wurde das Ziel des nationalsozialistischen Motorisierungsprogramms, die Erhöhung des privaten Kraftfahrzeugbestandes, endgültig aufgegeben. Dem Kraftfahrzeug kam nunmehr ausschließlich die Rolle als Transportfahrzeug für die Kriegs- und Versorgungswirtschaft, als militärische Angriffs- und Abwehrwaffe und als mobile Nachrichteneinheit zu. Das NSKK, das sich vor dem Krieg unter anderem im Motorsport, im automobilen Vereinswesen und in der Verkehrserziehung engagiert hatte, war gezwungen, der veränderten Rolle des Kraftfahrzeugs Rechnung zu tragen, wollte es als Organisation nicht in der Bedeutungslosigkeit versinken. Neue politische und militärische Anforderungen machten eine Neubestimmung des NSKK im nationalsozialistischen Herrschafts- und Kriegssystem notwendig, der im folgenden Kapitel nachgegangen wird.

Abgesehen von der praktischen Mitwirkung an Motorisierungsaufgaben im Krieg stellt sich die Frage, ob mit dem Angriff auf Polen die vom NSKK intensiv betriebene Motorisierungspropaganda abrupt abgebrochen wurde, oder ob Teile der NS-Motorisierungsideologie in die Kriegspropaganda integriert werden konnten.

Bereits in den Jahren 1933 bis 1939 nahm das NSKK in der Aufrüstungspolitik Aufgaben wahr, die im Zusammenhang mit den Motorisierungsbemühungen der Armee standen. Es ist für das Verständnis der Rolle des NSKK im Weltkrieg hilfreich, den militärischen Beitrag des NSKK in den „Friedensjahren“ des „Dritten Reiches“ kurz zu umreißen.

1. Das NSKK im Zeichen der Kriegsvorbereitung

Selten fehlte in einer Rede von NSKK-Führern über das Thema Nationalsozialismus und Motorisierung in den Jahren vor 1939 der Hinweis auf die Bedeutsamkeit des Motors für die „Abwehrkraft der Nation“.¹ In diesem Sinne erhoben Reichswehrführung und Korpsführung gleichermaßen Forderungen, die die Schaffung einer motorisierten Armee, eine leistungsfähige nationale Kraftfahrzeugindustrie und eine große Anzahl motorkundiger Männer zum Ziel hatten.²

Gegen die technikskeptische Haltung innerhalb der Reichswehr, wie sie z. B. vom Chef des Truppenamtes Ludwig Beck vertreten wurde, setzte sich der motorisierungsfreundliche Kurs durch, der sowohl in Hitler als auch im Chef der Heeresleitung, General Werner Freiherr von Fritsch, und Reichswehrminister Werner

¹ Vgl. Krenzlin: Das NSKK, S. 19.

² Vgl. Wehrgeistige Erziehung, S. 119, 120f.

von Blomberg Befürworter fand. Es erfolgte nicht nur eine Motorisierung und Teilmotorisierung von Divisionen, sondern auch – militärstrategisch innovativ – die Bildung eigenständig operierender Panzerdivisionen.³ Bei Kriegsausbruch bestand das Heer aus 35 Infanteriedivisionen, sechs Panzerdivisionen, vier leichten Divisionen, vier motorisierten Infanteriedivisionen, drei Gebirgsbrigaden und einer Kavalleriebrigade.⁴ Insgesamt war das Heer zu 1/3 motorisiert. Neben der Wehrmacht hatte auch die SS eine militärisch-kraftfahrtechnische Führungsrolle inne, nachdem Hitler im Sommer 1938 die Gesamtmotorisierung der SS-Verfügungstruppe und der Waffen-SS befohlen hatte.⁵

Die Wehrpolitik wusste um die starke Abhängigkeit der Heeresmotorisierung von der Wirtschaftsmotorisierung. Nicht der Fahrzeugbestand der motorisierten Truppenteile galt als ausschlaggebend, sondern der Gesamtbestand aller vorhandenen Fahrzeuge, auf den im Kriegsfall zurückgegriffen werden konnte. Die von Hitler und dem Korpsführer geäußerte Überzeugung, wonach die Motorisierung des Volkes zur Modernisierung der Armee beiträgt, fügt sich in diesen Kontext ein.⁶

Der wichtigste Beitrag, den das NSKK zur nationalen Motorisierung vor Ausbruch des Krieges leistete, bestand in der kraftfahrtechnischen Grundausbildung an den Motorsportschulen. Rein numerisch gesehen reichten 187000 vom NSKK ausgebildete junge Männer in den Jahren 1933 bis 1939 aus, um den Nachwuchs für die 170000 Kraftfahrzeuge zu stellen, über die das Heer vor der Mobilmachung 1939 verfügte.⁷ Im Anschluss an die Verfügung des „Führers“ vom 27. Januar 1939, in der das NSKK offiziell mit der planmäßigen vor- und nachmilitärischen „motorischen Wehertüchtigung“ beauftragt wurde, konzentrierte das NSKK alle Kräfte auf die massenhafte Ausbildung von Rekruten auf den Motorsportschulen. Die „Mobil-Machung“ des NSKK geschah aus der Überzeugung, dass der Motorisierung kriegsentscheidende Bedeutung zukommen würde.⁸ Ab-

³ Die Panzertruppen, die unter Führung des Chefs des Stabes der Inspektion der Kraftfahrtruppen Guderian, der 1938 zum General der Panzertruppen aufstieg, als Angriffsverbände konzipiert wurden, umfassten Panzerwaffe, Panzerabwehr, Panzeraufklärung und als Infanterie-Element die Kradschützen und motorisierten Schützen. 1942 kamen noch die Panzergrenadiere hinzu; vgl. Zimmermann: Die Rolle der Technik im Zweiten Weltkrieg, S. 413f.

⁴ Vgl. ebenda, S. 404ff. Die vier motorisierten Infanteriedivisionen hatten eine Gesamtstärke von 16000 Mann und 4000 Fahrzeugen. In den vier leichten Divisionen vereinigten sich berittene und motorisierte Infanterie, ein Regiment Kradschützen und ein Regiment Kavallerie. Die Panzerdivisionen hatten ein Soll von 12700 Mann, 450 Panzerkampfwagen und 4000 sonstigen Fahrzeugen.

⁵ Vgl. Ludwig: Technik und Ingenieure im Dritten Reich, S. 315. Für die ersten Motorisierungsmaßnahmen der SS-Verfügungstruppe wurden 6,5 Millionen RM veranschlagt; vgl. Ankündigung des SS-Hauptamtes vom 20. 4. 1938, betr. behelfsmäßige Motorisierung der SS-Verfügungstruppe, BArch NS 19/3687.

⁶ Vgl. Wehrgeistige Erziehung, S. 119.

⁷ Vgl. Macksey: Guderian, der Panzergeneral, S. 92. Bei einer Heeresstärke von 800000 Mann musste jeder fünfte Soldat Kraftfahrer sein; vgl. Rahne: Mobilmachung, S. 202.

⁸ Vgl. Verordnungsblatt der Korpsführung München vom 1. 5. 1939: „Verfügung des Führers über das NSKK als Träger der vor- und nachmilitärischen Wehrerziehung vom 27. Ja-

gesehen von der Zusammenarbeit zwischen Reichswehr und NSKK im Bereich der Motorsportschulen gab es die häufigsten und intensivsten Berührungspunkte zwischen Militär und NSKK im Geländesport.⁹ Hinzu kamen die für die Reichswehr wertvollen Erkenntnisse aus der Testfahrt mit heimischen Treibstoffen, die vom NSKK 1935 veranstaltet wurde.¹⁰ Es sollte im Interesse der „Landesverteidigung“ geklärt werden, inwieweit in Deutschland erzeugte Treibstoffe zum Antrieb von Kraftfahrzeugen geeignet seien.¹¹ Das NSKK unterstützte zudem personell und mit Fahrzeugen Wehrmachtübungen und wurde bereits 1938 in die Aufstellung von Nachschubkolonnen miteinbezogen.¹² Das NSKK versprach, die Fahrkenntnisse ihrer Mitglieder an der Basis erweitern zu wollen und die Fahrpraxis von Reservisten zu erhalten. Die Wehrmacht ihrerseits sagte zu, bei den Reservisten für den Beitritt zum NSKK zu werben und dem NSKK felddienstfähige Fahrzeuge zu Übungszwecken zu überlassen.¹³

Dass das NSKK mit diesen Aufgaben bereits vor 1939 vom Ausland als militärischer Faktor von außerordentlichem Rang wahrgenommen wurde, kann nicht verwundern. Es war bekannt, dass das NSKK militärisch gegliedert war, enge Kontakte zur Armee pflegte und den Ersatz für die hochqualifizierten Verbände der voll- und halbmotorisierten Truppenteile heranbildete.¹⁴

nuar 1939“, BArch NSD 42/1; Völkischer Beobachter vom 1. 7. 1939: „Wehrerziehung im NSKK“.

⁹ Vgl. dazu die Ausführungen auf S. 321 ff. dieser Arbeit.

¹⁰ 46 Kraftfahrzeuge wurden unter Leitung des NSKK zwischen dem 19. August und dem 12. 10. 1935 auf eine 16000 Kilometer lange Reise geschickt, um die Effizienz von Treibstoffen aus Holz, Kohle, Flaschengas, Methan u. a. zu testen. Das NSKK betrieb vor und besonders nach der Fahrt einen enormen bürokratischen Aufwand, um die Fahrt korrekt auszuwerten und finanziell abzurechnen; vgl. BArch NS 24/454, 700, 817. Allein 15000 Einzelberichte von Fahrtbeobachtern und 2000 Fahrdiagramme flossen in die von der TH Berlin (Professor Reinsch) vorgenommene Analyse ein; BArch NS 24/751. Vgl. zur Fahrt auch die Mitteilung des IT an das Amt Presse vom 14. 1. 1939, BArch NS 24/220; Oppermann: Unter den Sturmstandern, S. 138; Berichte des Strecken- und Beobachtungsdienstes zur Treibstofffahrt 1935, BArch NS 24/146. Der Reichsverkehrsminister und die Reichswehr finanzierten die Fahrt; vgl. Aufstellung vom 25. 5. 1937 über die Verwendung der für die Versuchsfahrt 1935 zur Verfügung gestellten Beträge, BArch NS 24/126, 128.

¹¹ Vgl. Aktennotiz der ONS über die Sitzung im Verein Deutscher Ingenieure am 14. 12. 1934 wegen Durchführung einer Fahrt mit Ersatzbrennstoffen, BArch NS 24/75.

¹² Einige Beispiele für Manöverunterstützung des NSKK: Das OKH bat das NSKK um Hilfe für das Herbstmanöver im September 1937; vgl. Mitteilung des Korpsführers an die höheren Führer vom 29. 6. 1937, BArch NS 24/278; Motorobergruppe Süd informierte den Korpsführer am 13. 3. 1938 über die Teilnahme von NSKK-Männern an einer längeren Übung; BArch NS 24/667. Zivile Fahrer des NSKK wurden als Meldefahrer eingesetzt; Befehl des Korpsführers vom 10. 11. 1938, betr. NSKK-Kradfahrer bei Wehrmachtsübungen, BArch NS 24/718.

¹³ Am 17. 5. 1938 einigten sich NSKK-Gruppenführer Oldenbourg und Major Müller (General-Kommando VII A.K.) über eine Zusammenarbeit zwischen Wehrkreiskommando und Motorgruppe Hochland; vgl. das Schreiben der Korpsführung an das General-Kommando VII vom 18. 5. 1938, BArch NS 24/212.

¹⁴ Vgl. Müller: Hitlers motorisierte Stoßarmee, S. 174. Der Autor entnahm seine Informationen über das NSKK aus amtlichen Quellen, Berichten von Mitgliedern des NSKK, Mitteilungen von Befehlsstellen. Müller sah das NSKK als „lebendige Verkörperung des Kriegs- und Angriffswillens der Hitler-Regierung“; ebenda, S. 170.

Neben der technischen Ausbildung fungierte das NSKK vor Kriegsbeginn als Hilfstruppe für militärische Bauprojekte und Transportaufgaben aller Art. Auf dem Höhepunkt der von Deutschland so bezeichneten „Sudetenkrise“ im September 1938, kurz vor der Invasion deutscher Truppen, richteten NSKK-Einheiten Fahrbereitschaften in Grenznähe zur Tschechoslowakei ein, um sudetendeutsche Flüchtlinge in Übergangslager nach Deutschland zu bringen. Rund 3400 Fahrzeuge standen hierfür zur Verfügung.¹⁵ Auch beim Einmarsch in die „Resttschechei“ im März 1939 unterstützten NSKK-Einheiten die Wehrmacht.¹⁶

Ein anderer viel beachteter Einsatz des NSKK war die Mithilfe beim Bau des Westwalls – einer Festungsanlage an der Grenze zu Frankreich. Ab August 1938 stellte die Korpsführung Einheiten für Transportaufgaben auf.¹⁷ Unter der Leitung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, Fritz Todt, übernahmen NSKK-Männer den Kurierdienst, richteten Werkstätten- und Straßensicherungsdienste ein und regelten den Einsatz des Lastwagenfahrdienstes. Im Herbst 1939 taten etwa 1600 aktive NSKK-Mitglieder Dienst in der Organisation Todt (OT). Sie waren binnen kurzer Zeit für die gesamte logistische Organisation des Westwallbaus zuständig und überwachten den Einsatz von rund 15000 Lkw an 22000 Einzelbaustellen.¹⁸ Bis Mai 1940 hatte sich die Zahl der NSKK-Männer auf 2200 erhöht.¹⁹ Die am Westwall eingesetzten Männer erhielten nach der Beendigung des Baus 1940 das für sie entworfene und von Hitler gestiftete „NSKK-Schutzwall-Ehrenzeichen“. Für Korpsführer Hühnlein und seine Organisation stellte das Unternehmen Westwall bereits vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs eine erste militärische Leistungsprüfung dar, deren Gelingen dem Korps ein besonderes Lob von Seiten des „Führers“ und seines Generalinspektors Todt einbrachte.²⁰

¹⁵ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Oktober 1938: „NSKK hilft den sudetendeutschen Flüchtlingen“.

¹⁶ Vgl. Deutsche Kraftfahrt-Motorwelt vom Juni 1939: „Die Wehrmacht dankt dem NSKK“.

¹⁷ Hitler beauftragte Todt am 28. 5. 1938 mit dem Bau einer Festungszone an der deutschen Westgrenze gegenüber der französischen Maginotlinie. Bis Oktober 1938, dem geplanten Angriff auf die Tschechoslowakei, sollte eine Wand aus Stahl und Beton fertig gestellt sein, um die Franzosen militärisch abzuschrecken. Ein gigantisches Bauprojekt, dem auf seinem Höhepunkt 340000 Arbeiter in der Bauorganisation und 90000 Mann in den Pionierstäben angehörten. Die Organisation Todt beendete die Westwallbauten im Sommer 1940; vgl. ausführlich Seidler: Die Organisation Todt.

¹⁸ Vgl. Seidler: Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps und die Organisation Todt, S. 633.

¹⁹ Die Erhöhung erklärt sich auch durch den Einsatz von 650 Mann der Transportstandarte Speer mit 500 eigenen Fahrzeugen; NSKK-Korpsführung: Das NSKK in Zahlen, Stand: 31. 5. 1940 (Vertraulich!), BArch NS 24/151.

²⁰ Vgl. Seidler: Die Organisation Todt, S. 203.

2. Der Stellenwert der Motorisierung in Ideologie und Propaganda des Zweiten Weltkriegs

Die nationalsozialistische Motorisierungsideologie, basierend auf der Vorstellung von der technisch-kulturellen Überlegenheit des deutschen Volkes, hatte das Ziel, die „Motorisierung des Volkes“ weltanschaulich zu unterstützen. Unter den veränderten Rahmenbedingungen des Krieges verlor dieses Ziel seinen sozialutopischen und wirtschaftsfördernden Gehalt und richtete sich ausschließlich auf die militärische Bedeutung der Motorisierung. Die Motorisierungsideologie erfüllte im Zweiten Weltkrieg mehrere Funktionen. Sie war erstens geeignet, militärische Leitbilder zu konstruieren, zweitens, Erfolge des eigenen Regimes vom Standpunkt einer „motorbewussten“ Nation zu erklären und drittens, die Unterlegenheit des Gegners zu deuten.

Die Leitbilder

Bei der Konstruktion von Leitbildern knüpfte das NSKK an kämpferische Vorbilder an, die bereits in den Friedensjahren der NS-Herrschaft entworfen worden waren, jetzt aber in den Mittelpunkt der Propaganda rückten. Eine häufig verwendete Sprachfigur war der Typus des modernen Soldaten. Der moderne technisierte Krieg, der in Ansätzen bereits im Ersten Weltkrieg zum Durchbruch gelangte, brachte nicht nur neue Waffentechniken hervor, er stellte auch besondere Anforderungen an die Soldaten. Aus diesem Grund propagierte das NSKK das Ideal des Motorkämpfers, der dank seiner Ausbildung, vorzugsweise auf den Motorsportschulen, mit dem Kraftfahrzeug wie mit einer Waffe umgehen konnte.²¹ Die Anordnungen des Korpsführers im Krieg machen deutlich, dass die gesamte Ausbildung in den Motorstürmen darauf zielte, durch die Zusammenfassung von technischer, vormilitärischer und weltanschaulicher Ausbildung zukünftige „technische Soldaten“ zu formen.²²

Die Aufgabe, die sich für die Propaganda stellte, bestand also nicht nur darin, den Kampfeswillen des Waffenträgers der Nation oder des Schaufelträgers im Wehrmachtserfolge anzuspornen. Um Schritt halten zu können mit der modernen technischen Entwicklung, mussten viele Soldaten und Arbeitskräfte gut ausgebildete, technisch versierte Facharbeiter und Ingenieure sein, die als Panzerfahrer, Frontarbeiter oder Pioniere eingesetzt werden konnten.

Im Bereich der Motorisierung nahmen besonders die Kradschützen, Kradspäher und Kradmelder eine Leitbildfunktion ein. Bereits 1933 lernten Motor-SA-Führer im Lehrgang auf der Heereskraftfahrerschule in Döberitz-Elsgund die neue Waffentechnik der Kradschützen kennen. Es handelte sich um Motorradfahrereinheiten mit Kradbeiwagen, auf denen Maschinengewehre installiert waren. Die Waffen konnten in jedem Gelände rasch auf- und abgebaut werden, waren aber

²¹ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Januar 1939: „Frischer Wind aus Gandersheim“.

²² Eine Mappe mit Texten und Bildern, angefertigt von der Motorstaffel II/M 50 am 17. 1. 1942, gibt die Anordnung des Korpsführers wieder; BArch NS 24/143.

auch im Fahren feuerbereit.²³ Kradschützen stellten nach dem Verständnis des NSKK die Speerspitze des modernen Krieges dar. Sie operierten als hoch bewegliche Einheiten, die, zu Bataillonen zusammengefasst, innerhalb der motorisierten Infanteriedivisionen und bei den Panzertruppen vorwiegend als Vorausabteilung eingesetzt wurden. Ihre Aufgaben bestanden in der Sicherung von Flanken, im Aufnehmen und Halten von Verbindungen zu Nachbartruppenteilen und in der Aufklärung. Das alles erforderte ein großes Maß an Schnelligkeit und Wendigkeit.²⁴ „Es steckt im rechten Kradschützen etwas vom sieghaften Geist jener antiken Zentauren, die Pferdekräfte mit Menschenwitz zu paaren wußten“, philosophierte der Autor des Artikels „Wir Kradschützen!“ in der Zeitschrift „Deutsche Krafftahrt“ vom Juni 1943. Diese Huldigung beschreibt den Kradschützen als gelungene Mensch-Maschine-Synthese, in der der Mensch seine eigene Kraft mit der Kraft des Motors potenziert.

Das Kradschützenideal hatte nicht zufällig einen hohen Identifikationsgrad bei den NSKK-Männern. Der besondere Kampfstil der Kradschützen – das Zusammenwirken von fahrerischem Können, Wagemut und Opferbereitschaft – war Zielpunkt der gesamten Ausbildungs- und Erziehungsarbeit des NSKK. Sein Leben als Kradschütze, motorisierter Schütze oder Kradmelder für einen „heldenhaften“ Ritt auf dem Motorrad einzusetzen, wurde im Krieg als erstrebenswerte Bestimmung propagiert.²⁵

Ein weiteres vom NSKK in Szene gesetzte Heldenbild war das des opferbereiten Rennfahrers – ein Bild, das unmittelbar an die glorreichen Siege im Motorsport in den Jahren 1934 bis 1939 anknüpfte. Victor Klemperer stellte in der NS-Propaganda den Austausch des Idols Rennfahrer zugunsten des motorisierten Soldaten fest: „An die Stelle des Rennkampfwagens tritt von 1939 an der Tank, an die Stelle des Rennfahrers der Panzerfahrer.“²⁶ In gereimter Form kommentierte die Zeitschrift „Motorwoche“ diesen Leitbildwandel: „Die alte ‚Rennfahrergarde eilt/ Von Ost nach West nun unverweilt/ Und zeigt auch im Soldatenkleid/ Die altbewährte Fahrerschneid!“²⁷ So ließ sich vom populären Motorsport der dreißiger Jahre zum Angriffskrieg eine bildliche Kontinuitätslinie ziehen. Im Rückblick pries das NSKK besonders den Geländesport vor 1939 als Vorschule für den

²³ Vgl. G. L. Wagener: Warum sollte ich verschweigen, S. 563, StadtA Hannover.

²⁴ Vgl. Erb: Kradschützen, S. 24.

²⁵ Viele Artikel in NSKK-Zeitungen hielten bereits vor dem Krieg diese idealisierten Heldenbilder hoch: Der NSKK-Mann vom April 1938 behandelt in einer Serie über Panzer auch den Einsatz von Kradschützen. Im Krieg setzte die Wehrmacht NSKK-Angehörige bevorzugt als Kradmelder ein. Der Lehrsturm Hochland wurde in einen Kradmeldezug bei der Heeresgruppe Süd umgebildet. An der Spitze stand der Führer der Motorstandarte 87 Augsburg, Feldwebel Hermann Rilling; vgl. Standarten Nachrichten der NSKK-Motorstandarte 87, 40/6: „Krad-Meldezug im Kampf gegen Polen“, BArch NS 24/733. Vgl. zum Kradmelder-Ideal im Krieg auch Deutsche Krafftahrt vom Oktober 1941: „Kradmelder – Schäferhunde der Transportkolonne“; Deutsche Krafftahrt vom Dezember 1941: „Meldefahrer – mit dem Tod im Nacken!“ Auch Kradschützenerinnerungen waren sehr gefragt; vgl. Dabel: Mit Krad und Karabiner oder Venzky: Schwadron marsch!

²⁶ Klemperer: LTI, S. 10.

²⁷ Die Motorwoche, 1939, Nr. 446: „Das lachende Motorrad“.

Kradschützen, den Panzerschützen und den motorisierten Soldaten.²⁸ Das NSKK versuchte, die über den Geländesport geweckte Abenteuerlust auf den Krieg zu übertragen. In den Einsatzbeschreibungen, die im „NSKK-Mann“ und in der „Deutschen Kraftfahrt/Motorwelt“ zu lesen sind, erscheint der Krieg als riesiges Abenteuer, in das der Leser mit einbezogen wird: „Und weiter geht's mit der gefährlichen Ladung: Richtung Front“.²⁹ Die Überschriften der Artikel erinnern mehr an touristische Reisen: „NSKK-Männer im Lande der Hellenen“³⁰ oder an sportliche Aktionen: „Bandenjagd in den Wäldern Lapplands“³¹ als an einen blutigen Krieg.

Die Deutungsmacht der Motorisierungsideologie

Nach den militärischen Erfolgen in Polen und Frankreich feierte die NS-Publizistik den Wirkungsgrad der Motorisierung und die erfolgreiche Anwendung des sogenannten „Blitzkriegskonzepts“³². Der „Blitzkrieg“ basierte auf Schnelligkeit, Überraschung, punktueller Überlegenheit und wäre ohne die Möglichkeiten der Luftkriegsführung, den Einsatz moderner Nachrichtenmittel und motorisierter Verbände nicht möglich gewesen.³³ Oberstes Ziel war es, Stellungskriege und Materialschlachten, die mit einem Trauma aus dem verlorenen Ersten Weltkrieg belegt waren, in jedem Fall zu verhindern, indem man operativ-strategische Vorteile für die eigene Armee zu erreichen suchte.³⁴

Berauscht von den militärischen Anfangserfolgen in Europa stimmte die Propaganda des NSKK ein Loblied auf den „Blitzkrieg“ und die Überlegenheit der deutschen Motorisierung an.³⁵ Sie baute auf der Basis der technologischen Erfolge einen Unbesiegbarkheitsnimbus auf, der sich nicht nur auf die Angriffsstärke Deutschlands, sondern auch auf sein Versorgungswesen erstreckte. Nach Einschätzung des NSKK war Napoleons Russland-Feldzug 1812 an Nachschubproblemen gescheitert; dies würde sich aber beim deutschen Angriff auf die Sowjetunion im Jahre 1941 nicht wiederholen. „Für die Luftflotten des nationalsozialistischen Deutschlands, für seine bewährten Panzerkorps und motorisierten Divisionen hat der Begriff Entfernung jede hemmende Bedeutung verloren“³⁶, so der verfrühte Optimismus im August 1941. Mit der Verschleierung der tatsächlichen

²⁸ Vgl. Der NSKK-Mann vom 16. 3. 1940: „Motorsport erhöht die Wehrkraft“.

²⁹ Vgl. Deutsche Kraftfahrt-Motorwelt vom September 1941: „NSKK-Einsatz im Osten“.

³⁰ Der NSKK-Mann vom 7. 6. 1941.

³¹ Der NSKK-Mann vom 2. 10. 1943.

³² Es gab kein geschlossenes Konzept, auf das die Erfolge bis 1941 zurückzuführen waren, wie es der Begriff „Blitzkriegskonzeption“ suggerierte; vgl. Lakowski: Zwischen Professionalismus und Nazismus, S. 163.

³³ Vgl. ebenda, S. 153 f.

³⁴ „Eine Fülle derartiger operativer Überlegungen prägte das militärische Denken in Deutschland in der Zeit zwischen 1918 und 1945. Sie alle waren Resultat jener in den Materialschlachten des Ersten Weltkriegs offenbar gewordenen Sackgasse militärischer Kriegskunst“, schrieb der Militärhistoriker Michael Geyer: Aufrüstung oder Sicherheit, S. 468. Vgl. dazu auch Wehrgeistige Erziehung, S. 115.

³⁵ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom April 1941: „Wer die Jugend hat ...“

³⁶ Deutsche Kraftfahrt vom August 1941: „Krieg im weiten Raum“.

Leistungsfähigkeit leistete das NSKK einen ideologischen Beitrag zur Überschätzung der partiellen Vorteile in Bezug auf Material und Taktik unter Ausblendung der absehbaren Schwierigkeiten und der realen Kräfteverteilung.³⁷ Die nationalsozialistische Propaganda hielt das „Blitzkriegskonzept“ noch immer hoch, als es längst negative Folgen zeigte. Dies macht z. B. das von Oskar Negt und Alexander Kluge angeführte Beispiel der Panzerentwicklung deutlich: „Es läge nahe, den robusten T 34 der Sowjets, der Dieselmotoren hat, aber auch mit Olivenöl oder beliebigem Ersatz zu füllen ist, nachzubauen, anstelle der auch staubempfindlichen Benzinmotoren. Das ist vom Rennmotiv dieses Krieges für die Deutschen unmöglich.“³⁸ In Superlativen denkend, präferierte Hitler die Entwicklung eines großen und schweren Panzers, in Gestalt des Panzertyps Tiger II. Der in ein „modernes“ stromlinienförmiges Design gekleidete Panzer wies jedoch einen hohen Treibstoffverbrauch auf.³⁹ Dies war in dem immer länger andauernden, räumlich ausgedehnten mechanisierten Krieg trotz der Verdopplung der synthetischen Ölproduktion zwischen 1936 und 1939 ein außerordentlicher Negativfaktor.

Angesichts der seit der NS-Machtübernahme propagierten Verherrlichung deutscher Technik, Erfindergabe und Ingenieurskunst kann es nicht überraschen, dass Hitler und viele Deutsche auch in aussichtsloser Kriegslage bis zuletzt ihren unerschütterlichen Glauben an die Entwicklung einer technischen Wunderwaffe bewahrten. Die Hoffnung auf einen „Endsieg“ war untrennbar mit dem Glauben an die technische Unbesiegbarkeit Deutschlands verbunden.⁴⁰

In der Überlegenheit des „Dritten Reiches“ in Motorisierungsfragen sah die NSKK-Propaganda gleichzeitig den Schlüssel für die Unterlegenheit des Gegners. In der Verknüpfung der Technik mit der weltanschaulichen Ausrichtung der Machthaber und dem kulturellen Hintergrund eines Landes setzte sich ein wesentliches Argumentationsmuster der NS-Motorisierungsideologie aus der Zeit vor 1939 fort. Dem schöpferischen Umgang mit der Technik auf Seiten der Nationalsozialisten wurde eine „unwesensgemäße“ Verwendung auf Seiten der „Bolschewisten“ entgegengestellt:

³⁷ Vgl. Kroener: Der „erfrorene“ Blitzkrieg, S. 144 f. Die Taktik für den Angriff auf die Sowjetunion sah vor, mit konzentrierten motorisierten Verbänden keilartig vorzustößen, gezielte Durchbrüche zu erreichen und die sowjetischen Verbände einzukesseln. Das Ostheer verfügte jedoch nur über 19 Panzer- und 14 motorisierte Divisionen von 145 Divisionen insgesamt und war der Roten Armee trotz Vorteilen in der Qualität des Materials und der Taktik zahlen- und materialmäßig weit unterlegen; vgl. Gerlach: Kalkulierte Morde, S. 128.

³⁸ Negt u. a.: Geschichte und Eigensinn 3, S. 1194.

³⁹ Die Entwicklung des Tigers II begann im Herbst 1942. Es wurden bis 1944 knapp 500 Stück gebaut. Auch der mittelschwere Panther, von dem 6000 Stück vom Band liefen, und das Vorgängermodell des Tigers II, der Tiger I, hatten Benzinmotoren, die anfällig waren für Staub und Überhitzung; vgl. Forty: Die deutsche Panzerwaffe im Zweiten Weltkrieg, S. 98 ff., 138 f.

⁴⁰ In Wirklichkeit war spätestens seit 1941 kein Qualitätsvorsprung deutscher Waffentechnik mehr erkennbar. Vgl. zur Überschätzung der technologischen Möglichkeiten und dem Glauben an ein „Rüstungswunder“ Rolf-Dieter Müller: Albert Speer, S. 659–662, 684–743.

„Dem technisch hochbegabten Volk der Deutschen wollten die Bolschewisten die Maschine entgegenstellen, ohne ihr gleichzeitig innerlich überlegen zu sein. In der Hand des bolschewistischen Menschen aber blieb der Motor eine seelenlose, tote Waffe. Es fehlte die schöpferische Kraft und exakte Arbeit des planenden Geistes“.⁴¹

Der Motor symbolisierte auch im Krieg die nationalsozialistische Weltanschauung, in der sich die Hybris des „Herrenmenschen“ mit der Apotheose der Technik verband. Dies lässt sich an der Lobrede auf die NSKK-Mitglieder ablesen:

„Sie [*die NSKK-Männer*] waren nicht, wie jene drüben im Osten, stumme Sklaven der Maschine, menschliche Roboter der Technik, sondern der Motor war ihnen ein treuer und unentbehrlicher Kamerad. Und in diesem Kampfbund Mensch-Maschine, der im Laufe dieses Krieges tausendmal seine Feuerprobe bestand, offenbarte sich [...] jene faustisch-deutsche Wechselbeziehung zwischen Schöpfer und Geschöpf, zwischen uns und dem leblosen Stahl des Motors, die für uns einen Teil unserer Weltanschauung darstellt und die wir – Kinder einer technischen Epoche – als innerstes Lebensgesetz anerkennen.“⁴²

Der NSKK-Mann als Verkörperung der Mensch-Maschine-Synthese, der im Fahrzeug kein seelenloses Vehikel, sondern einen Gefährten erblicken wollte, stellte ein wesentliches Leitbild der NS-Motorisierungspropaganda in den Friedens- und Kriegsjahren des „Dritten Reiches“ dar.⁴³

Die NS-Publizistik erkannte nicht nur im geringen Motorisierungsgrad, sondern auch im Zustand der Straßen Beispiele für die angebliche Misswirtschaft der Sowjetführung und die „Minderwertigkeit“ der russischen Kultur: Die Autostraßen könnten den deutschen Autobahnen weder bautechnisch noch kulturell das Wasser reichen, sie verkörperten stattdessen die „leb- und wesenslose materialistische Auffassung des Bolschewismus“.⁴⁴ Das unzureichende Straßenverkehrsweisen in den eroberten Gebieten nahm in der Zeitung „Der NSKK-Mann“ neben den militärischen Erfolgen der Motorisierung und dem Kriegseinsatz des NSKK großen Raum ein.⁴⁵ Als der Zustand des russischen Straßenwesens sich zu einem Nachteil für die deutsche Kriegsführung entwickelte, wurde der Ton der Beschreibungen aggressiver: „In Frankreich gab es Straßen, auf dem Balkan gab es Wege, in der Sowjetunion gibt es nur noch Schlamm und Dreck“⁴⁶, urteilte der Kriegsberichterstatteur Pistorius im Jahre 1942. Von der technischen Überlegenheit des Aggressors blieb am Ende des Krieges nicht viel übrig, als deutsche Soldaten statt über Straßen über selbst gebaute Knüppeldämme aus Holzbrettern fuhren, als sie Pferde einsetzten, die ihre Fahrzeuge aus dem Schlamm zogen, und sogar

⁴¹ Deutsche Kraftfahrt-Motorwelt vom September 1941: „NSKK-Einsatz im Osten“.

⁴² Der NSKK-Mann vom 27. 5. 1944: „Wir und der Motor“ von Gerhard Köhler. Das Stereotyp von der unkreativen und primitiven Technikanwendung auf Seiten des russischen Gegners durchzog als Feindbild alle Bereiche der Technik; vgl. Kehrt: Zum Technikdiskurs im Zweiten Weltkrieg, S. 64 ff.

⁴³ Vgl. S. 172 und 178 dieser Arbeit.

⁴⁴ Deutsche Kraftfahrt vom November 1941: „Autobahn auf bolschewistisch“.

⁴⁵ Der NSKK-Mann vom 8. 3. 1941: „Kamerad Motor“ von Major Hans Christern, Abteilungskommandeur eines Panzerregiments; Der NSKK-Mann vom 26. 7. 1941: „Vom Fronteinsatz des NSKK“ (Serie); Diewerge (Hrsg.): Deutsche Soldaten sehen die Sowjet-Union, S. 18, 34.

⁴⁶ Die Straße vom Juli/August 1942: „Soldaten als Straßenbauer“; Die Straße vom November 1941: „Nachschub auf Sowjetstraßen“ von Fritz Kämmel.

Panzer mit Generatoren ausstatteten⁴⁷ – bildhafte Symbole für das endgültige Scheitern der nationalsozialistischen Motorisierungseuphorie.

3. Einsätze und Aufgaben des NSKK

Das NSKK leistete nicht nur einen propagandistischen Beitrag zum Krieg, sondern stellte auch seine praktische Einsatzfähigkeit unter Beweis. Im Januar 1940 standen laut Angaben des Korpsführers rund 60% der NSKK-Mitglieder im Kriegsdienst, 1944 kämpften rund 80% der NSKK-Männer in der Wehrmacht oder arbeiteten in den NSKK-Transportbrigaden.⁴⁸ Die Männer, die nicht zur Wehrmacht eingezogen wurden, dem NSKK also für eigene Einsätze zur Verfügung standen, konnten ihre in Friedenszeiten erworbenen Kenntnisse und Erfahrungen nutzen. Die NSKK-Kompetenzbereiche Verkehrserziehung, Transporte, Verkehrskontrollen, Absperrungen und kraftfahrtechnische Ausbildung waren auch im Krieg von Bedeutung.

Kontrollieren

Die Überwachung des motorisierten Transports der Kriegswirtschaft

Die Verordnung des Reichsverkehrsministers über die Weiterbenutzung von Kraftfahrzeugen vom 6. September 1939 legte fest, dass Kraftfahrzeuge nur noch dann benutzt werden durften, wenn sie auf die Wehrmacht, das Reich, die Polizei oder die SS zugelassen waren, oder wenn ein öffentliches Interesse an ihrer Weiterbenutzung bestand. Das bezog sich beispielsweise auf den öffentlichen Berufsverkehr und wichtige Fahrten der gewerblichen Wirtschaft, der Ernährungs-, Land-, Forst- und Holzwirtschaft.⁴⁹ Auf Anordnung des Reichsverkehrsministers wurden alle Transportfahrzeuge innerhalb der Städte und Landkreise, die nicht von der Wehrmacht in Anspruch genommen und nicht als Werksfahrzeuge kriegswichtiger Betriebe freigestellt waren, in Fahrbereitschaften zusammengefasst. Die örtlichen Fahrbereitschaftsleiter konnten über diese Fahrzeuge zum Zwecke der Versorgung der Bevölkerung und Weiterführung der Wirtschaft frei disponieren.⁵⁰

Damit sicher gestellt werden konnte, dass Fuhrunternehmen nur wehrwirtschaftlich notwendige Fahrten, also keine Privat- oder Leerfahrten unternahmen, wurde das NSKK als Kontrollorgan eingeschaltet. NSKK-Männer prüften die Fahrtenbücher und die Betriebssicherheit der Fahrzeuge. Transportkontrollen

⁴⁷ Die OT baute 100 km Pflaster aus Holzklötzen; Der NSKK-Mann vom 12. 6. 1943: „Wolchow-Knüppelmelodie“; Krammer: Fueling the Third Reich, S. 410f.

⁴⁸ Vgl. Der NSKK-Mann vom 27. 1. 1940: „Auf die Leistung des Einzelnen kommt es an!“, Kraftfahrzeug und Kraftstoff vom Mai 1944: „NSKK bildet Panzerfahrer aus“.

⁴⁹ Vgl. RGBl 1939 I, Nr. 170: Verordnung über die Weiterbenutzung von Kraftfahrzeugen vom 6. 9. 1939 und Ausführungsbestimmungen zu § 2, Abs. 2 der Verordnung über die Weiterbenutzung von Kfz.

⁵⁰ Vgl. Der NSKK-Mann vom 7. 10. 1939: „Einsatz der Fahrbereitschaften“.

entwickelten sich zur Hauptaufgabe der im Reich verbliebenen NSKK-Männer während des Krieges. Ein Jahr nach Kriegsbeginn waren 6000 Männer, 1941 bereits 7500 NSKK-Mitglieder im Transport-Kontrolldienst eingesetzt.⁵¹ Da die Beauftragten bei Verstößen auch Anzeigen gegen den Fahrer bzw. das Fuhrunternehmen erstatteten, wurde in der Öffentlichkeit der Eindruck erzeugt, es handle sich um polizeiliche Kontrollen.⁵² Den Kontrolleifer der NSKK-Männer belegen die Klagen Görings darüber, dass zu viele Kraftwagensondertransporte mit Kohlen, Kartoffeln und anderen wichtigen Gütern widerrechtlich angehalten würden.⁵³ Einige Fahrbereitschaftsleiter lehnten die Einmischung der Parteigliederung kategorisch ab und verweigerten dem NSKK die Mitarbeit.⁵⁴ Dieser Konflikt wurde durch den Erlass des Reichsverkehrsministers entschärft, der die Nahbevollmächtigten anwies, bei der Auswahl der Fahrbereitschaftsleiter auf NSKK-Führer zurückzugreifen.⁵⁵

Die Position des NSKK wurde noch dadurch gestärkt, dass Göring – in seiner Funktion als Beauftragter für den Vierjahresplan und Vorsitzender des Ministerrats für die Reichsverteidigung – Korpsführer Hühnlein am 5. Februar 1940 zu seinem Beauftragten für den motorisierten Transport der Kriegswirtschaft ernannte. Die damit verbundene Vollmacht umfasste die Beobachtung des Transportwesens, die Ausarbeitung von Verbesserungsvorschlägen, die Neubesetzung der Nahbevollmächtigten und der ihnen unterstehenden Fahrbereitschaftsleiter.⁵⁶ Durch das gezielte Platzen ihrer Führer gelang es dem NSKK, Uk-Stellungen für einige ihrer Mitglieder zu erwerben und ein weltanschauliches Element in den örtlichen Fahrbereitschaften zu verankern.

Die Transportkontrolle ließ sich mit Aufgaben des allgemeinen Streifendienstes verbinden.⁵⁷ Dazu zählte neben der Überwachung der Verdunkelungsvorschriften auch die Mitwirkung an polizeilichen Fahndungsaktionen.⁵⁸ Zu diesem Zweck wurde den Transportkontroll-Truppführern 1943 der Status von Hilfspolizisten eingeräumt.⁵⁹

⁵¹ Vgl. NSKK-Korpsführung: Das NSKK in Zahlen, Stand: 31. 5. 1940 (Vertraulich!), BArch NS 24/151; Bericht „Das NSKK im Kriegeinsatz“, 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70.

⁵² Der Korpsführer an die Motorgruppen vom 20. 8. 1940, BArch NS 24/71. Aus Gründen der Personaleinsparung wurden ab September 1944 gemischte Streifen, bestehend aus Wehrmacht- und Polizeistreifen und dem NSKK-Transportkontrolldienst, zur Verkehrsüberwachung eingesetzt; Verfügung des RFSS und ChdDtPol vom 12. 9. 1944, StA München, LRA 41548 Bezirksamt Wolfratshausen.

⁵³ Vgl. Schreiben Görings an den Korpsführer des NSKK vom 17. 2. 1940, BArch NS 24/71.

⁵⁴ Vgl. Anweisung der Motorgruppe Hochland an die Führer der Motorstandarten vom 6. 10. 1939 (Vertraulich!), BArch NS 24/70.

⁵⁵ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Dezember 1939: „NSKK-Verkehrshilfsdienst“.

⁵⁶ Vgl. Abschrift der Vollmacht von Göring an Hühnlein vom 5. 2. 1940, BArch NS 24/159.

⁵⁷ Vgl. Anordnung der Motorstandarte 86 an die Motorstürme 1–30 vom 5. 10. 1939, BArch NS 24/22.

⁵⁸ Vgl. Schreiben des Bevollmächtigten für den Nahverkehr Nürnberg vom 22. 11. 1941, BArch NS 24/53.

⁵⁹ Vgl. Erlaß des RFSS und ChdDtPol im RMI vom 4. 3. 1943, abgedruckt im Ministerialblatt des Reichs- und Preußischen Ministeriums des Innern vom 10. 3. 1943, S. 396.

Eingebunden in das System der hilfspolizeilichen Aufgaben des NSKK war auch der Verkehrshilfsdienst – eine Organisation aus der Tradition der Automobilclubs, die vor dem Krieg bei Verkehrsunfällen und Pannen Hilfe vermittelte. Mit Erlass des Reichsministers des Innern vom 7. September 1939 erhielten die Männer des NSKK-Verkehrshilfsdienstes den Status von Hilfspolizeibeamten.⁶⁰ Das Reichsinnenministerium stellte Mittel für den Ausbau dieser Formation zur Verfügung. 1941 wachten 600 Zonenführer und ihre Stellvertreter über die Verkehrssituation und waren zur Unterstützung von Wehrmacht und Polizei im Reichsgebiet und in den Gauen Danzig, Westpreußen und „Warthegau“ aufgebauten.⁶¹ 8000 Rufstellen waren entlang der Reichsstraßen und nochmals 16000 Rufstellen an den Landstraßen erster und zweiter Ordnung installiert. Die Verbindungen des Verkehrshilfsdienstes wurden im Krieg zur Nachrichtenübermittlung für Truppenteile genutzt.⁶² Aus der ehemaligen Service- und Selbsthilfeorganisation für Kraftfahrer in Not war eine militärische Nachrichtenformation hervorgegangen.⁶³ Im Verkehrshilfsdienst und in der Transportkontrolle arbeiteten 1943 rund 15000 Hilfskräfte. Davon hatten etwa 4000 NSKK-Mitglieder den Status von Hilfspolizeibeamten.⁶⁴

Ausbilden

Führerschein- und Generatorenausbildung

Um das verfügbare Potenzial an Lkw-Fahrern für die Kriegswirtschaft weiter zu vergrößern, übertrug der Reichsverkehrsminister dem NSKK 1940 die Ausbildung und Umschulung von Kraftfahrzeugführern auf schwere Lieferwagen über 2 Tonnen (Führerscheinklasse 2).⁶⁵ Soweit noch zivile Fahrlehrer zur Verfügung standen, wurden diese vom Korps für die Ausbildung verpflichtet, ergänzende Hilfe leisteten NSKK-Hilfsfahrlehrer. Die Prüfungen nahmen NSKK-Sachverständige ab.⁶⁶

Im Frühjahr 1943 erhielt das NSKK eine neue Ausbildungsaufgabe. Die Männer der Transportkontrolle nahmen die Personalien derjenigen Fahrer auf, die

⁶⁰ Vgl. Mitteilungsblatt des NSKK vom 30. 10. 1939, Deutsche Bücherei Leipzig ZB 33658.

⁶¹ Vgl. NSKK-Korpsführung: Das NSKK in Zahlen, Stand: 31. 5. 1940 (Vertraulich!), BArch NS 24/151.

⁶² Vgl. ebenda; Büttner (Bearb.): Deutscher Kraftfahrt-Kalender 1941, „Der NSKK-Verkehrshilfsdienst“, Bl. 15.

⁶³ Vgl. Informationsblatt der Motorgruppe Franken betr. NSKK-Verkehrshilfsdienst, ca. 1940, StadtA Bayreuth, 22563. Zonenführer fahndeten bei Streckenüberprüfungen auch nach geflüchteten Zwangsarbeitern; Mitteilung des Führers der Motorgruppe Adolf Hühnlein an die NSKK-Korpsführung vom 21. 10. 1943; StA München, NSDAP 1307. Verkehrshilfsdienst und Transportkontrolle wurden 1943 in das Fahndungssystem der Kriminalpolizei durch Verfügung des Chefs der Sicherheitspolizei vom 19. 7. 1943 eingebaut; Rundschreiben der Parteikanzlei vom 6. 10. 1943 und Merkblätter, BArch NS 6/345, Bl. 58–62.

⁶⁴ Vgl. Befehl des Korpsführers vom 19. 7. 1943, in: Anlagen und Merkblätter, abgedruckt in der Sonderausgabe zum Deutschen Kriminalpolizeiblatt vom 21. 7. 1943.

⁶⁵ Vgl. Verfügung des Reichsverkehrsministers vom 27. 5. 1940, BArch NS 24/96.

⁶⁶ Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 11. 6. 1940, BArch NS 24/151.

Kraftfahrzeuge lenkten, welche nach den gesetzlichen Bestimmungen auch von einer Frau geführt werden konnten. Die Namenslisten übergaben die Kontrolleure an die Wehrkreiskommandos und an die Arbeitsämter.⁶⁷ Sinn dieser perfiden Maßnahme war es, diejenigen Fahrer, die durch Frauen ersetzt werden konnten, für den Einsatz bei der Wehrmacht freizustellen. Die Maßnahmen basierten auf dem „Erlass des Führers über den umfassenden Einsatz von Männern und Frauen für die Aufgaben der Reichsverteidigung“ vom 13. Januar 1943.⁶⁸

Der geplante Großeinsatz von Kraftfahrerinnen setzte eine systematische Schulung voraus, der sich – aufgrund der Erfahrungen und der vorhandenen Schulungsmöglichkeiten – die NSKK-Motorstandarten annahm. Seit dem 1. Mai 1943 schulte das NSKK monatlich etwa 3000 Kraftfahrerinnen, die die noch im zivilen Sektor eingesetzten männlichen Kraftfahrer ersetzen sollten.⁶⁹ Das NSKK, das das technische Schlagwort „Motorisierung“ zu einem rein männlich besetzten Kampf- und Kulturbegriff stilisiert und sich bis zu diesem Zeitpunkt ausschließlich der Ausbildung männlicher Nachwuchsfahrer verschrieben hatte, förderte nun die kraftfahrtechnischen Fähigkeiten der Frauen. Unter dem launigen Titel „Dauerwellen und Nockenwellen“⁷⁰ lobte die Zeitschrift „Der NSKK-Mann“ das technische Verständnis der Fahrzeugführerinnen. Das NSKK veranstaltete in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Frauenwerk kostenlose Lehrgänge für Frauen, die den Führerschein erwerben wollten, denen es an Fahrpraxis mangelte oder die sich auf eine andere Führerscheinklasse umschulen lassen wollten. Die Lehrgänge dauerten zwei bis drei Wochen und fanden entweder auf den NSKK-Motorsportschulen oder in den Sturmheimen des NSKK statt.⁷¹

Geeignete und erfahrene Kraftfahrzeugführerinnen konnten sich zu Omnibusfahrerinnen ausbilden lassen. Für schwere Nutzfahrzeuge im zivilen Güterverkehr wurden im weiteren Kriegsverlauf ersatzweise ausländische Arbeiter und Kriegsgefangene eingesetzt.⁷² Das zahlenmäßige Ergebnis der Frauenausbildung zeigt, dass es sich um eine effektive Maßnahme zur Erhöhung des Fahrpersonals

⁶⁷ Vgl. Mitteilung der NSKK-Motorgruppe Bayerische Ostmark an das Wehrkreiskommando, Arbeitsamt, Korpsführung u. a. (vertraulich) vom 15. 10. 1943, StA München, NSDAP 1307.

⁶⁸ Um Uk-Stellungen zu überprüfen und Frauen für die Kriegswirtschaft zu mobilisieren, erging für Männer zwischen 15 und 65 und für Frauen zwischen 17 und 45 Jahren eine Meldepflicht bei den Arbeitsämtern. Drei Millionen Frauen meldeten sich, von denen 1,6 Millionen in die Kriegswirtschaft eingegliedert wurden; Naasner: Neue Machtzentren in der deutschen Kriegswirtschaft, S. 58–63. Zur Frauenausbildung vgl. auch BArch NS 24/710.

⁶⁹ Vgl. Anordnung des OKW vom 12. 7. 1943, betr. Freimachung von Kraftfahrern für die Wehrmacht, BArch-MA RH 15/232, Bl. 4; Rundschreiben der Parteikanzlei vom 22. 3. 1943, BArch NS 6/340, Bl. 131–133.

⁷⁰ Der NSKK-Mann vom 13. 5. 1944: „Dauerwellen und Nockenwellen“.

⁷¹ Vgl. Westfälische Landeszeitung Rote Erde vom 8. 3. 1943: „Frauen als Kraftfahrerinnen“.

⁷² Vgl. Großdeutscher Verkehr vom März 1943: „Großaktion des NSKK zur Schulung von Frauen als Kraftfahrzeugführerinnen“.

gehandelt hat: Im Rahmen des „Kräfteeinsatzes für den totalen Krieg“⁷³ schulte das NSKK zwischen 1943 und 1945 rund 50000 Frauen als Kraftfahrerinnen.⁷⁴

Am 6. November 1943 übertrug der Reichsverkehrsminister die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern und die Abnahme der Prüfungen generell auf das NSKK. Als diese Regelung zum 1. Januar 1944 in Kraft trat, ging für die Korpsführung ein Traum in Erfüllung: NSKK-Fahrlehrer und -Sachverständige ersetzten die zivilen Fachleute.⁷⁵ Obschon diese Maßnahme nur auf die Zeit des Krieges beschränkt sein sollte, muss angenommen werden, dass sich die Korpsführung auch für die Zeit nach dem Kriegsende eine praktische Mitwirkung erhoffte.

Ein weiterer Aufgabenschwerpunkt des NSKK lag in der Schulung der Fahrer von Generatorfahrzeugen. Der Erlass des Reichsverkehrsministeriums vom 16. September 1939 ordnete die Umstellung von Nutzfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren auf den Antrieb mit nichtflüssigen Kraftstoffen an. Da von den Flüssiggasen wie Butan oder Propan nur eine begrenzte Menge zur Verfügung stand, favorisierten die verantwortlichen Politiker die Gaserzeugung mittels fester Brennstoffe, die durch einen Generator zu Gas umgewandelt werden.⁷⁶ Besonders Holz, ein Rohstoff, der ausreichend vorhanden war, schien ideal für die Gaserzeugung. Der Treibstoffmangel zwang zum Gebrauch der bei den Verbrauchern aufgrund der umständlichen Bedienung unbeliebten Holzgasgeneratoren.

Die Technische Führerschule in München übernahm die Schulung der Ausbilder und Fachkräfte, die für die Umstellung auf Generatorbetrieb in der Wirtschaft und in den Kommunen verantwortlich waren. Kraftfahrtechnisch versierte Führer führten dann seit Mai 1940 Ausbildungslehrgänge für Fahrer von Generatorfahrzeugen durch.⁷⁷ Bis zum 1. September 1941 waren bereits 10558 Teilnehmer

⁷³ Ebenda.

⁷⁴ Vgl. Bericht der Motorgruppe Hühnlein über Frauenausbildung, BArch-ZNS NS 24/271. Allein in Kattowitz hatten bis Juni 1944 1000 Frauen den Führerschein erworben; Der NSKK-Mann vom 10. 6. 1944: „Aus den Reihen“. Das gesteckte Ziel lautete, für jede Motorgruppe 2000 Frauen auszubilden; Mitteilung der Motorgruppe Bayerische Ostmark am 22. 5. 1943 an den Führer der Motorobergruppe Süd, BArch-ZNS NS 24/266. Auch bei den Alliierten fanden Werbeoffensiven statt, die die Frauen an das Steuer von Motorfahrzeugen bringen wollten. Die damalige Prinzessin Elizabeth von England hatte einen Kurs für Fahrzeugmechanik absolviert, der Frauen im ganzen Land ermutigen sollte, ihrem Beispiel zu folgen und fahren zu lernen; vgl. Jackson: Eine Jahrhundertliebe.

⁷⁵ Vgl. Fack: Das deutsche Fahrschulwesen, S. 131; Verfügung des Korpsführers über die Ausbildung der Kraftfahrzeugführer ab 1. 1. 1944, BArch NS 24/42. Das NSKK übernahm auch Zivilfahrlehrer, die sich vor ihrem Einsatz für das Korps schulen ließen; vgl. Schnellbrief der Korpsführung an die Motorgruppen u. a. vom 19. 11. 1943, betr. Sicherstellung von Fahrlehrern für Zwecke des Korps, BArch NS 24/628.

⁷⁶ Die Einführung der Generatoren im Interesse der Kriegswirtschaft sollte nicht nur finanziell unterstützt werden, sondern auch propagandistisch. Presseveröffentlichungen über den Generator unterlagen der Zensur; vgl. Inspekteur für technische Ausbildung und Geräte an die Führer der Motorgruppen vom 8. 4. 1942, BArch NS 24/41.

⁷⁷ Der Korpsführer, der verhindern wollte, dass Firmen wie Ford interne Schulungen betrieben, beharrte auf dem Ausbildungsmonopol des Korps mit der Begründung, das NSKK habe sich seit dem Jahre 1934 entscheidend mit der Generatorenfrage beschäftigt; Mitteilung des Korpsführers an den Leiter der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe, Fachgruppe Kraftfahrgewerbe vom 11. 11. 1940, BArch NS 24/41.

ausgebildet und geprüft worden.⁷⁸ Der NSKK-Korpsführung wurde ab November 1941 auch die Ausbildung der Angehörigen der Wehrmacht auf Generatoren übertragen.⁷⁹

Unter den Bedingungen eines immer eklatanter werdenden Treibstoffmangels und aufgrund der Vielzahl an Generatortypen verfügte Göring am 30. Mai 1942 die Errichtung einer Zentralstelle für Generatoren. Zusammen mit dem NSKK veranstaltete die Zentralstelle 1943 zwei Versuchsfahrten, um unter 30 verschiedenen Pkw-Generatoren einen Einheitsgenerator auszuwählen.⁸⁰ Der erfolgreiche „Imbert-Generator“⁸¹ – der bekannteste Generatortyp seiner Zeit – wurde nicht nur in Nutzkraftwagen, sondern auch in Personenkraftwagen eingebaut und entwickelte sich vor dem Hintergrund der aussichtslosen militärischen Lage zum Symbol für den Durchhaltewillen im deutschen Volk.⁸²

Vormilitärische Ausbildung im Krieg

Das NSKK weitete im Krieg die vormilitärische Ausbildung innerhalb der Motor-HJ aus. Im Januar 1940 zählte die Motor-HJ 120 000 Mitglieder zwischen 14 und 18 Jahren. Da aus den Motorscharen der Ersatz für die motorisierte Kampftruppe des Heeres erwachsen sollte, strebte man nicht nur eine Intensivierung der Ausbildung, sondern auch eine Vergrößerung der Motor-HJ-Einheiten an. Der Druck auf die HJ-Bannführer, möglichst viele Jungen an die Motor-HJ zu überweisen, nahm zu.⁸³ Ziel der kraftfahrtechnischen Bemühungen war es, die Jungen bereits vor der Einberufung in den Besitz eines Führerscheines zu bringen, bzw. sie durch eine kraftfahrtechnische Grundausbildung auf ihre zukünftigen Aufgaben als Sol-

⁷⁸ Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz“, 2. Folge, Stand 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70. Fahrer von Fahrzeugen mit Generatoren-Antrieb waren ab Juni 1940 verpflichtet, zusammen mit dem Führerschein eine Bescheinigung der zuständigen Motorgruppe über die absolvierte Ausbildung (Betriebsberechtigungsausweis) mit sich zu führen; Schreiben der Motorgruppe Franken an die Motorstandarten vom 27. 6. 1940, BArch NS 24/41; Verfügung des Korpsführers an die Führer der Motorgruppen vom 17. 4. 1940, BArch NS 24/96.

⁷⁹ Vgl. Mitteilung des Korpsführers an die Obergruppenführer vom 28. 11. 1941, BArch NS 24/152.

⁸⁰ Vgl. Eckermann: *Alte Technik mit Zukunft*, S. 128. Vgl. auch den internen Bericht der Auto Union vom 19. 2. 1943 über die Winterprüfungsfahrt mit Generatorkraftfahrzeugen, StA Chemnitz, Auto Union 3916.

⁸¹ Zur Person: Georges Imbert (1884–1950), Chemiker, Erfinder, entwickelte 1921 den ersten Holzgasgenerator, verkaufte 1931 die Baurechte in Deutschland an den westfälischen Kaufmann Linneborn, im Zweiten Weltkrieg kam es zu einer Massenfertigung des Imbert-Generators; vgl. Scherr-Thoss: „Imbert“, in: *Neue Deutsche Biographie*, Bd. 10, S. 143 f. Vor dem Krieg zeigten Heeresbefehlshaber und das NSKK noch große Zurückhaltung gegenüber Imbert. Grund dafür war u. a. die Tatsache, dass Georges Imbert auch die französische Staatsbürgerschaft besaß; vgl. dazu BArch NS 24/113.

⁸² Otto Mayr, ehemaliger Generaldirektor des Deutschen Museums, im Vorwort von Eckermann: *Alte Technik mit Zukunft*.

⁸³ Vgl. zur Entwicklung der Motor-HJ bis Kriegsbeginn und zur Praxis der Kontingentierung das Kapitel „Die Jugend strömt zum Motor“.

daten der Panzerwaffe und anderer motorisierter Divisionen vorzubereiten.⁸⁴ Zu diesem Zweck stellte das NSKK 1940 den Ausbildungsplan „K“ für die Kriegsausbildung auf. Dieser sah für die 14–15-Jährigen 50 Stunden Verkehrserziehung, theoretischen Unterricht und praktische Werkstattschulung vor. Alle 16- bis 18-jährigen Motor-HJ-Jungen bereiteten sich 160 Stunden auf den Erwerb des Motor-HJ-Prüfungsabzeichens und des Führerscheins Klasse 4 vor.⁸⁵

Im Unterschied zu der Zeit vor 1939, als der Fahrunterricht aufgrund des Fahrzeugmangels nur sporadisch stattfinden konnte, legte das NSKK im Krieg großen Wert auf die Fahrpraxis der Jungen.⁸⁶ Für deren Fahrausbildung gab das Reichsverkehrsministerium Kraftfahrzeuge und Treibstoffkontingente frei.⁸⁷ Auch der traditionelle Motor-HJ-Sportwettkampf in Goslar fand im Jahre 1941 noch statt.⁸⁸

Eine besonders material- und treibstoffsparende Ausbildungsmethode waren die Sommerzeltlager der Motor-HJ. Um die Ausbildungszeit zu verkürzen und die Jungen systematisch und in großer Zahl zum Erwerb des Führerscheins für Kleinkrafträder zu führen, veranstaltete die Reichsjugendführung unter Leitung des NSKK Kurzlehrgänge.⁸⁹ Im Laufe des Jahres 1940 fanden 52 Sommerlager statt, in denen rund 6500 Jungen ausgebildet wurden; ein Jahr später erhöhte sich die Zahl der Sommerlager auf 98 mit 9000 Jungen.⁹⁰ Auch das NS-Fliegerkorps schulte im Rahmen der vormilitärischen Segelflugausbildung Nachwuchs für die Luftwaffe in Sommerlagern.⁹¹

In der propagandistischen Vermittlung der Motor-HJ-Ausbildung erscheint der Krieg als Fortsetzung des abenteuerlichen Geländesports und als Erfüllung der Motorisierungsträume der Jugend:

„Wenn es früher der sehnlichste Wunsch fast aller war, selbst auf einem Motorrad oder am Steuer eines Autos zu sitzen und in scharfer Fahrt loszulegen, so ist dies heute nicht mehr Wunschtraum, sondern Wirklichkeit. Unsere motorisierte Wehrmacht braucht heute diesen tatenfrohen Nachwuchs mit dem festen, klaren Blick, kaltblütig und einsatzbereit, sie benötigt diese motorbegeisterte Jugend, die sorgsam geschult und mit allen gestellten Aufgaben verwachsen und verbunden ist.“⁹²

⁸⁴ Vgl. Antrag der Motorstandarte 56 Ulm/Donau vom 24. 4. 1941 an den Oberbürgermeister von Tübingen, StadtA Tübingen A 150–554.

⁸⁵ Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 5. 1. 1940, BArch NS 24/159; Deutsche Kraftfahrt vom Januar 1940: „Korpsführer Hühnlein eröffnete die Kriegsausbildung der Motor-HJ“.

⁸⁶ Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 30. 12. 1940, BArch NS 24/50.

⁸⁷ Der Korpsführer wies im Schreiben vom 8. 4. 1941, betr. Dienstbetrieb Motorstürme, nochmals darauf hin, dass für die Motorstürme im Krieg keine Kfz freigestellt würden, mit Ausnahme der Kleinkrafträder für die Schulung der Motor-HJ; BArch NS 24/152.

⁸⁸ Mitteilung der Motorgruppe Danzig-Westpreußen an die Korpsführung vom 6. 8. 1941, BArch NS 24/750.

⁸⁹ Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 31. 5. 1940, betr. Sommerlager der Motor-HJ, BArch NS 24/159.

⁹⁰ Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz“, 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70; Der NSKK-Mann vom 26. 4. 1941: „Aus den Reihen“.

⁹¹ Vgl. Aufstellung der NSFK, Gruppe 16 Südwest vom 8. 6. 1940, betr. Sommerlager der Flieger-HJ 1940, StA Freiburg, Best. V 200/1 Nr. 15. Einzuberufen waren vor allem die Jahrgänge 1923 und 1924, die im Hinblick auf ihre baldige Dienstzeit geschult wurden.

⁹² Zeitungsausschnitt vom 12. 2. 1943: „NSKK ‚motorisiert‘ die Jugend“, LA Speyer, T 65 Nr. 73.

Ziel war es, den Abenteuercharakter des Krieges zu betonen und die Angschwelle der Jugendlichen so weit herabzusenken, dass bereits 16-Jährige neugierig und tatkräftig ihrem Kriegeinsatz entgegenfieberten. Die Motor-HJ-Jungen von heute sollten die Kradschützen und Panzerfahrer von morgen werden. Auch und gerade in den Kriegsjahren übte die Faszination der motorisierten Fortbewegung und das Ideal der Kradschützen als militärische Elitetruppe eine große Anziehungskraft auf die Jugendlichen aus. Im Steigen der Mitgliederzahlen der Motor-HJ spiegelte sich, so ein zeitgenössischer Kommentar von 1940, die „Wechselwirkung zwischen dem aufstrebenden deutschen Kraftfahrwesen und der Motorsportbegeisterung der Jungen“.⁹³ In Wahrheit bestand eine Wechselwirkung zwischen der Motorsportbegeisterung der Jugend und dem steigenden Bedarf an Fahrern für den Kriegeinsatz. Korpsführer Hühnlein sprach es im Oktober 1939 offen aus: „Endzweck der gesamten HJ-Ausbildung ist die Vorbereitung für den Krieg.“⁹⁴

Mit zunehmender Dauer des Krieges wurde die Motor-HJ in Verteidigungsaufgaben einbezogen. Dazu zählte die Verwendung der Jungen als Kradmelder im Luftkriegseinsatz. Das NSKK, das seit 1942 eine motorisierte Soforthilfe unterhielt, die sich um die Bergung Verwundeter nach Luftangriffen und um Aufräumarbeiten kümmerte, stellte in Zusammenarbeit mit der HJ einen Meldedienst auf.⁹⁵ Angehörige der Jahrgänge 1927/1928 und 1929 wurden für den Luftschutz notdienstverpflichtet. Nach schweren Luftangriffen der Alliierten, so z. B. nach dem Bombardement auf Hannover am 27./28. Oktober 1943, waren Motor-HJ-Jungen zu mehrtägigen Aufräumarbeiten eingeteilt. Zu den Aufgaben der Melder, die kleinere Polizeimaschinen fuhren, zählten Kurier- und Lotsendienste. Eine psychisch besonders belastende Aufgabe bestand darin, nach Angriffen die Toten in den Straßen, in den Schutzräumen und in den Splittergräben zu zählen.⁹⁶ Die grausame Wirklichkeit des Krieges brachte nun auch das vom NSKK stilisierte und von vielen abenteuerlustigen und motorverrückten Jugendlichen kopierte Heldenbild des Kradmelders zu Fall.

Die vormilitärische Ausbildung auf den Motorsportschulen des NSKK wurde auch im Krieg fortgesetzt. Die Motorsportschulen bildeten Rekruten aus, die kurz vor der Einberufung zum aktiven Wehrdienst standen, und sie veranstalteten zwischenmilitärische Ausbildungslehrgänge, in denen Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften der Wehrmacht den Führerschein machen konnten. Die NSKK-Motorsportschule in Kochel z. B. hatte die Aufgabe übernommen, Angehörige der Gebirgskraftfahrer-Ersatzabteilung 18 kraftfahrtechnisch weiterzubil-

⁹³ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Januar 1940: „Korpsführer Hühnlein eröffnete die Kriegsausbildung der Motor-HJ“.

⁹⁴ Mitteilungsblatt des NSKK vom 30. 10. 1939: „Wehrerziehung der Motor HJ“, Deutsche Bucherei Leipzig ZB 33658.

⁹⁵ Vgl. Rundschreiben der Parteikanzlei vom 14. 10. 1943, BAArch NS 6/343, Bl. 14.

⁹⁶ Vgl. Kradmelder der Motor-HJ im Luftkriegseinsatz. Skizze von Andreas Linhardt nach Angaben ehemaliger Angehöriger der Motor-HJ vom 5. 4. 1994 (unveröffentlicht).

den.⁹⁷ Bis zum September 1941 gaben die MSS insgesamt 35 000 Führerscheine aller Klassen und über 10 000 Fahrlehrerscheine aus.⁹⁸

Die Motorsportschulen unterstanden seit Kriegsbeginn der Wehrmacht, die auch die Einberufungen selbst vornahm.⁹⁹ Im Frühjahr 1943 übertrug das OKH den Motorsportschulen eine neue, in den Augen der NSKK-Korpsführung sehr exklusive Aufgabe: die Ausbildung von Panzerfahrern für die Wehrmacht. 17-jährige Freiwillige erhielten den Panzerführerschein A, nachdem sie die dreimonatigen Lehrgänge erfolgreich absolviert hatten.¹⁰⁰ Über die Gesamtzahl der im Krieg auf den Motorsportschulen ausgebildeten jungen Männer gibt es keine verlässlichen Zahlen. Der Korpsführer hatte im Januar 1939 seine Zusage gegeben, 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 könne. Angesichts der Tatsache, dass 1938 nur 45 000 Lehrgangsteilnehmer die Motorsportschulen durchliefen, war eine enorme Steigerung notwendig, wollte man dieses Ziel erreichen.¹⁰¹ Legt man die Belegzahlen der Schulen des Jahres 1939 zugrunde, in dem rund 50 000 Kraftfahrer ausgebildet worden waren, dann dürfte die Zahl für die Jahre 1940 bis 1944 bei 250 000 gelegen haben.

Ausbildung in den Motorstürmen

Angesichts der hohen Zahl an NSKK-Mitgliedern, die in der Wehrmacht dienten oder notdienstverpflichtet waren, konnte der Dienstbetrieb in den Motorstürmen nur noch eingeschränkt weiterlaufen. Fahrübungen entfielen aufgrund des Treibstoffmangels und der Stilllegungspflicht der Kraftfahrzeuge ganz.¹⁰² Dennoch fand auch in der Breitengliederung des NSKK eine zielgruppenorientierte Ausbildung statt. Am Anfang des Krieges erging an alle noch nicht einberufenen Wehrpflichtigen zwischen 18 und 45 Jahren die Aufforderung, sich in SA-Wehrmann-

⁹⁷ Vgl. Schreiben des Führers der Motorobergruppe Süd an das Stellvertretende Generalkommando XVIII A.K. vom 5. 7. 1940, BArch NS 24/725.

⁹⁸ Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz“, 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70.

⁹⁹ Vgl. Schreiben der Motorstandarte 95 an den Motorsturm 4/M 95 vom 28. 6. 1940, BArch NS 24/23. Die Motorsportschulen wurden im Krieg durch die Wehrmacht beschickt; Mitteilung der Motorgruppe Hochland an den Inspekteur Schulen vom 27. 8. 1941, BArch NS 24/760.

¹⁰⁰ Vgl. Der NSKK-Mann vom 29. 5. 1943: „NSKK bildet Panzerfahrer aus“. 1944 verkürzte eine Vereinbarung zwischen dem Korpsführer Kraus und dem Generalinspekteur der Panzertruppen, Generaloberst Guderian, die Ausbildungszeit auf zwei Monate; vgl. Der NSKK-Mann vom 29. 4. 1944: „NSKK schult Panzerfahrer“.

¹⁰¹ Vgl. Schreiben des Korpsführers an den Reichsjugendführer vom 26. 1. 1939 (Abschrift), 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; Bestimmungen des Oberbefehlshabers des Heeres vom 28. 4. 1939, betr. Vormilitärische Kraftfahrausbildung, BArch-MA RH 15/169.

¹⁰² Vgl. Schreiben des Korpsführers vom 8. 4. 1941, betr. Dienstbetrieb Motorstürme, BArch NS 24/152.

schaften ausbilden zu lassen.¹⁰³ Um die Konkurrenzsituation, die im Ringen um die Ausbildung der Freiwilligen entbrannt war, zu beenden, trafen die Führer der SA, des Fliegerkorps und des NSKK im Frühjahr 1940 die Vereinbarung, dass Männer, die keiner Gliederung angehörten und sich freiwillig zu den Wehrmannschaften meldeten, von der SA ausgebildet wurden; Männer, die einer Gliederung angehörten, von dieser selbst unterrichtet wurden.¹⁰⁴ Die so genannten NSKK-Wehrmannschaften, die im März 1940 in NSKK-Wehrstaffeln umbenannt wurden, nahmen folglich nur NSKK-Mitglieder auf und waren fester Bestandteil des Korps.

Die Ausbildung erfolgte jahrgangsweise in dreimonatigen Lehrgängen, die mit dem Erhalt des vormilitärischen Ausbildungsscheines endeten.¹⁰⁵ Im Falle des NSKK unterzog sich der Absolvent anschließend einer zweimonatigen kraftfahrtechnischen Ausbildung, deren erfolgreichen Abschluss der NSKK-Kriegskraftfahrerschein dokumentierte. Inhaber des Scheines wurden bevorzugt zu den schnellen Truppen eingezogen.¹⁰⁶ Bis Juli 1941 hatte das NSKK 190 000 bisher nicht ausgebildete NSKK-Mitglieder wehrsportlich und 126 000 Mitglieder zwischen 18 und 45 Jahren kraftfahrtechnisch geschult.¹⁰⁷ Auch wenn sich diese Art von Grundausbildung aufgrund des Mangels an Fahrzeugen, an Treibstoff und an kompetenten Ausbildern auf Basiskenntnisse in der Bedienung und Reparatur von Kraftfahrzeugen beschränkt haben dürfte, ist an der hohen Zahl der Ausgebildeten doch abzulesen, dass das NSKK die Fähigkeit besaß, ihre Mitglieder zu mobilisieren und damit einen wichtigen Beitrag zur kontinuierlichen Ersatzbeschaffung der Wehrmacht leistete.

Der „motorisierte Volkssturm“

Bis zum Ende des Krieges stellte das NSKK seine Kapazitäten in den Dienst der Fahrausbildung der „Volksgenossen“. Das Kraftfahrkorps wurde in die Arbeit des im Oktober 1944 ins Leben gerufenen „Volkssturms“ eingebunden, der den letzten staatlich organisierten Versuch darstellte, den Untergang des „Dritten Reiches“ zu verhindern. Die Parteispitze verfolgte mit der Verpflichtung der bisher nicht eingezogenen Männer das Ziel, die letzten Verteidigungsreserven zu mobilisieren und den Durchhaltewillen der Bevölkerung zu stärken.¹⁰⁸

¹⁰³ Wie so oft fühlte sich der NSKK-Korpsführer übergangen und warnte die Motorsturmführer davor, sich von der SA ausschalten zu lassen. Die NSKK-Mitglieder sollten für die Wehrerziehung im Korps werben; vgl. Mitteilungsblatt des NSKK vom 9. 12. 1939, Deutsche Bücherei Leipzig ZB 33658.

¹⁰⁴ Auf die Vereinbarung vom 8. 2. 1940 wird im Mitteilungsblatt des NSKK vom 9. 3. 1940: „Vormilitärische Ausbildung“, verwiesen; Deutsche Bücherei Leipzig ZB 33658.

¹⁰⁵ Inhalt der Ausbildung waren Sport-, Gelände- und Schießübungen; Verfügung des Korpsführers vom 15. 3. 1940, BArch NS 24/28.

¹⁰⁶ Vgl. Der NSKK-Mann vom 27. 7. 1943: „Kraftfahrtechnische Ausbildung“.

¹⁰⁷ Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz“, 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70. Im Juli wurden weitere 51 907 NSKK-Männer vormilitärisch ausgebildet.

¹⁰⁸ Vgl. Yelton: The last reserves, Abstract. Auf Betreiben der Parteikanzlei wurden lokale Volkssturmeinheiten aufgestellt, die der politischen Führung der Gaue und der militärischen Führung des Chefs des Ersatzheeres unterstanden; vgl. Seidler: „Deutscher Volks-

Mit Rücksicht auf den besonderen Status und den Anspruch der Gliederungen ernannte Hitler den Stabschef der SA Wilhelm Schepmann zum „Inspekteur der Schießausbildung“ und NSKK-Korpsführer Erwin Kraus zum „Inspekteur für die motortechnische Ausbildung“ im „Volkssturm“.¹⁰⁹ Innerhalb des „Volkssturms“ bildeten NSKK-Männer, abgesehen von den Schnellkommandos, motorisierte Transportkompanien und Werkstatt-Instandsetzungskompanien.¹¹⁰

Als der „Stabsführer des Deutschen Volkssturms“, SS-Obergruppenführer und General der Waffen-SS Gottlob Berger, die Schnellkommandos des NSKK genehmigte, stieß diese Maßnahme vor allem in der Parteikanzlei auf Widerstand, weil sie darin eine Zersplitterung der gebündelten Kräfte sah.¹¹¹ Bormann, der geglaubt hatte, Kraus mit einem Beraterposten zufrieden stellen zu können, musste den Schnellkommandos dennoch zustimmen. Er beharrte aber darauf, dass die Einheiten auch Nicht-NSKK-Mitglieder einschlossen und dass sie den lokalen „Volkssturm“-Autoritäten unterstellt blieben. Damit war die von Kraus erstrebte unabhängige Position des NSKK im „Volkssturm“ unwirksam.¹¹²

Wie die Aufstellung des motorisierten „Volkssturms“ zeigt, waren die ranghöheren Führer des NSKK – wie die meisten Funktionsträger der übrigen NS-Gliederungen und Organisationen – bis zuletzt willens, den Anordnungen des „Führers“ Folge zu leisten. Bedenkt man den Treibstoff- und Fahrzeugmangel in den letzten Monaten des Krieges, so ist es jedoch unwahrscheinlich, dass eine gründliche Ausbildung und ein effektiver Einsatz der motorisierten Einheiten überhaupt noch möglich war.

Das letzte Aufgebot im kraftfahrtechnischen Sinne symbolisierten die vom NSKK 1944 veranstalteten Sonderlehrgänge auf Spezialfahrzeugen für bein- und armamputierte Führerscheinbewerber.¹¹³ Der motorisierte Einsatz von Schwerekriegsbeschädigten verdeutlicht den irrwitzigen Fanatismus des Regimes, der vor Kriegsgeschädigten genauso wenig wie vor Jugendlichen und alten Menschen Halt machte, solange es galt, den Krieg um jeden Preis zu verlängern.

Fahren

Die Korpsführung zeigte sich sehr kooperativ bei der Vermittlung von Fahrern an Dienststellen des Reiches, der Polizei und der Partei. Das Erfassungssystem NSKK, das vor dem Krieg mithilfe von Personalakten geschaffen worden war, er-

sturm“, S. 47. Den Gauleitern wurden Gaustabsführer zur Seite gestellt. In 2 von 42 Fällen waren dies NSKK-Führer. In Hamburg: NSKK Oberguppenführer Proehl, in Oberschlesien (Kattowitz) NSKK-Brigadeführer Willi Luschert (Hauptmann); ebenda, S. 387 f.

¹⁰⁹ Vgl. Erlaß des Führers über die Bildung des Deutschen Volkssturms vom 25. 9. 1944, RGBl. 1944 I, Nr. 53.

¹¹⁰ Vgl. Dienstplan für März 1945; Deutscher Volkssturm, Werkstatt-Instandsetzungskompanie Coburg vom 1. 3. 1945, BArch NS 24/29.

¹¹¹ Bormann wies darauf hin, dass es im Volkssturm keine Werkscharen und auch keinen „Bäckervolkssturm“ geben sollte; Seidler: „Deutscher Volkssturm“, S. 57, 71.

¹¹² Vgl. Yelton: The last reserves, S. 140.

¹¹³ Vgl. Schreiben des Landrats von Kronach an die Bürgermeister vom 27. 11. 1944, BArch NS 24/42.

möglichte es, geeignete Mitglieder unter den 250000 Registrierten zu ermitteln: politisch zuverlässige Führerschein- und Kraftfahrzeugbesitzer, Mitglieder mit einem bestimmten Alter und NSKK-Männer, die bestimmte handwerkliche Fähigkeiten besaßen. Dadurch gewährleistete die Korpsführung eine schnelle Vermittlung von Fahrpersonal für die unterschiedlichsten Sondereinsätze. Um einen Einblick in die Verschiedenartigkeit und Vielzahl derartiger Kommandierungen zu gewinnen, werden einige Einsätze im Folgenden kurz dargestellt:

Der Korpsführer stellte dem Reichskommissar für die besetzten norwegischen Gebiete, Gauleiter Terboven, 130 NSKK-Männer zur Verfügung, die beauftragt waren, Munitionstransporte zu übernehmen und am Flughafenbau mitzuwirken.¹¹⁴ Der Norwegeneinsatz, bei dem zusätzlich noch einmal 120 Männer für den Zusammenbau von Lastwagen eingesetzt wurden, endete im Frühjahr 1941.¹¹⁵

In Dünkirchen führte das NSKK Reparaturaufträge aus. Nachdem das britische Expeditionskorps Anfang Juni 1940 fluchtartig das europäische Festland verlassen hatte, verfügte der Korpsführer die Aufstellung des „Technischen NSKK-Bataillons Döberitz“ in Nordfrankreich und Belgien, das die Bergung und Instandsetzung der von den Engländern zurückgelassenen Fahrzeuge übernahm. Aus dem kraftfahrtechnischen Gerät setzten 380 NSKK-Männer 6500 Fahrzeuge zusammen, die sie der Wehrmacht übergaben.¹¹⁶

NSKK-Männer waren im Auftrag der „Volksdeutschen Mittelstelle“ unter Leitung des SS-Obergruppenführers Lorenz als Fahrer an der Umsiedlung von „Volksdeutschen“ beteiligt. Rund 120 NSKK-Männer mit eigenen Fahrzeugen unterstützten die Umsiedlung der „Volksdeutschen“ aus Wolhynien und Galizien, die von November 1939 bis März 1940 andauerte.¹¹⁷ Als „Volksdeutsche“ ihre Heimat in Bessarabien und der Dobrutscha im Herbst 1940 verlassen mussten, halfen 500 NSKK-Angehörige mit, 35000 Personen und ihre Habe per Lkw, Pkw und Omnibus an das Donauufer zu transportieren, von wo aus sie dann auf Dampfern weiterbefördert wurden.¹¹⁸ Insgesamt waren in rund 50 Umsiedlungslagern der „Volksdeutschen Mittelstelle“ NSKK-Männer tätig.¹¹⁹

Die Fahrbereitschaft „W“ (= West) im Auswärtigen Amt, bestehend aus 250 NSKK-Mitgliedern, die in eine feldgraue NSKK-Uniform gekleidet waren und ein „W“ am Spiegel trugen, übernahm die Beförderung ausländischer Staatsgäste mit Leihwagen der Automobilindustrie.¹²⁰ 1940 war die Sonderstaffel „W“ an

¹¹⁴ Vgl. NSKK-Korpsführung: Das NSKK in Zahlen, Stand: 31. 5. 1940 (Vertraulich!), BArch NS 24/151.

¹¹⁵ Vgl. Der NSKK-Mann vom 22. 3. 1941: „Aus den Reihen“.

¹¹⁶ Vgl. Verfügung des Korpsführers vom 13. 6. 1940, BArch NS 24/151.

¹¹⁷ Vgl. NSKK-Korpsführung: Das NSKK in Zahlen, Stand: 31. 5. 1940 (Vertraulich!), ebenda.

¹¹⁸ Vgl. Der NSKK-Mann vom 16. 11. 1940: „Bessarabiendeutsche Heimkehr“.

¹¹⁹ Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz“, 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70. Zusammen mit dem SS-Aussiedlungskommando und der Polizei errichteten die NSKK-Männer für die ankommenden „Volksdeutschen“ an der neu gezogenen Reichsgrenze Lager, z.B. in Litzmannstadt, Pabianice, Zyierz und Kalisch; vgl. Thoß: Heimkehr der Volksdeutschen, S. 21, 29.

¹²⁰ Vgl. Der NSKK-Mann vom 28. 12. 1940: „Vom Polarkreis bis zum Schwarzen Meer“;

Einsätzen in Belgien und Frankreich und ein Jahr später auf dem Balkan beteiligt, wo sie beschlagnahmte Akten „und andere Geheimgegenstände“ nach Deutschland transportierte.¹²¹ Ebenfalls für den Abtransport geheimer Objekte, in diesem Fall von Kunstgegenständen, waren NSKK-Männer im Auftrag des „Einsatzstabes Reichsleiter Rosenberg“ zuständig – einem Kulturraub-Kommando, das während des Krieges in den besetzten Gebieten Kunstgegenstände und Bibliotheken beschlagnahmte. Das NSKK arbeitete zwischen Juli 1940 und Dezember 1940 für den Einsatzstab. In diese Zeit fällt die Beschlagnahme und der Abtransport von Kunstschätzen aus französischem Staatsbesitz und privatem jüdischem Besitz.¹²² Neben der Fahrbereitschaft Paris existierten auch Bereitschaften in Athen und Belgrad.¹²³ Auch dem Sonderkommando Künsberg, das als Organisation des Auswärtigen Amtes und der Waffen-SS am Raub von Kulturgütern mitwirkte, wurde 1942 eine NSKK-Staffel für Kurier- und Transportzwecke in Kiew zugeteilt.¹²⁴

Auf Wunsch des Reichspropagandaamtes übernahm die Motorgruppe Wartheland 1942 die Ausbildung von 250 Filmvorführern der NSDAP. Nach einer vormilitärischen und filmtechnischen Schulung wurden die Filmvorführer in der neu gebildeten NSKK-Staffel F vereinigt, deren Führung der NS-Rundfunkpolitiker und NSKK-Gruppenführer Eugen Hadamovsky innehatte.¹²⁵

Da das NSKK bereits in Friedenszeiten innerhalb seiner Gliederung Motorbooteinheiten aufgestellt hatte und der Motorbootsport in seiner Verantwortung lag, konnte es auch auf dem Wasser kriegswichtige Aufgaben übernehmen. 140 NSKK-Männer auf 100 Booten unterstützten die Marine auf dem Rhein sowie in den holländischen und norwegischen Küstengewässern. Im August 1940 wurde aus den NSKK-Motorbootfahrern die „Rheinflottille“ gebildet. Die Rheinflottille – eine Einheit der Kriegsmarine – war für die Sicherung der Küstengewässer und der Kanäle in Belgien und Holland verantwortlich.¹²⁶ Die Motorbooteinheiten des NSKK kümmerten sich um die Erfassung von Motorbooten für die Kriegsmarine und bildeten seit dem Winter 1942 Nachwuchsfahrer auf motorisierten Wasserfahrzeugen aus, vor allem auf Angriffsbooten, die sie der Pionierabteilung des Heeres zur Verfügung stellten.¹²⁷

Schreiben des Korpsführers an Direktor Kissel vom 5. 2. 1941 (Abschrift), DCC-Konzernarchiv, Best. Kissel. 9.5.

¹²¹ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Juli 1941: „NSKK-Sonderstaffel ‚W‘ im Einsatz beim Balkanfeldzug“.

¹²² Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Februar 1941: „Vom NSKK-Einsatz im Westen“.

¹²³ Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz“, 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70.

¹²⁴ Vgl. Hartung: Raubzüge in der Sowjetunion, S. 32.

¹²⁵ Vgl. NSKK-Motorgruppe Wartheland an den Korpsführer vom 12. 12. 1942, BArch NS 24/143; Der NSKK-Mann vom 3. 4. 1943: „NSKK-Staffel F aufgestellt“.

¹²⁶ Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz“, 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70. Bis Oktober 1941 erhöhte sich die Rheinflottillen-Crew auf 400 Männer; Deutsche Kraftfahrt vom Oktober 1941: „Die Flottillen der NSKK-Männer“.

¹²⁷ Vgl. Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. VI, S. 77; Korpsbefehl Nr. 27 vom 3. 11. 1942, BArch NSD 42/9, betr. Ausbau der Motorbooteinheiten; Vagts: Hitler's Second Army; Der NSKK-Mann vom 19. 12. 1942, „Sturmbootfahrer“.

Ihre Erfahrung in der Verkehrsregelung und ihre Fahrkenntnisse kamen den NSKK-Männern bei Anforderungen von Spezialeinheiten der Wehrmacht zugute. Jede Motorgruppe stellte 1940 eine Verkehrsregelungs-Staffel in der Stärke von 300 Mann auf. Insgesamt standen für eventuelle Einsätze somit knapp 7000 NSKK-Angehörige abrufbereit.¹²⁸ Die NSKK-Verkehrsstaffel XII der Motorgruppe Westmark war zum Beispiel für die Durchschleusung von Truppen nach Frankreich zuständig. Anschließend brachten die Männer in knapp drei Tagen 200 Lkw und Pkw aus den Heimatkraftwagenparks von Koblenz nach Charleville an die Front.¹²⁹ Von Juli bis Dezember 1940 war die Staffel dem Militärbefehlshaber Frankreich, Verwaltung Paris, unterstellt. Der Staffelstab erhielt den Auftrag, die „notwendige Ordnung in das anfängliche Durcheinander des ziemlich disziplinenlosen zivilen Autoverkehrs in den Pariser Straßen zu bringen.“¹³⁰ Eine Beurteilung, die vergessen machen wollte, dass ausgerechnet Vertreter des Landes mit den meisten Verkehrstoten in Europa für Verkehrssicherheit auf Frankreichs Straßen sorgen wollten.¹³¹ Aus den aufgestellten Verkehrsregelungs-Staffeln gingen 1941 Verkehrsregelungs-Bataillone hervor, die zum Heer eingezogen wurden und hinter der kämpfenden Truppe zum Einsatz kamen.¹³²

Nicht nur die Wehrmacht war bestrebt, kompetente Fahrer aus den Reihen des NSKK zu verpflichten. Auch Polizei und SS rekrutierten NSKK-Mitglieder für ihre Organisationen. 1939 traten NSKK-Männer zu den Totenkopf-Verbänden der SS über. Gesucht wurden charakterlich „harte“ Männer, die in der Lage sein sollten, „mit der polnischen und jüdischen Bevölkerung in den besetzten Gebieten fertig zu werden“.¹³³ Für den Ersatz motorisierter Gendarmerie-Bereitschaften im Westen erließ der Korpsführer des NSKK im März 1940 im Einvernehmen mit dem Chef der Ordnungspolizei einen Aufruf zur freiwilligen Meldung. Zunächst benötigte die Polizei 1200 Mann, davon 800 für die Dauer des Krieges als

¹²⁸ Vgl. NSKK-Korpsführung: Das NSKK in Zahlen (Vertraulich!) Juli 1940, BACh NS 24/151. Die Anzahl der als Hilfspolizei eingesetzten NSKK-Männer, die 1940 vorübergehend unter dem Befehl der Wehrmacht standen, wurden von der Ordnungspolizei mit 3000 beziffert. Da der Einsatz nicht näher beschrieben wird, kann nur vermutet werden, dass es sich um die Verkehrsregelungs-Staffeln für die Wehrmacht handelte; vgl. Der Kräfteinsatz und der Kriegseinsatz der Ordnungspolizei seit Beginn des Krieges vom 20. 8. 1940, in: Chef der Ordnungspolizei, Kriegseinsatz der Ordnungspolizei Heft 1 (1940–1943), S. 1, BACh R 19/97.

¹²⁹ Vgl. Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. V, S. 7. Vgl. zur Verkehrsstaffel der Motorgruppe Hochland BACh NS 24/731.

¹³⁰ Deutsche Kraftfahrt vom Februar 1941: „Vom NSKK-Einsatz im Westen“.

¹³¹ Vgl. zu den Unfallzahlen in Deutschland S. 374 dieser Arbeit.

¹³² Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz“, 2. Folge: Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70; Dienstanweisung für Verkehrsregelungs-Bataillone, OKH-Ausbildungs-Abt. vom 11. 12. 1939, BACh NS 24/68. Es existierten innerhalb der Wehrmacht die Verkehrsregelungs-Bataillone 751–760; vgl. Tessin: Verbände und Truppen, 1. Bd., S. 282. Die übrigen Verkehrsregelungs-Staffeln wurden nach Mitteilung des OKW vom 3. 7. 1941 nicht mehr benötigt und daher aufgelöst. Die Uk-Stellung der dafür eingesetzten Männer wurde aufgehoben; Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. V, S. 7.

¹³³ Aufruf des Korpsführers vom 4. 12. 1939, betr. Eintritt in die verstärkten SS-Totenkopf-Verbände, BACh NS 24/717.

Polizei-Reservisten und 400 Männer, die in den aktiven Dienst der Ordnungspolizei übernommen wurden.¹³⁴ Für die Waffen-SS forderte der RFSS Himmler außerdem 1476 ausgebildete Kraftfahrer, Schirrmeister und Schlosser aus den Reihen des NSKK an, die 1940 zur Waffen-SS wechselten.¹³⁵ Die Vielzahl der Sonderkommandierungen verdeutlicht das erfolgreiche Bestreben des NSKK, Kompetenz und Einsatzbereitschaft zu demonstrieren. Spätestens ab 1941 jedoch traten Engpässe in der Vermittlung von fahrkundigen Männern an andere Organisationen auf, da nicht mehr ausreichend Führerscheininhaber in den Motorstürmen zu finden waren.¹³⁶

Transportieren: Das NSKK als Nachschuborganisation

Die wichtigsten Nachschuborganisationen im Zweiten Weltkrieg waren die Luftwaffe, die Reichsbahn und die Versorgungseinheiten des Heeres. Doch auch die Führer und Männer des NSKK leisteten zur Verstärkung der Transportkapazitäten einen Beitrag. Stolz verkündete ein NSKK-Plakat im November 1942: „Auch die Räder des NSKK rollen für den Sieg.“¹³⁷

Transportaufgaben für die Organisation Todt, den Rüstungsbau und den Baustab Speer

Das NSKK hatte bereits ab 1938 im Rahmen der Westwallarbeiten Aufgaben eines Logistikzentrums wahrgenommen. Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges fasste man die für die Organisation Todt arbeitenden Fahrer des NSKK, die nicht zur Wehrmacht einberufen worden waren, in der „Transportstandarte Todt“ zusammen.¹³⁸ Im Frankreichfeldzug folgten die in Sonderkommandos eingeteilten NSKK-Männer den OT-Bauleitungen westwärts. Zwischen 700 und 1200 Lastwagen standen für Transportaufgaben in Elsass-Lothringen und in Belgien/Nordfrankreich bereit.¹³⁹ Eine eigene Schule, die „NSKK-Schule des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen“ in Mainz, bildete ab Frühjahr 1940 die aus

¹³⁴ Vgl. Verfügung des RFSS und ChdDtPol im RMI vom 6. 3. 1940 (Abschrift), HStA Hannover, Hann. 180 Hildesheim Nr. 839. Bis Oktober 1941 waren 533 Führer und Männer in die motorisierten Einheiten der Gendarmerie aufgenommen worden; Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz“, 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70.

¹³⁵ Vgl. NSKK-Korpsführung: Das NSKK in Zahlen, Stand: 31. 5. 1940 (Vertraulich!), BArch NS 24/151.

¹³⁶ Vgl. Schreiben der Motorgruppe Berlin an den Führer des NSKK vom 15. 1. 1941, BArch, NS 24/750.

¹³⁷ Verweis auf ein NSKK-Plakat in der Verfügung der NSKK-Motorstandarte 164 Saargmünd vom 19. 11. 1942, LA Speyer, T 65 Nr. 39. Dies war eine Anspielung auf die Parole: „Räder müssen rollen für den Sieg!“, in: Die Straße vom Juli/August 1942.

¹³⁸ Vgl. Seidler: Die Organisation Todt, S. 203.

¹³⁹ Vgl. Der Frontarbeiter vom Januar 1942: „Hier spricht die NSKK-Transportbrigade Todt“, Teil IV.

den Reihen des NSKK dienstverpflichteten Fahrer, Monteure und Schirrmeister aus.¹⁴⁰

Neben der Organisation Todt befehligte der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen noch die Abteilungen Straßenbau und Rüstungsbau. Todt traf mit dem Korpsführer im April 1940 eine Vereinbarung, wonach das Kraftfahrkorps in Zukunft für alle in der Abteilung Rüstungsbau zusammengefassten 700 Baustellen des Heereswaffenamtes und der Kriegsmarine die Betreuung der Fahrzeuge übernehmen sollte. Zu den Aufgaben der NSKK-Führer zählte die Erteilung von Fahrdispositionen. Weiter galt es, wie es hieß, die Erziehung der eingesetzten Fahrer zu Pünktlichkeit und Einhaltung der Fahrvorschriften zu verstärken und die Freimachung jüngerer Kräfte für die Front und den Ersatz durch ältere Jahrgänge einzuleiten.¹⁴¹ In der Abteilung Rüstungsbau waren im Mai 1940 über 100 NSKK-Männer bei acht Außenstellen als Staffelführer, Kolonnenführer und als Schirrmeister eingesetzt. Sie betreuten zu diesem Zeitpunkt 2805 Fahrzeuge.¹⁴²

Nach der erfolgreichen Beendigung des Westfeldzugs wurden ab April 1941 alle beim Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen eingesetzten Organisationen – OT, Rüstungsbau und Straßenbau – unter der Bezeichnung „Transportbrigade Todt“ geführt.¹⁴³ Der Führer der NSKK-Transportbrigade Todt war der NSKK-Obergruppenführer Nikolaus Eiden.¹⁴⁴ Die Transportbrigade gliederte sich in Transportregimenter mit insgesamt 50 Staffeln zu zwei bis vier Hauptkolonnen, die wiederum in drei bis vier Kolonnen unterteilt waren. Sie verfügte 1941 über 12 000 Fahrzeuge. Unter der Führung von 5200 NSKK-Führern und -Männern waren 14 000 Zivilkraftfahrer im Einsatz, die Transporte für den kriegswichtigen Straßen- und Rüstungsbau übernahmen.¹⁴⁵

Neben der Unterstützung der Todt-Organisationen wickelte das NSKK auch die anfallenden Transportaufgaben für den im Januar 1937 zum Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt ernannten Architekten Albert Speer ab. Im Oktober 1939 wurden die auf den Motorsportschulen zu diesem Zweck ausgebildeten Führer und Männer unter der Bezeichnung „NSKK-Transportstandarte

¹⁴⁰ Vgl. Der Heimatbrief. Monatliches Mitteilungsblatt der Motorstandarte 160 Lüneburg vom Dezember 1940: „NSKK-Hauptsturmführer Willi Werth (...)“, UB Göttingen.

¹⁴¹ Vgl. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen. Abteilung Rüstungsbau nachrichtlich an die Direktion der Reichsautobahnen vom 18. 4. 1940, BArch NS 24/71.

¹⁴² Vgl. NSKK-Korpsführung: Das NSKK in Zahlen, Stand: 31. 5. 1940 (Vertraulich!), BArch NS 24/151.

¹⁴³ Vgl. Der Frontarbeiter vom Februar 1942: „Hier spricht die NSKK-Transportbrigade Todt“, Teil V.

¹⁴⁴ Vgl. Der NSKK-Mann vom 7. 2. 1942: „Am Asowschen Meer“. Zur Person vgl. S. 137 dieser Arbeit.

¹⁴⁵ Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz“, 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70. Um den Transport der Baustoffe für die Baustellen der OT zu sichern, existierten folgende Abschnittsführungen: Wiking (Oslo/Blindernheim), Russland Nord (Pleskau), Russland Mitte (Minsk), Russland Süd (Dnjepropetrowsk), Südost (Belgrad), Reich (Berlin), Kraftwagen Trsp. Abt. I, Kraftwagen Trsp. Abt. Süd, Tannenberg in Ostpreußen, Ruhr (1944 Hansa); Böhmen: Die Organisation Todt im Einsatz 1939–1945, S. 700–793; BArch-ZNS, ES: NSKK-Transporteinheiten; BArch R 50 II/35/36/39 (F. Nr. 80091 f.); Befehl des Korpsführers vom 7. 4. 1941, betr. NSKK-Transportbrigade Todt, BArch NS 24/716.

Speer“ zusammengefasst.¹⁴⁶ Im Mai 1940 standen 995 Männer mit 712 Fahrzeugen zur Verfügung.¹⁴⁷ Die Dienstaufsicht hatte der NSKK-Oberführer Willi Nagel inne, die finanziellen Mittel stellte der Generalinspektor zur Verfügung.¹⁴⁸

Die NSKK-Transportstandarte Speer war innerhalb der Verwaltung des Generalbauinspektors eine eigenständige Einheit und bestand 1940 im Unterschied zu anderen NSKK-Einheiten ausschließlich aus NSKK-Angehörigen.¹⁴⁹ Das NSKK übernahm nicht nur den Transport von Baustoffen und die Logistik für die Bauprogramme in der Reichshauptstadt, sondern stand mit dem Angriff auf die Sowjetunion für Hilfsdienste der Luftwaffe zur Verfügung.¹⁵⁰ Die Transportstandarte in Stärke von drei Kraftwagen-Transportregimentern folgte im Juni 1941 den Luftstreitkräften der Heeresgruppe Süd zur Sicherung des Nachschubs Richtung Sowjetunion.¹⁵¹ Im Unterschied zur NSKK-Brigade Todt standen die Männer von Speer in vollem militärischem Einsatz. Taktisch waren die einzelnen Transporteinheiten in der Regel dem Oberbefehlshaber der jeweiligen Heeresgruppe zugeordnet und einem Armeekommando unterstellt. Die Standarte, später NSKK-Brigade Speer, hatte keine flexible Struktur wie die Organisation Todt, sondern war militärischen Gesichtspunkten der Wehrmacht entsprechend in Regimentern, Abteilungen, Kompanien und Züge untergliedert.¹⁵² Die Propagandaformel „NSKK – An allen Fronten“¹⁵³ trifft besonders für die Albert Speer unterstellten NSKK-Kraftwagen-Transportregimenter zu. Sie beteiligten sich am Versorgungsdienst für Stalingrad 1942 ebenso wie an Einsätzen in Afrika.¹⁵⁴

¹⁴⁶ Der Korpsführer besuchte den ersten Ausbildungslehrgang in Döberitz; vgl. Der NSKK-Mann vom 30. 12. 1939: „NSKK-Transportstandarte Speer‘ eingesetzt“.

¹⁴⁷ Vgl. NSKK-Korpsführung: Das NSKK in Zahlen, Stand: 31. 5. 1940 (Vertraulich!), BACh NS 24/151.

¹⁴⁸ Vgl. Verfügung des Korpsführers, betr. Transportstandarte Speer vom 22. 12. 1939, BACh NS 24/158; Lohr: Intelligenz und Macht, S. 174.

¹⁴⁹ Vgl. Der NSKK-Mann vom 6. 4. 1940: „NSKK-Staffel S...angetreten!“

¹⁵⁰ Vgl. Luftwaffenverwaltungsamt vom 8. 5. 1941, BACh-ZNS, NSKK-Transporteinheiten.

¹⁵¹ Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz“, 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70; Seidler: Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps und die Organisation Todt, S. 633; Lohr: Intelligenz und Macht, S. 176.

¹⁵² Vgl. Seidler: Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps und die Organisation Todt, S. 633.

¹⁵³ Der NSKK-Mann vom 8. 6. 1940: „An allen Fronten“.

¹⁵⁴ Vgl. zu den Einsätzen: Schönhar: Vom NSKK zum Transportkorps Speer. Bei der Arbeit handelt es sich um einen biografisch verfassten Bericht über den Vater des Autors, der als Kommandeur eines Kraftwagen-Transportregiments diente. Vgl. ferner den Erlebnisbericht von Francesco Pinoli: NSKK Brigade Speer. „Un comasco nello Wehrmacht“; Der NSKK-Mann vom 28. 11. 1942: „Sie fahren den Tod für Stalingrad“; Mitteilungsblatt des NSKK vom 1. 1. 1943: „Aufstellung über verliehene Kriegsauszeichnungen“, Deutsche Bücherei Leipzig ZB 33658. Ab 1941 waren Männer der NSKK-Transportbrigade Speer in Afrika zum Transport von Munition und Treibstoffen für die Luftwaffe eingesetzt. Sie trugen die gelbe Tropenuniform des deutschen Afrikakorps; Der NSKK-Mann vom 15. 5. 1943: „Zwei Jahre Afrikaeinsatz“. Die Zahl der Kriegsauszeichnungen lässt auf die ungefähre Stärke der in Afrika Eingesetzten schließen. Im Januar 1943 erhielten 783 Angehörige der NSKK-Transportgruppe Todt eine Erinnerungsmedaille an den italienisch-deutschen Feldzug in Afrika.

Im Laufe des Zweiten Weltkrieges existierten zehn NSKK-Transportregimenter, die ihren Einsatzort, ihre Zusammensetzung und ihre Aufgabenbereiche sehr oft änderten. Sie standen vor allem im Dienst der Luftwaffe, waren aber auch für Heereszwecke abgestellt.

- NSKK (Kw.) *Trsp. Rgt. 1:* Im Winter 1941/42 für Aufgaben der Luftwaffe aufgestellt, im Winter 1943/44 bei der Zusammenlegung mit dem Rgt. 2 aufgelöst.
- NSKK (Kw.) *Trsp. Rgt. 2:* Teil der Transportgruppe Todt, 1943 bei Bitterfeld für die Luftwaffe im Einsatz.
- NSKK (Kw.) *Trsp. Rgt. 3:* Teil der NSKK-Transportstandarte Speer, aufgestellt 1941/42, am 9. März 1942 zur Neuaufstellung nach Berlin zurückbefohlen, 1943 bei Dessau für die Luftwaffe tätig.
- NSKK (Kw.) *Trsp. Rgt. 4:* Teil der Transportstandarte Speer, 1941 aufgestellt, in St. Germain und in Afrika für die Luftwaffe tätig.
- NSKK (Kw.) *Trsp. Rgt. 5:* Aufgestellt am 3. Februar 1943 von der NSKK-Transport-Gruppe Todt für den Generalquartiermeister der Luftwaffe, Ende 1943 für das Heer in Charkow tätig.
- NSKK (Kw.) *Trsp. Rgt. 6:* Aufgestellt am 5. Februar 1943, Einsätze für das Heer bei Dnjepropetrowsk, ab Dezember 1944 für die Front-OT.
- NSKK (Kw.) *Trsp. Rgt. 7:* (Speer), aufgestellt am 7. Oktober 1943 bei der NSKK-Brigade Speer für den Einsatz in Italien.
- NSKK (Kw.) *Trsp. Rgt. 8:* (Speer), aufgestellt am 28. Juli 1944 für das Heer in Russland, zuletzt Heeresgruppe Weichsel.
- NSKK (Kw.) *Trsp. Rgt. 9:* (Speer), aufgestellt am 31. Juli 1944 für die Heeresgruppe Nord-Ukraine im Raum Krakau, später Heeresgruppe Mitte, Standort am 1. November 1944 Krakau, Einsatz bei einer Panzer-Division, eingesetzte Fahrzeuge: 1097
- NSKK (Kw.) *Trsp. Rgt. 10:* Entwickelte sich aus der NSKK-Kraftwagen-Transport-Abteilung, Einsatzgruppe Finnland der OT; 1943 Standort: Rovaniemi, Einsätze für Heer, Luftwaffe, OT. Wiedereingliederung nach dem 1. November 1944 in die Abschnittsführung Wiking.¹⁵⁵

Im Spätsommer 1942 benötigte Reichsminister Speer für neue Aufgaben, insbesondere für den Bau des Atlantikwalls – einer Bunkerreihe entlang der Westküste, die eine Invasion der Alliierten verhindern sollte –, weitere Kfz-Transporteinheiten. Da deutsche Kraftfahrer nicht mehr zur Verfügung standen, griff er auf ausländisches Fahrpersonal zurück.¹⁵⁶ Im September 1942 wurde für die ausländi-

¹⁵⁵ Die uneinheitlichen Bezeichnungen Transport-Regimenter und Kraftwagentransport-Regimenter, mit oder ohne Zusatz „Speer“, „Todt“ und „NSKK“, und die häufigen Änderungen der Unterstellungsverhältnisse, der Einsatzorte und der Zusammensetzung erschweren eine klare Bestimmung und Zuordnung der Regimenter. Die hier vorgenommene Zusammenstellung erfolgte auf der Basis folgender Quellen: Böhm, Die Organisation Todt, S. 700–793; BArch-ZNS, ES: NSKK-Transporteinheiten; Tessin: Verbände und Truppen, 2. und 3. Bd.; Einsatzübersicht der NSKK-Transportgruppe Todt vom 7. 6. 1943, BArch R 50 II/38 (F. 80091, Bl. 1201–1225); BArch R 50 II/27, 35; BArch-MA RL 20/Flughafenbereichs-Kommandos 2.

¹⁵⁶ Vgl. Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. VI, S. 79; NSKK-Transportgruppe Todt, Hauptabteilung, betr. Aufstellung der Legion Speer vom 30. 9. 1940, BArch R 50

schen Arbeitskräfte eine eigene Formation, die „Legion Speer“, geschaffen, weil die Aufnahme von ausländischen Arbeitern nicht mit dem Status und Selbstverständnis der NSKK-Gliederung vereinbar war.¹⁵⁷ Die Führung über die 1943 rund 8000 Mann zählende Einheit hatte NSKK-Gruppenführer Jost mit dem Rang eines Generalkapitäns und dem Titel „Kommandeur der Legion Speer“ inne. Die Legion rekrutierte sich zum einen aus europäischen Freiwilligen und zum anderen aus russischen Kriegsgefangenen und Hilfswilligen.¹⁵⁸ NSKK-Führer übernahmen innerhalb der Legion Speer ausschließlich Weisungs- und Kontrollfunktionen.

Die Ausschaltung des NSKK: Von der NSKK-Transportgruppe Todt zum Transportkorps Speer

Nach dem Tod von Fritz Todt im Februar 1942 übernahm der Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt, Albert Speer, das Reichsministerium für Bewaffnung und Munition. Er gliederte die OT in sein Ministerium ein. Mit dem Nachfolger im Amt des Korpsführer des NSKK, Erwin Kraus, vereinbarte Speer im Juli 1942 die Zusammenfassung der NSKK-Transportbrigade Todt und der NSKK-Transportbrigade Speer zur „NSKK-Transportgruppe Todt“.¹⁵⁹ Es handelte sich um die größte Kriegsformation, die den Namen NSKK trug. Sie umfasste im Oktober 1942 rund 70 000, im September 1943 noch 50 000 Männer.¹⁶⁰

Die NSKK-Transporteinheiten hatten im Krieg wenig Kontakt mit der Dienststelle des Korpsführers. Je weiter sich der Einsatzradius der NSKK-Transporteinheiten ausdehnte, desto weniger Einfluss konnte die NSKK-Korpsführung offenbar nehmen. Da das NSKK mit zunehmender Dauer des Krieges keine Möglichkeit mehr hatte, Männer aus den eigenen Reihen zu rekrutieren, und die Verantwortung für die Einsätze beim Reichsminister für Bewaffnung und Munition Albert Speer lag, waren die Uniform und die Dienststrafordnung die einzigen Verbindungen zum NSKK. Dennoch wurden Bitten an Korpsführer Kraus herangezogen, Einheiten der Transportstandarte Speer technisch auszubilden. Kraus lehnte dies 1942 mit dem Hinweis ab, die Transportstandarte Speer unter ihrem Führer Willi Nagel habe mit ihm keine Berührungspunkte, da dieser autonom handle.¹⁶¹ NSKK-Gruppenführer Nagel, der sämtliche Transportformationen

II/9 (F. Nr. 80091, Bl. 538 f.). Die Legion umfasste anfänglich sieben Kompanien, denen NSKK-Führer vorstanden.

¹⁵⁷ Vgl. Anweisung der Stabsführung der NSKK-Transportbrigade Speer vom 26. 8. 1942, betr. Legion Speer, BArch R 50II/9 (F. Nr. 80091, Bl. 530). Der Korpsführer stellte mit Befehl vom 15. 1. 1940 fest, dass die Aufnahme von Angehörigen fremder Staaten in das NSKK grundsätzlich nicht möglich war; BArch NS 24/701.

¹⁵⁸ Die Legionäre schworen dem „Führer“ unbedingten Gehorsam. Fahrer und Schlosser erhielten einen Wochenlohn von 45 RM und hatten Anspruch auf Urlaub; vgl. Seidler: Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps und die Organisation Todt, S. 634.

¹⁵⁹ Vgl. Seidler: Organisation Todt, S. 206.

¹⁶⁰ Jurado u. a.: Wehrmacht Auxiliary Forces, S. 4f.

¹⁶¹ Vgl. Schreiben (privat) von Kraus an Hauptmann Wilhelm Ergenzinger vom 5. 1. 1942, BArch NS 24/241.

Speer, Todt, OT, die Legion Speer und die Transportflotte Speer¹⁶² unter sich hatte, belegte als Chef des Transportwesens eine eigene Dienststelle im Reichsministerium für Bewaffnung und Munition.¹⁶³ In dieser Position waren die Loyalitäten gegenüber dem Minister und der Wehrmacht stärker als die gegenüber der NSKK-Korpsführung. Nagel entwickelte Bestrebungen, die darauf abzielten, die Transportgruppe Todt vom NSKK abzuspalten. Die Streitigkeiten zwischen der NSKK-Korpsführung und dem Chef des Transportwesens, NSKK-Gruppenführer Willi Nagel, verschärfen sich. Auch als Kraus bei Speer im Januar 1944 das disziplinarische Vorgehen Nagels und seine fragwürdige Dienstauffassung monierte, hatte diese Beschwerde keine nachteiligen Konsequenzen für Nagel, da Speer mit der Arbeit seines Transportchefs sehr zufrieden war.¹⁶⁴

Als weiterer Unruhestifter entpuppte sich der Leiter der OT, Ingenieur Xaver Dorsch, der das OT-Bauwesen, einschließlich des Transportwesens, stärker militärisch ausrichten wollte. Dies war mit dem Charakter des NSKK als Parteiorganisation nicht zu vereinbaren.¹⁶⁵ Hinzu kam, dass sich auch der Leiter der Parteikanzlei Martin Bormann im Namen Hitlers unzufrieden über die personelle Zusammensetzung der NSKK-Transporteinheiten äußerte, die in ihre Reihen auch „rassisch minderwertige Menschen“ – gemeint waren Hilfsarbeiter aus der Sowjetunion – aufgenommen hatten. Dies, so wurde beanstandet, sei einer Parteigliederung unwürdig.¹⁶⁶ Bormann bedrängte Speer, eine neue Organisation zu schaffen, in der auch Nichtdeutsche als Wehrmachtspersonal eingesetzt werden könnten.

Durch ein Übereinkommen zwischen Reichsminister Speer und NSKK-Korpsführer Kraus wurde die Transportgruppe Todt Ende 1943 vom NSKK abgetrennt.¹⁶⁷ Der Geheimerlass des OKW vom 12. September 1944 besiegelte die Trennung und kam den Forderungen und Machtansprüchen der Kritiker weitgehend entgegen. Es erfolgte die Angliederung der NSKK-Transportgruppe Todt und der Legion Speer an die Wehrmacht. Der neue Name lautete „Transportkorps Speer“.¹⁶⁸ Die neu geschaffene Organisation unterhielt keine Beziehungen mehr

¹⁶² Die Transportflotte, die aus zivilen Arbeitskräften bestand, wurde 1937 für die Neugestaltung der Reichshauptstadt auf der Spree aufgestellt. 1940 nach Norwegen verlegt, erhielt sie eine paramilitärische Ausrichtung; Angolia u. a.: NSKK, NSFK, S. 315–321.

¹⁶³ Vgl. Organisationseinteilung des Reichsministers für Bewaffnung und Munition vom 17. 8. 1943, BACh R 50 II/46 (F. Nr. 800092, Bl. 227).

¹⁶⁴ Vgl. Seidler: Die Organisation Todt, S. 208 f. Ein Vertrauter von Kraus erklärte nach dem Krieg, Kraus habe bei Nagel skandalöse Zustände („Saufgelage“) aufgedeckt. Als Kraus von Speer die Ablösung Nagels forderte und dieser der Bitte nicht entsprach, habe Kraus den gesamten Transportverband aus dem Korps entlassen; Eidesstattliche Erklärung von Hermann Rösing vom 8. 9. 1948, Entnazifizierungsakte Kraus, Amtsgericht München.

¹⁶⁵ Vgl. Seidler: Organisation Todt, S. 208.

¹⁶⁶ Vgl. Angolia u. a.: NSKK, NSFK, S. 291.

¹⁶⁷ Vgl. Verfügung des Korpsführers Kraus vom 1. 12. 1943, BACh NS 24/149.

¹⁶⁸ Vgl. Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. VI, S. 79. Der Name „Transportkorps Speer“ existierte bereits seit Sommer 1943. Für Detailfragen vgl. Seidler: Die Organisation Todt, S. 207. Die Kraftfahrzeuge des Transportkorps führten das amtliche Kennzeichen „OT“, OKW Chef des Wehrmachtkraftfahrwesens vom 22. 9. 1944 (Abschrift), BACh ZNS: Es NSKK-Transporteinheiten.

zum NSKK und führte eine neue Dienstgrad- und Anzugsordnung ein. Die Angehörigen des Transportkorps Speer gliederten sich in uniformierte Korpsangehörige, die von nun an Wehrsold erhielten, und in zivile Gefolgschaftsmitglieder. Am Ende des Jahres 1944 zählte das Transportkorps Speer 47 647 Angehörige, von denen die Hälfte ausländische Arbeiter waren.¹⁶⁹ Die 2309 Führer des Transportkorps Speer entgingen nach dem Krieg den Sanktionen gegen NSKK-Führer, obwohl sich das Transportkorps erst wenige Monate vor Kriegsende vom NSKK getrennt hatte.¹⁷⁰

NSKK-Transportbrigaden im Einsatz für Heer und Luftwaffe

Im Gegensatz zu dem problematischen Konkurrenzverhältnis zwischen NSKK und dem Reichsministerium für Bewaffnung und Munition gestalteten sich die direkten Beziehungen zwischen NSKK und Wehrmacht harmonisch. Das NSKK wollte sich gegenüber dem Heer und der Luftwaffe als Nachschuborganisation beweisen, die „sich würdig in die Reihen der Versorgungstruppen des Heeres eingereiht und es ihnen an Einsatzbereitschaft gleichgetan“ hatte.¹⁷¹

Für Zwecke des Heeres und der Luftwaffe wurde ab 1. April 1941 vom Korpsführer ein Kraftfahrzeug-Transportraum zusammengestellt. Die Aktion erhielt die Bezeichnung „Tr.“ für Transportraum. Der Generalquartiermeister im Generalstab des Heeres, Generalmajor Wagner, beauftragte das NSKK, Fahrzeuge aus Beständen der Reichsbahn, der Wirtschaft und anderer Eigentümer zusammenzufassen. Der Transportraum wurde kurz vor dem Angriff auf die Sowjetunion der Nachschubführung der Panzerverbände eingegliedert. Die Zivilfahrzeuge stellten den Verbänden Munition und Treibstoff in so genannten Handkoffern zur Verfügung.¹⁷² Der Reichsverkehrsminister musste bis März 1942 mindestens 4000 Lkw und 55 Zugmaschinen aus dem zivilen Straßenverkehr requirieren und an die Wehrmacht abgeben.¹⁷³ Die für die Aktion „Tr.“ erforderlichen Fahrer, Unterführer und Führer wurden der Organisation Todt, dem Baustab Speer und dem NSKK entzogen.¹⁷⁴

Im Rahmen der Vorbereitungen für den Einmarsch in die Sowjetunion stellte das Heer im März 1941 die Kraftwagen-Transportbrigade Heer auf. Sie gliederte sich in vier Abteilungen: NSKK-Kw. Trsp. Abteilungen 496 bis 499.¹⁷⁵ Rechnet

¹⁶⁹ Eine genaue Aufstellung bei Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. VI, S. 81.

¹⁷⁰ Vgl. Seidler: Die Organisation Todt, S. 211.

¹⁷¹ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom August 1941: „NSKK-Transportbrigade Heer im Kampf gegen die Sowjetunion“.

¹⁷² Vgl. Klink: Die Landkriegsführung, S. 252.

¹⁷³ Vgl. Geheim-Schnellbrief des Reichsverkehrsministers vom 16. 12. 1941, betr. Gestellung von Transportraum für die Wehrmacht, BACh-MA RW 19/2230.

¹⁷⁴ Vgl. Absolon: Die Wehrmacht im Dritten Reich, Bd. IV, S. 7; Anweisung des Oberkommandos der Wehrmacht vom 5. 3. 1941, betr. Transportraum, BACh-MA RW 19/2231.

¹⁷⁵ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Dezember 1941: „NSKK im Ost-Einsatz“; Tessin: Verbände und Truppen, 10. Bd, S. 299, 301, 302, 303, 307. Die Kw. Transportabteilung 500 war eine im Oktober 1941 für das Heer aufgestellte Abordnung der Transportstandarte Speer mit fünf Kompanien; siehe: Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz“, 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70.

man die Ersatzabteilung hinzu, die in der NSKK-Reichsmotorsportschule Wriezen/Mark ihren Standort hatte, dann ergab sich eine Gesamtstärke der Brigade von 280 Führern, 1137 Unterführern und 8930 Männern mit 4500 Fahrzeugen. Die Fahrer dieser Einheit waren 1923 geboren und gehörten der Motor-HJ an.¹⁷⁶ Die 18-Jährigen wurden in vierwöchigen Lehrgängen auf ihre Aufgabe als Lkw-Fahrer vorbereitet. Schlosser, Handwerker, Köche aus der Breitengliederung des NSKK erhielten nach der freiwilligen Meldung ebenfalls eine Ausbildung auf den Reichsmotorsportschulen. Die Unterführer und Führer setzten sich aus dem Stammpersonal der Schulen zusammen. Die einzelnen Abteilungen der Transportbrigade Heer wurden den Heeresgruppen je nach taktischer Lage zugeteilt. Sie waren auf dem östlichen Kriegsschauplatz in vorderer Linie hinter den Panzertruppen oder den motorisierten Divisionen eingesetzt und transportierten Waffen, Munition und Lebensmittel.¹⁷⁷

Ferner entstanden vier NSKK-Kfz-Werkstätten, die nach Angaben des Generals der Nachschubtruppen des Heeres Windisch vorzüglich ausgestattet waren und dank des geschulten Personals bei der Instandsetzung von Kraftfahrzeugen wertvolle Dienste leisteten.¹⁷⁸

Im Dezember 1940 wurde für den Materialtransport zum Ausbau der Flughäfen in den besetzten Gebieten die 1. NSKK-Transportbrigade Luftwaffe aufgestellt. Sie gliederte sich in NSKK-Transportregimenter, Staffeln, Hauptkolonnen und Kolonnen.¹⁷⁹ Die NSKK-Transportbrigade „Luft“ bezog ihr Stabsquartier beim Luftgau Belgien/Nordfrankreich in Brüssel. Die Mitarbeiter der Brigade waren mit dem Materialtransport für den Bau zahlloser Flugplätze, Flakstellungen und Zubringerstraßen betraut und beförderten Munition, Betriebsstoffe und Motoren. Zur Vergrößerung der transporttechnischen Möglichkeiten wurden bezahlte Fahrer, möglichst mit eigenem Fahrzeug, aus den besetzten Gebieten angeworben. Auf rund 1600 NSKK-Führer und Männer kamen 1400 Ausländer, vorwiegend aus den Niederlanden, Frankreich und Belgien.¹⁸⁰ Die NSKK-Brigade Luftwaffe stand unter Führung des NSKK-Gruppenführers Leo von Bayer-Eh-

¹⁷⁶ Vgl. den Erlebnisbericht eines 1923 geborenen ehemaligen Motor-HJ-Angehörigen, der im März 1941 auf der MSS in Greiz ausgebildet und der NSKK-Kraftwagen-Transport-Ersatzabteilung (Heer) zugeteilt wurde. Der Dienst dauerte bis zum Jahresende; Häßner: Von der NSKK Transportabteilung zur Wehrmacht. Nach ihrer Verwendung in der Transportkolonne wurden die jungen Männer nicht zum RAD eingezogen, sondern sofort als Soldaten eingesetzt; Aufruf des Korpsführers (unleserliches Datum), BArch NS 24/773.

¹⁷⁷ Vgl. Verfügung des OKW, betr. Erfassung und Musterung von Kriegsfreiwilligen des Geburtsjahrgangs 1923 vom 8. 3. 1941 und Merkblatt, BArch-MA RH 15/222; Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz“, 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70.

¹⁷⁸ Vgl. Windisch: Die Deutsche Nachschubtruppe, S. 43. Windisch bezieht sich nur auf zwei Werkstätten (Mitte und Süd).

¹⁷⁹ Vgl. Verfügungen des Korpsführers vom 24. 3. 1941, betr. NSKK-Transportbrigade Luftwaffe, BArch NS 24/152, vom 2. 3. 1941 und vom 24. 3. 1941, BArch NS 24/131.

¹⁸⁰ Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz“, 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70.

renberg, der früher den Motorsport im NSKK und in der Obersten Nationalen Sportbehörde für die Deutsche Kraftfahrt (ONS) organisiert hatte.¹⁸¹

Zwischen 1941 und 1943/44 existierte eine 2. NSKK-Brigade der Luftwaffe beim Luftgau-Kommando Posen.¹⁸² Rund 1000 NSKK-Mitglieder und eine doppelt so hohe Zahl an Holländern und Flamen transportierten Nachschub zu den vordersten Frontabschnitten.¹⁸³ Die Einheit war in jeder Hinsicht der Luftwaffe unterstellt. NSKK-Angehörige der NSKK-Brigade trugen die Uniform der Luftwaffe und die Rangabzeichen des NSKK.¹⁸⁴

Ausländische Fahrer in Diensten des NSKK

Internationale Freiwillige in Diensten der Wehrmacht, Polizei, Waffen-SS und des NSKK stammten vorwiegend aus den Niederlanden, aus Belgien und Frankreich. Wenige Fahrer kamen aus Norwegen, Dänemark und Italien. Um den Mangel an Personal auszugleichen, verstärkten die Transporteinheiten das ohnehin bestehende Übergewicht an ausländischen Fahrern durch die forcierte Anwerbung von Fahrpersonal auf der Basis von Privatdienstverträgen. Vor allem pronazistische Parteien aus den besetzten „germanischen“ Ländern erwiesen sich als kollaborationswillige Gehilfen bei der Rekrutierung und Ausbildung geeigneter Fahrer. Nach dem deutschen Einmarsch in die Sowjetunion trat zu der nationalen Befreiungsmotivation als besonderes Antriebsmoment der starke antikommunistische Reflex dieser Gruppierungen.¹⁸⁵ Die Niederländische Motor-WA (Weer Afdeling) der faschistischen Mussert-Bewegung war eine Formation ähnlich der Motor-SA und stand in enger Verbindung zum NSKK.¹⁸⁶ Der Zustrom zum NSKK war so groß, dass der Höhere SS- und Polizeiführer in den Niederlanden Hanns Rauter im November 1943 den Eintritt in das NSKK verbot.¹⁸⁷ Das NSKK betreute sämtliche Kraftfahrer, die im Bereich des Wehrmachtbefehlshabers in den Niederlanden eingesetzt waren.¹⁸⁸ Zur Ausbildung niederländischer Freiwilliger existierten eigene NSKK-Motorschulen in Almelo, in Zeist und in der belgischen

¹⁸¹ Vgl. Der NSKK-Mann vom 4. 4. 1942: „Ein Befehl und was dahinter steckt“. Zu Leo von Bayer-Ehrenberg vgl. S. 136 dieser Arbeit.

¹⁸² Vgl. zur Arbeit der 2. Transportbrigade die Bestände der Luftwaffe im BArch-MA RL 19/10, 11; RL 13. Unklar ist, ob es neben den Brigaden noch weitere unabhängige NSKK-Regimenter gab, die den Luftgau-Kommandos unterstanden; Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz“, 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70. Tessin zählt sieben vom NSKK aufgestellte Regimenter der Luftwaffe, nennt aber an anderer Stelle nur fünf; Tessin: Verbände und Truppen, 2. Bd., S. 71, 141, 143, 208, 273, 319. Vgl. auch Motorschau vom Dezember 1941: „Das NSKK im Kriegseinsatz“.

¹⁸³ Vgl. Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz“, 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70.

¹⁸⁴ Vgl. Geheim-Stabsbefehl vom 6. 6. 1941 des Führers im Luftgau-Kommando II, BArch-MA RL 19/11.

¹⁸⁵ Vgl. Röhr: Forschungsprobleme zur deutschen Okkupationspolitik, S. 164 f., 171 f.

¹⁸⁶ Vgl. Der NSKK-Mann vom 5. 11. 1942: „Oranje, blanje, bleu“.

¹⁸⁷ Vgl. Neulen: An deutscher Seite, S. 60 f.

¹⁸⁸ Die Männer wurden als NSKK-Staffel 1943 zusammengefasst; vgl. NSKK-Staffel des Wehrmachtbefehlshabers in den Niederlanden, BArch-MA RW 37/48.

Provinz Limburg.¹⁸⁹ Historiker gehen davon aus, dass auf die gesamte Kriegszeit bezogen rund 9000 Holländer phasenweise in Diensten des NSKK standen.¹⁹⁰

In Belgien stellten die nationalistischen Flamen, insbesondere die Anhänger der Kollaborationspartei Vlaamsch Nationaal Verbond¹⁹¹, eine ideale Rekrutierungsbasis für das NSKK dar. Im Mai 1943 hatten sich mehr als 3000 Flamen für das NSKK verpflichtet. Im Laufe des Krieges standen außerdem rund 6000 wallonische Freiwillige im NSKK-Einsatz. Die meisten Arbeiter vermittelten die faschistischen Kollaborationsparteien „Rex“ unter Degrelle und AGRA (Freunde des Großdeutschen Reiches).¹⁹² Als 1942 in Paris und an anderen Orten in Frankreich Anwerbungsbüros des NSKK eröffnet wurden, meldeten sich auch zunehmend junge französische Freiwillige. Besonders die Kollaborationsgruppierung „Organisation Les Jeunes du Maréchal“ förderte die Werbung. Insgesamt standen nach Schätzungen rund 3000 Franzosen in Diensten des NSKK.¹⁹³

Das NSKK unterstützte die nationalistischen Verbände mit Werbebezügen und ermutigte die Freiwilligen mit einer vergleichsweise hohen Vergütung.¹⁹⁴ Die Werbung des NSKK war auch deshalb erfolgreich, weil die Rekrutierung an das Versprechen gebunden war, die Freiwilligen nicht in Kampfhandlungen oder als Zwangsarbeiter einzusetzen. Zudem bot der Einsatz beim NSKK für besonders Zielstrebige die Möglichkeit, schneller in die favorisierten „germanischen Legionen“ der Waffen-SS einzutreten.

Die Männer der nationalen Verbände in den NSKK-Transportbrigaden Luftwaffe trugen eine fliegerblaue Luftwaffen-Uniform und ein schwarzes NSKK-Käppi mit Mützenabzeichen auf farbigem Grund, das die Herkunft der Freiwilligen kenntlich machte.¹⁹⁵ Durch ihre Unterschrift verpflichteten sie sich für ein Jahr. Ab 1942 galt die Verpflichtung auf Kriegsdauer. Sie unterstanden den deutschen Militärgesetzen und der Dienst-, Straf- und Beschwerdeordnung des

¹⁸⁹ Vgl. Anweisung des Wehrmachtbefehlshabers in den Niederlanden vom 1. 6. 1944, betr. OKH-Aktion Auferstehungen, BArch-MA RW 37/48; Der NSKK-Mann vom 19. 2. 1944: „Niederländische Jugend im NSKK“.

¹⁹⁰ Die Gesamtzahl schwankt zwischen 8000 und 9000; vgl. Neulen: An deutscher Seite, S. 60; Angolia u. a.: NSKK, NSFK, S. 332. Für das Jahr 1943 ist die Zahl von 5000 bis 6000 Niederländern, vorwiegend aus der Motor-WA und der allgemeinen WA, überliefert, die im NSKK-Einsatz standen; Schreiben des SS-Obergruppenführers und General der Polizei Rauter an den RFSS vom 19. 7. 1943, BArch NS 19/3363, Bl. 33 f.

¹⁹¹ Vgl. Neulen: An deutscher Seite. S. 71.

¹⁹² Vgl. ebenda.

¹⁹³ Vgl. Giolitto: Volontaires Français sous l'uniforme allemand, S. 328. Andere Schätzungen sprechen von einer Gesamtzahl von 5000 französischen Freiwilligen; Angolia u. a.: NSKK, NSFK, S. 340.

¹⁹⁴ Vgl. Bericht über die Werbevergütung des Vlaamsch Nationaal Verbond vom 11. 7. 1941 und Abschrift aus dem Mitteilungsblatt der Rex-Bewegung vom 1. März unter der Überschrift „Motorisierte Brigade“, BArch-MA RW 36/49.

¹⁹⁵ Die Nationalitäten und Volksgruppen wurden durch den farbigen Grund des NSKK-Mützenabzeichens gekennzeichnet: rot für holländische Angehörige der WA, grün für Schwarze Brigade Flamen, gelb für Rex-Wallonen, rostbraun für Agra-Wallonen, hellblau für nationale Verbände aus Frankreich; vgl. Gruppenbefehl der NSKK-Motorgruppe Luftwaffe vom 7. 8. 1942, BArch NS 24/330.

NSKK.¹⁹⁶ Holländische, flämische und wallonische Kraftfahrer erhielten bei den Einsätzen der 1. und 2. NSKK-Brigade Luftwaffe einen Sold sowie für Einsätze in den besetzten Ostgebieten Sonderzulagen.¹⁹⁷

Anfangs öffnete das NSKK seine Reihen nur für Freiwillige aus den nord-, mittel- und westeuropäischen Ländern, später erzwangen Rekrutierungsengpässe auch die Aufnahme osteuropäischer Arbeiter. Die bei der 2. NSKK-Brigade Luftwaffe eingesetzten Ostarbeiter arbeiteten zu deutlich schlechteren Konditionen¹⁹⁸ – Ausdruck des rassistischen Antislawismus des NS-Regimes.

Ohne die Freiwilligen wären die Transportdienste der NSKK-Transportgruppe Luftwaffe, wie hier dargestellt, nicht zu leisten gewesen. Bereits 1943 konnten die NSKK-Motorgruppen die Anforderungen der Luftwaffe nicht mehr erfüllen, weil die Zahl der gesunden, einsatzfähigen deutschen Männer, die nicht zur Wehrmacht einberufen wurden, viel zu gering war.¹⁹⁹ Obgleich eine vertragliche Zusage bestand, ausländische Freiwillige nur hinter der Frontlinie einzusetzen, wurden sie im Laufe des Krieges in Kampfhandlungen verwickelt. Mindestens 300 Holländer kamen beim Versorgungsdienst der 6. Armee in Stalingrad ums Leben.²⁰⁰

4. Kriegsverbrechen und Judenmord

Der Beitrag des NSKK zur Diskriminierung und Vertreibung der polnischen Zivilbevölkerung

Das NSKK übernahm im Laufe des Zweiten Weltkriegs nicht nur die bisher beschriebenen Kontroll-, Ausbildungs-, Fahr- und Transportaufgaben. Es wurde mit einer weiteren Spezialaufgabe betraut, deren Untersuchung für die historische Forschung in Bezug auf die deutsche Okkupationspolitik und den Holocaust eine besondere Relevanz beanspruchen kann: der Einsatz der NSKK-Verkehrskompanien in Polen und der Sowjetunion.

Bereits wenige Tage nach dem Überfall auf Polen ließ Korpsführer Hühnlein zur Unterstützung der Ordnungspolizei im ganzen Reich Verkehrsstaffeln bilden. Am 14. September 1939 meldete er dem Chef der Ordnungspolizei Daluge die Einsatzbereitschaft dieser Einheiten.²⁰¹ Hühnlein wies darauf hin, dass nur NSKK-Männer ausgewählt wurden, die weder eine Kriegsbeorderung hatten

¹⁹⁶ Vgl. Befehl der NSKK-Brigade Luftwaffe beim Luftgau-Kommando Belgien/Nordfrankreich vom 24. 2. 1942, betr. Ausländische Kraftfahrer, BACh NS 24/328.

¹⁹⁷ Vgl. Dienstanweisung der Hauptverwaltung der NSKK-Brigaden Luftwaffe vom 2. 3. 1942, BACh NS 24/328.

¹⁹⁸ Vgl. Verfügung der 2. NSKK-Brigade Luftwaffe vom 4. 5. 1943, betr. Besoldung der Ostarbeiter, BACh NS 24/329.

¹⁹⁹ Vgl. Schreiben der NSKK-Motorgruppe Luftwaffe an die NSKK-Korpsführung vom 8. 5. 1943, BACh-ZNS NS 24/266.

²⁰⁰ Vgl. Angolia u. a.: NSKK, NSFK, S. 336; Der NSKK-Mann vom 28. 11. 1942: „Sie fahren den Tod für Stalingrad“.

²⁰¹ Vgl. Schreiben des Korpsführers an den RFSS zu Händen des Chefs der Ordnungspolizei vom 14. 9. 1939, BACh NS 24/157.

noch in der Rüstungsindustrie arbeiteten, die über 40 Jahre alt waren und sich für diesen Dienst freiwillig gemeldet hatten.²⁰²

Auf Anforderung des Chefs der Zivilverwaltung in Posen Arthur Greiser wurden zwei NSKK-Kompanien mit je 100 Mann in Richtung Polen in Marsch gesetzt.²⁰³ Am 30. September 1939 trafen die Männer der NSKK-Motorgruppe Berlin in Posen ein, wo sie im Umgang mit Pistolen unterwiesen wurden. Es handelte sich bei den Teilnehmern sowohl um sehr junge Männer aus dem Motorlehrsturm Bernd-Rosemeyer als auch um ältere Freiwillige aus den Standarten.²⁰⁴ Die Mehrheit der Männer hatte bereits im Ersten Weltkrieg gekämpft.²⁰⁵

Hühnlein bewirkte beim Chef der Ordnungspolizei die Erlaubnis, die NSKK-Uniformen mit einer grün-gelben Armbinde zu versehen, auf der die Kennzeichnung „Verkehrs-Hilfspolizei“ angebracht war. Der Aufdruck sollte die Autorität der NSKK-Männer und den Einsatz für polizeiliche Zwecke sichtbar machen und war Ausdruck des fortwährenden Bemühens um parapolizeiliche Befugnisse. Die NSKK-Uniform demonstrierte die direkte Mitwirkung an kriegswichtigen Aufgaben.

Die Kompanien waren teils mit korpseigenen, teils mit von der Polizei angemieteten oder angekauften Privatfahrzeugen und teils mit freigestellten Kfz ausgerüstet.²⁰⁶ Die Motorgruppen stellten pro Kompanie 2 Lkw, 4 Pkw, 12 Kräder und jeweils eine korpseigene Feldküche bereit.²⁰⁷ Die Akquirierung von Kraft-

²⁰² Vgl. Persönliches Schreiben des Korpsführers an den Chef der Ordnungspolizei Daluege vom 4. 10. 1939, BArch BDC Research O. 254. Die offizielle Aufstellung der Verkehrsstaffeln erfolgte gemäß Erlaß des RFSS und ChdDtPol vom 26. 9. 1939. Die Männer wurden auf der Grundlage der Notdienstverordnung vom 15. 10. 1939 verpflichtet und durch den Inspekteur der Ordnungspolizei einberufen. Die Details bezüglich der Ausrüstung und der Fahrzeuge regelte die zuständige Motorgruppe; vgl. Dienstaufforderung der Motorgruppe Hochland vom 6. 2. 1940, BArch NS 24/68. Die Druckschrift „Brief an die Front“ der Motorstandarte 60 Uelzen, Hannover vom November 1939, Bl. 5, Deutsche Bücherei Leipzig ZB 43833, bestätigt die freiwillige Meldung.

²⁰³ Vgl. Persönliches Schreiben des Korpsführers an den Chef der Ordnungspolizei Daluege vom 4. 10. 1939, BArch BDC Research O. 254.

²⁰⁴ Vgl. Der NSKK-Mann vom 14. 10. 1939: „Verkehrshilfspolizei in Posen“; Windecker: Wir waren mit in Polen, S. 46 ff.

²⁰⁵ Vgl. Deutsche Kraftfahrt vom Februar 1940: „NSKK gegen Marodeure“. Ein Foto, auf dem die nach Polen abreisebereiten NSKK-Männer zu sehen sind, lässt auf einen auffallend hohen Altersdurchschnitt schließen; Deutsche Kraftfahrt vom November 1939: „NSKK-Verkehrsdienst in Polen“.

²⁰⁶ Vgl. Schreiben des Korpsführers an den RFSS zu Händen des Chefs der Ordnungspolizei vom 14. 9. 1939, BArch NS 24/157. Vorbereitet wurde der Einsatz durch den Polenbesuch Hühnleins, des Ministerialrats Schoor vom Reichsinnenministerium, des NSKK-Stabsführers von Bayer-Ehrenberg und des Obergruppenführers Offermann; Windecker: Wir waren mit in Polen, S. 33.

²⁰⁷ Vgl. Anweisung des Inspektors Technik vom 11. 11. 1939, betr. Motorisierung der NSKK-Verkehrshilfspolizei-Kompanien in Polen; BArch NS 24/158. Die Kraftfahrzeuge waren durch die Heimat-Polizeiverwaltungen aufgrund des Reichsleistungsgesetzes zu erfassen und nach dem Schätzwert anzukaufen. Feldküchen und Lautsprecherzug stammten aus dem Eigentum des NSKK und waren daher nur anzumieten; Schnellbrief des Chefs der Ordnungspolizei vom 20. 11. 1939, HStA Hannover, Hann. 180 Hildesheim Nr. 834.

fahrzeugen stellte im weiteren Verlauf der Einsätze in Polen ein leicht zu lösendes Problem dar, denn es standen von der Polizei beschlagnahmte Kraftfahrzeuge in genügender Zahl zur Verfügung.²⁰⁸

Im November 1939 existierten bereits acht NSKK-Verkehrshilfspolizei-Kompanien zu je 100 Mann. Diese waren in Posen, Bromberg, Thorn, Graudenz, Lodz, Krakau, Kattowitz und Warschau stationiert.²⁰⁹ Weitere fünf Kompanien aus dem Reich setzten sich im November 1939 in Richtung Generalgouvernement und „Warthegau“ in Marsch. Die Führer der Motorgruppen übergaben den Inspektoren der Ordnungspolizei eine namentliche Liste der für den Einsatz vorgesehenen Führer und Männer. Da der Dienst im besetzten Gebiet als sehr kräftezehrend bewertet wurde, wählten die Verantwortlichen ab November 1939, anders als bei den ersten Einsätzen, nur noch Männer bis zum 45. Lebensjahr aus. Mit ihrer Einberufung standen die NSKK-Mitglieder unter Kriegsrecht und durften nur mit Genehmigung des Befehlshabers der Ordnungspolizei entlassen werden.²¹⁰

Insgesamt waren zwischen Oktober 1939 und Juli 1940 im besetzten Polen 1400 Männer in 14 NSKK-Verkehrshilfspolizei-Kompanien eingesetzt.²¹¹ Hauptaufgaben waren die Verkehrsregelung und das Durchschleusen deutscher Truppen und Polizeieinheiten durch die polnischen Städte. Zu diesem Zweck brachten NSKK-Männer deutsche Wegweiser an und kennzeichneten die Nachschubstraßen für die Wehrmacht.²¹²

Neben den reinen Verkehrsregelungs-Kompanien existierte im Generalgouvernement eine NSKK-Kurierkompanie. Sie setzte sich zu großen Teilen aus Angehörigen der Motorgruppe Franken zusammen.²¹³ Der 1. Zug der Kompanie stand als Begleit- und Kurierkommando zur persönlichen Verfügung des Generalgouverneurs Frank, der 2. Zug übernahm Kuriertätigkeiten in ganz Polen. Die Männer erhielten schwarze Ärmelstreifen mit der Aufschrift: „NSKK-Kurier-Kompanie Generalgouverneur“.²¹⁴ Mit Ausnahme der Kurierkompanie waren alle NSKK-Kompanien bis zum Spätsommer 1940 wieder von ihrem Einsatz in Polen

²⁰⁸ Vgl. Schreiben des Korpsführers vom 1. 11. 1939 an die Führer der Motorgruppen und -brigaden, BArch NS 124/158.

²⁰⁹ Vgl. Anweisung des Inspektors Technik vom 11. 11. 1939, betr. Motorisierung der NSKK-Verkehrshilfspolizei-Kompanien in Polen, BArch NS 24/158.

²¹⁰ Folgende Motorgruppen entsandten im gleichen Monat Verkehrskompanien: Die Motorgruppe Sachsen eine Kompanie nach Petrikau, die Motorgruppe Leipzig eine Kompanie nach Tschenstochau, die Motorgruppe Ostsee eine Kompanie nach Radom und eine Kompanie nach Lodz und die Motorgruppe Niedersachsen eine Kompanie nach Lublin; Schreiben des Korpsführers an die Motorgruppen Niedersachsen, Sachsen, Leipzig und Ostsee vom 22. 11. 1939, BArch NS 24/158.

²¹¹ Vgl. NSKK-Korpsführung: Das NSKK in Zahlen (Vertraulich!) Juli 1940, BArch NS 24/151.

²¹² Vgl. ebenda, S. 140f.; Der Kräfteinsatz und der Kriegseinsatz der Ordnungspolizei seit Beginn des Krieges vom 20. 8. 1940, in: Chef der Ordnungspolizei, Kriegseinsatz der Ordnungspolizei Heft 1 (1940–1943), S. 1, BArch R 19/97.

²¹³ Vgl. Presseauschnitt aus der Krakauer Zeitung vom 13. 12. 1939: „Dr. Frank begrüßte seine NSKK-Kurierkompanie“, BArch NS 24/305; Meldungsformular der Motorgruppe Hochland für die Kurierkompanie, die 1941 noch im Einsatz war, BArch NS 24/773.

²¹⁴ Vgl. Der NSKK-Mann vom 30. 3. 1940: „Aus den Reihen“.

ins Altreich zurückgekehrt. In einem Dankschreiben an Hühnlein vom 9. März 1940 lobte der RFSS Himmler die Arbeitsleistung der NSKK-Männer, die besonders hervorzuheben sei, weil sie von Männern im „höchsten noch arbeitsfähigen Lebensalter“ vollbracht worden sei.²¹⁵ Zu diesem Lob mischte sich bei den NSKK-Einheiten der Stolz, ebenso wie Wehrmacht und Polizei deutsche Autorität verkörpert und die befohlenen Aufgaben zur Zufriedenheit gelöst zu haben.

NSKK-„Verkehrserziehung“ in Polen

Für die NSKK-Propaganda besonders nützlich waren die Bemühungen des NSKK zur Disziplinierung der polnischen Verkehrsteilnehmer – ließ sich damit doch die vermeintliche Minderwertigkeit der polnischen Kultur ins Bild setzen. Die NSKK-Männer regelten den Verkehr in Polen, so dass nun, nach Worten des NSKK-Kriegsberichterstatters Carl Otto Windecker, „auch im Straßenverkehr deutsche Zucht, deutsche Ordnung und deutsche Disziplin die bisherige ‚polnische Wirtschaft‘ ablösten“.²¹⁶

Unter dem Deckblatt der verkehrserzieherischen Disziplinierung verbarg sich eine in Deutschland bereits angedeutete und in Polen zum Durchbruch gelangende Schikanierung der Verkehrsteilnehmer. Eingeleitet mit „Achtung, Achtung“-Rufen, erschallte aus den Lautsprecherwagen in Posen die Botschaft: „Hier ist der NSKK-Verkehrserziehungsdienst. Sie haben sich von jetzt ab an die Vorschriften der Deutschen Reichsstraßenverkehrsordnung zu halten. Sie befinden sich jetzt in Deutschland [...]!“²¹⁷ Danach wurden die Verkehrsregeln auf deutsch und polnisch verlesen. Radfahrer, die ihre Fahrtrichtungsänderung nicht mit dem Heben des Armes anzeigten, wurden gezwungen, zwanzig Freiübungen mit dem Arm zu machen. In einer Schilderung aus Lodz heißt es: „Die Bevölkerung folgt ihnen auf den Wink. Sogar die Bauern halten Disziplin. Ab und an gibt es Stauungen, weil starke Gruppen von Bauern dem Verkehrsposten mit lachender Neugier zusehen, ohne weiterzugehen. Dann müssen Sonderposten eingreifen.“²¹⁸ Diese Zeugnisse der Disziplinierungswut der NSKK-Männer muten grotesk und lächerlich an, und das umso mehr, wenn man den geringen Motorisierungsgrad Polens zugrunde legt,²¹⁹ der durch die Beschlagnahmung durch deutsche Truppen

²¹⁵ Vgl. Schreiben Himmlers an Hühnlein vom 9. 3. 1940, abgedruckt bei Windecker: Wir waren mit in Polen, S. 46. Dank kam auch vom Befehlshaber der Ordnungspolizei im „Warthegau“, Knote; Der NSKK-Mann vom 28. 9. 1940: „Anerkennung für NSKK-Einsatz Ost“. Das Durchschnittsalter der ab Oktober 1939 eingesetzten Verkehrskompanie aus Hannover betrug 45 Jahre; vgl. Zeitungsausschnitt ohne Datum: „Vom Panjewagen und polnischen Juden“, HStA Hannover, VVP 17 Nr. 2417.

²¹⁶ Windecker: Wir waren mit in Polen, S. 51. Die Tätigkeit des Verkehrserziehungsdienstes in Polen war Anlass zur Belustigung in der deutschen Zeitschrift „Motorwoche“, 1939, Nr. 446. Dort heißt es in der Rubrik „Das lachende Motorrad“: „Das Kraftfahr-Korps erzieht derweil/Die Polen noch in aller Eil/Zur Disziplin und Folgsamkeit,/Denn dies war schon die höchste Zeit.“

²¹⁷ Windecker: Wir waren mit in Polen, S. 168.

²¹⁸ Lützkendorf: Völkerwanderung 1940, S. 16.

²¹⁹ Im Jahre 1939 kam auf insgesamt 765 Einwohner ein Kfz, ein Kraffrad auf 2851, je ein Pkw auf 1323 und je ein Lkw auf 4915 Einwohner; vgl. Deutsche Kraftfahrt vom November 1939: „Polnische Wirtschaft“.

und Dienststellen und die Stilllegungspflicht von Privatfahrzeugen noch weiter herabgesetzt worden war.²²⁰

Tatsächlich aber war der verkehrsmisionarische Überschwang der NSKK-Männer alles andere als harmloser Natur. Die Maßnahmen basierten auf dem Grundsatz: „Dieses Volk kennt keine Disziplin aus sich heraus. Es kennt nur Bestrafung und Angst vor Strafe.“²²¹ Besatzungen von Lautsprecherwagen jagten Verkehrsteilnehmer, denen sie Gesetzesübertretungen vorwarfen, und drohten ihnen mit dem Ruf: „Anhalten oder wir schießen!“²²² NSKK-Männer, die in Krakau den Verkehr regelten, berichteten: „Wo gar keine Verständigung möglich war, halfen polnische Brocken oder deutsche Fäuste nach.“²²³ Die NSDAP-Kreisleitung von Ostrowo im Regierungsbezirk Kalisch kündigte in einem Aufruf an die polnische Bevölkerung an, dass Polen, die auf Bürgersteigen mit Fahrrädern fahren oder Handwagen führten, der Polizei zur gesetzlichen Bestrafung ausgeliefert würden.²²⁴

„Sie trugen die Binde Verkehrshilfspolizei am Arm, aber ihre Aufgaben gingen weit über die Regelung der schwierigen Verkehrsprobleme hinaus“²²⁵, heißt es im Klappentext des Buches „Wir waren mit in Polen“ über die Arbeit des NSKK. Es lassen sich in den Quellen Belege dafür finden, dass NSKK-Männer neben den reinen Verkehrsregelaufgaben auch Razzien durchführten. Bei einer Hausdurchsuchung in einem Kloster in Kalisch fanden sie Gewehrmunition und verhafteten den Prior des Klosters.²²⁶ Der Geistliche wurde von einem Polizeistandgericht in Posen zum Tode verurteilt und danach von Polizeieinheiten öffentlich auf dem Marktplatz von Kalisch erschossen. Der Verkehrskompanie, die bei der Verhaftung beteiligt war, gehörte auch der 41-jährige NSKK-Truppführer Z. an. In seinen Briefen von 1939 prahlte er mit der Beteiligung an Razzien in abgelegenen Dörfern in der Nähe von Kalisch, in deren Verlauf „so mancher Schuss fiel und viel Prügel verteilt wurde“.²²⁷ Die Männer hätten sich, so Z., daran erfreut, „Rabbinerbärte“ abzuschneiden und von Jüdinnen ihre Zimmer säubern zu las-

²²⁰ Die Militärverwaltung stattete ihre Dienststellen mit Fahrzeugen aus und befahl die Stilllegung aller Fahrzeuge in Polen, die nicht für Wirtschaftstransporte gebraucht wurden. In Westpreußen und Posen führte die Militärverwaltung deutsche Kennzeichen und Kraftfahrzeugpapiere nach deutschem Muster ein und verfügte die Eindeutschung der Straßen- und Ortsnamen. Mit Ausnahme der Westgebiete, in denen ein ziviler Kraftfahrzeugverkehr unter strengen Auflagen existierte, kam der motorisierte Verkehr im besetzten Polen zum Erliegen; Umbreit: Deutsche Militärverwaltungen 1938/39, S. 255.

²²¹ Windecker: Wir waren mit in Polen, S. 177.

²²² Der NSKK-Mann vom 21. 10. 1939: „Verkehrserziehungsdienst in Posen“.

²²³ Nachrichtenblatt der Motorstandarte 18 Schweidnitz, Bl. 5, Deutsche Bucherei Leipzig ZB 45667.

²²⁴ Vgl. Aufruf der Kreisleitung der NSDAP Ostrowo an die polnische Bevölkerung vom 10. 6. 1940, in: Luczak (Bearb.): Polozenie Ludnosci Polskiej, Dok. XIII – 6, S. 349.

²²⁵ Windecker: Wir waren mit in Polen.

²²⁶ Vgl. ebenda, S. 148.

²²⁷ Vgl. Brief des NSKK-Truppführers Z. aus Kalisch an die Freunde vom Alpenverein vom 5. 11. 1939, Staatsanwaltschaft Berlin, Az.: 2 P Js 86/53, Kopie bei der Zentralen Stelle der Landesjustizverwaltungen, Az: V 203 AR 566/71. Vgl. auch den Artikel von Stefan Klemp: „Wenn mein Revolver erzählen könnte ...“ in: Süddeutsche Zeitung vom 28. 10. 1997 und den Textauszug in: Mallmann u. a. (Hrsg.): Deutscher Osten 1939–1945, S. 13.

sen. Der damals 41-jährige Malermeister nannte die Arbeit bei der NSKK-Hilfspolizei einen „schönen Dienst“. Nach dem Krieg machte Z. vor Freunden vielsagende Andeutungen: „viele haben ins Gras gebissen“. Er zeigte Bilder herum, die ihn als Bewacher von Arbeitskolonnen, die aus halb bekleideten Frauen und Männern bestanden, zeigten.²²⁸

Laut einem Presseartikel über eine Verkehrskompanie aus Hannover, die Anfang 1940 aus Warschau zurückkehrte, blieben den Beteiligten besonders die Zwangsmaßnahmen gegen die jüdische Bevölkerung in Erinnerung: „Mit Freude rufen sie sich die entsetzten Gesichter ins Gedächtnis zurück, wenn der braune Lastwagen des NSKK im Judenviertel erschien und sich die Kaffanträger auflud, um sie zur Arbeit zu holen.“²²⁹ Nicht nur Transporte jüdischer Zwangsarbeiter, auch die Begleitung von „volksdeutschen“ Umsiedlern aus den baltischen Ländern und aus Wolhynien in ihr neues Domizil im „Warthegau“ zählten zu den Beförderungsaufgaben. Um Wohnraum für die Umsiedler zu schaffen, waren die Verkehrskompanien – gleichsam im Gegenzug – hilfreich bei der Deportation von Juden und Polen aus den größeren Städten des „Warthegaus“ in das Generalgouvernement.²³⁰ Auch die neu aufgestellten lokalen NSKK-Stürme wirkten während und nach dem Einsatz der NSKK-Kompanien an den Vertreibungsaktionen mit. Die in Lodz ansässige Motorstandarte Litzmannstadt beispielsweise beteiligte sich im Sommer 1940 an der Ghettoisierung der polnischen Juden in der Stadt. Unter Leitung des NSKK-Hauptsturmführers Büchler wurden bis Juni 1940 rund 200 000 Juden in ein abgeschlossenes Ghetto abgeschoben und dort in-

²²⁸ Nach Angaben einer Zeugenaussage am 28. 3. 1953 bei der Berliner Staatsanwaltschaft. Bei seiner Vernehmung am 25. 4. 1953 widerrief der als überzeugter Antisemit bekannte Z. die in den Briefen und unter Zeugen gemachten Angaben und entschuldigte sie mit seinem Hang zur Angeberei. Die gegen Z. aufgenommenen Ermittlungen der Berliner Staatsanwaltschaft wurden 1953 aufgrund mangelnder Beweise eingestellt; vgl. Zentrale Stelle der Landesjustizverwaltungen, Az: V 203 AR 566/71.

²²⁹ Zeitungsausschnitt „Vom Panjewagen und polnischen Juden“, HStA Hannover, VVP 17 Nr. 2417.

²³⁰ Windecker beschränkt sich auf Andeutungen und nennt keine konkreten Maßnahmen: „Inzwischen jedoch begann die Abwanderung der Polen und Juden. In Bromberg, Graudenz, Thorn, Posen, Kalisch, Lodz, Konin, Gnesen wurden die Verkehrskompanien des NSKK dazu aufgerufen, an dieser gewaltigen Aktion teilzunehmen“; Windecker: Wir waren mit in Polen, S. 154. Im Rahmen der deutschen Volkstumspolitik sollten große Teile der polnischen nichtjüdischen Bevölkerung und alle Juden aus den an das Reich angegliederten Ostgebieten in das Generalgouvernement umgesiedelt werden. Die Schwerpunkte der Deportationsmaßnahmen lagen in Posen und Westpreußen. Im Dezember 1939 wurden aus Posen 87 000 Personen ausgesiedelt, um 40 000 Baltendeutschen Platz zu machen. Im Februar und März 1940 fanden Vertreibungen statt, um für weitere 120 000 Wolhynien-Deutsche Wohnraum zu schaffen. Ende 1940 betrug die Gesamtzahl der ins Generalgouvernement umgesiedelten Polen, die ihre Heimat und ihren Besitz verloren hatten, 325 000 Personen. Die Gesamtzahl der bis zum Ende des Krieges verdrängten Polen erhöhte sich bis auf 750 000; Herbst: Das nationalsozialistische Deutschland 1933–1945, S. 284. Die Mitwirkung des NSKK bei Vertreibungen und Umsiedlungen entsprach nicht den Richtlinien in der Kommandobesprechung am 15. 1. 1940 beim Befehlshaber der Ordnungspolizei in Posen, die festlegten, dass das NSKK nur im Verkehrserziehungsdienst einzusetzen sei, nicht bei Evakuierungen, Streifen oder Postendienst; vgl. Archiwum Panstwowe Poznan (Polen), Gendarmerie Kreis Schrimm Nr. 107.

terniert.²³¹ Belegt ist auch ein Einsatz lokaler NSKK-Einheiten am 12. November 1941, bei dem in Zusammenarbeit mit SA und Gendarmerie eine „Evakuierung“, sprich Vertreibung, von polnischen Bauern im Kreise Rawitsch am westlichen Rand des „Warthegaus“ durchgeführt wurde. 123 Familien, zusammen 561 Personen, mussten ihre Heimat verlassen.²³² Der Führer der Motorgruppe Wartheland, NSKK-Brigadeführer Paul Hopp, habe, – so lautet die Einschätzung des Führers der Motorobergruppe Nordost im Juli 1941 – mit „tatkräftigem Einsatz dazu beigetragen, unruhige polnische Elemente niederzuhalten“. Besonderes Lob erhielt er für sein „rücksichtsloses Draufgängertum“.²³³

Wie es der Klappentext des Buches von Windecker „Wir waren mit in Polen. Der ‚Einsatz Ost‘ des NSKK“ andeutete, gingen die Aufgaben der NSKK-Kompanien weit über die Regelung der schwierigen Verkehrsprobleme hinaus. Nicht nur Diskriminierungen, Verfolgungen und Vertreibungen von Polen, insbesondere polnischer Juden, waren an der Tagesordnung. Nachweislich unterstützten NSKK-Männer im Oktober 1939 in Bromberg zusammen mit der Ordnungspolizei und Angehörigen der Wehrmacht die Erschießungsaktionen und Deportationen des Einsatzkommandos 16 gegen Juden, Angehörige der polnischen Intelligenz und katholische Geistliche.²³⁴ Der Korpsführer wusste um die Mitwirkung des NSKK an derartigen Aktionen und schwor die Männer der Verkehrskompanie Graudenz im Dezember 1939 darauf ein: „Schwierigkeiten müssen überwunden werden, und sie sind wohl das, an was sich der NSKK-Mann später am liebsten erinnern wird. Der Einsatz gegen Polen und Juden erfordert harte Männer!“²³⁵

Mitwirkung an der Verfolgung und Ermordung von Juden in der Sowjetunion

Die Angehörigen der Verkehrskompanien hatten beim Einsatz in Polen ihre „Härte“ offensichtlich unter Beweis gestellt, so dass der RFSS Himmler bereits vor dem Angriff auf die Sowjetunion eine erneute Verwendung des NSKK anstrebte. Die Aufstellung von NSKK-Verkehrskompanien – auch unter den Bezeichnungen „NSKK-Kompanien“, „NSKK-Polizeikompanien“, „NSKK-Verkehrshilfspolizei-Kompanien“ und „Russland-Kompanien“ – ging auf den Befehl des RFSS und ChdDtPol vom 17. Mai 1941 zurück. Himmler ordnete für einen

²³¹ Mit einem Gartenkonzert des Musikzuges feierte die Motorstandarte 116 in Litzmannstadt das Ende der „Umsiedlungsaktion“; vgl. Der NSKK-Mann vom 8. 6. 1940: „Aus den Reihen“.

²³² Vgl. Luczak (Bearb.): *Polozenie Ludnosci Polskiej*, Dok. III–26, S. 139. Der Kreis Rawitsch befindet sich am westlichen Rand des „Warthegaus“, an der Ostgrenze nach Lodz. Diese Umsiedlung muss im Zusammenhang mit den zu dieser Zeit im „Warthegau“ stattfindenden Massenvertreibungen im Rahmen des 3. Nahplans gesehen werden; vgl. Röhr: *Forschungsprobleme zur deutschen Okkupationspolitik*, Dok. 42, S. 268; Broszat: *Nationalsozialistische Polenpolitik*, S. 100f.

²³³ Zu Paul Hopp (geb. 1900) liegen nur wenige biographische Angaben vor; vgl. Beförderungsvorschlag des Führers der Motorobergruppe Nordost Offermann vom 4. 7. 1941, BArch BDC (SA).

²³⁴ Vgl. Krausnick: *Hitlers Einsatzgruppen*, S. 73.

²³⁵ Der NSKK-Mann vom 9. 12. 1939: „Wir standen im Selbstschutz“.

besonderen Einsatz der Ordnungspolizei die Aufstellung von neun NSKK-Kompanien als Polizeireserve an. Jede Kompanie hatte eine Sollstärke von einem Führer und 109 Mann und wurde aus Beständen der Ordnungspolizei bewaffnet und eingekleidet.²³⁶ Als Zeichen der Zugehörigkeit zum NSKK trugen die Männer am Kragen die Spiegel des NSKK und am Arm die Kraftfahr-Raute. Geeignete Personen, die sich freiwillig meldeten, wurden unter Mitwirkung des NSKK durch die zuständigen Inspektoren der Ordnungspolizei zum 15. Juni 1941 einberufen und notdienstverpflichtet.²³⁷ Für folgende neun Kompanien, deren Namen mit dem Aufstellungsort der Motorobergruppe oder Motorgruppe übereinstimmten, bestand ein Aufstellungsbefehl: 1. Kompanie Wien; 2. Kompanie Kattowitz; 3. Kompanie Posen, 4. Kompanie Hamburg, 5. Kompanie Berlin, 6. Kompanie Leipzig; 7. Kompanie Nürnberg, 8. Kompanie Dortmund; 9. Kompanie Stuttgart.²³⁸

Die Mitglieder hatten den Status von Reservepolizisten und unterstanden der Befehls- und Verfügungsgewalt der Höheren SS- und Polizeiführer. Ferner waren die SS- und Polizeigerichtsbarkeit und das Dienststrafrecht in den neuen Ostgebieten auf sie anwendbar. Die Bezeichnung „NSKK“ als eigenständiger Name taucht in den Dokumenten über die Vernichtung der Juden nur selten auf.²³⁹ Für Deportationen zu den Vernichtungs- und Konzentrationslagern sowie zu Erschießungsstätten existierte unabhängig vom NSKK eine eigene „Infrastruktur der Vernichtung“. Die Einsatzgruppen der SS waren vollmotorisiert,²⁴⁰ die Poli-

²³⁶ Vgl. Befehl des RFSS und ChdDtPol vom 17. 5. 1941 (Abschrift), betr. Aufstellung von NSKK-Kompanien, BArch NS 24/152. Eine Abschrift befindet sich auch im StA Münster, Regierung Arnberg 14964. Der 17. 5. 1941 war der Tag, an dem das Polizeibataillon 322 über seinen Osteinsatz informiert wurde. Die Entscheidung zum Angriff auf die Sowjetunion stand seit längerem fest; vgl. Kwiet: Auftakt zum Holocaust, S. 192.

²³⁷ Vgl. Befehl des RFSS und ChdDtPol vom 17. 5. 1941 (Abschrift), betr. Aufstellung von NSKK-Kompanien, BArch NS 24/152.

²³⁸ Vgl. ebenda und die vorgesehene Aufstellung der Polizeiverbände und NSKK-Kompanien vom Juni 1941; Kriegsgliederung der den Höheren SS- und Polizeiführern unterstehenden Polizeiverbände und der Polizeiverbände z.V. vom Juni 1941 (Schema), BArch R 70/18, Bl. 2; Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz“, 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70. Nach dem Aufstellungsplan vom 17. 5. 1941 war als 6. Kompanie die NSKK-Verkehrskompanie Leipzig aufgeführt, die aber in den folgenden Dokumenten nicht erwähnt wurde. Unklar ist, ob es von Anfang an eine eigene NSKK-Kompanie Leipzig gab. Fest steht, dass eine große Anzahl NSKK-Männer aus Leipzig im Dezember 1941 in der 7. NSKK-Polizeikompanie in Kiew Dienst tat; vgl. Schreiben des Führers der NSKK-Motorgruppen Sachsen und Leipzig vom 13. 12. 1941 an den Oberbürgermeister in Leipzig, StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70, Bh. 17.

²³⁹ Dies dürfte auch der Grund dafür sein, warum Gesamtdarstellungen über den Holocaust das NSKK nicht erwähnen. „Die Vernichtung der europäischen Juden“ von Raul Hilberg, „Der Krieg gegen die Juden 1933–1945“ von Lucy Dawidowicz und „Die Endlösung“ von Götz Aly ziehen die großen Linien nach und lassen Sondereinheiten wie das NSKK außer Acht. Auch die frühe Studie von Neufeldt u. a.: Zur Geschichte der Ordnungspolizei 1936–1945, erwähnt das NSKK auf S. 54 nur ein einziges Mal.

²⁴⁰ Vgl. Krausnick: Hitlers Einsatzgruppen, S. 126, und die Aussage Ohlendorfs im Nürnberger Prozess; vgl. Der Prozess gegen die Hauptkriegsverbrecher, Bd IV, S. 346 ff.

zeibataillone verfügten über eigene Kraftfahrstaffeln²⁴¹, und auch für die SS und den Sicherheitsdienst²⁴² standen eigene Kraftfahrer und Fahrzeuge zur Verfügung. Dessen ungeachtet waren die Verkehrskompanien als Verstärkung willkommen, da sie in Fragen der Verkehrsregelung und Absperrung mehr Erfahrung hatten als normale Schutzpolizisten und im Falle eines Fahrermangels kurzfristig einspringen konnten. Wichtige Dokumente, die den hilfspolizeilichen Einsatz des NSKK in der Sowjetunion authentisch beschreiben, sind die internen Berichte des Führers der Motorobergruppe Nordost, Obergruppenführer Karl Offermann, vom Oktober 1941 und die Aufzeichnungen des Führers der Motorobergruppe Ost, Obergruppenführer Hermann Höfle, vom November 1941.²⁴³ Obergruppenführer Offermann fertigte für den Korpsführer einen Inspektionsbericht über die NSKK-Verkehrskompanien Berlin, Stuttgart und Nürnberg an; Obergruppenführer Höfle beschrieb in seinem Bericht die Situation und Stimmung in den NSKK-Verkehrskompanien Wien, Kattowitz und Posen.²⁴⁴ Da es sich hierbei um bislang unbekannte Quellen handelt, die die Mitwirkung des NSKK an der Verfolgung und Tötung von Juden in den besetzten Ostgebieten dokumentieren, wird der Beschreibung dieser Einheiten eine größere Ausführlichkeit eingeräumt. Die dargebotenen Fakten dienen als Grundsteine für zukünftige Untersuchungen vor dem Hintergrund der aktuellen historischen Forschung über die Arbeit der Polizeibataillone in den okkupierten Ostgebieten.

Die NSKK-Verkehrskompanie Berlin unter Führung von NSKK-Oberstaffelführer Niedenzu war 1941 zeitweise in Minsk stationiert. Sie stand unter direkter Befehlsgewalt des Polizeiregiments Mitte und war wirtschaftlich dem Polizeibataillon 307 angegliedert. Sie setzte sich aus einem Führer und 65 Männern zusammen und lag somit weit unter der Sollstärke. Der 1. Zug der Kompanie verteilte sich auf vier Staatsgüter²⁴⁵ im Umkreis von 40 km um Minsk, die vom RFSS und ChdDtPol beschlagnahmt worden waren. Die Männer hatten die Aufgabe, die

²⁴¹ Vgl. Aufstellung einer Kraftfahrstaffel für das Polizeibataillon 323 aus 72 Männern; Schnellbrief des RFSS vom 1. 7. 1942, StA Münster, Regierung Arnberg 14940.

²⁴² Der Gesamtbestand an Kraftfahrzeugen bei der Sicherheitspolizei 1941 betrug 2835, von denen die meisten Pkw waren; vgl. Bedarfsmeldung für das Rechnungsjahr 1941, BArch R 58/838, Bl. 30. Zum Fahrzeugbestand der Sicherheitspolizei zählten auch so genannte „Mordbereitschaftswagen“, die für je 10000 RM angekauft und fein säuberlich abgerechnet worden waren. Auffällig an dieser Bezeichnung für Gaswagen ist der Ausfall der Tarnsprache; Übersicht über die im Rechnungsjahr 1940 voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel, BArch R 58/838, Bl. 14.

²⁴³ Biografische Angaben zu Offermann und Höfle auf S. 135 dieser Arbeit.

²⁴⁴ Soweit nicht anders angegeben, beziehen sich die folgenden Darstellungen und Zitate auf den Bericht des Führers der Motorobergruppe Nordost, Obergruppenführer Offermann, über die Besichtigung der NSKK-Verkehrskompanien Berlin, Stuttgart und Nürnberg vom 14. 10. 1941 und auf den Bericht des Führers der Motorobergruppe Ost, Obergruppenführer Höfle, über den Einsatz der NSKK-Kompanien Wien, Kattowitz und Posen in Rußland vom 3. 11. 1941, BArch NS 24/152.

²⁴⁵ Diese Staatsgüter standen wahrscheinlich in Zusammenhang mit der Zuweisung von Ländereien an SS- und Polizeiverbände, an die Reichsbahn, die Reichspost, die OT, das NSKK und andere. Die Angehörigen dieser Organisationen, die zum Teil in abgelegenen Gebieten eingesetzt waren, nutzten die landwirtschaftlichen Betriebe zur Selbstversorgung; vgl. Gerlach: Kalkulierte Morde, S. 339f.

Güter gegen Plünderung, Brandstiftung und Partisanenangriffe zu verteidigen. Der in Mogilew stationierte Höhere SS- und Polizeiführer, Gruppenführer von dem Bach, lobte die Arbeit der Männer.²⁴⁶ Der 2. Zug der Kompanie stellte Wachpersonal nach Minsk ab und war mit der Instandsetzung von erbeuteten Fahrzeugen beschäftigt. Als besondere Einsätze zählt Obergruppenführer Offermann auf:

„Das Durchkämmen von Wäldern nach versprengten Bolschewiken, die sich immer noch in den Wäldern versteckt halten, Erschießung von Partisanen und Juden, die bei Razzien ohne Stern angetroffen worden sind. In einem besonderen Fall wurden unsere Männer der Kompanie Berlin zur Wiederherstellung von Ruhe und Ordnung auf der Kolchose Slepitsche herangezogen.“²⁴⁷

Wie aus dem Kriegstagebuch des Polizeibataillons 322²⁴⁸ hervorgeht, fanden am 1. September 1941 Judenerschießungen in Minsk statt. Unter Beteiligung des NSKK ermordeten der Sicherheitsdienst und die 9. Kompanie des Polizeibataillons 322 außerhalb von Minsk 914 jüdische Männer und Frauen.²⁴⁹

Obergruppenführer Offermann bescheinigte den Angehörigen der NSKK-Kompanie Berlin eine „gute Haltung“. Getrübt wurde die Dienstfreude lediglich von der Urlaubssperre und einem leichten Gefühl der Zurücksetzung gegenüber den aktiven Polizeibeamten. Mitte Oktober 1941 verlegte man die Kompanie nach Mogilew.

Mogilew wird in der Forschung als „Startsignal für das Vorhaben, alle Juden im rückwärtigen Heeresgebiet Mitte zu ermorden“, gewertet.²⁵⁰ Am 2. und 3. Oktober töteten dort Angehörige eines Einsatzkommandos und der Polizei 2273 jüdische Männer, Frauen und Kinder. Zwei Wochen später, am 19. Oktober, wurden weitere 3700 Juden ermordet. An dem zweiten großen Massaker, das das Einsatzkommando 8, das Polizeibataillon 316 und ukrainische Hilfspolizisten durchführten, nahmen auch die Männer der NSKK-Verkehrskompanie Berlin unter Führung von NSKK-Oberstaffelführer Niedenzu teil.²⁵¹

Die als 9. NSKK-Verkehrskompanie Stuttgart²⁵² aufgestellte Einheit, beste-

²⁴⁶ Vgl. ebenda.

²⁴⁷ Bericht des Führers der Motorobergruppe Nordost, Obergruppenführer Offermann, über die Besichtigung der NSKK-Verkehrskompanien Berlin, Stuttgart und Nürnberg vom 14. 10. 1941, BArch NS 24/152.

²⁴⁸ Da die Quellen zur Geschichte des Polizeibataillons 322 ungewöhnlich ergiebig und aussagekräftig sind, lässt sich der Weg des Polizeibataillons und seine Mitwirkung an Massenerschießungen gut rekonstruieren; vgl. Kwiet: Auftakt zum Holocaust, S. 191; Angrick u. a.: „Da hätte man schon Tagebuch führen müssen“, S. 325–385.

²⁴⁹ Vgl. Auszug aus dem Kriegstagebuch des Polizeibataillons 322: Judenerschießungen in Minsk, 31. 8.–1. 9. 1941, in: Longerich (Hrsg.): Die Ermordung der europäischen Juden, Dok. 36, S. 129f.

²⁵⁰ Vgl. Gerlach: Kalkulierte Morde, S. 587.

²⁵¹ Zu den Tätigkeiten der Kompanie gehörte auch die Überwachung des im September 1941 in Mogilew errichteten Zwangsarbeitslagers; Gerlach: Kalkulierte Morde, S. 590f.; Ermittlungsakte 31 Js 78/65 der Staatsanwaltschaft Mannheim gegen Angehörige der Waldenburger Schutzpolizei, die in Mogilew stationiert waren. Die Ermittlungen brachten in Bezug auf die Mitwirkung des NSKK keine neuen Erkenntnisse.

²⁵² Rund 25 Angehörige der Verkehrskompanie Stuttgart stammten aus der Motorgruppe Hochland. Sie wurden vor Beginn des Einsatzes zum Aufstellungsort Stuttgart beordert;

hend aus 85 Männern, war ebenfalls dem Polizeiregiment Mitte unterstellt, wirtschaftlich aber dem Bataillon 322 angegliedert. Die Kompanie unter Führung von Hauptsturmführer Bauer war in Mogilew für Aufgaben der Verkehrsüberwachung im weitesten Sinne vorgesehen. Hervorzuheben sind folgende Beauftragungen:

„Als Wache und Aufsicht bei der Arbeit im Judenlager ist ein Kommando von 3/25 Mann eingesetzt, die auch die dort untergebrachten Partisanen einer strengen Bewachung unterziehen. [...] Die Kompanie wird ferner eingesetzt: Bei der Erschießung von Partisanen und bolschewistischen Geheimagenten der GPU, beim Durchkämmen von Ortschaften und Wäldern, sowie bei der Erschießung von Juden.“²⁵³

Obleich nicht geklärt werden kann, ob die Verkehrskompanie Stuttgart an den Massakern am 2. und 19. Oktober in Mogilew mitgewirkt hat,²⁵⁴ ist die Beteiligung an „Judenaktionen“ durch den Bericht von Offermann vom 14. Oktober 1941 hinreichend belegt. Über die Stimmung der NSKK-Kompanieangehörigen urteilte der NSKK-Obergruppenführer: „Die Männer zeigen eine fabelhafte Einsatzbereitschaft und drängen selbst auf größtmögliche Verwendung.“

Weniger positiv beschrieb Offermann die Gemütsverfassung der Angehörigen der dritten NSKK-Kompanie im Polizeiregiment Mitte. Es handelte sich um die 7. NSKK-Verkehrskompanie Nürnberg. Die Einheit war 1941 ebenfalls in Mogilew untergebracht und wirtschaftlich dem II. Polizeibataillon angegliedert. Die 66 Mann umfassende Kompanie stand dem Höheren SS- und Polizei-Führer für Sonderaufgaben wie die Sicherung der Staatsgüter und die „Bekämpfung von Partisanen“ zur Verfügung. Der Gesundheitszustand der Angehörigen dieser Kompanie wurde als weniger gut beschrieben. Nach Angaben des Obergruppenführers Offermann handelte es sich um Männer im vorgerückten Alter, „die sich den Einsatz, für den sie sich vielfach freiwillig gemeldet haben, in anderer Form und Art vorgestellt hatten“.²⁵⁵ Aus dieser Beschreibung geht nicht hervor, ob sie den Antipartisanenkampf, der oftmals die Ausrottung unerwünschter Bevölkerungsteile

Schreiben der Motorgruppe Hochland an die Führer der Motorstandarten vom 5. 5. 1941, BArch NS 24/731.

²⁵³ Bericht des Führers der Motorobergruppe Nordost, Obergruppenführer Offermann, über die Inspektion der NSKK-Verkehrskompanien Berlin, Stuttgart und Nürnberg vom 14. 10. 1941, BArch NS 24/152. Dass die NSKK-Verkehrskompanie Stuttgart wiederholt „erfolgreich“ gegen „Partisanen“ gekämpft hat, bestätigt die Personalakte eines Beteiligten; vgl. Führerbeurteilungen, A. W., LA Speyer T 65 Nr. 238. Rund 25 Angehörige der Verkehrskompanie Stuttgart stammten aus der Motorgruppe Hochland.

²⁵⁴ Ein Bericht der 9. Kompanie des III. Bataillons (vormals 3. Kompanie des Batl. 322) im Polizeiregiment Mitte, dem die Verkehrskompanie angeschlossen war, vom 2. 10. 1941 über „Judenaktionen“ in Mogilew beschreibt, wie 2208 Juden in dem neu eingerichteten Ghetto in Mogilew festgenommen und mittels Lkw zu einer Sammelstelle gebracht worden waren. 555 Juden wurden von den Polizisten mit Unterstützung der ukrainischen Polizei und Männern des Stabes „Höherer SS- und Polizeiführer Rußland Mitte“ am nächsten Tag exekutiert. Das NSKK wird in diesem Bericht nicht als tatbeteiligte Einheit erwähnt; Auszug aus dem Bericht vom 3. 10. 1941, in: Longerich (Hrsg.): Die Ermordung der europäischen Juden, Dok. 35, S. 128.

²⁵⁵ Vgl. Bericht des Führers der Motorobergruppe Nordost, Obergruppenführer Offermann, über die Besichtigung der NSKK-Verkehrskompanien Berlin, Stuttgart und Nürnberg vom 14. 10. 1941, BArch NS 24/152.

meinte, psychisch und physisch als zu belastend empfanden, oder ob sie häufig Zielscheibe von Anschlägen und Sabotageaktionen waren.²⁵⁶

Aufgrund der zahlreichen Gefechte mit Partisanen rechnete Offermann die drei visitierten Kompanien zur kämpfenden Truppe. Die „dienstlichen Verhältnisse“ waren nach Ansicht von Offermann daher grundverschieden von denen in den Kompanien Dortmund und Hamburg, die in Riga²⁵⁷ bzw. in Kowno stationiert waren, wo bereits „friedensmäßige Verhältnisse“ herrschten.

Die angesprochene 8. NSKK-Verkehrskompanie Dortmund bestand vom 15. Juni 1941 bis zum 28. September 1943. Die Männer kamen aus ganz Westfalen und wurden in einer Stärke von 67 Mann zuerst nach Gumbinnen in Ostpreußen in Marsch gesetzt.²⁵⁸ Aus den Personalakten der Kompanie Dortmund geht hervor, dass die Angehörigen der Kompanie zwischen 41 und 57 Jahre alt waren, zu meist einen technisch-handwerklichen Beruf ausübten, den Führerschein besaßen, langjährige NSKK-Mitglieder waren und der NSDAP angehörten.²⁵⁹ Im August 1941 erfolgte die Verlegung der Verkehrskompanie nach Riga, wo sie Kurierdienste zwischen Riga, Tilsit und Königsberg übernahm. Die Kompanie war dem Höheren SS- und Polizeiführer Ostland unterstellt. Im August 1942 stellten sich Angehörige der NSKK-Verkehrskompanie Dortmund dem Sicherheitsdienst als Fahrer zur Verfügung, um im ostlettischen Gebiet Lettgallen Zwangsarbeiter zu rekrutieren.²⁶⁰ Die Kompanie wies eine hohe Mobilität auf. Nach ihrer Stationierung in Riga unterstand sie vom September 1942 bis Februar 1943 dem Polizeiführer in Rostow am Asowschen Meer, danach wurde sie nach Dnjepropetrowsk verlegt und war bis zu ihrer Auflösung im ukrainischen Kowel eingesetzt.²⁶¹

Das Mitteilungsblatt der Motorstandarte 160 Lüneburg berichtet in der Augustausgabe 1942 vom Einsatz der NSKK-Verkehrskompanie Hamburg in der litauischen Stadt Kaunas (dt. Kauen, russ. Kowno). Die Männer – allesamt langjährige Mitglieder des Kraftfahrkorps mit Kampferfahrungen aus dem Ersten Weltkrieg – stammten aus verschiedenen norddeutschen Motorstürmen. Die

²⁵⁶ Vgl. Röhr: Forschungsprobleme zur deutschen Okkupationspolitik, S. 302 f.

²⁵⁷ Vgl. Neufeldt u. a.: Zur Geschichte der Ordnungspolizei, S. 54. 1942 umfasste die NSKK-Verkehrskompanie in Riga 70 Mann. Aus einer Ereignismeldung des Chefs der Sicherheitspolizei vom 6. 7. 1941 geht hervor, dass die Stimmung der litauischen Bevölkerung in Riga als prodeutsch eingeschätzt wurde und Partisanen bereits im Juni entwapnet worden waren; vgl. Europa unterm Hakenkreuz, Bd. 5, Dok. 16.

²⁵⁸ Vgl. die Unterlagen zur Aufstellung der NSKK-Kompanie in Dortmund und die Einberufung der Angehörigen, StA Münster, Regierung Arnsberg 14964; darunter die Anweisung des HSSuPF bei den Oberpräsidenten von Westfalen, Hannover, der Rheinprovinz und beim Reichsstatthalter in Lippe und Schaumburg-Lippe vom 26. 5. 1941, betr. Aufstellung von NSKK-Kompanien; Fernschrift Münster vom 2. 7. 1941 an den Polizeipräsidenten in Dortmund; Anlage zu Polizeipräsidium Dortmund vom 7. 7. 1941.

²⁵⁹ Der Polizeihistoriker Alexander Primavesi trug Personalakten der Angehörigen der NSKK-Verkehrskompanie Dortmund zusammen; vgl. StA Münster, Polizeipräsiden, Slg. Primavesi, Nr. 171, 227.

²⁶⁰ Wörtlich hieß es in der Bescheinigung des Kommandeurs der Sicherheitspolizei Riga vom 26. 8. 1942: „Im Gebiet Lettgallen wurden Arbeitskräfte erfasst“; StA Münster, Polizeipräsiden, Slg. Primavesi Nr. 227.

²⁶¹ Vgl. Dienstbescheinigung vom 25. 9. 1943 für einen Angehörigen der NSKK-Polizei-Verkehrskompanie Dortmund, StA Münster, Polizeipräsiden, Slg. Primavesi Nr. 171.

Kompanie wurde durch junge NSKK-Mitglieder aus den neu aufgestellten Stürmen in Königsberg ergänzt, bevor sie im Juli 1941 die Fahrt nach Litauen antrat. Sie traf am 1. August 1941 mit 83 Mann in Kaunas ein und übernahm das gesamte Verkehrswesen der 140000-Einwohner-Stadt.²⁶² Am 15. August 1941 erfolgte die Errichtung eines Ghettos für 32000 jüdische Bewohner. Ein NSKK-Kriegsberichterstatter berichtet:

„Dann kam ein Befehl, der die Männer des NSKK bis heute auf einen politisch wichtigen Posten stellte, der ihnen täglich und stündlich einen neuen Anschauungs-Unterricht vermittelt, der auch durch die Länge seiner Dauer, obwohl er mit Kraftfahrt verflücht wenig zu tun hat, nichts an Eindringlichkeit verliert: Die polizeiliche Sicherung des Kauener Ghettos in der kleinen Vorstadt Wiljampol, jenseits der großen Wiljabrücke.“²⁶³

Die Aufgaben beschränkten sich nicht nur auf den Wachdienst, denn im Text heißt es weiter: „Es ist wahrlich keine Kleinigkeit, die vielen tausend Juden, auch wenn sie endlich ‚unter sich‘ sind, an Zucht und Ordnung zu gewöhnen.“

Im Herbst 1941 verübten Angehörige des Sicherheitsdienstes und litauische Schutzmannschaften drei Massaker an den Ghettabewohnern, in deren Verlauf rund 18000 Menschen ermordet wurden.²⁶⁴ Es ist wahrscheinlich, aber nicht belegt, dass die 4. NSKK-Verkehrskompanie (Hamburg) an diesen Aktionen zumindest in logistischer Hinsicht beteiligt war.

Ab November 1942 wurde die bisher in Kaunas stationierte NSKK-Kompanie Hamburg in Stalino eingesetzt. Die NSKK-Kompanie Nürnberg stellte man nach Woroschilowgrad und die NSKK-Kompanie Stuttgart nach Charkow ab.²⁶⁵

Der Abzug der zwei zuletzt genannten Kompanien aus dem Bereich des SS- und Polizeiführers Russland Mitte sorgte für einige Aufregung. Nachdem die dort stationierten NSKK-Kompanien Verluste hinnehmen mussten, setzte sich das NSKK erfolgreich für eine Verlegung der Einheiten in den Bereich des SS- und Polizeiführers Russland Süd ein. Die Bitte des NSKK-Obergruppenführers Höfle an den SS- und Polizeiführer Rußland Mitte und Bevollmächtigten für die Bandenbekämpfung, SS-Obergruppenführer Erich von dem Bach-Zelewski, NSKK-Männer bei der Bandenbekämpfung künftig nicht mehr einzusetzen, stieß auf Ablehnung. Von dem Bach, der die NSKK-Männer 1941 noch für ihren Mut gelobt hatte, warf ihnen im Oktober 1942 eine schlechte Verteidigungsleistung und eine

²⁶² Vgl. Vom Ostseestrand. Soldatenbrief der Motorstandarte 11 (Schwerin) vom September 1941: „Verkehrskompanie in Kowno“, Deutsche Bücherei Leipzig ZB 44693.

²⁶³ Der Heimatbrief. Monatliches Mitteilungsblatt der Motorstandarte 160 Lüneburg vom August 1942: „NSKK-Kompanie 4 ein Jahr in Kauen“, UB Göttingen. Vgl. auch Vom Ostseestrand. Soldatenbrief der Motorstandarte 111 (Rostock) vom Oktober 1942 mit dem bezeichnenden Titel: „Razzia in Kauen – Juden lernten Ordnung“, Deutsche Bücherei Leipzig ZB 45118. Vgl. zur Geschichte des Ghettos in Kaunas, in denen die NSKK-Kompanie allerdings unerwähnt bleibt, Dieckmann: Das Ghetto und das Konzentrationslager in Kaunas; Matthäus: Das Ghetto Kaunas und die „Endlösung“ in Litauen.

²⁶⁴ Danach wurde das Ghetto in ein Konzentrationslager mit angeschlossenen Arbeitslagern in Palemonas und Aleksotas umgewandelt. Am 14. 7. 1944 verlegte man die Männer in das KZ Dachau und die Frauen nach Stutthof; vgl. Weinmann (Hrsg.): Das nationalsozialistische Lagersystem (CCP), S. 665.

²⁶⁵ Vgl. Geheimer Befehl des Befehlshabers des Heeresgebietes B für die Umgliederung des Heeresgebietes B vom 21. 10. 1942, BArch-MA RH 22/67.

verminderte Kampfbereitschaft vor.²⁶⁶ Himmler musste zwischen den Streitparteien vermitteln. Er nahm Höfle gegen die persönlichen Anschuldigungen in Schutz und nannte ihn einen „ordentlichen Mann“, „alten Nazi“ und „Freund der SS“.²⁶⁷

Bereits seit Beginn ihrer Einsätze im August 1941 wurden die NSKK-Verkehrskompanien Wien, Kattowitz und Posen im Bereich des Höheren SS- und Polizeiführers Russland Süd eingesetzt.²⁶⁸ Sie waren in zahlreiche „Befriedungs“- und „Bandenkampf“-Aktionen verwickelt – Tarnbegriffe, hinter denen sich Deportationen aller Art, standrechtliche Erschießungen von Gefangenen und die Ermordung ganzer Dorfgemeinschaften verbergen konnten.²⁶⁹

Die Aufgabengebiete der NSKK-Verkehrspolizeikompanien Wien und Kattowitz lassen sich, dem Bericht von NSKK-Obergruppenführer Höfle zufolge, in verkehrstechnische und polizeidienstliche Tätigkeiten unterteilen. Zu den verkehrstechnischen Aufgaben zählten die Verkehrsregelung auf der Rollbahn Nord und an Flussübergängen, die selbständige Erkundung und Festlegung von Umleitungs- und Durchmarschstraßen, die Anfertigung und das Aufstellen von Wegweisern, die Fahrzeugkontrolle und die Sicherung der Nachschubstraßen gegen Sabotageakte. Die Kompanien Wien und Kattowitz waren für den verkehrstechnischen Großeinsatz vor und nach der Offensive im Raum Kiew verantwortlich. Sie übernahmen die gesamte Verkehrsregelung in Kiew und am Fluss Dnjepr.

Unter das Aufgabengebiet „polizeidienstlich“ fallen Aktionen, in denen das NSKK zusammen mit Polizeieinheiten agierte. Der Höhere SS- und Polizeiführer meldete in einem Fernschreiben an den RFSS vom 23. August 1941, dass es an der Rollbahn Nord „Säuberungsaktionen“, „viel Feindberührungen“ und „Judenerschießungen“ gebe.²⁷⁰ Das NSKK war im Sommer 1941 in diese Maßnahmen eingebunden und beteiligte sich nach den Worten des Obergruppenführers Höfle an der Entwaffnung der Zivilbevölkerung, dem „Einsatz bei Judenaktionen“, dem Kampf gegen Partisanen und „Plünderer“ und an der Durchsuchung größerer Waldgebiete nach versprengten feindlichen Truppenresten.²⁷¹

²⁶⁶ Bach-Zelewski warf den NSKK-Männern konkret vor, sie hätten sich ungenügend verteidigt. Außerdem gebe es im NSKK nur einen Bruchteil der Verluste, die andere ihm unterstellte Formationen mit Gleichaltrigen erlitten hätten; vgl. den Funkspruch, durchgegeben am 19. 10. 1942 an die Motorobergruppe Ost in Breslau, BArch BDC Sammelliste 52, Bl. 322.

²⁶⁷ Vgl. Persönliches Fernschreiben des RFSS an Bach-Zelewski vom 19. 12. 1942, BArch BDC Sammelliste 52, Bl. 324. Höfle verwahrte sich gegen derartige Angriffe. Himmler konnte von dem Bach dazu bewegen, sich bei Höfle zu entschuldigen; vgl. Der Dienstkalender Heinrich Himmlers 1941/42, S. 634 Anmerkung 35.

²⁶⁸ Dies geht aus einem Schema hervor, in dem die Polizeikompanien des Polizeiführers Süd vom 19. 8. 1941 aufgeführt sind. Unter dem HSSuPF Süd ist links die Einheit Polizeibataillon 303 und darunter NSKK (Wien) aufgezeichnet, in der Mitte das Reserve-Polizeibataillon 45, darunter NSKK (Kattowitz) und rechts das Polizeibataillon 314 mit dem NSKK (Posen), BArch-MA, RH 22/6.

²⁶⁹ Vgl. Matthäus: „Reibungslos und planmäßig; Gerlach: Kalkulierte Morde, S. 1141.

²⁷⁰ Vgl. Fernschreiben des HSSuPF an den RFSS vom 23. 8. 1941, BArch R 70/18, Bl. 14.

²⁷¹ Vgl. den Bericht des Führers der Motorobergruppe Ost, Obergruppenführer Höfle über den Einsatz der NSKK-Kompanien Wien, Kattowitz und Posen in Russland vom 3. 11. 1941, BArch NS 24/152; Befehl des HSSuPF Rußland Süd an das Polizeibataillon 314 in

Zu den anfänglichen Aufgaben der NSKK-Verkehrskompanie Posen ist die Mitwirkung bei Einsätzen im Raum von Kowel zu rechnen. Die Wehrmacht marschierte am 28. Juni 1941 in die wlohynische Stadt ein. Bereits in den ersten Tagen der Besetzung fielen dort 1000 Juden den so bezeichneten „Befriedungsaktionen“ zum Opfer.²⁷² Am 21. Oktober 1941 versetzte man die Verkehrskompanie Posen nach Lemberg, wo ihr der gesamte Verkehrsregeldienst übertragen wurde. Zwischen Juni und September 1942 fanden in Lemberg „Ghettoräumungen“ unter Beteiligung lokaler NSKK-Einheiten statt. Ob die Verkehrskompanie an diesen Aktionen beteiligt war, ist nicht belegt. Ukrainische Polizisten, ein Kommando aus Gestapo und SD und die in Lemberg ansässige Motorstandarte 123 trieben die Juden zusammen und deportierten über 30 000 Personen in das Durchgangslager Janowska. Im Lager angekommen, wurden die Arbeitsunfähigen sofort erschossen. Rund 1500 Männer wählte man für Arbeiten an der Durchgangsstraße IV aus, die übrigen Juden wurden im Vernichtungslager Belzec vergast.²⁷³ Es fehlen konkrete Hinweise darauf, dass die NSKK-Männer Spezialaufträge erhielten, die den Transport zu den Vernichtungsstätten vorsahen. Deportationen in größerem Umfang wurden zumeist mit den verfügbaren Lastwagen der Schutz- und Sicherheitspolizei, der Kreishauptmannschaften oder privater Firmen unternommen.

Der Einsatz der 1941 eingerückten NSKK-Verkehrskompanien endete im September 1943.²⁷⁴ Die Gründe für die Abberufung und Auflösung der Kompanien sind nur zu vermuten: Möglicherweise hatten sich die Streitigkeiten zwischen von dem Bach-Zelewski und der NSKK-Korpsführung ausgeweitet; möglich ist auch, dass die NSKK-Korpsführung die Einsatzbefehle der SS zunehmend missbilligte, weil die Angehörigen der Kompanien lebensgefährlichen Situationen ausgesetzt waren, denen sie aus Sicht der Korpsführung nicht gewachsen waren.²⁷⁵ Für Letz-

Dnjepropetrowsk vom 11. 10. 1941, BArch-MA RH 22/8, Bl. 99; NSKK-Kp. Wien wurde im Oktober 1941 dem Polizeibataillon 304 zugeteilt, vgl. Befehl des HSSuPF Rußland Süd an das Polizei Regiment Kiew vom 11. 10. 1941, RH 22/8, Bl. 98. Im September 1941 befand sich die NSKK-Kompanie Kattowitz in Berditschew und die NSKK-Kompanie Wien in Cutnow, Anfang Oktober in Kirowograd; vgl. Fernschreiben des HSSuPF an RFSS vom 6. 9. 1941 und 2. 10. 1941, BArch R 70/18, Bl. 26 ff., 54.

²⁷² Nach der Besetzung der Stadt errichtete man bis Mai 1942 zwei Ghettos. Im Rahmen der Ghettoaflösungen am 2. 6. 1942 und am 6. 10. 1942 wurden einmal rund 6000 und beim zweiten Mal 8000 Juden ermordet; vgl. Gutman u. a. (Hrsg.): Enzyklopädie des Holocaust, Bd. II, S. 803.

²⁷³ Vgl. Sandkühler: „Endlösung“ in Galizien, S. 217–219.

²⁷⁴ Vgl. Der NSKK-Mann vom 4. 9. 1943, „Zwei Jahre in hartem Einsatz“. Dies wird auch bestätigt durch die Streichung der Feldpostnummern: NSKK-Kp./Nürnberg (Polizei) am 2. 9. 1943 gestrichen, NSKK-Kp./Stuttgart (Polizei) am 7. 10. 1943 gestrichen, NSKK-Verkehrs-Kp./Dortmund am 5. 10. 1943 gestrichen; vgl. Böhm: Die Organisation Todt, S. 496 f. Aufgrund persönlicher Auseinandersetzungen zwischen Generalgouverneur Hans Frank und NSKK-Obergruppenführer Höfle wurde die NSKK-Kurierkompanie bereits Anfang 1943 von Frank des Landes verwiesen; Fernschreiben des Führers der Motorobergruppe Ost an den RFSS vom 25. 5. 1943, BArch BDC Sammelliste 52; Bl. 322.

²⁷⁵ Welches die ausschlaggebenden Motive für die Auflösung durch Korpsführer Kraus waren, bleibt ungewiss. Nach Aussagen eines ehemaligen Sachbearbeiters bei der Korpsfüh-

teres spricht die Verweigerung einer vorgesehenen Ostmedaille für die Männer der Verkehrskompanie Dortmund nach ihrer Abberufung. Der Kommandeur der Ordnungspolizei beim SS-Polizeiführer von Rostow lehnte eine Verleihung mit der Begründung ab, die Kompanieangehörigen hätten die Voraussetzungen nicht erfüllt. Auch die beim Jahreswechsel 1942/43 überreichten Bänder mussten wieder zurückgegeben werden.²⁷⁶ Es ist wahrscheinlich, dass diese demonstrative Ehrabschneidung in Zusammenhang mit dem Vorwurf der schlechten Kampfmoral stand.

Motive und Rechtfertigungen

Wie aus den Inspektionsberichten der NSKK-Obergruppenführer Höfle und Ofermann hervorgeht, war der Einsatz in den NSKK-Polizeieinheiten Ende 1941 recht beliebt. Mit Ausnahme der Verkehrskompanie Nürnberg, deren Mitglieder überfordert schienen, wird die Stimmung unter den Männern der Verkehrskompanien als „gut“ bezeichnet. Die meist älteren Kompaniemitglieder, hieß es, seien stolz und begeistert, als NSKK-Männer an dieser Stelle eingesetzt zu sein. Auf Veranlassung Höfles verhielten sich die Polizeidienststellen in der „ordnungsmäßigen Überlassung von Beutewaren an die Männer der Kompanien weitgehend fürsorglich“, was bedeutet, dass die NSKK-Männer von ihrer Mitwirkung an raubzugartigen Einsätzen persönlich profitierten. Glaubt man den Beschreibungen von Höfle, tat die aktive Beteiligung an Massenexekutionen der positiven Stimmung im November 1941 keinen Abbruch.²⁷⁷ Die möglichen Gründe für die Bereitwilligkeit, an Mordaktionen gegen Juden und Zivilisten mitzuwirken, untersuchten Christopher Browning, Daniel J. Goldhagen und andere Historiker in Bezug auf die ersten Einsätze der Ordnungspolizeibataillone.²⁷⁸ Die Angehörigen waren regulär ausgebildete Schutzpolizisten und Gendarme, die zur Sicherung des rückwärtigen Heeresgebietes in die besetzten Gebiete abkommandiert wurden.²⁷⁹ Da die ideologische Indoktrinierung im Vergleich mit der Schulung in der SS oder im Sicherheitsdienst gering war, und die Polizisten bei ihren ersten Einsätzen nicht von den Grausamkeiten des Krieges geprägt waren, löste die Frage nach der „Verwandlung biederer Bürger in Massenmörder“²⁸⁰ eine breite historische Diskussion aus. Während Daniel Goldhagen von einem in Deutschland allgemein

lung löste Kraus die NSKK-Verkehrskompanien im Osten auf, weil er für die vielen Spezialkommandos die Verantwortung nicht mehr tragen konnte; Eidesstattliche Erklärung von H. R. vom 8. 9. 1948, Entnazifizierungsakte Kraus, Amtsgericht München.

²⁷⁶ Vgl. Schreiben der Abwicklungsstelle Dortmund an den NSKK-Sturmführer E. vom 28. 9. 1943, StA Münster, Polizeipräsidenten, Slg. Primavesi Nr. 227.

²⁷⁷ Vgl. Bericht des Führers der Motorobergruppe Ost, Obergruppenführer Höfle, über den Einsatz der NSKK-Kompanien Wien, Kattowitz und Posen in Russland vom 3. 11. 1941, BArch NS 24/152.

²⁷⁸ Vgl. die Forschungsliteratur zu den Polizeibataillonen: Browning: Ganz normale Männer; Goldhagen: Hitlers willige Vollstrecker; Angrick u. a.: „Da hätte man schon Tagebuch führen müssen“; Mallmann: Vom Fußvolk der „Endlösung“; Klemp: Freispruch für das „Mord-Bataillon“.

²⁷⁹ Vgl. Angrick u. a.: „Da hätte man schon Tagebuch führen müssen“, S. 326.

²⁸⁰ Ebenda, S. 325.

verbreiteten Mordwillen, motiviert durch einen jahrhundertlang geschürten Antijudaismus und Antisemitismus, ausging, sah der Historiker Browning die antisemitische Weltanschauung als untergeordnetes Tatmotiv an und rückte in seiner Studie „*Ordinary Men*“ die situationsabhängigen, vor allem gruppendynamischen Faktoren in den Mittelpunkt seiner Erklärung. Eine grundsätzliche Problematik von Untersuchungen dieser Art besteht darin, dass sich nachträglich die psychologische Motivation der Täter mittels Verhörprotokollen unzureichend rekonstruieren lässt. Der Versuch einer Erklärung ist mit dem Rechtfertigungsbemühen der Täter untrennbar verbunden.²⁸¹ Welchen Stellenwert der Antisemitismus im Motivgeflecht einnahm und welche situativen Antriebsmomente wie Gruppendruck oder Gehorsampflicht vor Ort eine Rolle spielten, kann nicht eindeutig entschieden werden.²⁸²

Da nach dem Krieg keine Ermittlungen gegen Angehörige der NSKK-Kompanien aufgenommen wurden, fehlen Hintergrundinformationen, die es ermöglichen würden, über die inneren Antriebsmotive der Beteiligten zu diskutieren. Doch lassen die Quellen, insbesondere die Inspektionsberichte und einzelne Personalangaben, Schlussfolgerungen in Bezug auf die Sozialstruktur der NSKK-Verkehrskompanien und die Rahmenbedingungen der Einsätze zu. Fest steht, die Beteiligten entstammten verschiedensten Berufen. Sie repräsentierten in ihrer Berufsausübung gewissermaßen einen Durchschnitt der Gesellschaft. Die Wahl fiel auf die Männer, weil sie Erfahrungen im Verkehrserziehungsdienst gesammelt hatten und über kraftfahrtechnische Fähigkeiten verfügten. Doch anders als der Durchschnitt der Deutschen legten sie besonderen Eifer an den Tag, einen persönlichen Beitrag zum „deutschen Sieg“ zu leisten. Die Männer, die mehrheitlich zwischen 40 und 60 Jahre alt waren, hatten sich zumeist freiwillig zu den Verkehrskompanien gemeldet.²⁸³ Sie gehörten einer NS-Gliederung an, die sich als Aus-

²⁸¹ Vgl. dazu auch die methodischen Einwände von Gerlach, der auf die Grenzen der Auswertung von Justizakten hinweist; ders.: *Kalkulierte Morde*, S. 32 f.

²⁸² Es existieren viele unterschiedliche Erklärungsansätze. Sie alle eint die Schwierigkeit, eine Verbindungslinie zwischen der mörderischen Tat und einem Tatmotiv wie z. B. dem nationalsozialistischen Antisemitismus ziehen zu können; vgl. Matthäus: *Ausbildungsziel Judenmord?*, S. 682. Mallman erkennt einen umfassenden Herrenmenschendünkel, der sich gegen alle als minderwertig eingestuften Menschengruppen richtete, als Motiv; vgl. Mallmann: *Vom Fußvolk der „Endlösung“*, S. 381. Der Erklärungsversuch von Browning leugnet zwar nicht den Einfluss rassistischer Überlegenheitsgefühle, doch ist für ihn die ethische Grundeinstellung der Beteiligten unwesentlich; vgl. Browning: *Ganz normale Männer*, S. 233 ff. Jürgen Matthäus betont in seinem Aufsatz: *What About the „Ordinary Men“?*, ähnlich wie Browning die situativen Momente. Ute Gerhard schlägt eine Brücke zwischen der Veralltäglichung der charismatischen Herrschaft im „Großdeutschen Reich“ und dem eskalierenden Massenmord; vgl. dies.: *Charismatische Herrschaft und Massenmord im Nationalsozialismus*, S. 505 f.

²⁸³ Vgl. Schreiben der Motorgruppe Hochland an die Führer der Motorstandarten vom 5. 5. 1941, in dem die Angesprochenen aufgefordert werden, Freiwillige auszuwählen; BArch NS 24/731. Die freiwillige Meldung wird auch durch Personalakten belegt; vgl. Schreiben der Motorobergruppe Süd an die NSKK-Korpsführung vom 24. 6. 1943 wegen Entlassung eines Angehörigen der Polizeikompanie Nürnberg, BArch-ZNS NS 24/267; Führerbeurteilung des Sturmführers A. W., der Angehöriger der NSKK-Verkehrskompanie Stuttgart war; LA Speyer T 65 Nr. 238.

führungsorgan nationalsozialistischer Weltanschauung auf dem Gebiet der Kraftfahrt verstand. Das NSKK trug seit seiner Gründung im Jahre 1931 dazu bei, antisemitische Stereotypen bei den Mitgliedern zu verstärken. Nach der Machtergreifung trat das NSKK für Maßnahmen ein, die ein „judenfreies“ Kraftfahrwesen zum Ziel hatten. Beim Novemberpogrom 1938 wirkte das Kraftfahrkorps an der Verfolgung und Drangsalierung der jüdischen Bürger mit. Im Polenfeldzug schürte die NSKK-Propaganda nicht nur antipolnische, sondern vor allem anti-jüdische Ressentiments: „Die Juden, die sich wie ein widerliches Geschmeiß im Verlaufe der letzten Jahrzehnte auf diese Stadt gestürzt hatten, haben Lodsch ihren hässlichen Stempel aufgedrückt“²⁸⁴, heißt es in dem Buch von Windecker über den Einsatz des NSKK in Polen. Im Zweiten Weltkrieg verstärkte das NSKK seine Hasstiraden weiter, indem es Juden als „schmierige Judengesichter“²⁸⁵ beschimpfte und sie in eine Reihe mit Bolschewisten, Plünderern und Partisanen stellte. Für einzelne Funktionsträger hatte die „Judenfrage“ eine besondere Dringlichkeit. Ein NSKK-Scharführer gab in einem Feldpostbrief an einen Kameraden kurz nach Beginn des Krieges seinen judenfeindlichen Gefühlen Ausdruck:

„Hoffentlich habt ihr in Polen das Judenproblem handgreiflich gelöst [...] diese Rasse will den Untergang Deutschlands [...] sie soll am eigenen Leib spüren, dass das Hakenkreuz ihre endliche und restlose Vernichtung bedeutet und auch bringen wird. Denn erst dann wird auf der Welt Frieden sein, wenn diese Ausgeburt des Teufels vernichtet sein wird.“²⁸⁶

Im Umkehrschluss kann dies jedoch nicht heißen, dass die Mitglieder des NSKK durch ihre politische Sozialisation mit einer „Genozidmentalität“²⁸⁷ ausgestattet waren, die sie für Massenexekutionen prädestiniert hätte. Die weltanschauliche Schulung in der Breitengliederung des NSKK blieb hinter der ideologischen Indoktrination der SS zurück, und der persönliche Hintergrund der Beteiligten war, gemessen an der Dauer der Mitgliedschaft, der Ausbildung und der Dienstausbildung in den Stürmen, sehr unterschiedlich. Die schnelle Rekrutierung und Aufstellung der Kompanien machte darüber hinaus spezielle Vorbereitungen auf die Einsätze, die über eine Einweisung in polizeidienstliche Befugnisse und Schießübungen hinausgingen, unmöglich. Bei der Erörterung der Tatumstände muss die Verwendung der Männer als Absperrkräfte und Kraftfahrer berücksichtigt werden. Sie waren im Gegensatz zu den Männern der Einsatzgruppen nicht zu Exekutionszwecken abgestellt worden, sondern für Aufgaben der Verkehrsregelung, des Transports und der Überwachung von Straßen und Brücken. Das Einsatzbild der NSKK-Polizeikompanien veränderte sich jedoch infolge ihrer flexiblen Verwendbarkeit und der tagespolitischen Erfordernisse grundlegend.²⁸⁸ Die NSKK-

²⁸⁴ Windecker: *Wir waren mit in Polen*, S. 112.

²⁸⁵ Der Heimatbrief. Monatliches Mitteilungsblatt der Motorstandarte 160 Lüneburg vom Januar 1942: „Einer vom ‚Speer‘ erzählt...“, UB Göttingen.

²⁸⁶ Persönliches Schreiben des Scharführers S.I. in der Dienststelle der Gruppe Hochland an den Gefreiten H. D. vom 18. 10. 1939, BACh NS 24/762.

²⁸⁷ Vgl. Sandkühler: „Endlösung“ in Galizien, S. 15.

²⁸⁸ Vgl. Der NSKK-Mann vom 4. 9. 1943: „Zwei Jahre in hartem Einsatz“. Der Bericht „Das NSKK im Kriegseinsatz“, 2. Folge, Stand: 1. 10. 1941 (Geheim), StadtA Leipzig, Kap. 3 Nr. 70 betont, dass die Einheiten in erster Linie zur „Bekämpfung des Bandenwesens“, zur „Auskämmung von Wäldern und Ortschaften, von versprengten bolschewistischen

Verkehrskompanien wurden verstärkt im Kampf gegen Partisanen eingesetzt und wirkten als Hilfskräfte an der Verfolgung und Ermordung von Juden mit. Der harmlos klingende Name „Verkehrskompanien“ erscheint dadurch in der rückschauenden Betrachtung zynisch.²⁸⁹

Dass die NSKK-Männer an der Ermordung wehrloser Frauen und Kinder beteiligt waren, ohne von der grundsätzlichen Richtigkeit ihres Tuns überzeugt zu sein oder zumindest die gestellte Aufgabe für „notwendig“ zu halten, ist kaum möglich.²⁹⁰ Die Einschätzung des NSKK-Obergruppenführers Höfle, der die Seelenlage der beteiligten Männer in einem internen Bericht von 1941 analysierte, bestätigt diese Annahme:

„Wenn die Männer ab und zu zwangsläufig zu Judenaktionen eingesetzt werden, so kann hieraus nicht etwa eine seelische Belastung der Einzelnen oder vielleicht die Gefahr einer Verrohung abgeleitet werden. Die weltanschauliche Aufklärung für die Lösung dieses Problems ist gerade durch das persönliche Erleben dieser nur durch das Judentum und damit durch den Bolschewismus geschaffenen Zustände gegeben.“²⁹¹

Antisemitische Ressentiments und ihre scheinbare Bestätigung in der Wirklichkeit werden hier als Auslöser für das Töten genannt. Auch wenn diese Motive in der konkreten Situation nicht als direktes Antriebsmoment für die Beteiligung an Mordaktionen wirkten, so bildeten sie, wie an den zuletzt zitierten Worten ablesbar ist, die Legitimationsgrundlage für die Beruhigung des Gewissens und für die nachträgliche Rechtfertigung der Morde.

Der Bau der Durchgangsstraße IV

Nicht nur die NSKK-Verkehrskompanien, auch die Transportorganisationen des NSKK waren in judenfeindliche Maßnahmen involviert. Ein beispielhaftes Bild für das praktische Zusammenwirken der Organisation Todt, der NSKK-Transportkompanien und der SS- und Polizeiverbände vermitteln die Bauarbeiten an der Durchgangsstraße IV (DG IV).

Truppenteilen und zur Bekämpfung von Partisanen“ eingesetzt wurden. In den NSKK-Zeitungen liest man des öfteren von der Beteiligung des NSKK an „Vergeltungsaktionen“ gegen sowjetische Dörfer; vgl. Der NSKK-Mann vom 26. 6. 1943: „Im Kampf gegen Sowjetbanden“; Der Heimatbrief. Monatliches Mitteilungsblatt der Motorstandarte 160 Lüneburg vom Juni/Juli 1943: „Ein Banditenstützpunkt wird ausgeräuchert“, UB Göttingen.

²⁸⁹ Aufgrund der ursprünglichen Beauftragung und der übertragenen Verkehrsaufgaben ist jedoch nicht anzunehmen, dass der Name „Verkehrskompanie“ eine von Anfang an intendierte Tarnbezeichnung war.

²⁹⁰ Die Voraussetzung der Tötungsbereitschaft an wehrlosen Zivilisten ist ein wie auch immer gearteter Glaube an die Minderwertigkeit jüdischen Lebens. Man muss Goldhagens Erklärungsmodell vom eliminatorischen Antisemitismus nicht folgen, um diese Schlussfolgerung zu ziehen; vgl. Goldhagen: Hitlers willige Vollstrecker, S. 488: „Der eliminatorische, in der Rassenlehre gründende Antisemitismus war ein hinreichender Grund, ein ausreichend starkes Motiv, Deutsche zum Mord an den Juden zu bewegen.“

²⁹¹ Bericht des Führers der Motorobergruppe Ost, Obergruppenführer Hermann Höfle, über den Einsatz der NSKK-Kompanien Wien, Kattowitz und Posen in Russland vom 3. 11. 1941, BArch NS 24/152.

Die Straße war die südlichste Hauptnachschiebstraße in den besetzten Gebieten der Sowjetunion. Sie diente als wichtigster Nachschubweg für die gesamten südlichen Frontabschnitte. Vom Generalgouvernement kommend, berührte die über 2000 km lange Verbindung die Städte Lemberg und Tarnopol, erreichte die Südukraine mit den Städten Proskurow, Letischew, Winnica, Gaisin, Uman, Kirowograd, Kriwoi-Rog, Dnjepropetrowsk und endete östlich von Stalino. Ursprünglich sollte sie bis in den Kaukasus hineinführen. Da die Kapazität und Festigkeit der vorhandenen Straße nicht ausreichte, um die zahlreichen und schweren Fahrzeuge zu tragen, wurde wenige Wochen nach dem Einmarsch in die Sowjetunion ihr Ausbau beschlossen. Das OKW betraute die Organisation Todt mit der Planung und Durchführung.²⁹² SS-Dienststellen und Polizeiverbände waren mit der Bereitstellung der erforderlichen Arbeitskräfte und mit der Sicherung der Straße beauftragt. Zu diesem Zweck errichtete die SS an der DG IV 15 Zwangsarbeitslager, in denen jüdische Arbeitskräfte gefangen gehalten wurden.²⁹³ Deportierte Kinder, alte und arbeitsunfähige Menschen wurden in den Zwangsarbeitslagern in der Regel sofort nach der Ankunft ermordet. Im Jahre 1942 arbeiteten ungefähr 50 000 einheimische Arbeitskräfte, 50 000 Kriegsgefangene, 10 000 Juden und 5000 deutsche Führungskräfte an der DG IV. 1944 wurden die Arbeiten infolge der militärischen Niederlagen und des beginnenden Rückzuges eingestellt.²⁹⁴

Die DG IV und das System der Zwangsarbeitslager gelten in der historischen Forschung als augenfälligster Beweis für den programmatischen Charakter der Formel „Vernichtung durch Arbeit“. Der massenhafte Tod der als Arbeitssklaven eingesetzten Juden war nicht etwa ein Nebeneffekt der Bauarbeiten, sondern ein Ziel. Was Reinhard Heydrich in der Wannsee-Konferenz angekündigt hatte – die Verknüpfung zwischen Arbeitseinsatz und Judenvernichtung²⁹⁵ –, wurde zur gleichen Zeit an der DG IV im großen Stile verwirklicht. „Vernichtung durch Arbeit“ bedeutete in der Praxis, Juden durch unzureichende Versorgung und kräftezehrende Arbeit körperlich und psychisch zugrunde zu richten und die Überlebenden am Ende der Bauarbeiten zu töten.²⁹⁶ In den Jahren 1942 bis 1944 wurden entlang der Durchgangsstraße IV allein im Gebiet der Ukraine im Verlauf von 84 Erschießungsaktionen rund 25 000 Juden ermordet.²⁹⁷

²⁹² Vgl. StA Ludwigsburg, EL 317/845 Beih. 1 (Kopie: 3Js 1428/65 StA Itzehoe), S. 80.

²⁹³ Sandkühler: „Endlösung“ in Galizien, S. 148.

²⁹⁴ Vgl. StA Ludwigsburg, EL 317/845 Beih. 1 (Kopie: 3Js 1428/65 StA Itzehoe), S. 81.

²⁹⁵ Vgl. Niederschrift über die Wannsee-Konferenz vom 20. 1. 1942, abgedruckt in: Longe-
rich (Hrsg.): Die Ermordung der europäischen Juden, Dok. 18, S. 85 f.

²⁹⁶ Vgl. Kaienburg: Jüdische Arbeitslager an der „Straße der SS“, S. 14. Den Bezug zum Wannsee-Protokoll sieht auch Sandkühler; ders.: „Endlösung“ in Galizien, S. 12 f., 164. Sandkühler stellt in seiner Studie die stufenweise Vernichtung der Juden in Galizien dar, die „straßenbauend in den Osten“ gebracht wurden und als „verbleibender Restbestand“ zunächst in Massenerschießungen, dann mittels Giftgas in den Vernichtungslagern ermordet wurden.

²⁹⁷ Die Zentrale Stelle in Ludwigsburg nahm in den sechziger Jahren Ermittlungen gegen 70 Beschuldigte auf. Es wurden 1500 Zeugen in der Bundesrepublik und 100 in Israel vernommen. Die Ermittlungen wurden eingestellt, da kein hinreichender Beweis für die Mitwirkung der Beschuldigten an den Mordaktionen erbracht werden konnte; vgl. Kaienburg: Jüdische Arbeitslager, S. 37, und Zeitungsausschnitt: „Am Jom Kippur wüteten

Die OT führte die Aufsicht über die technische Bauplanung und über die deutschen Baufirmen. Für Transportaufgaben im gesamten Bereich der DG IV, von Lemberg bis Stalino, war die 17. Kompanie der NSKK-Transportstandarte Speer eingesetzt.²⁹⁸ Sie übernahm die Logistik für 2000 Pkw und Lkw. Während sich die Kompanie zuerst nur aus NSKK-Angehörigen zusammensetzte, wurden ihr im Laufe der Zeit auch Fahrer der Unternehmerfuhrparks unterstellt. Die Kompanie war in so genannte Transportkolonnen aufgeteilt, die unter anderem in Gniwan, Winnica, Gaisin, Niemirow und Teplik stationiert waren. Die Kolonnenführer befanden sich mit ihren Stäben in den Ortschaften der OT-Abschnittsbauleitungen. Ihre Einsatzbefehle erhielt die Kompanie vom Linienchef der DG IV; sie war aber auch verpflichtet, den Fahrzeuganforderungen der SS- und Polizeiverbände zu entsprechen. In Bezug auf die Verwendung von Fahrzeugen der NSKK-Transportstandarte zum Transport von Juden erklärte ein OT-Schirrmeister als Zeuge nach dem Krieg:

„In den Meldungen der Kolonnenführer über die Einsätze kam nicht zum Ausdruck, wofür die Lkw benötigt wurden. [...] Dabei ist mir auch in Gesprächen mit Kolonnenführern zu Ohren gekommen, dass Fahrzeuge unserer Kompanie zum Abtransport von Juden benutzt worden sind. Es war uns auch bekannt, dass diese Abtransporte des öfteren im Zusammenhang mit den geplanten Judenexekutionen standen. Einzelheiten solcher Maßnahmen sind mir jedoch nicht bekannt.“²⁹⁹

Auch wenn der Schirrmeister keine Angaben über eine Beteiligung von NSKK-Angehörigen machte, schließt dies eine Mitwirkung nicht aus. Es ist zweifelhaft, ob die arbeitsteilige Trennung in nur für Baumaßnahmen zuständige OT- bzw. NSKK-Einheiten auf der einen Seite und in nur für die Bewachung, Sammlung und Ermordung von Gefangenen zuständige SS- und Polizeieinheiten auf der anderen Seite tatsächlich in jedem Fall eingehalten wurde.³⁰⁰ Zu einer Überschneidung der Aufgabenfelder kam es auch bei den NSKK-Transportabteilungen in Italien. NSKK-Männer kämpften 1944 im nördlichen Apennin im Verbund mit anderen Heeresverbänden. In diesem Zusammenhang, so die NSKK-Kriegsberichterstaffel, „säuberten“ sie italienische Bergdörfer von „Banditen“.³⁰¹ Auch

Erschießungskommandos“, Zentrale Stelle der Landesjustizverwaltungen, 213 AR-Z 20/63.

²⁹⁸ Vgl. Auszug aus der Ermittlungsakte, Zentrale Stelle der Landesjustizverwaltungen, 213 AR-Z 20/63, S. 116–119.

²⁹⁹ Ebenda, S. 118.

³⁰⁰ Es ist erwiesen, dass an einigen Baustellen Angehörige der Dienststellen der OT Missetatungen an jüdischen Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen verübten. Verfahren, die mit einer Verurteilung endeten, sind abgedruckt in: Ehlermann u. a. (Bearb.): Justiz und NS-Verbrechen. Vgl. im Register die Verfahren Nr. 130, 149, 205, 277. Die Sammlung enthält nur eine Verurteilung gegen einen namentlich genannten NSKK-Angehörigen; vgl. Verfahren Nr. 533 gegen Diederich Scholz wegen Erschießung eines serbischen Kriegsgefangenen in Karasjok (Norwegen). Scholz gehörte einer NSKK-Transportkolonne im Norden von Norwegen an, die die OT-Bauleitung beim Ausbau der Reichsstraße 50 unterstützte. Scholz wurde vom Schwurgericht beim Landgericht München I am 10. 4. 1962 zu vier Jahren Gefängnis verurteilt; vgl. ebenda Bd. XVIII, S. 385.

³⁰¹ Vgl. Typoskript der NSKK-Kriegsberichterstaffel (Willi Michels) 1944: „Im Kampf um Nachschubstraßen“, BArch NS 24/628.

wenn keine konkreten Angaben über Zeitpunkt und Ort des Einsatzes gemacht werden, kann mit einiger Wahrscheinlichkeit vermutet werden, dass es sich hierbei um Kriegsverbrechen im Toskanischen Apennin gehandelt hat, die 1944 von deutschen Truppen zahlreich begangen wurden. Im Raum Marzabotto, an der Straße von Bologna Richtung Pisa, und im Sumpfbereich von Fucécchio verübten SS- und Wehrmachtteile 1944 unter dem Vorwand der Partisanenbekämpfung wiederholt Massaker an der ansässigen Zivilbevölkerung.³⁰²

Das NSKK im Kriegseinsatz – eine Bilanz

An der „Heimatfront“ trat das NSKK vor allem als Kontroll- und Ausbildungsinstitution in Erscheinung. Durch die Transportkontrolle leistete das NSKK einen erheblichen Beitrag zum effizienten Einsatz von Fahrzeugen und Fahrern in der Kriegswirtschaft. Die immensen Zuwachszahlen an neu ausgebildeten Kraftfahrern und ab 1943 auch an Kraftfahrerinnen, die riesige Anzahl von Umschulungen auf andere Führerscheinklassen, die Ausbildung in der Handhabung von Generatorfahrzeugen und die Einführungskurse für Panzerfahrer belegen, dass sich das NSKK zur wichtigsten Ausbildungsstätte für den motorisierten Kriegs- und Versorgungsdienst entwickelt hatte. Ein großer Teil der Kradschützen, Panzerfahrer und Kraftfahrer der Wehrmacht war bereits vor dem Krieg durch die vormilitärische Wehrerziehung der Motorsportschulen des NSKK gegangen.³⁰³ Das Kraftfahrkorps hatte sich in Friedenszeiten die logistischen und organisatorischen Möglichkeiten und Erfahrungen erworben, die es ihm nun ermöglichten, der Polizei, der OT und der Wehrmacht schnell und unbürokratisch geschulte Fahrer und Instandsetzungspersonal zu vermitteln. Dieses Nützlichkeitsprinzip war es, das dem NSKK im Zweiten Weltkrieg seine Bedeutsamkeit verlieh.

Dass das NSKK nun tatsächlich Ähnlichkeiten mit einem Speditionsunternehmen aufwies, widersprach dem Selbstverständnis des NSKK vor dem Krieg, als es sich nicht damit begnügte, bloßer Zuträger für Partei und Staat oder eine Art militärische Reserve zu sein. Andererseits war die Korpsführung aber auch stolz darauf, mit ihren Transport-, Ausbildungs- und Verkehrsregelungsbemühungen einen elementaren Kriegsbeitrag nach dem Motto „Wir sind Kraftstoff, nicht Wasser“³⁰⁴ leisten zu können, der vor der Wehrmachtsführung Anerkennung fand.³⁰⁵

³⁰² Allein zwischen dem 29. 9. 1944 und dem 5. 10. 1944 ermordeten Angehörige von SS- und Wehrmachttruppen im Raum Marzabotto bis zu 2000 Menschen; vgl. Schreiber: Deutsche Kriegsverbrechen in Italien, S. 164, 179, 190, 193 ff.; Andrae: Auch gegen Frauen und Kinder, S. 203–231. Nochmals sei gesagt: Eine Beteiligung des NSKK an den genannten Massakern kann aufgrund der spärlichen Einsatzbeschreibung nur vermutet werden.

³⁰³ Vgl. Der NSKK-Mann vom 16. 3. 1940: „Motorsport erhöht die Wehrkraft“.

³⁰⁴ Der NSKK-Mann vom 28. 12. 1940: „Vom Polarkreis bis zum Schwarzen Meer“.

³⁰⁵ Hühnlein beschwerte sich im Schreiben an den Oberbefehlshaber des Heeres von Brauchitsch vom 3. 2. 1941, dass in dem Film „Sieg im Westen“ das NSKK unerwähnt blieb. Von Brauchitsch entschuldigte sich daraufhin mit Schreiben vom 7. 2. 1941 bei Hühnlein für die Nichtbeachtung; BAArch NS 24/152. Zumeist aber wurde dem Korpsführer der Dank der Wehrmachtsführung frewillig zuteil. Oberst Theiss von der Panzertruppe dankte dem NSKK dafür, dass die neuen Rekruten schon mit einer gründlichen Fahrausbildung bei den Truppenteilen antraten; vgl. Der NSKK-Mann vom 20. 7. 1940: „Die

Der politische Entscheidungsspielraum der NSKK-Korpsführung gestaltete sich aufgrund der eng gesteckten Befugnisse der Korpsführung gering. Weder Korpsführer Hühnlein noch seinem Nachfolger Kraus gelang es, wichtige Sonderbeauftragungen im Kraftfahrwesen für das NSKK zu sichern. Führungspositionen im Bau- und Transportwesen blieben Hitlers Günstlingen Fritz Todt, Albert Speer und dem Daimler-Benz-Direktor Werlin als „Generalinspektor für das Kraftfahrwesen“³⁰⁶ vorbehalten. Allerdings waren im Krieg die Handlungsspielräume aufgrund der Dominanz der militärischen Führung naturgemäß eingeschränkt und ließen Machtansprüche einer einzelnen Parteigliederung nicht zu, zumal Wehrmacht und SS die Motorisierung ihrer Einheiten selbst durchführten.³⁰⁷

Nach den erfolgreichen „Blitzkriegen“ gegen Polen und Frankreich konnte die deutsche Wehrmacht eine Reihe von Anfangerfolgen auch gegen Russland erzielen. Die NSKK-Propaganda idealisierte die Verwendung moderner technischer Waffengattungen und das deutsche „Blitzkriegskonzept“. Die fast grenzenlose Techniqueuphorie führte jedoch dazu, dass noch immer von „Blitzkrieg“ gesprochen wurde, als der Feldzug schon lange zum Stillstand gekommen war. Die Betonung der kulturellen und technischen Überlegenheit der Deutschen gegenüber ihren vermeintlich unterlegenen sowjetischen Gegnern führte zu einer Überschätzung der eigenen Möglichkeiten in Bezug auf die militärische Kräfteverteilung. Die immer größer werdenden Entfernungen von den Nachschubbasen zur Front, die Zahl der Kriegsschauplätze, der Mangel an Treibstoff und Kautschuk, die Typenvielfalt der Fahrzeuge und die klimatischen Bedingungen behinderten die deutsche Kriegsführung im Osten. Deutschlands Operationsgebiete, die von Norwegen bis hinunter nach Afrika und vom Atlantik bis zur Wolga reichten, er-

deutsche Ausbildung“. Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine dankte Hühnlein am 28. 6. 1940 für die Vorbereitung der Erfassung von Motorbooten in der Kriegsmarine; vgl. Der NSKK-Mann vom 13. 7. 1940: „Aus den Reihen“. Der Korpsführer folgte einer Einladung des Befehlshabers der Luftflotte, Generalfeldmarschall Kesselring, in dessen Bereich die NSKK-Transportbrigade „Luftwaffe“ eingesetzt war; vgl. Der NSKK-Mann vom 1. 2. 1941: „NSKK im Fliegerblau“.

³⁰⁶ Vgl. Erlaß des Führers vom 16. 1. 1942, abgedruckt in: Deutsche Kraftfahrt vom Februar 1942: „Generalinspektor Werlin“. Der Daimler-Benz-Direktor Jakob Werlin wurde zum „Generalinspektor für das Kraftfahrwesen“ ernannt und Hitler direkt unterstellt. Die Umgehung der Dienstwege sollte einen besseren Informationsfluss sicherstellen und eine größere Effektivität erreichen. Werlin war befugt, im Gebiet des „Großdeutschen Reiches“, in den besetzten Gebieten und in den Operationsgebieten, bei den zivilen und militärischen Dienststellen des Staates, den Dienststellen der Partei und den privaten Betrieben Inspektionen vorzunehmen.

³⁰⁷ Verantwortlich dafür war der Chef des Wehrmachtkraftfahrwesens und Bevollmächtigte für das Deutsche Kraftfahrwesen, Generalleutnant Kühn; vgl. Führerbefehl vom 3. 3. 1943 und Durchführungsbestimmungen vom Chef des OKW Keitel, BACh RW 19/2292. Die Unterordnung unter militärische Befehlshaber betraf in gleichem Maße die SA, die abgesehen von der Ausbildung in den SA-Wehrmannschaften und von Hilfsdiensten für Polizei und Wehrmacht (z. B. Land- und Stadtwacht, Luftschutz, Bewachung von Zwangsarbeitern) keine kriegsrelevanten Beauftragungen im engeren Sinne hatte; vgl. Pätzold u. a.: Sturm-Abteilung der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei (SA) 1920/21–1945, S. 167 f.

forderten ein funktionierendes Versorgungssystem, das die materiellen und personellen Kräfte nach und nach überstieg. Ohne die NSKK-Männer, die als Fahrer oder Kolonnenführer motorisierte Nachschubaufgaben in der Transportbrigade Speer, der Transportbrigade Todt und in den NSKK-Transportbrigaden Luftwaffe und Heer organisatorisch und praktisch erfüllten, wären die Defizite in der Versorgung der Wehrmacht noch schneller und heftiger zu Tage getreten. Die Rekrutierung von Männern aus den Reihen des NSKK und Freiwilliger aus ganz Europa ermöglichte die Freistellung von deutschen Soldaten für den Kampfeinsatz. Das anfänglich starke Engagement des NSKK, das es als zentrales Transport- und Logistikzentrum prädestiniert hatte, verringerte sich im Laufe des Krieges. Aufgrund machtpolitischer Rivalitäten und des Unvermögens, geeignetes Personal und genügend Fahrzeuge aus seinen Reihen bereit zu stellen, verlor das NSKK für die Einsätze der Transportgruppe Todt unter Führung von Albert Speer seine Wichtigkeit.

Die NSKK-Verkehrskompanien, die in den besetzten Gebieten hilfspolizeiliche Aufgaben übernahmen, bewahrten trotz der Befehlsgewalt der Höheren SS- und Polizeiführer eine eigenständige Identität, die sich aus dem engen Kontakt zu den Motorobergruppenführern Ost und Nordost ergab. Die Kompanien wurden zu Beginn des Krieges für verkehrsdienstliche Aufgaben nach Polen, später in die Sowjetunion abgestellt, wo sich ihr Einsatzbild jedoch bald veränderte. Die Angehörigen der neun im Mai 1941 aufgestellten NSKK-Verkehrskompanien wurden verstärkt im Kampf gegen Partisanen eingesetzt und wirkten als Hilfskräfte an der Ghettoisierung, Verfolgung und Ermordung von Juden mit. Die Zahl der in den Polizeikompanien eingesetzten NSKK-Angehörigen ist mit „nur“ rund 600 Männern, gemessen an der Gesamtzahl der Ordnungspolizisten im Osteinsatz von über 12 000, verschwindend gering.³⁰⁸ Doch darf dies nicht darüber hinwegtäuschen, dass das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps Mitverantwortung für die mörderische Qualität der Einsätze in der Sowjetunion trug. Vor allem spricht die Beteiligung der NSKK-Verkehrskompanien für die These, dass die Vernichtung der Juden ein höchst arbeitsteiliger Prozess war, zu dem auch anscheinend unwichtige, weil in der Befehlshierarchie weit unten stehende NS-Organisationen, ihren Beitrag leisteten.³⁰⁹ Dies wiederum erklärt den hohen „Umsetzungsgrad“ der Judenverfolgung in den besetzten Gebieten, der angesichts der polykratischen, bisweilen auch chaotischen, Verwaltungszustände ohne die Mittäterschaft vieler kleinerer Institutionen nicht erreicht worden wäre.³¹⁰

³⁰⁸ Vgl. Kwiet: *Auftakt zum Holocaust*, S. 193. Für den Einsatz gegen Russland stellte der RFSS Himmler fünf Einsatzgruppen, drei SS-Brigaden, neun Polizeibataillone und weitere Formationen auf. Die Gesamtstärke betrug 35 000 Mann, von denen ein Drittel Ordnungspolizisten waren.

³⁰⁹ Zum arbeitsteiligen Prozess der Endlösung vgl. Sandkühler: „Endlösung“ in Galizien, S. 167 ff.; Matthäus: *Die Beteiligung der Ordnungspolizei*, S. 183.

³¹⁰ Vgl. Seibel: *Staatsstruktur und Massenmord*, S. 548.