

PREPRINT 4

Oliver Kühschelm

Kraftfahrzeuge als Gegenstand von »Arisierungen«:

Provenienzforschung zur Kraftfahrzeugsammlung des Deutschen Museums und Forschungen zur Enteignung von Kraftfahrzeugen in Bayern

Deutsches Museum



Preprint 4

Oliver Kühschelm:

**Kraftfahrzeuge als Gegenstand von »Arisierungen«:
Provenienzforschung zur Kraftfahrzeugsammlung des Deutschen
Museums und Forschungen zur Enteignung von Kraftfahrzeugen
in Bayern**

2012

Abstract

The aim of the provenance research was to establish whether the Museum's collection includes motor vehicles that were expropriated during the Nazi period from 1933 to 1945. The research pertained to cars, motorcycles, car engines, and undercarriages. Using mainly archival records from the Museum itself, each and every one of the 327 objects was classified according to a tripartite scheme: While no object was identified as having been stolen from Nazi victims, the provenance of only 65 items has been classified as »unobjectionable«. However, the archival sources do not easily allow an unequivocal conclusion. In 185 cases, files must on principle remain »open« to future research. There are 80 objects that no longer form part of the collection (objects on loan that were returned to their owners; war losses).

Although it is important not to exclude acquisitions from after 1945, those dating from the Nazi period probably command the most interest. From 1936 to 1938, the Museum greatly increased its collection of motor vehicles. It cooperated closely with the automobile industry, which donated or loaned historic objects. As the Museum possessed only limited storage space, it generally did not buy vehicles, or accept donations from private individuals. It seems that the Museum neither sought to benefit from the massive »aryanization« of motor vehicles in 1938/39, nor from booty during the war.

The second part of the report studies the »aryanization« of motor vehicles in Bavaria. So far, motor vehicles have not been subject to research concerning the expropriation of Jewish property in Nazi Germany. In the case of Nuremberg, a study of archival documentation gives us a detailed picture of the looting of cars in the wake of *Kristallnacht*. According to the Gestapo, there were still some 300 motor vehicles in Jewish hands prior to the pogrom. This changed quickly as Vice-Gauleiter Karl Holz established a commission that forced Jews to sell off their real estate and cars at a fraction of their market value. The beneficiaries of these transactions were party officials and other persons with close ties to the local Nazi elite. This was much to the chagrin of the central authorities of the National Socialist regime, who wanted the Reich to profit from the expropriations. Therefore the Gestapo was commissioned to investigate the transactions. If the purchaser did not make an additional payment to close the gap with the estimated market price, he was forced to relinquish the car. Apart from the looting organised by the party or the state, many private individuals also seized the opportunity to come by a car very cheaply. If the prospective buyer happened to be a party official, he could bring additional pressure to bear on the negotiations. Jews had nothing to win but a lot to lose, as the transaction could lead to further embroilment in an already dangerous situation.

Kraftfahrzeuge als Gegenstand von »Arisierungen«: Provenienzforschung zur Kraftfahrzeugsammlung des Deutschen Museums und Forschungen zur Enteignung von Kraftfahrzeugen in Bayern

Bei der vorliegenden Darstellung handelt es sich um den für die Veröffentlichung bearbeiteten Endbericht über die Recherchen im Rahmen des forMuse-Projekts *Entzug und Restitution von Kraftfahrzeugen und die sozio-ökonomischen Folgen. Aspekte zur Verkehrsgeschichte Österreichs 1930–1955*. Das Projekt, das unter Leitung von Christian Klösch am Technischen Museum Wien realisiert wurde, schloss eine Kooperation mit dem Deutschen Museum in München ein. Ziel der 2010 vom Verfasser durchgeführten Forschungen war es, eine vergleichende Perspektive zu gewinnen, sowohl hinsichtlich der Provenienzen der Kraftfahrzeugsammlung des Deutschen Museums als auch in Bezug auf die Frage nach der »Arisierung« von Kraftfahrzeugen im »Altreich«, fokussiert auf München bzw. Bayern.

I. Provenienzforschung am Deutschen Museum München

1. Charakterisierung des Museums und Festlegung des Untersuchungsgegenstands

Das Deutsche Museum, gegründet 1903 als Anstalt des öffentlichen Rechts, stand bis 1933 unter Leitung von Oskar von Miller (1855–1934). Miller, großbürgerlicher Herkunft, Ingenieur, Unternehmer in der Elektroindustrie und schließlich Museumsgründer, war überaus geschickt darin, die jeweiligen wirtschaftlichen und politischen Eliten für das Deutsche Museum zu gewinnen. Die Nationalsozialisten hatten den »liberalen« Miller jedoch bereits in den ausgehenden 1920er Jahren mit heftiger Polemik attackiert. Als Miller zu der Einschätzung gelangte, dass seine Person einer Förderung durch die neuen Machthaber entgegenstand, trat er nach Jahrzehnten der Leitung »seines« Museums noch im März 1933 als Vorstandsvorsitzender zurück.¹ Er bemühte sich um Nachfolger, die inhaltlich seine Linie fortsetzen, aber auch ein gutes Einvernehmen mit den neuen Machhabern garantieren sollten. In Abstimmung mit staatlichen Stellen wandte er sich an den Verleger Hugo Bruckmann (1863–1941), mit dem er verwandtschaftlich verbunden war und der vor allem zu den frühen Förderern Hitlers und der NSDAP gehörte. Bruckmann wurde im Dezember 1933 zum ersten Vorsitzenden des dreiköpfigen Museumsvorstands gewählt.² Die Geschäfte führte jedoch der Physiker Jonathan Zenneck (1871–1959), Ordinarius an der TH München, seit 1930 im Museumsvorstand und ab 1935 auch dessen erster Vorsitzender. Ein bürgerlicher Rechtsnationaler und antisemitisch eingestellt, trat er dennoch nicht der NSDAP bei. Damit blieb er nach 1945 unter geänderten politischen Rahmenbedingungen akzeptabel.³

1 Vgl. Duffy, *Anpassung*, 2010, S. 55–57; Füßl, *Oskar von Miller*, 2005, S. 334–346.

2 Stöppel, *Bruckmann als Vorstand*, 2010.

3 Trischler u. a., *Einleitung*, 2010, S. 15–17; Wolff, *Zenneck als Vorstand*, 2010. Das dritte Vorstandsmitglied neben Zenneck und Bruckmann war der Technikhistoriker Conrad Matschoß.

An der von Miller deklarierten und von seinen Nachfolgern angeblich gewährten unpolitischen Ausrichtung eines Technikmuseums schloss man nach dem Krieg die Behauptung an, das Museum sei auch in der NS-Zeit nicht Werkzeug des Regimes geworden. Die jüngere vom Deutschen Museum selbst initiierte Forschung hat das als bequeme Legende erwiesen.⁴ Insbesondere der Bau der Kraftfahrzeughalle und die in den 1930er Jahren erst systematisch aufgebaute Kraftfahrzeugsammlung waren massiver Förderung durch das Regime geschuldet, das diese Investitionen in den Rahmen seiner Symbolpolitik stellte.⁵

Die mehr oder minder offene oder subtile Indienstnahme von Ausstellungen des Deutschen Museums für die NS-Propaganda ist eine Sache; eine andere jedoch ist die Frage, inwiefern die Sammlungen Objekte beinhalten, die auf Entziehungen in der NS-Zeit zurückgehen.

Die Museumswelt zeichnete sich bis in die 1990er Jahre nur durch geringe Sensibilität für die Problematik von Erwerbungen aus, die – und sei es nur mittelbar als Anfangspunkt einer Kette von Besitzwechseln – auf Enteignungen durch das NS-Regime zurückführen, wie sie politische Gegner oder Opfer rassistischer Verfolgung betrafen.⁶ Folglich gab es auch im Deutschen Museum hinsichtlich des Bereichs Landverkehr kein systematisches Bemühen, sich der Provenienzen neu erworbener Objekte zu versichern, um ausschließen zu können, dass das Museum entzogene Kraftfahrzeuge in seine Sammlung eingliederte.

Es bedarf daher einer Untersuchung der Herkunft von Kraftfahrzeugen im Einzelnen, und zwar hinsichtlich all jener, die bis Kriegsende 1945 hergestellt wurden. Einzubeziehen sind sowohl solche Fahrzeuge, die bereits in der Zeit des Nationalsozialismus erworben wurden, als auch alle späteren Erwerbungen bis zur Gegenwart. Der Verfasser führte in diesem Sinn von Mai bis Dezember 2010 Provenienzforschung durch. Sie erstreckte sich auf Kraftfahrzeuge, Fahrgestelle und Motoren, mithin auf durch Kennzeichen, Motor- und Fahrgestellnummern potentiell eindeutig identifizierbare Objekte. Weiteres Zubehör und separat aufgeführte Fahrzeugbestandteile wurden nicht berücksichtigt. Die Forschung beruhte auf der systematischen Durchsicht der am Deutschen Museum vorhandenen objektbezogenen Unterlagen. Nur in einzelnen Fällen wurde über dieses Material hinaus extern recherchiert.

In der Datenbank der Exponatverwaltung (Sammlungsmanagement) wurden folgende Objektgruppen ausgewertet: 710.05: Krafträder; 710.06: Automobile; 710.07: Sonderfahrzeuge; 710.08.01: Automobiltechnik/Antrieb; 710.08.02: Fahrwerke.

Die Datenbank führte am 28. April 2010 in der Objektgruppe »Krafträder« 276 Objekte. Abgesehen von einigen Objekten, die hier nicht relevant sind (z. B. ein Mantel für Motorradfahrer, Inv. Nr. 1985-97), handelt es sich um 204 Krafträder und 68 Motoren.

4 Trischler u. a., *Einleitung*, 2010.

5 Vgl. Gundler, *Kraftfahrzeughalle*, 2010.

6 Zu Deutschland vgl. Baresel-Brand/Blühm, *Museen*, 2007; Schoeps, *Debatte*, 2007.

Die Gruppe 710.06 »Automobile«⁷ umfasste 280 Exponate. Nach Ausscheidung von Objekten, die nicht die oben definierten Kriterien erfüllen, wie einer Membranfeder-Kuppelung (Inv. Nr. 78212) oder von Kraftfahrzeugheizöfen (z. B. Inv. Nr. 75039, 75040), verblieben 264 Objekte, davon 258 Autos, vier Motoren und zwei weitere Objekte.⁸

In der Objektgruppe 710.07 erfasste die Datenbank »Sonderfahrzeuge«: 18 Zugmaschinen, Arbeits- und Militärfahrzeuge.

Der Objektgruppe 710.08.01 »Automobiltechnik/Antrieb« waren 76 Motoren zugeordnet.

Die Objektgruppe 710.08.02 »Fahrwerke« umfasste 30 relevante Objekte.

Von dieser größeren, über 656 Objekte umfassenden Menge waren im Weiteren aber nur jene 327 Objekte Gegenstand der Provenienzforschung, die ein Baujahr bis 1945 aufwiesen.

Die Beschäftigung mit den Objekten kulminierte in ihrer Einstufung entlang von Kriterien, wie sie am Technischen Museum Wien für die Forschung im Auftrag der Kommission für Provenienzforschung verwendet werden.⁹ Für die Erforschung der Kraftfahrzeugsammlung des Deutschen Museums lagen zwar keine gesetzlichen und institutionellen Ausgangsbedingungen vor, die jenen an österreichischen Bundesmuseen vergleichbar wären. Die dreistufige Differenzierung der Provenienz als »bedenklich«, »unbedenklich« und »offen« schien jedoch inhaltlich angemessen und daher übertragbar. Als »unbedenklich« kann die Herkunft eines Objekts gelten, wenn sich durch ihre lückenlose Dokumentation ausschließen lässt, dass die Erwerbung unmittelbar oder mittelbar auf eine Entziehung in der NS-Zeit zurückgeht, d.h. auf die »Arisierung« jüdischen Eigentums oder den Raub des Eigentums von politisch Verfolgten. »Bedenklich« ist der umgekehrte Fall, in dem eine solche Entziehung vorliegt. Die Einstufung als »offen«, das weitaus häufigste – wenn auch immer nur vorläufige – Ergebnis von Provenienzforschung, bezeichnet den Umstand, dass die Herkunft eines Objekts nicht hinreichend durch dokumentarische Quellen rekonstruierbar ist, um ihre Unbedenklichkeit mit Gewissheit behaupten zu können.

2. Findbehelfe und Standorte von relevanten Informationen

1. Datenbank der Exponatverwaltung
2. Handakten in Ordnern, angelegt von Hans Strauß und weitergeführt von Bettina Gundler
3. Verwaltungsarchiv
4. Exponatbögen (Akten der Exponatverwaltung, z. B. Kraftfahrzeugbriefe¹⁰)
5. Datenbank der Kuratorin Bettina Gundler

7 Die Objektdatenbank differenziert weiter zwischen Personenkraftwagen, Lieferwagen, Wohnmobilen, Omnibussen, Lastkraftwagen, Wettbewerbsfahrzeugen, Spezialfahrzeugen.

8 Der Kühler (Inv. Nr. 68865) und das Kegelradausgleichsgetriebe (Inv. Nr. 68488) des 1938 verschrotteten Adler (SA Sturm) Wagens, von dem aber noch der Motor (Inv. Nr. 68455) erhalten ist.

9 Klösch/Kühschelm, *Technik*, 2009; Zechner, *Etablierung*, 2009, S. 80–81.

10 Eingeführt mit der Verordnung über den Kraftfahrzeugverkehr vom 11. April 1934.

Die Reihung der Findbehelfe entspricht der systematischen Abfolge der Recherche.¹¹ Ad 1. In einem ersten Schritt wurden durch Abfragen aus der Exponatverwaltung Excel-Files zu Automobilen, Krafträdern und Motoren generiert und diese anschließend durch nochmaliges Aufrufen der Datenblätter zu den einzelnen Objekten nachbearbeitet, ergänzt und korrigiert.

Aus der Exponatdatenbank wurden folgende Angaben übernommen: Inventarnummer, Jahr des Zugangs, Datum des Zugangs, Erwerbungsart (Stiftung, Ankauf, Leihgabe), Baujahr, Jahr des Ausgangs bzw. der Abschreibung, Text des Eingangsbuchs, Motor- und Fahrgestellnummern, Kennzeichen, Herkunft des Objekts, Standort.

Die Angaben in der Datenbank basieren auf den Exponatbögen, die vorgesehenen Rubriken sind mit unterschiedlicher Regelmäßigkeit und Zuverlässigkeit befüllt. Auf Grundlage der Zugangsdaten konnte eine größere Zahl an Objekten als irrelevant für die Untersuchung bzw. als »unbedenklich« eingestuft werden: Das traf auf alle Exponate mit Baujahr nach 1945 zu bzw. auf Ankäufe und Stiftungen vor 1933. Dazu kamen noch einige andere Fälle, in denen die in der Datenbank verfügbare Information den Schluss auf eine einwandfreie Erwerbungskette gestattete.

Ad 2. In einem zweiten Schritt wurden die Handakten im Büro der zuständigen Kuratorin durchgesehen. Sie betreffen ausschließlich Automobile. Zu anderen Fahrzeugtypen wurde keine vergleichbare Sammlung angelegt. Die Handakten enthalten oft Korrespondenz zur Erwerbung, meist als Kopien aus dem Verwaltungsarchiv oder den Exponatbogenhüllen. Ihre Konsultation bildete einen guten Einstieg in die Auseinandersetzung mit Archivmaterial, konnte aber die systematische Durchsicht des Verwaltungsarchivs und der Unterlagen der Exponatverwaltung nicht ersetzen.

Ad 3. Im Verwaltungsarchiv wurden die Mappen mit der Korrespondenz der Abteilung Landverkehr durchgesehen. Die Mappen enthalten Schriftverkehr zu Exponaten (Erwerbungen, Restaurierungen, Anfragen) bzw. auch Objektangebote, die das Museum zurückwies – meist mit dem Argument des Platzmangels, aber auch wegen des geforderten Preises. Die Museumskorrespondenz wurde jahrgangsweise, manchmal auch in mehrere Jahre umfassenden Perioden, alphabetisch nach den Namen der Verfasser geordnet. Oft findet sich daher der Schriftwechsel zu einem Objekt über mehrere Mappen verteilt, wenngleich meistens die Antwortschreiben des Museums bzw. seiner Kuratoren den Schriftstücken der externen Personen und Firmen zugeordnet wurden.¹² Wie das Ablageprinzip im Einzelnen umgesetzt wurde, ist nicht immer zu rekonstruieren: ob z. B. ein Schriftstück unter dem Namen des Verfassers oder unter der Firma abgelegt wurde, für die der Betreffende tätig war oder als deren Besitzer er mit dem Museum in Kontakt stand. Will man sichergehen, die gesamte überlieferte Korrespondenz zu einem Gegenstand erfasst zu haben, so muss man die Mappen für den entsprechenden Zeitraum Blatt für Blatt durchgehen. Die Korrespondenz, die sich auf Kraftfahrzeuge mit Baujahr bis 1945 bezieht, hat der Verfasser zumeist kopiert und jedenfalls im Excel-File vermerkt.

11 Sie deckt sich nur in groben Zügen mit der chronologischen Abfolge der Arbeitsschritte.

12 Z. B. Schreiben Firma Daimler-Benz unter D, Antwort Kurator Rauck an derselben Stelle.

Anlage 1 gibt eine Übersicht über alle konsultierten Mappen des Verwaltungsarchivs. Die Recherche umfasste Korrespondenz aus den Jahren ab 1934¹³ bis einschließlich 1992. Seit damals wird der Schriftverkehr, zunehmend vor allem E-Mail, nicht mehr ans Verwaltungsarchiv abgegeben, sondern in den Exponatbogenhüllen der Exponatverwaltung abgelegt.

Ad 4. Erst die Exponatbogenhüllen für nach 1945 erworbene Objekte enthalten Material zur Provenienz, das über die Eintragungen in der Exponatdatenbank und die Unterlagen im Verwaltungsarchiv hinausgeht. Es findet sich zum einen immer wieder Korrespondenz in Kopie aus dem Verwaltungsarchiv, zum anderen enthalten die Hüllen auch Korrespondenzstücke, die in den Mappen des Verwaltungsarchivs fehlen. Außerdem werden in den Exponatbogenhüllen die Kfz-Briefe und Versicherungsunterlagen verwahrt, sofern sie von den Vorbesitzern dem Museum abgegeben wurden. Die Erwerbung ist bei den Automobilen und mit Abstrichen den Krafträdern besser dokumentiert als bei den Motoren. Die Aushebung der Exponatbogenhüllen würde, wie Stichproben erwiesen, bei Kraftfahrzeugteilen jedoch keinen Erkenntnisgewinn erbringen. Die Recherche wurde dementsprechend fokussiert. Die Exponatbogenhüllen wurden insgesamt für 115 Objekte ausgehoben: 39 PKW und 3 LKW, 14 Motoren, 49 Krafträder, 10 Fahrgestelle.

Ad 5. Diese Datenbank wurde nicht benützt.

3. Bestandsbeschreibung

Die vom Verfasser angelegten Excel-Files dokumentieren 327 Objekte mit einem Baujahr bis 1945.¹⁴ Das ist fast genau die Hälfte der in der Exponatdatenbank im Rahmen der Objektgruppe 710 verzeichneten Komplettfahrzeuge, Kraftfahrzeugmotoren und Fahrgestelle. Anders gesagt: Objekte mit Baujahr bis 1945 und Objekte mit späterem Entstehungsdatum halten sich innerhalb der Sammlung die Waage.

Grob unterschieden nach Typen (siehe Abb. 1) machten Personenkraftfahrzeuge die relativ größte Gruppe der untersuchten Objekte aus, gefolgt von Krafträdern und Motoren. Nutzfahrzeuge sind als Originale hingegen nur in geringer Zahl vorhanden. Das liegt zum einen an ihrer Größe und zum anderen an der schon in den 1930er Jahren etablierten Präferenz für den PKW als ›Krone‹ des Fahrzeugbaus. Dasselbe kann man über die Objekte mit Baujahr nach 1945 sagen, wenn auch die Zahl der Motoren hier etwas geringer, der Anteil der Krafträder dafür etwas höher ist.

13 1933 erwarb das Museum keine Kraftfahrzeuge.

14 Wenn keine Angabe über das Baujahr in der Exponatdatenbank verfügbar war, so wurden die Objekte trotzdem – gegebenenfalls mit Hilfe einer raschen Internetrecherche zur Fahrzeugtype – in die Gruppen mit Herstellung bis oder nach 1945 eingeordnet. Bei vier Exponaten (Inv. Nr. 71235, 74917, 74999, 1979-110) gelang das nicht, drei davon sind allerdings nicht mehr am Deutschen Museum vorhanden. Alle vier wurden der Einfachheit halber den Objekten mit Baujahr bis 1945 zugeschlagen.

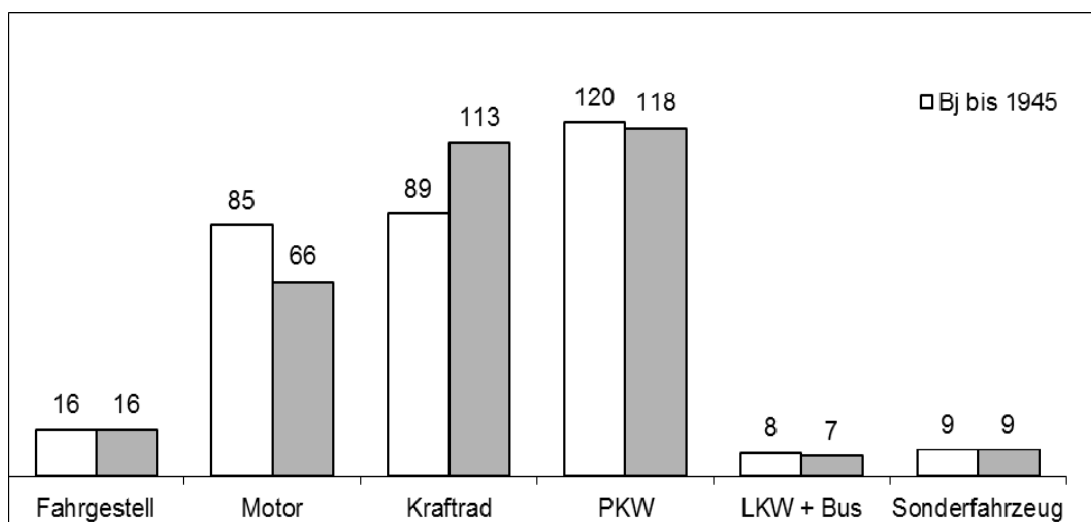


Abb. 1: Objekttypen

Der Aufbau der Sammlung begann, soweit sich aus der Exponatdatenbank rekonstruieren lässt, mit einzelnen Stiftungen und Leihgaben aus den Jahren 1905 und 1906. So lieh Lina Daimler dem noch in den Anfängen stehenden Museum im September 1905 zwei der ersten von ihrem verstorbenen Mann Gottlieb Daimler (1834–1900) konstruierten Wagen. Beide Objekte (Inv. Nr. 3320, 3321) wurden von der Firma 1951 respektive 1962 zurückgefordert. Der früheste noch im Haus vorhandene Zugang zur Sammlung ist der 1906 von Carl Benz gestiftete Dreiradmotorwagen (Inv. Nr. 4710), Baujahr 1886. Die Sammlung von Krafträdern begann im September 1906 mit einem Motordreirad von DeDion et Bouton (Inv. Nr. 6358), Baujahr 1898, das 1931 an die Ford Motor Company in Köln verkauft wurde. Der älteste noch vorhandene Sammlungszugang ist im Bereich der Kraftäder ein im Dezember 1906 gestiftetes Motorzweirad Hildebrand & Wolfmüller (Inv. Nr. 11180), Baujahr 1894.

Nach solchen eher sporadischen Erwerbungen bildeten die 1930er Jahre einen Quantensprung für die Kraftfahrzeugsammlung (siehe Abb. 2). Als museale Begleitung der NS-Motorisierungspolitik wurde die Errichtung einer neuen Kraftfahrzeughalle in Angriff genommen.¹⁵ Das schlug sich in 108 Erwerbungen nieder. Eine beträchtliche Erweiterung erfuhr die Sammlung von Kraftfahrzeugen mit Baujahr bis 1945 auch in den 1960er Jahren. Danach wurde die Sammlung solcher Fahrzeuge zwar weiter ergänzt, allerdings mit abnehmender Intensität. Noch bis in die 1960er Jahre machten die bis 1945 hergestellten Objekte die Mehrheit der Neuerwerbungen aus, ab den 1970er Jahren kehrt sich dieses Verhältnis um.

¹⁵ Vgl. Gundler, *Kraftfahrzeughalle*, 2010, S. 390–392.

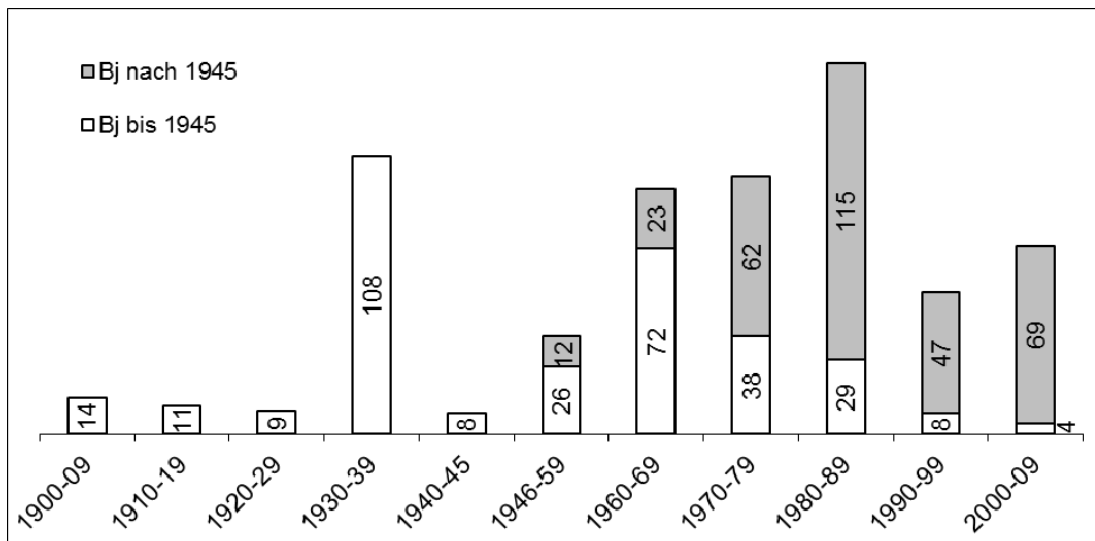


Abb. 2: Erwerbungen von Objekten im Zeitverlauf

Als wichtiger Stifter trat in den 1930er Jahren der Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie (im Folgenden RDA) auf. 30 der hier untersuchten Objekte weisen diese Provenienz auf. Viele Objekte wurden außerdem vor und nach 1945 von Herstellerfirmen bzw. den Konstrukteuren selbst dem Museum gestiftet oder geliehen. Die Verbindung zu Firmen wie Daimler war von Anbeginn sehr eng, wenn auch für das Haus selbst nicht immer unproblematisch. So machte Daimler im Zuge des Kraftfahrzeughallenprojekts seinen Einfluss geltend, um die Entwicklungen der Firma Daimler-Benz, insbesondere aber von Gottlieb Daimler, ins rechte Licht zu rücken. Als das Unternehmen nach 1945 seine Prioritäten auf das eigene Museum verlagerte, wurden die größtenteils nur geliehenen Objekte wieder aus München abgezogen.

Herstellerfirmen erscheinen auf den ersten Blick eine unbedenkliche Quelle von Objekten. Diese Herkunft wirft aber bei genauer Betrachtung nicht weniger Fragen auf als eine Provenienz von Konsumenten. Nur wenn Erzeugerfirmen aktuelle Produkte dem Museum überlassen, kann man die Herkunft des Objekts auch ohne weitergehende Recherche als geklärt ansehen. In dem viel häufigeren Fall, dass Erzeugerfirmen dem Museum Objekte älteren Datums übergeben, ist es einerseits möglich, dass sie dafür auf einen am Firmensitz vorhandenen Altbestand zugegriffen haben. Das ist aber nicht immer belegbar, es ist vielmehr anzunehmen, dass das Unternehmen selbst erst eine Sammel-tätigkeit entfalten musste, um wieder über Exemplare ihrer eigenen Produkte aus längst vergangenen Tagen zu verfügen.

Die weitaus überwiegende Zahl an Objekten wurde von Privatanbietern dem Museum gestiftet, geliehen oder verkauft. Unter der Rubrik »Private« sind in Abb. 3 nicht nur Konsumenten oder private Autosammler eingeordnet, sondern eine vergleichsweise große Anzahl an Personen und Firmen, die z.B. als Händler in einem Naheverhältnis zur Automobilindustrie standen.

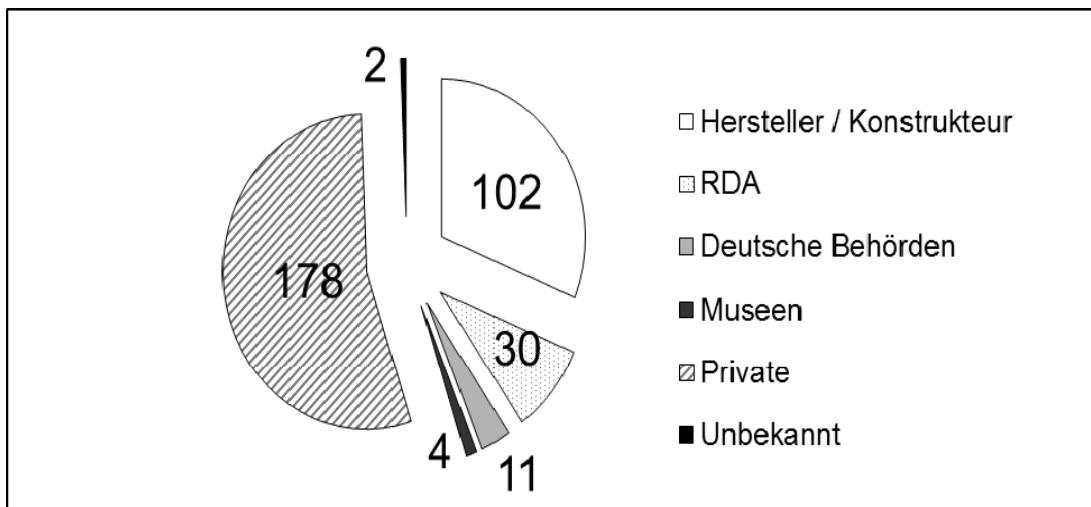


Abb. 3: Herkunft der Objekte mit Baujahr bis 1945 in absoluten Zahlen

Vergleicht man die Erwerbungen bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs mit den Erwerbungen seit 1945, so hat sich die dominante Herkunftskategorie verschoben (siehe Abb. 4). Bezogen auf die Jahre der NS-Zeit, gehen 81 % der Zugänge auf das Konto von Herstellerfirmen und RDA. Damals erreichten sowohl das Interesse an Einflussnahme auf die Sammlungs- und Ausstellungspolitik des Museums im Fahrzeugbereich als auch der tatsächlich ausgeübte Einfluss ein Ausmaß wie nie zuvor und auch seither nicht mehr. Nach 1945 bleiben die Herstellerfirmen zwar eine wichtige Quelle für Kraftfahrzeuge mit Baujahr bis 1945, jedoch wurden 138 der neu hinzukommenden Objekte, das entspricht 78 % der Erwerbungen, von Privatanbietern dem Museum verkauft, geliehen oder gestiftet.

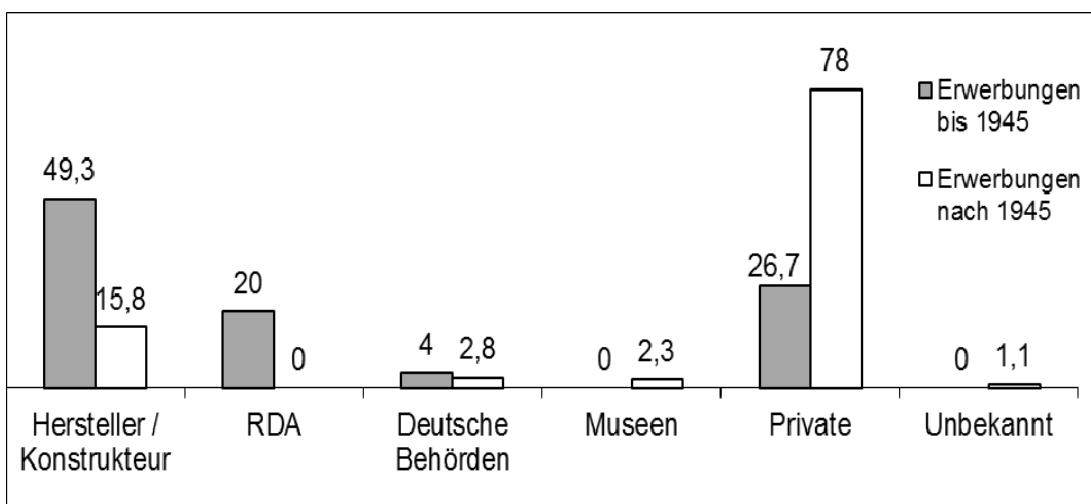


Abb. 4: Erwerbungen von Objekten mit Baujahr bis 1945 nach Herkunftskategorien in %

4. Erwerbungen in der NS-Zeit

78 der 247 heute im Deutschen Museum vorhandenen und in die Untersuchung einbezogenen Kraftfahrzeuge, Fahrgestelle und Motoren wurden im Zeitraum von 1933 bis 1939 erworben. Das ist rund ein Drittel des Bestands. Zuzüglich der im Jahr 2010 nicht mehr vorhandenen Objekte verzeichnete das Museum 106 Neuzugänge, größtenteils in einem Zeitraum von Juli 1936 bis Juni 1938.¹⁶ Die NS-Zeit bis zum Kriegsausbruch war geprägt vom Projekt einer neuen Kraftfahrzeughalle und -ausstellung, das seit Frühjahr 1935 konkrete Formen annahm. Dieses Ziel bestimmte die Erwerbungs politik. Man bemühte sich um die Repräsentation der Kraftfahrzeugentwicklung, und zwar um die in nationaler Hinsicht und technikhistorisch »richtige«, was vermeintliche und tatsächliche Nebengeleise oder Fehlschläge ausschloss.¹⁷ Das Ergebnis konnte nur eine Dauerausstellung sein, an der nicht zu rütteln war. Darüber hinaus Fahrzeuge zu besitzen, strebte das Museum nicht an. Man sammelte nicht fürs Depot, dessen beschränkte Raumverhältnisse von Seiten des Museums stets betont wurden. So waren Sammlung und Ausstellung weitgehend deckungsgleiche Vorstellungen.

Die systematisch betriebene Erwerbungs politik im Rahmen des Projekts Kraftfahrzeughalle fußte wesentlich auf der Konzeption von Wunibald Kamm (1893–1966). Sie musste aber auch die Anliegen von Industriellen und Konstrukteuren ebenso wie die durch Jakob Werlin (1886–1965), Vorstandsmitglied der Daimler-Benz, übermittelten Führerwünsche berücksichtigen. An der Spitze eines 1937 konstituierten Fachbeirats, der mit Kamm die Exponate für die Ausstellung auswählen sollte, stand August Horch (1868–1951), Gründer der Firmen Horch und Audi, die nun Teil der Auto-Union waren. Dem Beirat gehörte auch Paul Daimler (1869–1945) an. Der älteste Sohn des Unternehmensgründers Gottlieb Daimler ebenso wie Werlin und selbst Kamm, der in jungen Jahren für die Firma Daimler gearbeitet hatte, bürgten dafür, dass die Ausstellung den Entwicklungen von Daimler-Benz große Beachtung schenken würde.¹⁸

Die von 1933 bis 1939 erworbenen Objekte waren im Mittel 20 Jahre alt.¹⁹ Die Eingliederung von Objekten, die den aktuellen oder jüngeren Stand der Technik repräsentierten, bildete die Ausnahme. Bei 99 Objekten sind (mehr oder minder exakte) Angaben zum Baujahr vorhanden. Davon waren insgesamt 40 mehr als 25 Jahre alt, immerhin 9 sogar über 35 Jahre. Unter den 17 Objekten, die beim Erwerb nicht älter als fünf Jahre waren, befand sich z. B. ein vom Hersteller dem Museum geschenktes NSU-Motorrad von 1937 (Inv. Nr. 68706) und ein DKW Meisterklasse, gestiftet 1938 von der Auto-Union (Inv. Nr. 68400). Letzterer wurde als »Schnitt« gezeigt – damit war gemeint, Objekte teilweise von ihrer Außenhülle zu befreien, um wesentliche konstruktive Merkmale freizu-

16 96 Objekte.

17 Gundler, *Kraftfahrzeughalle*, 2010.

18 Vgl. ausführlich ebd., S. 377–382.

19 Der Median liegt bei 22. Die Angaben des Baujahrs in der Exponatdatenbank und den übrigen konsultierten Quellen sind allerdings nicht immer verlässlich bzw. fehlen auch Angaben, sodass bei Berechnung eines Mittelwerts des Alters zum Zeitpunkt des Erwerbs ohnehin nur von einer ungefähren Größe gesprochen werden kann.

legen. Das entsprach einem Primat der Vermittlung technischen Wissens. Die in den Schnitten sichtbar gemachten technischen Details legitimierten außerdem die Integration aktueller Fahrzeuge, mit der das Museum, das beim Aufbau seiner Kraftfahrzeugsammlung in so hohem Maß von der Gunst der Automobilindustrie abhing, ein heikles Terrain betrat. Robert Allmers, Vorsitzender des RDA, wies im Vorfeld der Eröffnung der Kraftfahrzeughalle 1937 auf die drohenden Schwierigkeiten hin: »Man müßte dann, um keinen Unwillen zu erregen, von jeder Automobilfabrik ein Exemplar haben.« Er hatte sogleich eine Lösung parat: »Deshalb möchte ich vorschlagen, dafür einige Schnittmodelle moderner Fahrzeuge, die ja für das Museum technisch viel interessanter sind als karossierte Fahrzeuge, aufzunehmen.«²⁰ Der Wink wurde verstanden. Kamm machte sich zum Echo von Allmers:

Ihrer Anregung, in der Sammlung die dem heutigen Stande der Fabrikation entsprechenden Fahrzeuge wegzulassen, damit Schwierigkeiten zwischen den einzelnen Werken vermieden werden und die neuen Fahrzeuge nicht zu sehr in den Vordergrund treten und statt dessen einige schöne Schnitte von neuen Fahrzeugen zu zeigen, werden wir gerne entsprechen.²¹

Zumindest den DKW hatte man auch von vornherein nur als Schnitt zeigen wollen.²²

Der Kontakt mit den Unternehmen der Kraftfahrzeugindustrie folgte einem festen Ablaufschema. Als ersten Schritt hatte Kamm 1936 Listen jener Objekte erstellt, deren Anschaffung für die neue Ausstellung erstrebenswert erschien.²³ Das Museum wandte sich sodann an die jeweiligen Hersteller und Konstrukteure, nicht ohne auf den »Wunsch des Führers« nach einer Erweiterung der Kfz-Sammlung hinzuweisen. Man ersuchte im Fall des Vorhandenseins um »Überlassung« der Objekte. Der Ablauf dieser Erwerbungen ist durch Korrespondenz gut dokumentiert. Die vorangegangene Besitzgeschichte der Objekte lässt sich aber nur in seltenen Fällen rekonstruieren und selbst bei guter Quellenlage bleiben Fragen offen bzw. ist allenfalls ein Lückenschluss über Plausibilitäts-erwägungen möglich.

Beispielhaft sei die Korrespondenz rund um den Reibradwagen von Hans Grade (1878–1946) herausgegriffen.²⁴ Im Juni 1936 schrieb Kamm an den Auto- und Flugzeugbauer, der alsbald antwortete: »Ich bin noch im Besitz verschiedener Grade-Wagen und kann Ihnen einen solchen zur Verfügung stellen.« Am 17. Dezember 1937 teilte Grade mit:

Der alte Grade-Wagen Nr. 1 ist in seiner Ursprünglichkeit wieder hergestellt, mit sämtlichen Zubehörteilen, Motor, Verdeck, sogar mit den alten Reifen. Es handelt sich hierbei tatsächlich um den ersten Wagen, einen alten Einzylinder mit Reibradantrieb.

20 RDA an Deutsches Museum (DM), 09.04.1937, Deutsches Museum Archiv (DMA), Verwaltungsarchiv (VA) 1645/2.

21 Kamm an RDA, 13.4.1937, ebd.

22 Zenneck an Auto-Union Chemnitz, 16.03.1937; Kamm an Auto-Union, 31.03.1937, DMA, VA 1644/6.

23 Vgl. Gundler, *Kraftfahrzeughalle*, 2010, S. 390; Wunschliste, 3. Juni 1936, DMA, VA 1648/4 u. 5.

24 DMA, VA 1648/1 (Grade); 1645/2 (RDA).

[...] Ich bitte mir freundlich angeben zu wollen, wohin der Versand geschehen soll, ebenso wann und auf welche Art.

Kurz darauf, am 12. Januar des folgenden Jahres, schrieb der RDA, dass er dem Museum einen Grade-Wagen von Borchheide [Borkheide] geschickt habe. Auf Nachfrage des Museums, ob der Wagen nun eine Stiftung von Herrn Grade oder dem RDA sei, wurde mitgeteilt, dass Letzteres zuträfe. Das Museumsexponat hat die Motornummer 103, während Grade vom Wagen Nr. 1 spricht. Allerdings scheint das in seinem Schreiben als versandfertig angeführte Objekt eine Rekonstruktion zu sein, sodass die Etikettierung als »Nr. 1« und die Motornummer 103 nicht in Widerspruch zueinander stehen müssen. Das auf Veranlassung des RDA übermittelte Objekt kam jedenfalls aus Borkheide, dem Wohnort Grades. Man kann aus der überlieferten Korrespondenz also schließen, dass erstens Grade noch über Exemplare seiner Konstruktionen verfügte, die nicht verkauft worden waren und somit auch nicht die Frage aufwerfen, wie sie wieder zum Konstrukteur zurückgelangten. Man darf zweitens annehmen, dass das vom RDA gelieferte Objekt aus diesem Fundus von Hans Grade stammt. Dass hier aber bereits Interpretationsleistung über die vorhandene Dokumentation hinausgeht, darf trotzdem nicht übersehen werden.

Der RDA war nicht nur als Interessenvereinigung der Automobilindustrie ein wichtiger Ansprechpartner für Kamm, sondern auch weil der Verband für die Berliner Automobilausstellung im Februar 1936 eine Schau historischer Automobile zusammengestellt hatte. Gefeierte wurden 50 Jahre Automobil, eine Geschichte, die aus deutscher Sicht mit der Daimler-Motorkutsche von 1886 begonnen hatte. Die Recherche für die Ausstellung übernahm Walter Ostwald (1886–1958)²⁵, Chemiker und Publizist, Mitglied des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI), der historische Wagen und Motoren, aber auch Fotos, Akten usw. zusammentrug.²⁶ Die Objekte wurden teils vom RDA angekauft, teils entliehen. Auf die Anfrage von Kamm, kurz nach Festlegung einer Wunschliste im Juni 1936, teilte Ostwald mit, dass es im RDA eine Kartei gebe, anhand derer sich die Besitzer der nur leihweise zur Verfügung gestellten Objekte feststellen ließen.²⁷ Diese Quelle und andere etwaige Unterlagen des RDA stehen heute nicht mehr zur Verfügung, denn das Archiv des RDA an dessen Sitz in Berlin wurde im Krieg durch Bombentreffer vernichtet.²⁸

Eine erste Anfrage des Museums an den RDA im Juni 1936 bezog sich nur auf zwei Autos und drei Krafträder.²⁹ Der RDA wies in seiner Antwort darauf hin, »daß wir im Anschluß an die historische Kraftwagenschau anlässlich der Automobil-Ausstellung 1936

25 Zu Ostwald vgl. Gundler, *Kraftfahrzeughalle*, 2010, S. 397.

26 25. Sitzung des Ausschusses des Deutschen Museums, 07.05.1936, DMA, VA 1648/4, 5; RDA an Kamm, 22.01.1936, DMA, VA 1645/2.

27 Ostwald an Kamm, 05.06.1936, DMA, VA 1650/1.

28 von Brunn, *Mann*, 1972, S. 7. Ein Nachfragen beim Verband der Automobilindustrie als Nachfolgeorganisation des RDA ergab, dass dieser über kein Unternehmensarchiv verfüge (per E-Mail, 09.11.2010).

29 DM an RDA, 16.06.1936, DMA, VA 1645/2.

noch mehrere Fahrzeuge für das Museum erworben haben.«³⁰ Eine beigelegte Liste von historischen Fahrzeugen, die der RDA in einem Lager in Berlin Tempelhof aufbewahrte, umfasste 13 Autos und sieben Motorräder, die im November des Jahres dem Museum übergeben wurden.³¹ Im Frühjahr 1937 wurden noch vier Kraftträder nachgereicht.³² Mit diesen Objekten brachte der RDA wichtige Teile der neuen Kraftfahrzeugausstellung ein, er führte aber anscheinend auch selbst eine Sammlung historischer Wagen fort.³³

Privatanbieter spielten als Provenienz in der NS-Zeit eine geringe Rolle. Kaufangebote lehnte man generell ab. So wurde z. B. einem Herrn, der 1941 sein Fichtel-Sachs-Motorrad für 100 Reichsmark veräußern wollte, beschieden, dass man kein Interesse habe, »da wir alle für unsere Abteilung Kraftfahrwesen wichtigen Objekte durch den Reichsverband der Automobilindustrie oder den [sic!] einschlägigen Herstellungsfirmer gestiftet bekommen«. ³⁴ Damit ist klar, warum das Museum auch Stiftungen nur selten annahm.

Dieser Erwerbungsolitik zuwider lief allerdings ein Rundfunkaufruf im Dezember 1937, der dazu aufforderte, dem Museum historische Kraftfahrzeuge zu überlassen, und damit ein erhebliches Echo auslöste. Eine Liste der angebotenen Kraftfahrzeuge wurde denn auch angelegt und August Horch übermittlel.³⁵ Keines der zahlreichen an das Museum herangetragenem Angebote wurde jedoch angenommen.³⁶ Die Ausstellung, um deren Bestückung es ging, war bereits fixiert und den maßgeblichen Herren, die sich mit ihrer auf Daimler-Benz und die Auto-Union fokussierten Perspektive durchgesetzt hatten, lag wohl nicht daran, dass Neuzugänge »ihren« Objekten den Platz streitig machten. So nahm man zu diesem Zeitpunkt auch einen von den Adlerwerken, einem der größten Automobilhersteller Deutschlands,³⁷ gestifteten PKW mit Baujahr 1900 (Inv. Nr. 68373) nur mehr höchst ungern in die Sammlung auf. Immerhin hatte sich das Museum in der Vergangenheit mehrfach vergeblich um Objekte bei den Adlerwerken bemüht. Angesichts des klar deklarierten Interesses des RDA in dieser Hinsicht kam das Museum auch nicht umhin einzulenken: Am 10. Mai 1938 informierte man den Vorstand der Adlerwerke, dass ein anderes historisches Fahrzeug aus der Ausstellung herausgenommen werde, um Platz für den Adler zu schaffen.³⁸

30 RDA an DM, 20.10.1936, ebd.

31 DM an RDA, 04.11.1936 und 07.12.1936, ebd.; Spedition Haberling an DM, 23.11.1936; Empfangsbestätigung von DM an Haberling, 02.12.1936, DMA, VA 1648/1.

32 Inv. Nr. 68777, 68780, 68781, 68782. In der Exponatdatenbank wird als Eingang der 25.11.1936 angegeben. Eine Bestätigung des Erhalts an den RDA ist jedoch mit 10.06.1937 datiert, RDA an DM, 08.05.1937; DM an RDA, 10.06.1937, DMA, VA 1645/2.

33 Das geht aus dem Hinweis auf den RDA als möglichen Abnehmer eines historischen Wagens hervor. DM an R. Marlet, 04.12.1941, DMA, VA 1645/2.

34 Ludwig Klingele an DM, 26.07.1941; DM an Klingele, 06.08.1941, DMA, VA 1652/2.

35 Hugo Fuchs an Horch, 30.12.1937, DMA, VA 1648/2.

36 S. dazu die Korrespondenz in DMA, VA 1650/2.

37 In Punkto Neuzulassungen von PKW lag Adler 1937 mit 7,9 % knapp vor Ford mit 7,5 % an vierter Stelle hinter Opel mit 35 %, Auto Union mit 25,3 % und Daimler-Benz mit 10,9 %. *Tatsachen*, 1931; *Tatsachen*, 1939, S. 40.

38 Horch an DM, 13.03.1938; DM an Horch, 19.03.1938; Horch an DM, 22.03.1938, DMA, VA 1648/2. Korrespondenz DM mit den Adlerwerken, 1936–38, DMA, VA 1644/5. DM an RDA, 11.04.1938, DMA, VA 1645/2. Vgl. Gundler, *Kraftfahrzeughalle*, 2010, S. 397–398.

Zu den wenigen Objekten, die nicht von Herstellerseite zur Verfügung gestellt wurden, gehörte ein MAF-Wagen, den das Museum 1938 von der Firma Spengemann aus Nordhausen erhielt (Inv. Nr. 68760). Der Wagen war 1936 vom RDA bei der Berliner Automobilausstellung in der Ehrenhalle gezeigt worden. Dadurch und durch die Befürwortung Horchs, die sich freilich nur auf einen Kellerplatz bezog (mit der Hoffnung auf eine Zeit, »wo die Ausstellungshalle einmal größer wird«), konnte das Museum wohl nicht umhin, die Stiftung anzunehmen. Man versäumte es aber nicht, auch bei dieser Gelegenheit auf die beschränkten Platzverhältnisse im Depot hinzuweisen.³⁹ Auch die Stiftung eines Horch von 1906 (Inv. Nr. 69358) und eines Audi mit Baujahr 1913 (Inv. Nr. 69359) akzeptierte das Museum, obwohl es diese Wagentypen bereits besaß – unter der Bedingung, sie in Zukunft als Tauschobjekte verwenden zu dürfen. Die beiden Autos stammten aus dem Nachlass von Freiherr Ludwig Löw von und zu Steinfurth aus Wiesbaden, Dozent für Automobilbau an der Technischen Hochschule Darmstadt und mit August Horch befreundet. Über Vermittlung von Horch wurden die Wagen als Leihgaben dem Werkmuseum der Auto-Union Chemnitz übergeben.⁴⁰

Ein zweites Beispiel für ein vom Museum akzeptiertes Angebot von privater Seite ist ein Bugatti von 1912 (Inv. Nr. 69361). Er wurde dem Museum von seinem Besitzer Friedrich Saemisch (1869–1945), bis 1938 langjähriger Präsident des Rechnungshofs des Deutschen Reichs, mit dem Hinweis angetragen: »Die Bugatti-Fabrik war damals noch Deutsch [sic!] (Molsheim im Elsass), und die offene Karosserie ist in Strassburg angefertigt worden.«⁴¹ Das Museum nahm die Schenkung an, allerdings mit dem Vorbehalt, dass man das Stück »zunächst ins Depot« übernehmen werde und, wie aus einem weiteren Schreiben hervorgeht, mit dem vagen Versprechen, dass man bei einer späteren Umstellung der Sammlungen gerne prüfen werde, ob man das Objekt in die Ausstellung übernehmen könne. In diese Verlegenheit kam das Museum freilich nicht, denn das Objekt musste 1947 abgeschrieben werden. Die letzte schriftliche Spur im Verwaltungsarchiv ist ein Schreiben des Museums an die Militärregierung von November 1945, dass man den zum Schutz vor Bombenangriffen aufs Land ausgelagerten Wagen demnächst abholen wolle.⁴² Der in die Exponatdatenbank aufgenommene Text des Eingangsbuchs vermerkt, dass laut Karl Bäßler (1888–1973)⁴³, Direktor des Deutschen Museums, die US-Armee den Wagen von einer Kaserne im ostbayerischen Lengries nach Tölz und dann nach Frankfurt gebracht habe – so wie auch ein weiteres von einem Händler für Autozubehör 1943 gestiftetes Objekt, ein Fafnir-Rennwagen (Inv. Nr. 70502), der auf dieselbe Weise in der unübersichtlichen Nachkriegszeit verlustig ging.

Die beiden Autos zählen zu jenen 35 in der NS-Zeit hinzugekommenen Objekten, die heute nicht mehr im Deutschen Museum vorhanden sind. Bei drei Objekten, einem

39 Horch an DM, 13.05.1938; DM an Horch, 19.05.1938; Horch an DM, 23.05.1938, DMA, VA 1648/2.

40 DMA, VA 1652/2.

41 Saemisch an DM, 07.02.1939, DMA, VA 1652/3.

42 DM an Militärregierung, 20.11.1945, DMA, VA 1653/2.

43 Trischler u. a., *Einleitung*, 2010, S. 14.

Stoewer-PKW von 1909 (Inv. Nr. 68768), dem schon erwähnten MAF-PKW und einem Renault von 1913 (Inv. Nr. 68759), gestiftet 1937 aus dem Besitz des im Ersten Weltkrieg gefallenen Prinzen Heinrich von Bayern,⁴⁴ merkt das Eingangsbuch an, sie seien »durch Kriegseinwirkung vernichtet« worden. Bei zwei Objekten wurden frühere Verluste erst später inventarmäßig nachvollzogen: Ein Phänomen-Kraftrad, Baujahr 1904 (Inv. Nr. 68774), wurde 1978 abgeschrieben, ein Loreley-PKW von 1905 (Inv. Nr. 68767) mit 31. Dezember 2000. Zwei Objekte waren als Kriegsbeute zu betrachten und wurden nach 1945 zurückgegeben (siehe dazu weiter unten). Auch die zwei aus dem Nachlass Löw an die Auto-Union verliehenen Wagen (Inv. Nr. 69358, 69359) sind wohl als Kriegsverluste zu verbuchen, wenngleich über ihr weiteres Schicksal aus der Exponatdatenbank nicht mehr hervorgeht, als dass sie offenbar nie zurückgegeben wurden.

Bei weiteren nicht mehr vorhandenen Objekten handelte es sich um Leihgaben: zwei von BMW, ein Kleinwagen aus dem Jahr 1929 (Inv. Nr. 68396), der 1950 zurückgegeben wurde, und ein 1998 abgeschriebenes Motorrad (Inv. Nr. 70458), mit dem Ernst Henne 1937 einen Geschwindigkeitsweltrekord aufgestellt hatte. Daimler-Benz hatte dem Museum 1937 und 1938 fünf Motoren sowie acht Autos, PKW und Rennwagen, geliehen. Die Firma war, so der ehemals für Daimler-Benz tätig gewesene Konservator Max Rauck, im Besitz eines beachtlichen Fundus' an historischen Wagen, verlor durch den Krieg aber wertvolle Objekte. Nach 1945 forderte daher das Unternehmen, das ein hauseigenes Museum zu bestücken hatte, die dem Deutschen Museum geliehenen Exponate zurück.⁴⁵

Dass es problematisch sein könnte, über zentrale Objekte nur als Leihgaben zu verfügen, war den handelnden Personen auf Museumsseite beim Aufbau der Sammlung bewusst. Im März 1938 wandten sich Verwaltungsdirektor Karl Bäßler und Hugo Fuchs, der engste Mitarbeiter Kamms, an den RDA »mit der Bitte bei den Firmen darauf hinzuwirken, dass sämtliche überlassene Gegenstände der neuen Abteilung Kraftfahrwesen in einheitlicher Form an das Museum übergehen.« Leider würden Auto Union, Daimler-Benz und BMW ihre Wagen und Motoren nur als Leihgaben zur Verfügung stellen, und es bestünde die Gefahr, dass diese Objekte für Ausstellungen wieder abgezogen würden. Eine Stiftung dem Museum gegenüber würde diese Frage am leichtesten beseitigen. Wenn das nicht gehe, dann eben Leihgaben, »aber mit dem vollsten Verfügungsrecht des Deutschen Museums«. Man müsse eine »exakte rechtliche Formulierung finden, die jede Entnahme gegen den Wunsch des Museums verhindert.«⁴⁶ Der RDA zeigte Verständnis und beschloss im Vorstand ein Rundschreiben an seine Mitglieder, dass die dem Museum geliehenen Objekte nicht mehr für Sonderveranstaltungen aus dem Museum herausgeholt werden sollten. Bäßler und Fuchs bedankten sich, obwohl sie deutlich weniger erreicht hatten, als das Schreiben von März 1938 intendiert hatte.⁴⁷

44 Vermögensverwaltung der Frau Prinzessin-Witwe Arnulf von Bayern an DM, 18.11.1937; Antwort von DM, 30.11.1937, DMA, VA 1644/5.

45 Max Rauck, Museumsplaudereien eines Pensionisten, Manuskript, o.O., Dezember 1984, Anlage 5, S. 2, DMA, VA 7475.

46 DM an RDA, 26.3.1938, DMA, VA 1645/2.

47 RDA an DM, 28.05.1938; Rundschreiben RDA, 25.05.1938; DM an RDA, 08.06.1938, DMA, ebd.

Die Auto Union hatte in den Jahren 1935 bis 1938 dem Museum 15 Exponate übergeben: sieben Motoren, zwei Krafträder, sechs Automobile. Den Anfang machte im Juli 1935 die Schenkung des Audi Typ C13/35 PS Alpensieger (Inv. Nr. 67341). August Horch hatte mit dem Wagen den ersten Preis bei der Internationalen Alpenfahrt 1914 errungen und ihn 19 Jahre lang privat gefahren. Die Initiative zur Schenkung ans Deutsche Museum ging von Horch aus, der es aber aus PR-Gründen vorzog, dass die Auto Union als Spender des Wagens geführt wurde.⁴⁸ Während in diesem Fall beide Seiten von Spende und Stiftung sprachen, lag die Sache bei den späteren Zuwendungen anders. So bedankte sich das Museum im Juni 1937 noch für die Stiftung zweier Horchmotoren und des Wanderer Puppchens (Inv. Nr. 68379) und bezeichnete den Vorgang auch in einem weiteren Brief von Februar 1938 als Stiftung. Das Unternehmen antwortete freilich, dass die Frage der Rechtsform erst dem Vorstand zur Entscheidung vorgelegt werde.⁴⁹ Auf nochmaliges Nachfragen des Museums stellte das Unternehmen im März 1938 fest, dass man alle zur Verfügung gestellten Fahrzeuge und Motoren »als einen einheitlichen Rechtsakt betrachten« wolle und zwar »als eine zum Zweck der ständigen Ausstellung dem Deutschen Museum gemachte Leihgabe«.⁵⁰ Im Juni bedankte sich das Museum über die via RDA vermittelte Zusage, keines der Objekte mehr aus der Ausstellung herauszunehmen und sprach in diesem wie auch in einem weiteren Brief von Juli 1938 neuerlich von Leihgabe.⁵¹ Die später angelegte Exponatdatenbank verzeichnet die von der Auto Union zur Verfügung gestellten Objekte als Stiftung. Anders als im Fall der Daimler-Benz AG verblieben alle Exponate, mit der Ausnahme eines Motors (Inv. Nr. 68521), nach der Auflösung der Auto Union in Chemnitz in der Nachkriegszeit langfristig im Sammlungsbestand des Deutschen Museums.

Mit der Eröffnung der Ausstellung in der neuen Kraftfahrzeughalle im Jahr 1938 war die Phase intensiver Sammeltätigkeit abgeschlossen. Daher ist es nicht verwunderlich, dass das Deutsche Museum bis 1945 weder direkt noch indirekt davon profitiert haben dürfte, dass infolge des Novemberpogroms den bayerischen Juden in »wilden« ebenso wie in systematischen Arierisierungen Kraftfahrzeuge in großer Zahl entzogen wurden. Bis Ende 1944 führt das Exponatverzeichnis nur noch wenige Erwerbungen von Kraftfahrzeugen auf dem Gebiet des Deutschen Reichs an. In keinem Fall ist aus der Korrespondenz ein Zusammenhang mit den Enteignungen Ende 1938 und Anfang 1939 ersichtlich und in fünf Fällen lässt sich ein solcher aufgrund der Dokumentation sogar positiv ausschließen.

Wenn es aber um historische Kraftfahrzeuge aus den von Deutschland eroberten Ländern geht, ist vorauszuschicken, dass sich das Deutsche Museum aufgrund seiner Ausrichtung auf die deutsche Kraftfahrzeuggeschichte für Exponate ausländischer

48 Korrespondenz mit Auto Union Zschopau, DMA, VA 1642/2. Horch an DM, 07.12.1934; DM an Horch, 21.12.1934; Horch an DM, 11.01.1935; DM an Horch, 23.01.1935, DMA, VA 1642/5.

49 DM an Auto Union Chemnitz, 08.06.1937, DMA, VA 1644/6; DM an Auto Union Chemnitz, 17.02.1938; Auto Union an DM, 25.02.1938, DMA, VA 1644/7.

50 DM an Auto Union Chemnitz, 22.03.1938, DMA, VA 1644/7; Auto Union an DM, 22.03.1938, DMA, VA 1644/6.

51 DM an Auto Union Chemnitz, 03.06.1938; DM an Auto Union, 11.07.1938, DMA, VA 1644/7.

Herstellung kaum interessierte. Zwar hatte Kamm im März 1937 Renault um ein Fahrzeug aus dem späten 19. oder frühen 20. Jahrhundert ersucht, um »die hervorragende in Frankreich geleistete Entwicklungsarbeit zu zeigen«. Im Dezember 1937 zog das Museum jedoch diese Bitte mit dem Argument des Platzmangels zurück.⁵² Wenige ausländische Erzeugnisse wurden in die Ausstellung aufgenommen: auf Drängen Hitlers ein Ford T (Inv. Nr. 68380), der als Stiftung des Konzerns Anfang Februar 1937 aus den USA eintraf,⁵³ und als einziger französischer PKW ein Panhard & Levassor (Inv. Nr. 68371); dies auf Betreiben von Paul Daimler wegen des von seinem Vater konstruierten Motors.⁵⁴ Italien war nicht durch die den italienischen Markt dominierende Fiat S.A., sondern durch Lancia in der Sammlung vertreten. 1936 hatte Kamm die Firma um ein Auto aus dem Jahr 1932 gebeten. Das Turiner Unternehmen schlug jedoch einen Lancia Lambda von 1923 vor. Das Angebot wurde akzeptiert, und der Wagen traf im Mai 1937 im Museum ein.⁵⁵

Das Deutsche Museum bemühte sich daher auch im Krieg nicht aktiv um Wagen ausländischer Provenienz, und nur wenige einschlägige Angebote wurden an das Museum herangetragen, so 1940 von einem gewissen Hanns Parke, Vorstand des Heeresverpflegungsamtes Ostrowo [Ostrów] in Posen:

In meinem Besitz befindet sich ein aus polnischen Händen stammender alter Personenkraftwagen aus dem Jahre 1905. Es handelt sich um ein französisches (Panhard Levasor [sic!] Paris) Fahrzeug (Limousine) mit einem ventillosen Schiebemotor, 2 blöckig zu je 2 Cylindern, der mit einem damaligen Kostenaufwand von 59000 RM durch den polnischen Fürsten Czartoryski in Gohechow im Kreise Pleschen gekauft wurde. Er ist rund 35000 Km gelaufen und wurde im Jahr 1929 als Anzahlung für einen neuen Wagen an eine Autofirma in Ostrowo abgegeben. Da es sich nach meiner Ansicht um ein wertvolles Museumsstück handelt, erbitte ich umgehende Nachricht, ob Interesse besteht oder wo das Fahrzeug Verwendung finden könnte. Bereits vor Jahren sollte es in Besitz eines Warschauer Museums übergehen, wurde aber durch den damaligen Besitzer nicht freigegeben. Sollte der Wagen für ein Museum in Frage kommen, würde die Verladung nach Mitteilung der Anschrift durch mich vorgenommen werden.⁵⁶

Wie so oft bei Angeboten von Privatanbietern lehnte das Museum auch in diesem Fall ab.⁵⁷ Kamm, den das Museum um seine Meinung gebeten hatte, verwies auf Daimler Benz als eventuellen Abnehmer.⁵⁸

Zwei Objekte kamen dann doch als Kriegsbeute ins Haus. 1941 teilte der Heereskraftfahrpark 508 in Amiens mit, man habe einen »PKW alten Baujahres gefunden« und als Frachtgut dem Museum geschickt. Es handelte sich um einen fahrbereiten offenen Vier-

52 Kamm an Renault, 16.03.1937; DM an Renault, 09.12.1937, DMA, VA 1650/2.

53 Gundler, *Krafffahrzeughalle*, 2010, S. 385, 391; Korrespondenz DM mit Ford, 1936–1937, DMA, VA 1647/1 u. 2.

54 Ebd., S. 398 (hier Fußn. 125).

55 DMA, VA 1649/2.

56 Parke an DM, 30.01.1940, DMA, VA 1653/3.

57 DM an Parke, 01.03.1940, ebd.

58 Kamm an DM, 01.03.1940, ebd.

sitzer. Die Karosserie stammte aus der Erzeugung der Compagnie des Autos et Cycles Hurtu in Neuilly und der Motor von De Dion-Bouton (Inv. Nr. 69875). Aus dem Schreiben geht nicht hervor, ob die Dienststelle zuvor erkundet hatte, inwiefern beim Museum Interesse an dem Objekt bestand.⁵⁹ Jedenfalls wurde der Wagen am 27. März 1941 in das Inventar übernommen. Im Inventar wurde das Objekt aber erst 1999 in einem späten Nachvollzug der 1946 durchgeführten Rückgabe endgültig beschrieben.⁶⁰

Ungewöhnlich ist der Fall eines Renault-PKW (Inv. Nr. 69773), dessen Rückgabe bereits in der NS-Zeit eingeleitet wurde. Eine Dienststelle der Wehrmacht in Belgien hatte sich 1940, wenige Monate nach der deutschen Invasion, an das Museum gewandt, um einen Renault mit Baujahr 1902 anzubieten.⁶¹ Das Museum zeigte sich interessiert und bat um Übersendung des Autos, dessen Zugang mit Januar 1941 datiert ist.⁶² Eigentümer des Wagens war das Renaultwerk in Haren. Die Firma akzeptierte die Beschlagnahme jedoch nicht, sondern verlangte Entschädigung. Die Rechtmäßigkeit des Enteignungsvorgangs erschien bald auch der deutschen Besatzungsverwaltung »zweifelhaft«, und sie erkundete daher im Dezember 1942, ob das Objekt »für das Museum Wert besitzt«.⁶³ Wieder ein Jahr später, im Dezember 1943, forderte sie die umgehende Rückgabe an Renault.⁶⁴ Die Rückführung scheiterte aber an der Reichsbahn, die eine Beförderung des historischen Automobils wegen Güterwagenmangels ablehnte.⁶⁵ Auch Bemühungen der Besatzungsverwaltung dürften nicht gefruchtet haben bzw. lagen die Prioritäten anderswo – die Alliierten waren inzwischen in Frankreich gelandet und die Befreiung Belgiens war nur noch eine Frage weniger Monate. So wurde die Restitution erst im Juli 1946 durchgeführt.⁶⁶

Generell wurden Automobile ausländischer Erzeugung in der frühen Nachkriegszeit unter Aufsicht der US-Militärregierung für Bayern, Abteilung Vermögenskontrolle, systematisch rückgeführt. Abgewickelt wurden die Rückführungsverfahren von den Außenstellen des Landesamts für Vermögensverwaltung und Wiedergutmachung, aus deren Akten sich die Abläufe gut rekonstruieren lassen. Häufige Anspruchsteller waren die von Deutschland ehemals besetzten Länder mit einer potenten Automobilindustrie wie Frankreich oder die Tschechoslowakei. Der aktuelle Besitzer eines Wagens musste die Rechtmäßigkeit des Erwerbs dokumentieren. Falls das nicht gelang, wurde die Rückführung ins Herstellungsland entschieden und vom Amt für Reparationsangelegenheiten, Abteilung für die Durchführung von Rücklieferungen, vollzogen.⁶⁷

59 Heeres-Kraftfahr-Park 508 Amiens an DM, 01.03.1941, DMA, VA 1653/2.

60 Office of Military Government (OMG) for Bavaria Finance Division Property Control an DM, 07.05.1946 u. 29.07.1946; DM an OMG, 07.08.1946, DMA, VA 1656/4.

61 Dienststelle Feldpostnr. 16734 an DM, 26.09.1940, DMA, VA 1653/3.

62 DM an Dienststelle Feldpostnr. 16734, 14.10.1940, ebd.; Exponatdatenbank des Deutschen Museums.

63 Chefintendant beim Militärbefehlshaber in Belgien und Nordfrankreich an DM, 18.12.1940; Antwort DM an Chefintendant, 06.01.1943, DMA, VA 1653/3.

64 Leitender Intendant beim Militärbefehlshaber in Belgien und Nordfrankreich an DM, 17.12.1943, ebd.

65 Chefintendant beim Militärbefehlshaber in Belgien und Nordfrankreich an DM, 24.07.1944, ebd.

66 Frachtbrief, 25.07.1946, DMA, VA 1653/3.

67 Ausführlich dazu im Zwischenbericht des Verfassers, 12.07.2010, S. 8–9.

In einem Anfang 1946 vom Museum angelegten »Verzeichnis der Objekte, die von der Deutschen Wehrmacht dem Deutschen Museum während des Krieges überwiesen wurden« sind abgesehen von den beiden erwähnten Kraftfahrzeugen nur zwei weitere Objekte angeführt, beide »aus Rußland« (Inv. Nr. 70351, 70308), die anderen Sammlungsbereichen angehören.⁶⁸ 1948 forderte das Bayerische Staatsministerium für Unterricht und Kultus mit Bezug auf das Anmeldegesetz von April 1946 das Museum auf, allfällige noch vorhandene Beuteobjekte zu melden, erhielt aber die Antwort: »Alle unter Rückerstattung fallenden Objekte wurden von uns an die zuständigen Stellen abgeliefert.«⁶⁹

Als einzige der sechs Erwerbungen von Kraftfahrzeugen, die im Zeitraum von Kriegsbeginn 1939 bis Ende 1944 getätigt wurden, ist ein 1942 gekaufter Personenkraftwagen aus dem Jahr 1895 noch heute Teil der Museumssammlung. Zugleich ist er das einzige Objekt, das in der NS-Zeit käuflich erworben wurde. Es handelt sich um ein dreirädriges Benzinfahrzeug, konstruiert von Léon Bollée (Inv. Nr. 70345). Der Jurist Paul Kuehner schrieb dem Museum im September 1941, er sei bei seiner wirtschaftlichen Tätigkeit in Frankreich auf das Auto gestoßen, das von der Familie Bollée zu erwerben wäre. Nachdem Kamm den geschichtlichen Wert des Fahrzeugs bestätigt hatte, trat das Museum über Vermittlung Kuehners in Verkaufsverhandlungen ein. Fred Bollée, Sohn des Konstrukteurs, forderte 250.000 FF und argumentierte mit dem von Ford vor dem Krieg angeblich gebotenen Preis von 5000 \$. Man einigte sich schließlich auf eine deutlich niedrigere Summe von 100.000 FF. Im August 1942 traf der Wagen in München ein.⁷⁰ Ob das Auto nach 1945 Gegenstand einer Rückforderung war, ist aus den Unterlagen der Abteilung Landverkehr im Verwaltungsarchiv oder der Exponatbogenhülle nicht ersichtlich.

Zwei merkwürdige Erwerbungen datieren aus den letzten Kriegstagen. Nikolaus Eglseder, offenbar ein Mitarbeiter des Hauses, stiftete Anfang Mai 1945 seinen Hansa Lloyd Goliath (Inv. Nr. 70596), da er – so das Museum in seinem Dankeschreiben – »den Wagen bei den gegenwärtigen Verhältnissen nicht verwenden« könne. 1948 wurde das Auto bereits wieder abgeschrieben.⁷¹ Hermann Kaspar, Professor an der Münchner Kunstakademie, stiftete ebenfalls im Mai 1945 seinen durch eine Brandbombe leicht beschädigten Mercedes 170 V (Inv. Nr. 70597). Der Wagen wurde aber laut Exponatdatenbank an den Überlasser zurückgegeben.

68 DMA, VA 838/6.

69 Ebd.

70 Korrespondenz DM u. Kuehner, DM u. Kamm, 1941–1942, DMA, VA 1653/1 u. 2.

71 DM an Eglseder, 04.05.1945, DMA, VA 1653/1.

5. Erwerbungen seit dem Kriegsende 1945

Seit Kriegsende 1945 bis April 2010 wurden 177 Kraftfahrzeuge, Fahrgestelle und Kraftfahrzeugmotoren mit einem Baujahr bis 1945 als Erwerbungen in die Exponatdatenbank aufgenommen. Die ersten Jahre nach Kriegsende standen nicht im Zeichen von Neuananschaffungen, sondern der Renovierung von Exponaten, um die man die Herstellerfirmen bat. Aus Geldmangel verlieh man auf Initiative von Konservator Rauck in den 1950er Jahren auch immer wieder Objekte an Dritte, die sich dafür zur Renovierung verpflichteten.⁷² Bis 1950 verzeichnet die Exponatdatenbank nur eine einzige Neuerwerbung eines Kraftfahrzeugs: ein Flottweg-Hilfsmotor-Fahrrad (Inv. Nr. 70945), angekauft von einem gewissen Johann Papst aus Neufahrn.⁷³

Das Museumsgebäude war durch mehrere Luftangriffe schwer beschädigt worden und seit Juli 1944 kein Museumsbetrieb mehr möglich.⁷⁴ Erst 1951 wurde die Automobil-Abteilung wieder Besuchern zugänglich gemacht,⁷⁵ musste sich aber nun den Platz mit der Eisenbahn teilen. Rauck sprach 1961 in einem Schreiben an den damaligen Direktor Otto Meyer von einer »Zweckentfremdung« der ehemaligen Kraftfahrzeughalle. Das »Konglomerat von Autos und Eisenbahnen« werde vom Publikum kritisiert, und Prof. Dr. Kamm frage »immer wieder nach dem Zeitpunkt, wann die Automobile endlich wieder ihren eigenen Raum bekommen, damit sie zu einer würdigen und übersichtlichen Aufstellung gelangen«.⁷⁶ Mitte der 1960er Jahre wurde mit Bittbriefen an die Industrie das Vorhaben eingeleitet, durch Unterkellerung der Verkehrshalle für die Automobilabteilung mehr Raum zu gewinnen.⁷⁷ Die nächste Erweiterung erfolgte in den 1980er Jahren, als das Hundertjahrjubiläum des deutschen Automobilbaus heranrückte: Die Ausstellungsfläche wurde von 930m² auf 1320m² erhöht und die Ausstellung neu gestaltet. Den vorläufigen Endpunkt der Ausstellungsgeschichte markiert die Einrichtung des Verkehrszentrums, das in zwei Etappen, 2003 und 2006, eröffnet wurde und einem Konzept folgt, das in vieler Hinsicht von den früheren Zugängen abweicht, u. a. indem es nicht mehr die getrennte Betrachtung von Auto- und Schienenverkehr forciert. Wie ein Blick auf Abb. 2 zeigt, erhöhte sich im Vorfeld von Erweiterungen jeweils die Sammeltätigkeit. In den 1980er Jahren wurden sogar mehr Objekte, größtenteils natürlich mit Baujahr nach 1945, erworben als im Zuge des Kraftfahrzeughallenbaus der 1930er Jahre.

Wenn wir hinsichtlich der Objekte mit Baujahr bis 1945 von den Erwerbungen und nicht vom heutigen Sammlungsstand ausgehen, also Rückgaben und Verluste außer Acht lassen, so fällt auf: Die Erwerbungen verteilen sich bei PKW und Motoren in ungefähr gleicher Menge auf den Zeitraum bis 1945 und auf die Periode von 1946 bis 2009. Bei den

72 Rauck, *Museumsplaudereien*, S. 75–76: »Wie man unentgeltlich Museumswagen reparieren lassen kann«.

73 Die Erwerbung ist abgesehen von der Eintragung in der Exponatdatenbank bzw. dem Eingangsbuch nicht durch Unterlagen im Verwaltungsarchiv oder der Exponatbogenhülle dokumentiert.

74 Trischler u. a., *Einleitung*, 2010, S. 13.

75 Rauck an Firma Alfred Teves, 14.12.1950, DMA, VA1656/5.

76 Rauck an Meyer, 07.03.1961, DMA, VA 1664/1.

77 Schreiben des DM an Exponenten der Kraftfahrzeugindustrie mit der Bitte um Unterstützung, 1965, DMA, VA 1670/2.

Krafträdern liegt die Sache anders: bis 1945 wurden 39 Krafträder erworben, danach kamen noch 50 hinzu. Hier spiegelt sich entweder ein Nachholbedarf oder eine gewisse Großzügigkeit in der Aufnahme solcher im Vergleich zu PKW oder gar LKW kleineren Objekte. Weiterhin dominierte als Modus der Erwerbung die Stiftung. 119 Objekte gingen auf diese Weise ins Eigentum des Museums über. Die Exponatdatenbank hat außerdem 26 Leihgaben registriert, von denen zehn auch noch bis heute im Haus vorhanden sind. 31 Objekte wurden gekauft.

Die Sammlungspolitik auf dem Gebiet der Kraftfahrzeuge wurde in der Nachkriegszeit bis 1972 überwiegend von Max Rauck (1907–1996) geprägt.⁷⁸ Rauck war Diplomingenieur und von 1934 bis 1946 für Daimler-Benz tätig. Jakob Werlin forcierte ihn gegen den Widerstand Kamms als Mitarbeiter der Kraftfahrzeugsammlung.⁷⁹ 1946 wurde Rauck schließlich als Konservator ein Angestellter des Deutschen Museums. Ab 1970 führte er den Titel Museumsdirektor, und bis 1972 lenkte er die Geschicke der Verkehrsabteilung. Schon vor seiner »Museumszeit« hatte er sich mit Kraftfahrzeuggeschichte befasst. Auch privat sammelte er historische Fahrzeuge und in der Szene der Oldtimer-Liebhaber war er ausgezeichnet vernetzt. Als technischer Referent gehörte er dem Präsidium des Allgemeinen Schnauferl-Clubs an und war außerdem Mitglied der Commission Technique der Fédération Internationale des Voitures Anciennes. Er erstellte Gutachten über den Wert von historischen Kraftfahrzeugen⁸⁰, war somit über die Marktsituation bestens informiert. Auf seine guten Kontakte und deren Bedeutung für die Akquisition von historischen Fahrzeugen wies Rauck rückblickend in seinen »Museumsplaudereien eines Pensionisten« hin. Er habe dadurch u. a. einen Bugatti (Inv. Nr. 74868) von Ludwig Wilhelm, Herzog in Bayern, für das Haus sichern können. Die Exponatdatenbank verzeichnet auch einige langjährige Leihgaben von Rauck selbst. Umgekehrt trat Rauck als Käufer von Objekten aus dem Museumsbesitz auf: Eine 1908 gestiftete Benz-Voiturette aus dem Jahr 1898 (Inv. Nr. 14391) wurde 1957 an ihn verkauft. Auch ein 1957 von den Adler-Werken gestifteter Doppel-Phaeton von 1913 (Inv. Nr. 73821) wurde bereits 1959 wieder an Rauck veräußert. Bei der Auswahl von Objekten für das Museum ließ sich Rauck von der durch die Museumssatzungen vorgegebene Maxime, »Meisterwerke in technischer und künstlerischer Hinsicht« zeigen zu wollen, leiten.⁸² Was darunter zu verstehen war, zeigt der Umstand, dass Rauck einigen Aufwand trieb, um einen Rolls Royce anzuschaffen. Das Museum kaufte schließlich von einem britischen Händler und »Schnauferlbruder« für 395 £ das Fahrgestell eines Silver Ghost von 1922 (Inv. Nr. 76236).⁸³

Die Qualität der Dokumentation über die Erwerbungen seit 1945 ist höchst unterschiedlich, zumal die museumsinterne Zuständigkeit für die Exponatdokumentation mehrfach wechselte. Die Korrespondenz der Abteilung Landverkehr wurde bis 1992 an das Verwaltungsarchiv abgegeben. Die Akten der ersten Nachkriegsjahre erscheinen

78 Königsberger, *Erfinder*, 2010, S. 502, 516.

79 Gundler, *Kraftfahrzeughalle*, 2010, S. 395.

80 Z.B. Max Rauck an Wolf Mennell, 29.09.1967, DMA, VA 1674/4.

82 Rauck, *Museumsplaudereien*, S. 29.

83 DMA, VA 1669/2, 4; 1671/1; 1673/1.

jedoch rudimentär. Nach Auskunft des Archivleiters Wilhelm Füßl muss man außerdem damit rechnen, dass bisweilen Beschaffungsunterlagen nicht im Rahmen der Abteilungskorrespondenz, sondern im Bestand der Generaldirektion abgelegt wurden. Auch das erschwert eine lückenlose Rekonstruktion aller Vorgänge. In den Mappen der Abteilung Landverkehr konnten zu 96 der 168 zwischen Juni 1945 und Ende 1992 erworbenen Objekte Unterlagen gefunden werden, die die Erwerbung dokumentieren. Das Spektrum reicht vom Dankesbrief, der nicht substanziell mehr als den Namen des Vorbesitzers verrät, bis zu umfangreicher Korrespondenz zwischen Museum und Verkäufer/Stifter/Leihgeber. Für 17 Objekte ließen sich zwar keine Unterlagen im Verwaltungsarchiv finden, dafür aber in den Exponatbogenhüllen. Insgesamt enthielt rund die Hälfte der 104 für den Zeitraum von Kriegsende bis 2010 ausgehobenen Exponatbogenhüllen Informationen über die Erwerbung, die über die aus der Exponatdatenbank bekannten Eckdaten hinausführten. Darunter sind Korrespondenz, Lieferscheine und Rechnungen sowie Kfz-Briefe zu verstehen, in einigen Fällen auch nur eine handschriftliche Notiz am Objektbogen, die über Aspekte der Nutzungsgeschichte des Objekts Auskunft gibt.

Eine wichtige Quelle für die Rekonstruktion der Besitzgeschichte sind die Kraftfahrzeugbriefe, wie sie mit der Verordnung über den Kraftfahrzeugverkehr vom 11. April 1934 eingeführt wurden. Neuzulassungen waren also seither mit der Ausstellung eines solchen Dokuments verbunden. Die Erfassung des bereits im Umlauf befindlichen Kraftfahrzeugbestands dauerte jedoch noch längere Zeit. Laut Runderlass des Reichsverkehrsministers sollten bis spätestens 31. März 1937 alle Kraftfahrzeuge mit Fahrzeugbriefen ausgestattet sein, ein Termin, der aber offenbar nicht eingehalten werden konnte. Das Polizeipräsidium München meldete die Durchführung bis 1. Juni 1937 und fertigte in diesem Zusammenhang 5000 Kfz-Briefe aus.⁸⁴ Der Kfz-Brief vermerkt unter anderem Fahrgestell- und Motornummer, das zugeteilte polizeiliche Kennzeichen und die Namen derjenigen, auf die das Fahrzeug zugelassen wurde. Bei Neuzulassungen seit 1934 besteht daher die Chance, dass durch Kfz-Briefe die Besitzgeschichte vom Fahrzeugkauf bis zur Übergabe ans Museum lückenlos darstellbar ist.

Für Fahrzeuge mit früherem Baujahr gilt das allerdings nicht. So war der 1960 angekaufte Hispano-Suiza (Inv. Nr. 74701) 1935 auf den Namen Friedrich Colbatzky zugelassen worden, den Verleger des Coburger Tageblatts. Verkauft wurde das Automobil von Paula Kurtz-Colbatzky, auf die es seit 1946 zugelassen war. Ob das 1928 gebaute Auto schon als Neuwagen in Besitz der Familie kam, lässt sich somit aus der vorhandenen Dokumentation nicht ersehen.⁸⁵

Zu 25 Fahrzeugen liegen Kraftfahrzeugbriefe vor. Das ist eine geringe Zahl, wenn man sie an der Gesamtheit von 97 Erwerbungen von Krafträdern, Autos und Sonderfahrzeugen misst.⁸⁶ Bei Fahrzeugen, die lange nicht mehr in Benutzung waren, ist es gut möglich, dass zum Zeitpunkt der Erwerbung durch das Museum kein Kfz-Brief mehr vorhanden war.

84 Polizeipräsidium München an Staatsministerium des Innern, 04.09.1937, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, München (HStAM), M-Inn 81509.

85 DMA, VA 1663/1; VA 1661/4; VA 1667/2; Exponatbogenhülle.

86 Erwerbungen von Kriegsende 1945 bis 2010 ohne Leihgaben, ohne Motoren und Fahrgestelle.

Oft wurde er aber schlicht nicht beigegeben oder dem Museum nur vorübergehend zur Verfügung gestellt – so bei dem Motorrad mit Beiwagen »Bayern«, Baujahr 1929 (Inv. Nr. 74657). Konservator Max Rauck notierte die technischen Eckdaten und sandte ihn an den Stifter retour.⁸⁷ Angaben zur Besitzgeschichte hatten für ein Technikmuseum eben keine Priorität.

Auch die vorhandenen Kfz-Briefe gehen zumeist nicht bis zur Erstzulassung zurück. Darunter sind Papiere, die erst zu einem Zeitpunkt ausgestellt wurden, als die Fahrzeuge schon Liebhaberobjekte waren,⁸⁸ aber auch in der unmittelbaren Nachkriegszeit ausgefertigte Ersatzpapiere. So ist zwar für die Beiwagenmaschine mit Inv. Nr. 73767 ein Kraftfahrzeugbrief verfügbar, doch wurde dieser 1948 als Ersatz für einen früheren »zu Verlust geratenen« ausgestellt. Bei einer 1992 gestifteten Opel Limousine (Inv. Nr. 1992-500) stimmen hingegen das Baujahr und das durch Kfz-Brief dokumentierte Jahr der Erstzulassung überein. Der Architekt und Bildhauer Lorenz Hoerhager hatte den Wagen 1935 erworben, sein Sohn schenkte ihn dem Deutschen Museum.⁸⁹ Das Objekt ist im Sinne der Provenienzforschung unbedenklich. Ebenfalls vom Erstbesitzer, dem Physiker August Karolus, erhielt das Deutsche Museum 1963 als Stiftung einen Ford V 8. Der Wagen ist laut Kfz-Brief Baujahr 1939 und wurde im April dieses Jahres auf Karolus, damals in Leipzig wohnhaft, zugelassen. Sehr gut belegt, aber doch so, dass Fragen offen bleiben, ist auch die Nutzungsgeschichte des Motorrads Ariel RH 500 mit Baujahr 1938 (Inv. Nr. 79251). Sein Besitzer Henning von Borstell stiftete es 1973 dem Deutschen Museum.⁹⁰ Er hatte das Motorrad 1966 für 400 RM von seinem Nachbarn Josef Gabriel erworben, der es seinerseits laut von Borstell »in jungen Jahren, nämlich 1938, fast neu beim »Haberl«⁹¹ in München gekauft [hatte].« Der 1966 auf von Borstell ausgestellte Kraftfahrzeugbrief vermerkt als Vorbesitzer Josef Gabriel und das Datum der ersten Zulassung, den 2.3.1938.⁹² Wenn Gabriel freilich das Motorrad nicht neu, sondern nur »fast neu« gekauft hatte, so wäre gerade 1938 die so entscheidende wie ungeklärte Frage nach einem möglichen kurzzeitigen Vorbesitzer abseits des Importeurs Haberl, der das Motorrad »fast neu« (aber doch second hand?) verkaufte.

Solche Lücken zu schließen, ist schwierig. Für den 1961 angekauften und 1959 von seinem Vorbesitzer aus Österreich importierten Austro-Daimler mit Baujahr 1930 (Inv. Nr. 74903) ist es gelungen, weil im kleineren und weniger stark motorisierten Österreich in den späten 1930er Jahren noch auf Vollständigkeit abzielende Verzeichnisse von Kraftfahrzeugbesitzern publiziert wurden. Im Deutschen Reich war man zur selben Zeit von

87 Rauch an Reitberger im Haus, 22.12.1959, DM, Exponatverwaltung, Exponatbogenhülle. Rauck an Christian Mägerlein, 22.12.1959, DMA, VA 74657.

88 Z. B. MG-Wagen, Baujahr 1937, Inv. Nr. 76562, Kfz-Brief von 1963; Citroen Baujahr 1938, Inv. Nr. 1980-300 Citroen, Kfz-Brief von 1975.

89 Kfz-Brief; Alfred Hoerhager an DM, 18.10.1989, DM, Exponatverwaltung, Exponatbogenhülle.

90 Von Borstell an DM, 08.04.1973, DMA, VA 79251.

91 Motorradhändler, der seit 1925 unter anderem die Marke Ariel importierte, s. http://www.mahag.de/mahag/das_unternehmen/geschichte/index.shtml (v. 21.3.2011).

92 Kfz-Brief; Henning von Borstell, Das Motorrad ARIEL RH 500 [Notizen zur Geschichte des Motorrads], maschinenschriftlich, Sept. 1997, Exponatverwaltung, Exponatbogenhülle.

dieser Veröffentlichungsform bereits abgekommen. Das Museum kaufte den Wagen aus dem Nachlass von Hans Georg Schoof, dem Präsidenten des Allgemeinen Schnauferl-Clubs. Mit der Auflösung des automobilen Nachlasses von Schoof war Max Rauck befasst,⁹³ der somit auf Verkäufer- und Käuferseite eine zentrale Rolle spielte. Ein 1959 ausgestellter Kfz-Brief verrät, dass Schoof den Wagen in Österreich von einer gewissen Emma Koci erworben hatte. Diese wiederum scheint schon im Verzeichnis der Wiener Kraftfahrzeugbesitzer für 1937, somit vor dem »Anschluss« Österreichs, als Besitzerin eines Austro-Daimlers auf. Dass es sich bei dem hier angeführten Auto und dem in den 1950er Jahren von Koci an Schoof verkauften Wagen um ein und dasselbe Fahrzeug handelt, ist damit zwar nicht bewiesen, doch anzunehmen – und unter dieser Voraussetzung ist die Provenienz als unbedenklich zu betrachten.

Durch ein Privatfoto, das die stolzen Besitzer des neu gekauften Wagens aufnahmen, kann in einem anderen Fall die Lücke geschlossen werden, die zwischen dem 1935 ausgestellten Kraftfahrzeugbrief und dem mit 1928 angegebenen Jahr der Erzeugung klafft. Der Kfz-Brief für den PKW Adler Standard 6 S 12/50 PS (Inv. Nr.1986-352) wurde auf den Göttinger Fabrikanten Emil Mehle ausgestellt, dessen Enkelsohn das Auto 1986 dem Museum schenkte. Dem erwähnten Foto fügte er die Erläuterung hinzu: »Auf dem Foto von 16.10.1928 ist rechts in Höhe des Vorderrades der Käufer des Adlers Herr Emil Mehle, der Mann in der Mitte sein Sohn Herr Heinrich Mehle, mein Vater, zu sehen.« Das Bild selbst wurde in Kurrentschrift mit »1. Fahrt, 1. Picknick 16.10.28« bezeichnet.

Einen Kfz-Brief vermisst man im Fall eines Röhre-Achtzylinder-Wagen 9/50 PS Typ R, gebaut 1929, den das Museum 1958 ankaufte (Inv. Nr. 74062). Im August 1958 hatte sich der Besitzer Dr. W. Küster aus Holtensen bei Weetzen in der Region Hannover an den ADAC gewandt. Er reagierte auf eine Aufforderung, historische Fahrzeuge zu melden und verband das mit der Bitte um Rat, da er den Wagen nicht mehr benützte, aber aus sentimental Gründen auch nicht verschrotten lassen wollte. Der ADAC leitete das Schreiben an das Deutsche Museum weiter, und Küster zeigte sich bereit, den Wagen für 300 DM als Kostenersatz für einige kurz zuvor durchgeführte Reparaturen abzugeben. Im September traf das Auto im Deutschen Museum ein. Der Wagen wurde in weiterer Folge der Länge nach durchgeschnitten, um Einblick in die Konstruktion zu geben. Die »überflüssige« Wagenhälfte wurde weggeworfen. Aus der im Verwaltungsarchiv erhaltenen Korrespondenz von 1958 ist nicht zu ersehen, seit wann W. Küster in Besitz des Röhre-Automobils war. Die emotionale Bindung an den Wagen – er erwähnt auch die Erinnerung an seine verstorbene Frau – lassen zwar annehmen, dass er das Auto schon seit langem besaß, doch »lange« ist eine sehr ungefähre Kategorie.

Auf einem 1990 angelegten Exponatbogen vermerkte nun aber Hans Straßl, seit 1972 Nachfolger von Rauck, in der Rubrik »Kurztext über geschichtlichen Hintergrund« Folgendes: »Der Wagen wurde 1939 von Wilhelm Wystub (*1895) gekauft (von einem Engländer, der vor Kriegsausbruch sehr schnell Deutschland verlassen mußte)«. Straßl notierte auch die Kontaktadresse des Schwiegersohns von Kurt Wystub, Wilhelms Sohn.

93 Rauck, *Museumsplaudereien*, S. 35.

Eine Anfrage bei der Familie erbrachte, dass der Wagen – laut Schwiegermutter – in der Tat durch Wilhelm Wystub von einem Engländer vor dessen Rückkehr in seine Heimat gekauft worden sei. Der Name des Engländers ließ sich indes nicht eruieren, zumal schriftliche Unterlagen bezüglich des Autos in der Familie nicht mehr existieren. Es sei aber bekannt, dass der Wagen an das Deutsche Museum verkauft wurde.⁹⁴ Die Unterlagen im Verwaltungsarchiv verbürgen allerdings nur W. Küster als Vorbesitzer des im Museum befindlichen Objekts, und so bleibt an der Vorgeschichte des nur mehr als Schnitt vorhandenen Wagenteils manches unklar.

Auch im Fall des 2007 vom Deutschen Museum gekauften Steyr Typ 50 (Inv. Nr. 2007-1224) wirft die mündliche Überlieferung Fragen auf, die sich bis dato nicht durch schriftliche Dokumente haben beantworten lassen. Der Wagen wurde aus Ungarn von dem Händler Friedrich Olschewski importiert, der ihn von dem Restaurator Jozsef Virág aus Tatabánya erworben hatte. Die für den Weiterverkauf in Deutschland vom Händler mitgelieferten Objektbeschreibungen machen unter Berufung auf Recherchen des Restaurators genaue Angaben zur Geschichte des Wagens. Erstbesitzer war danach ein Wiener Zahnarzt. Er habe den PKW 1935 bestellt und 1936 geliefert bekommen. Weiter heißt es:

Im Jahre 1939 wurde das Auto von der Militärregierung konfisziert und als Botschaftsfahrzeug bei der Botschaft in Budapest eingesetzt. Nach dem Krieg verschwand der Wagen in den Süden Ungarns, wo er von J. Virage [recte: Virág] im Jahre 2004 gefunden wurde.

Nach dem Krieg soll der Wagen nie offiziell zugelassen gewesen sein. Die Detailliertheit der Angaben, die wohl am besten dadurch erklärbar wäre, dass Virág über Kfz-Papiere verfügt(e), steht im Widerspruch zu den heutigen Angaben des Restaurators, der auf eine erneute, aktuelle Nachfrage erklärte, dass er nie Fahrzeugpapiere besessen habe und auch über die Provenienz des Wagens keine genaue Auskunft geben könne. Aufgrund nachträglicher Veränderungen an der Karosserie ließ sich seiner Einschätzung nach erkennen, dass der Wagen in ungarischer staatlicher Verwendung gewesen sei.

Die Angaben zum Erstbesitzer haben sich mithilfe der österreichischen Verzeichnisse von Kraftfahrzeugbesitzern ebenfalls bislang nicht verifizieren lassen. Aufzeichnungen der Erzeugerfirma Steyr-Daimler-Puch über die Fahrzeugkäufer ließen sich für die Inlandsverkäufe nicht finden, wohl aber für ausländische Verkaufsstellen des Unternehmens. Besonders relevant erscheint die Budapester Niederlassung, denn gesichert ist bislang allein die Provenienz aus Ungarn. Vielleicht war der Wagen ja – entgegen der Überlieferung, doch in Einklang mit seinem »Fundort« im Süden Ungarns – an einen ungarischen Erstkäufer gegangen? Für die Jahre 1935 bis 1937 existieren jedenfalls Geschäftsberichte der ungarischen Niederlassung.⁹⁵ 1936 wurden 25 und 1937 weitere 57 Steyr 50 nach Ungarn verkauft, darunter aber nicht der Steyr 50 im Besitz des Deutschen

94 E-Mail Axel von Daacke an den Verfasser, 19.11.2010.

95 Die Unterlagen finden sich im Archiv der Unicredit-Bank Austria: Creditanstalt Beteiligungsarchiv, Steyr-Daimler-Puch.

Museums. Die Fahrgestellnummer L 1227 lässt auf die Herstellung im Jahr 1936 schließen. Die Serienproduktion startete mit der Fahrgestell/Motornummer L 301, und 1936 wurden insgesamt 3410 Einheiten produziert. Fahrgestell- und Motornummer stimmen allerdings nicht überein, und die Motornummer 5842 weist darauf hin, dass der Motor zumindest einmal getauscht worden sein dürfte. Auf Grund der Produktionszahlen vom Steyr 50 (1790 Einheiten im Jahr 1937 und 2793 im darauffolgenden Jahr) ist zu vermuten, dass der Motor erst 1938 erzeugt wurde.⁹⁶

6. Zusammenfassung

Die Provenienzforschung hat bei keinem Objekt den Nachweis erbracht, dass dieses in der NS-Zeit enteignet wurde und auf direktem oder indirektem Weg ins Deutsche Museum gelangt wäre. In den 1930er Jahren erhielt das Museum das Gros der Objekte von den Herstellerfirmen oder über Vermittlung des RDA, während nach 1945 die Herkunft von dritter Seite (Privatanbieter und Unternehmen als Endkonsumenten) eine größere Rolle spielte. Das Museum profitierte zwar gerade bei der Etablierung einer Kraftfahrzeugsammlung vom Interesse des Regimes an hochrangigen Inszenierungen des Automobils; eine systematische Nutznießung von Enteignungen zur Erweiterung der Sammlung kann jedoch ausgeschlossen werden. Daraus lässt sich andererseits nicht ableiten, dass eine grundsätzliche ideologische Reserve gegenüber der Nutznießung von »Arisierungen« und anderen Entziehungen bestanden hätte. Die eingesehenen Quellen geben darauf keinen Hinweis. Zudem ist dies auch keine Aussage über Einzelfälle, die jeweils gesondert untersucht und beurteilt werden müssen. Nur bei wenigen Objekten war es jedoch auf Grundlage der im Museum vorhandenen Dokumentation möglich, die Provenienz lückenlos zu rekonstruieren.

Eine summarische Darstellung der Überprüfung der Provenienzen ergibt folgendes Bild (siehe Abb. 5): 80 der in der Exponatdatenbank verzeichneten Objekte sind inzwischen nicht mehr im Haus. Es handelt sich um an Leihgeber retournierte Objekte, außerdem auch Kriegsverluste und einzelne Rückgaben. 62 Objekte konnten aufgrund des vorhandenen Archivmaterials als unbedenklich im Sinne der Kriterien eingestuft werden, die am Technischen Museum Wien für die Forschung im Auftrag der Kommission für Provenienzforschung erarbeitet wurden. Die weitaus größte Gruppe bilden wie so oft jene Objekte, deren Herkunft sich nicht in einem Maß rekonstruieren lässt, dass ihre Provenienz als zweifelsfrei geklärt gelten kann. Bei einem Museum der Technik und Technikgeschichte ist es nicht weiter erstaunlich, dass bei Neuerwerbungen vor allem die technischen Daten erhoben wurden, während man der Nutzungs- und Besitzgeschichte weniger Beachtung schenkte. Mit einem Abstand von oft mehreren Jahrzehnten lässt sich dieser blinde Fleck der im Zuge von Erwerbungen angelegten Dokumentation nicht mehr vollständig rekonstruieren. Bei den meisten der hier als »offen« etikettierten Fälle kann man eine unbedenkliche Herkunft vermuten, in anderen Fällen besteht noch Klärungsbedarf, der Anlass für weitergehende Forschungen sein sollte.

96 Auskunft von Christian Klösch per E-Mail, 04.11.2010.

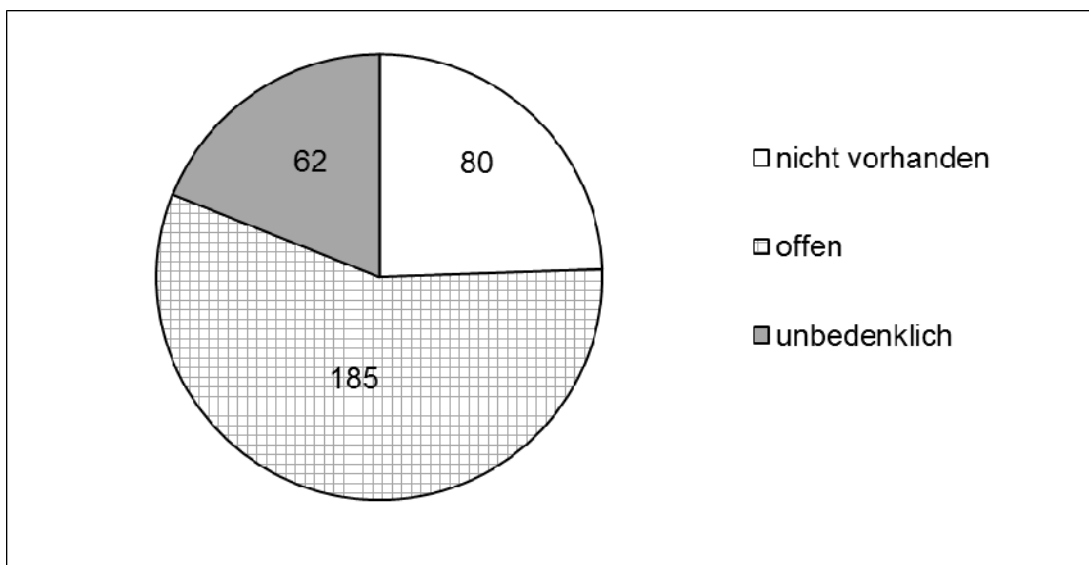


Abb. 5: Provenienzbezogene Einstufung der Objekte

II. Enteignung von Kraftfahrzeugen in Bayern

Viktor Klemperer registrierte in seinem Tagebuch die Entziehung der Lenkerberechtigung und später seines privaten Wagens, umcodiert zum »Judenauto« und zu einem Händler auf die »Schlachtbank« gebracht, als Freiheitsverlust und Demütigung. In Auseinandersetzung mit den Notizen Klemperers macht Harald Welzer darauf aufmerksam, dass der Raub des privaten Automobils, ein »auf den ersten Blick vergleichsweise nebensächlicher Verlust«⁹⁷, dies eben nur bei oberflächlicher Betrachtung sei. Wie andere Objekte des Alltags bildete der eigene Wagen Teil des »biographischen Arrangment[s], das das Selbstbild und die Identität in einem sehr konkreten Sinn fundiert und stützt.«⁹⁸ Das Auto versprach Mobilität und »Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.«⁹⁹ Das steigerte den Wert dieses Konsumguts als Anker für Narrative, um die sich individuelle wie kollektive Identitäten aufbauen ließen.¹⁰⁰ Das NS-Regime inszenierte das Auto als Fahrzeug-gewordenen Ausdruck deutscher Überlegenheit und forcierte daher die Automobilisierung. Die symbolpolitische Bedeutung dieser Anstrengung, die von den Reichsautobahnen bis zum Phantom des Volkswagens reichte,¹⁰¹ bestand in der Situierung des Autos als wesentliches Element der Vision einer Volksgemeinschaft des gehobenen Konsums.¹⁰² Eine solche Konsumgesellschaft der Herrenmenschen ließ sich angesichts der ökonomischen Zwänge und konkurrierender (Kriegs)Ziele jedoch nicht herstellen; umso mehr mussten Autos in jüdischen Händen ein zu behebendes Ärgernis sein.

Die Forschung, die sich den Enteignungen unter der NS-Herrschaft und der Restitutionspraxis nach 1945 widmet, hat sich bisher wenig mit den Kraftfahrzeugen befasst. So ist in den letzten eineinhalb Jahrzehnten zwar eine Reihe von Sammelwerken und Monographien zum Thema »Arisierung« in deutschen Städten und Regionen erschienen.¹⁰³ Der Schwerpunkt liegt jedoch auf der Entziehung und Aneignung von Unternehmen und Immobilien; bei den Mobilien ist es der Raub von Kunstgütern, der die Aufmerksamkeit auf sich gezogen hat. Die Enteignung von Kraftfahrzeugen stand bislang nicht im Mittelpunkt eigener Beiträge; über die Erwähnung einzelner Fälle oder die Nennung von Kraftfahrzeugen im Zuge einer Aufzählung der Vermögensarten, auf die sich die Begehrlichkeiten von NS-Funktionären und deutschen Volksgenossen richtete, ging man nicht hinaus.¹⁰⁴ Auch in der wissenschaft-

97 Welzer, *Latenz*, 2000, S. 292.

98 Ebd., S. 294.

99 Ebenfalls mit Bezug auf die Aufzeichnungen Klemperers s. Knie, *Auto-Mobilität*, 2005, S. 131.

100 Vgl. Edensor, *Automobility*, 2004; Miller, *Car Cultures*, 2001; Sachs, *Liebe*, 1990.

101 Vgl. Vahrenkamp, *Autobahn*, 2010; König, *Volkswagen*, 2004.

102 Vgl. Berghoff, *Träume*, 2009; Möser, *Geschichte*, 2002, S. 172–174.

103 Allgemein dazu: Barkai, *Boykott*, 1988; Wojak, »Arisierung«, 2000. Im Besonderen s. Bajohr, »Arisierung« in *Hamburg*, 1997; Biggeleben u. a., »Arisierung« in *Berlin*, 2007; Dahlmann, »Arisierung« ... in *Witten*, 2001; Gibas, »Arisierung« in *Leipzig*, 2007; Gibas/Bildung, »Arisierung« in *Thüringen*, 2006.

104 Siehe z. B. Bopf, »Arisierung« in *Köln*, 2004, S. 205. Bezeichnend ist andererseits, dass sich in einer umfassenden Studie zur Beraubung durch die Reichsfinanzverwaltung in Hessen (Meinl/Zwilling, *Raub*, 2004) einzelne Kapitel mit folgenden Vermögensarten befassen: Liegenschaften; Mobiliar und Hausrat; Kontoguthaben und Wertpapiere; Darlehen, Gutschriften und Schulden; Kunstgegenstände und Kulturgut; Schmuck und Edelmetall; Versicherungen und Pensionsleistungen; Umzugsgut; Versorgungsbezüge; Passagegelder. Die Enteignung von Kraftfahrzeugen wird hingegen nicht untersucht. Hingegen wird in einer parallelen Studie zu Bayern

lichen Auseinandersetzung mit der Propagierung und Instrumentalisierung der Motorisierung durch das NS-Regime wurde der Entziehung von Kraftfahrzeugen keine besondere Beachtung geschenkt. Dorothee Hochstetter geht in ihrer umfassendem Studie über das nationalsozialistische Kraftfahrkorps zwar in einem Kapitel auf die Ausgliederung der Juden aus der motorisierten »Volksgemeinschaft« ein und diskutiert die Beteiligung des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps (NSKK) am Novemberprogrom; der Raub von Kraftfahrzeugen ist indes auch hier nur ein Nebenaspekt.¹⁰⁵

In Österreich wurde im Zuge der Forschungen der Historikerkommission ein Band dem Entzug von Mobilien gewidmet, der auch die »Arisierung von Kraftfahrzeugen« thematisierte.¹⁰⁶ Eine systematische Untersuchung, die sowohl Einzelfälle aufgreift als auch quantifizierend das Ausmaß der Enteignung bestimmt, begann aber erst mit dem von Christian Klösch und Verena Pawlowsky von 2009 bis 2011 am Technischen Museum Wien durchgeführten Forschungsprojekt.¹⁰⁷ In diesem Rahmen wurde durch den Verfasser eine Sondierung der Quellenlage zu München und Bayern unternommen, deren Resultate im Weiteren vorgestellt werden sollen.

Die Förderung der Automobilisierung durch das Regime und der wirtschaftliche Aufschwung resultierten in einer starken Ausweitung des Kraftfahrzeugbestands. Abb. 6 im Anhang zeigt die Entwicklung des PKW-Besitzes für die großen Städte Deutschlands, allen voran Berlin. Selbst in München, in dem der PKW-Besitz weit weniger stark zunahm als in Berlin, waren im Jahr 1938 fast doppelt so viele PKW gemeldet wie im bevölkerungsmäßig doppelt so großen Wien (1934 1.936.000 Einwohner gegenüber 818.000 in München 1938). Während in München 1938 29,9 Einwohner auf einen PKW kamen, waren es in Wien 121,5.¹⁰⁸ Österreich und Wien hinkten also im Automobilisierungsgrad deutlich hinter Deutschland und München hinterher.

Mit wie vielen Kraftfahrzeugen in jüdischem Besitz ist zu rechnen bzw. in welcher Dimension bewegte sich die Enteignung durch das NS-Regime im Vergleich zu Wien mit einer 1934 gezählten jüdischen Bevölkerung von 176.000 Personen? München nimmt hinsichtlich der jüdischen Bevölkerungszahl weder in Bezug auf Bayern noch – und erst recht nicht – in Relation zum Deutschen Reich insgesamt eine Stellung ein, die jener Wiens in Österreich vergleichbar wäre. Nur 8,4 % der jüdischen Bevölkerung des Reichs lebten 1933 in Bayern. In München wiederum zählte man damals nur 9005 Juden oder 21,5 % der 41.939 bayerischen Juden. Bis Mai 1939 sank die Zahl der jüdischen Münchner auf 4535. Etwas kleiner als die jüdische Gemeinde der bayerischen Hauptstadt war jene in Nürnberg. 1933 lebten rund 7000 Juden in der zweitgrößten Stadt Bayerns. Bis 1938 hatte sich ihre Zahl durch Emigration und Abwanderung innerhalb Deutschlands schon mehr als halbiert.¹¹⁰

(Dreccoll, *Fiskus*, 2009) die »Aktion Holz« (siehe dazu weiter unten) behandelt, die neben Liegenschaften auch Kraftwagen betraf.

105 Hochstetter, *Motorisierung*, 2005, S. 418.

106 Anderl u. a., »Arisierung«, 2004.

107 Publikationen der Ergebnisse sind in Vorbereitung, u.a. Klösch, *Auto Theft*. Die wissenschaftlichen Grundlagen für das Projekt hat Christian Klösch im Zuge der Provenienzforschung zu Kraftfahrzeugen am Technischen Museum Wien gelegt: Klösch, *Provenienzforschung*, 2009.

108 Wiener Einwohner, gerechnet auf Basis der Volkszählung von 1934; Einwohner Münchens laut: *Hauptstadt der Bewegung*, 1938, S. 23.

110 Ophir/Wiesemann, *Gemeinden*, 1979, S. 33; S. 230, 211.

Wenn wir von den Einwohnern Münchens pro PKW bzw. Kraftrad für das Jahr 1938 auf Basis der Angaben zur jüdischen Bevölkerung für das Jahr 1937 hochrechnen, so gelangt man zu einer Schätzung von circa 300 PKW und rund 260 Krafträdern in jüdischem Eigentum (siehe Tabelle 1). Für Nürnberg errechnen sich deutlich niedrigere Werte. Diese bieten freilich in beiden Fällen nur sehr grobe Anhaltspunkte. Das Sozialprofil der jüdischen Bevölkerung deckte sich nicht mit dem der Gesamtbevölkerung.¹¹¹ Andererseits wurden Juden beruflich zunehmend ausgegrenzt und unterlagen insgesamt einem wachsenden Verfolgungsdruck, sodass fraglich erscheint, in welchem Ausmaß sie seit 1933 an der Zunahme der Motorisierung partizipieren konnten.

	München	Nürnberg
Einwohner per 1.12.1938 (Mü) bzw. 1939 (Nü)	818.000 ¹	420.350
Juden 1933	9005 ²	7502 ⁴
Juden 1937 (Mü) bzw. 1938 (Nü)	8857 ²	3500 ⁴
PKW, Juli 1938	27.370 ³	11.470 ³
Krafträder, Juli 1938	23.878 ³	11.223 ³
Ew pro PKW 1938	29,9	36,9
Ew pro Kraftrad 1938	34,3	37,7
PKW im Besitz von Juden – auf Basis Juden 1937 (Mü) bzw. 1938 (Nü)	296	96
Krafträder im Besitz von Juden (auf Basis Juden 1937)	258	93

Tabelle 1: Quellen: 1. *Hauptstadt der Bewegung*, 1938, S. 23; 2. Ophir/Wiesemann, *Gemeinden*, 1979, S. 33; 3. *Tatsachen*, 1939, S. 27; 4. Ophir/Wiesemann, *Gemeinden*, 1979, S. 203.

Für Wien im Jahr 1938, bevor mit dem »Anschluss« eine rasche Enteignung begann, hat Christian Klösch, gestützt auf eine breite Quellenbasis, ermittelt, dass Juden, die nur 9% der Bevölkerung ausmachten, 20% der PKW besaßen.¹¹⁴ Aufgrund der Verfolgung, der die Juden in Deutschland über Jahre hinweg ausgesetzt waren, kann man die Wiener Situation freilich nicht problemlos auf Städte des »Altreichs« umlegen. Rechnet man dennoch auf diesem Weg¹¹⁵ Werte für München 1938 aus, so gelangt man zu einer sicherlich zu hoch gegriffenen Schätzung von rund 630 PKW im Besitz von Juden. Im Fall von Nürnberg wären es entsprechend 200 PKW. Setzt man hingegen bei den Verhältnissen von 1933 an, dem Zeitpunkt der Machtergreifung durch die NSDAP, so müsste man ausgehend von Wien 1938 bei einer schematischen Übertragung auf München 1933 mit ca. 330 PKW kalkulieren (Nürnberg: ca. 220 PKW).

Einen anderen Weg, sich die ungefähre Dimension des Kraftwagenbesitzes von Juden in München zu erschließen, eröffnet ein Zeitungsbericht aus Ulm, der die Zahl der jüdischen Führerscheininhaber gegen Ende des Jahres 1938 beziffert. Die Angabe

111 Vgl. Barkai, *Boykott*, 1988, S. 11–18.

114 Klösch, *Auto Theft*.

115 Der Anteil der Juden an der Gesamtbevölkerung wird entsprechend dem Wiener Verhältnis von 9,4:20 mit einem Faktor von 2,1 multipliziert, um den Prozentsatz der PKW in jüdischem Eigentum zu erhalten.

wurde im Kontext einer Verordnung des Reichsinnenministers von Dezember 1938 generiert, die bestimmte, dass Juden ihre Lenkerbefugnis abgeben mussten. In Ulm resultierte die Maßnahme in der Abgabe von 40 Führerscheinen. Im Stadtgebiet lebten im Januar 1939 noch 276 Juden.¹¹⁶ Auf 6,9 Juden käme also ein Führerschein; umgelegt auf die 4535 im Mai 1939 noch in München ansässigen Juden müsste man von 657 Führerscheinbesitzern ausgehen, die zumeist wohl auch ein Kraftfahrzeug ihr eigen nannten. Die entsprechende Zahl für Nürnberg wären 378 Führerscheinbesitzer.

Über den genauen Ablauf der Enteignung von Kraftfahrzeugen in München ist bis dato nichts bekannt, außer der Behauptung eines SS-Mannes in einer Gestapo-Vernehmung, »dass in München die Wägen der Juden zum freien Verkauf freigegeben seien« – was immer darunter zu verstehen war.¹¹⁷ Ein zweiter Aktensplitter ist die im Münchener Stadtarchiv erhaltene Postkarte eines Herrn Heinz Mayer, der im März 1939 an die Kraftfahrzeugzulassungsstelle der Polizeidirektion München, Heßstraße 102, schrieb. Er teilte mit, dass er sein Auto – vorbehaltlich der Genehmigung durch die Gestapo-Leitstelle – verkauft und den Kraftfahrzeugbrief dem Käufer übergeben habe.¹¹⁸

Fassbar ist die Enteignung von Kraftfahrzeugen, wo sie das zentrale Betriebsmittel bildeten, etwa im Autohandel oder -verleih. Die in diesen Bereichen tätigen jüdischen Unternehmer kamen ins Visier des Arbeitskreises für Judenangelegenheiten, den die Industrie- und Handelskammer München mit dem Gauwirtschaftsberater ins Leben rief, um die »Arisierung« des mittelständischen Handels und Gewerbes in München voranzutreiben.¹¹⁹ Für die »Hauptstadt der Bewegung« existiert aber weder im Staats- noch im Stadtarchiv eine unter einem entsprechenden Stichwort gebündelte Überlieferung zum Entzug von Kraftfahrzeugen.

Genau das trifft hingegen im Staatsarchiv Nürnberg zu, sodass sich abseits von auf Statistik basierten Vermutungen quellengestützte Angaben zum Umfang der Enteignung machen lassen – und zwar im Sinne einer Untergrenze, denn die Vollständigkeit des Nürnberger Materials lässt sich schwer abschätzen. Immerhin sind mehrere Listen von Kraftfahrzeugen erhalten, die in Nürnberg und dem benachbarten Fürth entzogen wurden. Auch eine zeitgenössische Angabe zum Ausmaß der »Arisierung« lässt sich in einem noch eingehend zu besprechenden Gestapo-Bericht finden: »Zur Zeit der Judenaktion waren in Nürnberg und Fürth noch annähernd 300 Kraftfahrzeuge in dem Besitz von Nichtariern bzw. jüdisch geleiteten Unternehmen oder Geschäften.«¹²⁰

Eine Aufstellung, betitelt »Verzeichnis über Käufe von Kraftfahrzeugen, die in Ordnung gehen«, enthält 77 Fälle mit laufender Nummer geordnet.¹²¹ Die Liste stammt aus der NS-Zeit, möglicherweise wurde sie im Zuge von Untersuchungen

116 Laut Angaben eines Zeitungsartikels: Ulmer Juden besitzen noch 10 Millionen. In: Ulmer Tagblatt vom 11.02.1939, zitiert nach: Keil, *Dokumentation*, 1961, S. 191–192.

117 Vernehmungsprotokoll Adam Grünwald, 19.03.1939, Bayerisches Staatsarchiv, Würzburg (StAW), Gestapo 16788.

118 Stadtarchiv München, Judaica-Varia, Nr. ? [Nummer noch nicht vergeben].

119 Siehe das Verzeichnis der jüdischen Gewerbetreibenden in München, 08.10.1937, Bayerisches Wirtschaftsarchiv, K1, XXI 16a, 2. Akt (Mai 36–Aug. 38).

120 *Prozess*, 1948, S. 214–215.

121 Bayerisches Staatsarchiv, Nürnberg (StAN), Polizeipräsidium Nürnberg-Fürth, Arisierungsakten 31.

durch die Gestapo im Jahr 1939 zusammengestellt. Angegeben werden das polizeiliche Kennzeichen, der ursprüngliche und der aktuelle Besitzer. Es handelt sich offenbar um eine Liste von Transaktionen, die nicht von der Gestapo rückgängig gemacht wurden.

Zwei weitere Listen, jeweils an einen Herrn Braun zur Anfrage bzw. Vorlage beim Kraftfahrzeugamt adressiert, enthalten Angaben zu insgesamt 117 Kraftfahrzeugen.¹²² Darunter sind 112 Automobile, mit wenigen Ausnahmen als PKW ausgewiesen, zwei Krafträder, ein Dreirad und zwei Elektrokarren. Die personenbezogenen Spalten sind »früherer Besitzer (Verfolgter)« und »jetziger Besitzer (Rpfl.)«, mithin Rückstellungspflichtiger, benannt. Die Listen sind nicht datiert, aber aus den Bezeichnungen erschließt sich, dass sie nach 1945 angelegt wurden. Privatpersonen werden mit Namen und Adresse angegeben, bei Kraftfahrzeugen aus Unternehmensbesitz wird der Firmenname (oft in Form von »jüd. Besitzer der Firma« X oder »jüd. Inhaber der Firma« X) genannt. Der entzogene Gegenstand wird häufig nach dem Muster von »1 Personenkraftwagen« ohne Angabe der Marke angeführt, die allerdings bei 53 Kraftfahrzeugen bekannt ist. Meist (in 102 Fällen) wird das polizeiliche Kennzeichen beigegeben, oft das Jahr des Besitzwechsels oder das Baujahr. Verschiedentlich werden Fahrgestell- und Motornummer angeführt. Zusammen mit anderen Listen bzw. Listenfragmenten kommt man nach Bereinigung von Dopplungen auf rund 140 entzogene Kraftfahrzeuge, überwiegend PKW.

Wenn man die Entziehung von Kraftfahrzeugen auf die »Arisierung«, d. h. auf die Beschlagnahme oder den Zwangsverkauf von Fahrzeugen in jüdischem Eigentum, fokussiert, so bleibt die Frage, wann diese Prozesse einsetzen. Da das NS-Regime im Zuge seiner Etablierung 1933 die bürgerlichen Rechte im permanenten Ausnahmezustand suspendiert hatte, sahen sich Juden mit der Unabsehbarkeit der möglichen Eskalation von Verfolgung konfrontiert.¹²³ Die berechtigte Angst vor den lokalen Exponenten des NS-Regimes ließ sich von diesen daher ganz ohne »Rechtsgrundlage« auch für die Aneignung von Kraftfahrzeugen kapitalisieren.¹²⁴ Abseits punktuellen Arisierungseifers wurde eine systematische Politik der Verdrängung aller jüdischen Deutschen aus immer weiteren Bereichen des Wirtschaftslebens betrieben; ein Prozess, der seit 1937 beträchtlich an Dynamik zulegte und sich im Gefolge des »Anschlusses« von Österreich neuerlich beschleunigte. Aber schon von 1933 bis 1937 hatten viele Juden ihren Beruf verloren und drastische Einbußen in ihrem Einkommen hinnehmen müssen. Wer unter solchen Bedingungen seinen Wagen verkaufte, dem wurde sein Fahrzeug nicht entzogen, von »Freiwilligkeit« auszugehen trifft die Sache aber ebenso wenig. Viel eher gehören solche Vorgänge in den schwer greifbaren Bereich der »schleichenden Arisierung«.¹²⁵ Andererseits sahen sich Juden noch in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre in der Lage (bzw. im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit genötigt), auch Neuwagen zu erwerben, wie die aus den Nürnberger Listen kompilierten Daten zeigen.

122 Ebd.

123 Vgl. Wildt, *Volksgemeinschaft*, 2007.

124 Vgl. einen Fall aus Witten: Ein Kaufmann wurde 1934 von der SA mit der Verhaftung und Ermordung bedroht, falls er sich weigern sollte, seinen Wagen abzugeben. Der Mann tat daher, wie ihm befohlen wurde. Dahmann, »Arisierung«... in *Witten*, 2001, S. 110–111.

125 Barkai, *Boykott*, 1988; Rappl, *Flagge*, 2004, S. 27–29.

Bei 48 der 140 Fahrzeuge ist das Baujahr bekannt. Darunter sind 31 Fabrikate der Jahre 1936 bis 1938.

Den Startschuss zu einer generalisierten Enteignung von jüdischen Kfz-Besitzern gab das Novemberpogrom 1938, oft in enger Verquickung mit der Entziehung von Immobilien. Die forcierte »Arisierung« des Kraftfahrzeugbesitzes war somit bereits in vollem Gang, als der Reichsführer SS und Chef der Deutschen Polizei am 3. Dezember 1938 Juden zweierlei untersagte:¹²⁶ Das Führen von Kraftfahrzeugen aller Art sowie das Halten von Personenkraftwagen und Krafträdern. Letzteres schränkte auch die Möglichkeit des Besitzes ein. Führerscheine und Zulassungspapiere mussten bis längstens Ende des Jahres abgegeben werden. »Der deutsche Mensch hat es schon lange als eine Provokation und eine Gefährdung des öffentlichen Lebens empfunden, wenn Juden sich am Steuer eines Kraftwagens im deutschen Straßenbild bewegten [...]«, kommentierte eine deutsche Zeitung die Neuerung.¹²⁷ Da die Akten der Zulassungsstellen in den Land- bzw. Stadtkreisen nicht als archivwürdig gelten, fehlt eine systematische Überlieferung hinsichtlich der Abgabe von Führerscheinen. Insbesondere auf dem Land ging es wohl sehr schnell: Die Gendarmeriestation des unterfränkischen Marktflecken Burgpreppach sandte bereits am 15. Dezember vier Führerscheine ans zuständige Bezirksamt und hatte damit die Entziehung in ihrem Zuständigkeitsbereich zur Gänze realisiert.¹²⁸

Eine Verordnung des Reichsverkehrsministers Julius Dorpmüller vom 22. Februar 1939 modifizierte den Erlass Himmlers insofern, als sie einige Ausnahmen festlegte: Unter anderem sollten körperlich Behinderte und insbesondere Kriegsinvaliden ihren Führerschein behalten dürfen. Damit reagierte man wohl auf entsprechende Ansuchen an die Behörden. Im Staatsarchiv München sind jedenfalls einige solche Anträge erhalten, die bereits im Dezember 1938 eingeleitet wurden. So bat Elisabeth Schwenk das Polizeipräsidium München ihr den Führerschein zu belassen, da ihr Gatte, Major a.D. Otto Schwenk, schwer kriegsbeschädigt und beinamputiert sei.¹²⁹ Wenn Kraftfahrzeuge nicht mehr auf Juden zugelassen werden durften, so erleichterte das die Entziehung, doch räumte das Reichsverkehrsministerium als Nachtrag zu seinem Erlass von Februar ein, dass die Umschreibung von Kraftfahrzeugen auf nicht-jüdische Familienangehörige »grundsätzlich nicht verweigert werden« könne.¹³⁰ Inwiefern sich auf diese Weise Kraftfahrzeuge im Familienbesitz erhalten ließen, hing wohl von günstigen Umständen ab, mit denen man im allgemeinen Entziehungsfuror nicht rechnen konnte. Die Ausnahmebestimmungen im Erlass von Februar 1939 wurden später auch herangezogen, um Juden im Rahmen des »Arbeitsdiensts« als LKW-Fahrer einsetzen zu können. Den früheren Kaufleuten Norbert und Max Ottensoser¹³¹ aus der Kleinstadt Bad Neustadt an der Saale wurden aus diesem Grund Anfang 1942 Führerscheine der Klasse 3 erteilt.¹³² Die besondere Dringlichkeit ihrer Dienste, mit der in den Anträgen

126 Vgl. Hochstetter, *Motorisierung*, 2005, S. 410–413.

127 Keine jüdischen Kraftfahrer mehr! In: Ausschnitt aus nicht bezeichneter Zeitung, o.D. [4.12.1938], StAW, Landratsamt (LRA) Hofheim 572.

128 Gendarmeriestation Burgpreppach an Bezirksamt Hofheim, 15.12.1938, StAW, LRA Hofheim 572.

129 HStAM, M-Inn 73706.

130 Entschließung des Reichsverkehrsministers vom 05.04.1939, Nr. K 1.3444.

131 Auch: Ottensosser.

132 StAW, Gestapo 9174.

der Arbeitgeber argumentiert wurde, bot allerdings keinen Schutz gegen die weitere Zuspitzung der Verfolgung: Norbert und Max Ottensoser wurden mit ihren Familien noch 1942 nach Izbica deportiert und ermordet.¹³³

Als nach dem Novemberpogrom 1938 die jüdischen Kfz-Besitzer ihrer Fahrzeuge entledigt wurden, bedienten sich vordringlich die lokalen Machthaber und gut vernetzte Parteigenossen. Wie bei der »Arisierung« von Vermögenswerten im Allgemeinen stand auch bei den Kraftfahrzeugen der Drang zu günstigen Erwerbungen in einem Gegensatz zum Interesse des Staats, Einnahmen fürs Budget zu erzielen. Die übergeordneten Machtinstanzen versuchten daher, den Überblick über die Transaktionen zu behalten oder wieder zu erlangen. Die Staatspolizeileitstelle Würzburg ordnete am 17. November 1938 an, von

sämtlichen Juden gehörenden Kraftfahrzeugen, die von den Ortsgruppenleitern usw. sichergestellt wurden, die Kennzeichentafeln abzunehmen und die Zulassungsbescheinigungen einzuziehen. Durchführung sofort. Kraftfahrzeuge, die verwendet werden, sind sicherzustellen.¹³⁴

Aneignungen, die nicht von höheren Instanzen und vor allem der Gestapo autorisiert waren, führten zu Nachforschungen und gegebenenfalls zur Rückabwicklung der Erst-»Arisierung«.¹³⁵ Die »Arisiereur« zahlte nun entweder einen Aufpreis auf den tatsächlichen Wert des Objekts oder das Kraftfahrzeug wurde zum Nutzen der Staatskasse an einen anderen Interessenten verkauft.

Um den Wert eines Fahrzeugs zu ermitteln, boten sich die Schätzstellen der Automobil-Treuhand GmbH (DAT) an. Die DAT war Anfang 1931 gegründet worden, um die Preise auf dem Kraftwagenmarkt stabil zu halten. Allerdings war der Kartellierungsbemühung erst unter dem NS-Regime Erfolg beschieden und führte ab 1934 zu einer umfassenden Regelung des Handels mit Kraftfahrzeugen. Neben dem »Preisschutz« für Neuwagen wurde auch der Gebrauchtwagenhandel einer Preiskontrolle unterworfen. Bis Juni 1935 waren reichsweit bereits 186 Schätzstellen der DAT mit vereidigten Sachverständigen etabliert. Für den Altwagenverkauf galt ein Schätzzwang, und es wurde außerdem bestimmt, dass der Ankauf nur bis zur Höhe des Preises erfolgen durfte, den der Sachverständige festgesetzt hatte.¹³⁶ Die DAT wurde daher bei der »Arisierung« von Kraftfahrzeugen herangezogen, um die Angemessenheit des vom »Arisiereur« bezahlten Betrags zu überprüfen. Später wurden die Schätzstellen auch im Zuge der Requirierung von Kraftfahrzeugen für militärische und behördliche Zwecke herangezogen, um die Höhe der vom Staat an den Eigentümer zu bezahlenden Entschädigung zu bestimmen.¹³⁷

133 Yad Vashem, The Central Database of Shoa Victims' Names (http://www.yadvashem.org/wps/portal/IY_HON_Welcome, Zugriff 29.3.2011). StAW, Gestapo 9172 u. 9174.

134 StAW, LRA Hofheim 572.

135 Ein Beispiel aus Würzburg: StAW, Gestapo 9892.

136 Die Ordnung des Deutschen Automobilmarktes, Vortrag von W. Dalchow, Geschäftsführer der Deutschen Automobil-Treuhand GmbH, Berlin, gehalten am 3. September 1935, anlässlich der Deutschlandreise europäischer Kraftfahrzeug-Händler und -Gewerbetreibenden, HStAM, M-Inn 72543, Kraftfahrerverbände, 1911–1938. Siehe auch: Bayerisches Wirtschaftsarchiv, K1, XXII 240 Handel mit Kraftfahrzeugen (806).

137 Siehe Bayerischer Staatsminister des Innern, Bevollmächtigter für den Nahverkehr, an Firma

Gut dokumentiert sind die Vorgänge in Nürnberg und dem benachbarten Fürth. Unter Gauleiter Julius Streicher nützte der Klüngel rund um die lokale Partielite – bis hin zum Stammwirt der Gauleitung – die mit dem Novemberpogrom eskalierte Verfolgung, um sich für ihre Verdienste durch Aneignung von jüdischem Besitz zu entschädigen. Solche Korruption war alles andere als ungewöhnlich und dürfte sich in dieser Hinsicht kaum von den Vorgängen etwa in München unterschieden haben.¹³⁸ Jedoch ergriffen der Polizeipräsident und der Oberbürgermeister von Nürnberg, Streichers lokale Rivalen im NS-Machtgefüge, die Gelegenheit, um den ungeliebten Gauleiter zu Fall zu bringen. Bereits im Februar 1939 wurde eine Untersuchungskommission der Gestapo eingerichtet, um Licht in die Angelegenheit zu bringen. Das von der Gestapo zusammengetragene Material führte zu Verhaftungen, Amtsenthebungen und Parteiausschlüssen.¹³⁹ Nach 1945 wurde der von der Prüfungskommission verfasste Bericht für die Anklage in den Nürnberger Kriegsverbrecherprozessen herangezogen und veröffentlicht.¹⁴⁰

Im unmittelbaren Anschluss an das Novemberpogrom rief Gauleiterstellvertreter Karl Holz in Nürnberg eine Kommission ins Leben, um Immobilien in jüdischem Eigentum raschestmöglich zu »arisieren«. Man ließ die jüdischen Hausbesitzer oder, wenn diese nicht verfügbar waren, deren Frauen in die Räume der Deutschen Arbeitsfront vorladen. Wer sich weigerte, wurde von SA und später der Polizei abgeholt. Zunächst wurden die Vorgeladenen für mehrere Stunden in den Keller gebracht. Nach entsprechender Vorbereitung durch Drohungen und Prügel wurde ihnen eine bereits vorbereitete Notariatsurkunde unterbreitet. Der Erfolg ließ nicht auf sich warten – in den Worten eines Polizeiberichts vom November 1938:

Soweit hier bekannt geworden ist, wurden – mit einer Ausnahme eines ausländischen Juden – in allen Fällen diese Urkunden unterschrieben. Darnach [sic] verpflichtete sich der Jude sein Grundstück an die Gauleitung Franken zu 10 % des Einheitswertes zu verkaufen. In einigen Fällen wurden den Juden nur 5 % des Einheitswertes als Kaufpreis zugebilligt. In anderen Fällen wurde der jüdische Verkäufer gezwungen, sofort die auf dem Anwesen noch liegenden Hypotheken selber abzufertigen, obwohl diese den Kaufpreis (10 bzw. 5 % des Einheitswertes) überstiegen.

Der Verkaufspreis wurde den unfreiwilligen Verkäufern nicht ausgehändigt, sondern auf ein Sperrkonto eingezahlt.

Das gleiche Verfahren wie mit den Grundstücken wird seit einigen Tagen auch mit den Automobilen jüdischer Besitzer durchgeführt. Auf Grund der gleichen Vorladung [...] wird der jüdische Kraftwagenbesitzer aufgefordert, seinen Kraftwagen an die Gauleitung zu verkaufen. Hierbei wird als Kaufpreis ebenfalls 10 % des geschätzten effektiven Wertes zu Grunde gelegt. Auf einem besonderen Formblatt wird die kurze Personalienfeststellung des jüdischen Besitzers, die Wagenmarke, die PS-Stärke, die Reifenabnutzung u.s.w. festgelegt. Die Krafftahr-

Richard Reuschling, Ingenieur- u. Handelsbüro, München, 15.04.1944 – Übereignung des Pkw II A 62 469, Opel-Olympia, an das Staatsministerium des Innern, Polizeiabteilung, München, HStAM, M-Inn 72484.

138 Vgl. Baumann/Heusler, *München*, 2004; Dreccoll, *Fiskus*, 2009.

139 Dreccoll, *Fiskus*, 2009, S. 75–84.

140 *Prozess*, 1948, S. 214–225.

zeugbriefe müssen von den Wagenbesitzern vorgelegt oder abgeliefert werden. Bis zum 25.11.1938 sind etwa 40 Kraftwagen von der Gauleitung erworben worden.¹⁴¹

In Nürnberg war SA-Standartenführer Fritz Hutzler, Referent der Kanzlei von Gauleiter Streicher, für die »Arisierung« der Kraftfahrzeuge zuständig, in Fürth übernahm diese Aufgabe Stadtrat Hans Sandreuther, den Karl Holz auch mit der Entziehung von Liegenschaften in der Nachbarstadt betraut hatte. Nach Abschluss seiner Fürther Tätigkeit avancierte Sandreuther ab Mitte Dezember zum Treuhänder für die »Arisierung« des Grundbesitzes im gesamten Gaugebiet und fungierte in einer in Nürnberg eingerichteten Zentralstelle.¹⁴² Sein wichtigster Mitarbeiter war Georg Nagel, der als Makler seine Expertise einbrachte und laut Untersuchungsbericht der Gestapo das Vorgehen der Arisierungsstelle wesentlich prägte.¹⁴³

Den ersten Schritt der Enteignung bildete – wie in dem zitierten Polizeibericht erwähnt – jeweils das Formular »Feststellungen zum Kaufangebot«, auf dem die Eckdaten des Wagens vermerkt wurden: u.a. die Marke, das polizeiliche Kennzeichen, Baujahr, PS-Zahl und Hubraum sowie der Kilometerstand. In einem »Kaufangebot« erklärte der Eigentümer sein Einverständnis, das Auto zu einem von der Gauleitung festgesetzten Preis zu verkaufen. Das Gegenstück auf Käuferseite bildete ein Übernahmeformular, auf dem der Kaufpreis und gegebenenfalls die Höhe einer an eine NS-Organisation entrichteten Spende festgehalten wurden. Der vom Erwerber zu zahlende Betrag war gemessen am tatsächlichen Verkaufswert lächerlich niedrig. So wurde für einen DKW Meisterklasse, Baujahr 1936, aus dem Besitz der Firma Lothar Apfelbaum in Fürth ein Preis von 50 RM festgelegt. Der Erwerber zahlte außerdem 100 RM an die »Wirtschaftskasse« und verpflichtete sich, »auf Anforderung eine von der Gauleitung festzusetzende Spende an die NSV zu geben.« 150 RM waren gerade einmal 20 % des Schätzwerts von 750 RM, der später für den Wagen ermittelt wurde.¹⁴⁴ Es ging aber noch günstiger: 200 RM wurden für einen Audi mit Baujahr 1936 bezahlt, das waren nicht einmal 7 % des letztlich von der Gestapo erzielten Verkaufserlöses. Als erste Erwerberin trat im November 1938 die SA-Standarte 24 in Fürth auf, doch wenig später wurde der Wagen auf den SA-Sturmführer Johann Heindl umgeschrieben. Nach Intervention der Gestapo im Februar 1939 wurde er auf 2550 RM geschätzt und schließlich von einem Autohändler für 2900 RM verkauft. Nach Abzug von Auslagen wurden 2400 RM an die Reichshauptkasse Berlin abgeführt.¹⁴⁵

Im November 1938 entzog die Arisierungsstelle in Fürth und Nürnberg 60 Kraftfahrzeuge ihren rechtmäßigen Eigentümern. Die Fahrzeuge wurden zumeist an Parteigenossen für einen Vorzugspreis verkauft, der sich zwischen 50 und 200 RM bewegte.¹⁴⁶ Am 8. Dezember 1938 gab die Gauleitung jedoch Anweisung, dass Privatpersonen die solcherart erworbenen Kraftfahrzeuge zurückgeben müssten. Davon unberührt blieben freilich »arisierte« Fahrzeuge, die sich im Besitz der Partei und ihrer

141 StAN, Polizeipräsidium Nürnberg-Fürth 806, Blatt 60275-78.

142 *Prozess*, 1948, S. 69–70.

143 Ebd., S. 197–199.

144 StAN, Polizeipräsidium Nürnberg-Fürth, Arisierungsakten 263.

145 StAN, Polizeipräsidium Nürnberg-Fürth, Arisierungsakten 264.

146 *Prozess*, 1948, S. 215.

Gliederungen befanden. Streicher reagierte mit seiner Anordnung offenbar auf den Druck Görings bei einer Besprechung in Berlin, die kurz zuvor stattgefunden hatte.¹⁴⁷ Den Zentralstellen des Reichs ging es aber nicht nur darum, die Privatisierung der Arisierungsgewinne zu unterbinden, sondern vor allem sollten die Profite in die Reichskasse fließen. Letzteres kam jedoch für die selbstbewusste Nürnberger Parteilite nicht in Frage.¹⁴⁸ Ohnehin dachte auch kaum einer der »Arisiere« daran, seine Neuerwerbung wieder aufzugeben. Die Anordnung wurde teils ignoriert, und vielfach überschrieb man die Wagen schlicht einer Parteistelle, ohne dass sich an der realen Benutzungssituation etwas ändern sollte.¹⁴⁹ Einen nächsten Schritt in Richtung der Neuverteilung des Profits aus den »Arisierungen« tat die Gauleitung Ende Dezember. Es wurde bestimmt, dass die Ersterwerber die Fahrzeuge an zwei Autohändler abliefern sollten, damit die Wagen weiterverkauft werden konnten. 50 % des Erlöses sollte in die Kasse des Gaus fließen, 50 % (!) dem Händler zufallen. Einer der beiden durch diese bemerkenswerte Verdienstspanne begünstigten Geschäftsleute war der Bruder des Maklers Nagel.¹⁵⁰

Erst als die Gestapo ihre Untersuchung aufnahm, kam Bewegung in die von Berlin intendierte Rückabwicklung von »Arisierungen«, an deren Erlös die Reichskasse nicht ausreichend Anteil erhalten hatte. Neun Ersterwerber zahlten die Differenz zum Schätzwert nach und behielten das Fahrzeug. 45 Erwerbungen wurden rückabgewickelt und die Fahrzeuge anschließend von Autohändlern verkauft. Fünf Fahrzeuge hatten sich nicht lokalisieren lassen. Aus der nunmehr »ordnungsgemäßen« »Arisierung« der Kraftfahrzeuge flossen dem Reich im Februar 1939 insgesamt rund 64.000 RM zu.¹⁵¹

Die Gestapo bemühte sich um eine genaue Rekonstruktion der Enteignungsvorgänge und hielt dabei auch die Drangsalierung der jüdischen Eigentümer fest, um deren Rechte es der Untersuchungskommission freilich am allerwenigsten zu tun war. Da nützte es auch nichts, wenn der Eigentümer eine Firma gewesen war, die sich inzwischen auf dem Weg der »Arisierung« befand. So wandte sich im März 1939 der Prokurist der Firma Ullmann & Co., einer Bronzefarben- und Aluminiumpulverfabrik in Fürth, an die Gestapo wegen der Beschlagnahme zweier PKW aus Firmenbesitz, des weiter oben erwähnten Audi mit Baujahr 1936 und eines Opel. Da diese Autoverkäufe »nunmehr auf Antrag berichtet« würden, ersuchte er um »entsprechende Nachzahlung«. Die Gestapo lud den Prokuristen vor. Ihm wurde

erklärt, dass die beiden Kraftwagen durch Kaufverträge an die umstehend genannten Besitzer s.Zt. übergegangen sind daher irgendwelche Nachzahlungen nicht geleistet werden können, zumal sich das Reich in der ganzen Angelegenheit sowie schon zwischengeschaltet hat.¹⁵²

147 Ebd., S. 65. Polizeibericht vom 15.12.1938, StAN, Polizeipräsidium Nürnberg-Fürth 806, Blatt 60281.

148 Drecoll, *Fiskus*, 2009, S. 78.

149 Polizeibericht vom 15.12.1938, StAN, Polizeipräsidium Nürnberg-Fürth 806, Blatt 60281.

150 *Prozess*, 1948, S. 216. Vernehmung von Georg Nagel, 11.02.1939, StAN, Polizeipräsidium Nürnberg-Fürth, Arisierungsakten 282.

151 Ebd., S. 224–225.

152 Aktenvermerk, 01.04.1939, StAN, Polizeipräsidium Nürnberg-Fürth, Arisierungsakten 264.

Weder war vorgesehen, die unter Druck verkauften Kraftfahrzeuge an ihre früheren Besitzer zurückzugeben noch diese für den Zwangsverkauf zu entschädigen. Das ist nicht weiter überraschend. Bemerkenswert an dem Fall der beiden Autos ist jedoch, dass es den ehemaligen Besitzerinnen letztlich doch gelang, eine Entschädigung zu erhalten. Im April 1939 schrieb die Firma an das Reichswirtschaftsministerium und wies darauf hin, dass der Audi seinerzeit aus dem Vermögen von Eleonore Ullmann, der »arischen« Frau des Unternehmers, gekauft worden sei. Bei dem Wagen habe es sich also um ihr Privateigentum gehandelt. Dasselbe Argument wurde für den Opel geltend gemacht. Ein Beamter des Reichswirtschaftsministeriums sah damit die grundsätzliche Frage aufgeworfen, ob denn das Reich die aus dem Weiterverkauf der »jüdischen Autos« erzielten Erlöse an die früheren Eigentümer ausschütten müsse. Die Sachbearbeiter im Wirtschaftsministerium und bei der Gestapo kamen alsbald überein,

daß eine Rückzahlung – wenn auch der Rechtsstandpunkt ein anderer sein könnte – schon aus dem Grunde nicht in Frage kommen dürfte, da ja denn auf Grund dieses Einzelfalles sämtliche vormals jüdischen Eigentümer bzw. Besitzer ihr Gut haben und dergl. vom Reich zurückverlangen würden.¹⁵³

Das hätte ein der Logik des systematischen Raubs entsprechender Schlusspunkt sein können, war es aber nicht. Im Februar 1941 wurden Eleonore Ullmann als Entschädigung für den Audi und den Opel 3055,70 RM zugesprochen und im August 1942 auch tatsächlich auf ihr Konto überwiesen.¹⁵⁴

Abgesehen von (Partei)Freunden der Gauleitung nützten auch einfache Bürger die Gelegenheiten, die sich angesichts des im November 1938 rapid steigenden Verfolgungsdrucks boten. Wenn sich vor dem Pogrom rund 300 Kraftfahrzeuge im Besitz von Personen befanden, die als Juden verfolgt wurden, und andererseits die Zentralstellen des Gaus nur 60 Kraftfahrzeuge »arisieren«, ergibt sich, dass viele Fahrzeuge auf anderen Wegen »arische« Besitzer fanden. So erwarb der Malermeister Johann Klein einen PKW von der Arbeitgeberin seiner Frau, deren Firma sich bereits in »Arisierung« befand. Der »Ariseur« stimmte dem Geschäft zu und Klein zahlte 600 RM – ein allerdings hoher Preis im Vergleich zu den Beträgen, die bei den durch die Gauleitung organisierten Transaktionen bezahlt wurden. Trotzdem blieb noch genügend Spielraum für einen profitträchtigen Weiterverkauf. Der Chauffeur des »Ariseurs« bot sich an zu vermitteln und händigte Klein 790 RM abzüglich 20 RM Provision als angeblichen Verkaufserlös aus. Tatsächlich hatte er den Wagen für 950 RM verkauft, also 180 RM eingestrichen. Stellt man allerdings den Schätzwert von 1500 RM in Rechnung, so waren 950 RM noch ein günstiger Kauf für den Werbeleiter und Parteigenossen, der sich zum Zeitpunkt der Gestapo-Untersuchung im Besitz des Wagens befand.¹⁵⁵

153 Aktenvermerk, 12.10.1939, siehe StAN, Polizeipräsidium Nürnberg-Fürth, Arisierungsakten 264.

154 Schreiben von Gestapo Leitstelle Nürnberg an Eleonore Ullmann, 07.08.1942, StAN, Polizeipräsidium Nürnberg-Fürth, Arisierungsakten 264. Auch in einem zweiten Fall aus Nürnberg-Fürth wurde die »arische« Ehefrau eines jüdischen Unternehmers entschädigt, weil sie argumentierte, dass der Wagen ihr Besitz gewesen sei. Sie erhielt 1943 2159,05 RM für den entzogenen PKW der Marke Wanderer, siehe StAN, Polizeipräsidium Nürnberg-Fürth, Arisierungsakten 265.

155 StAN, Polizeipräsidium Nürnberg-Fürth, Arisierungsakten 276.

Die Gunst der Stunde auszunützen, gedachte auch der Kraftwagenführer Heinrich Rahn aus Fürth. Er hatte sich im September 1938 bei der Besitzerin der Firma Bergbrau Fürth als Chauffeur beworben. Die Stelle trat er Mitte Oktober des Jahres an, doch bald drückte ihn das schlechte Gewissen: »Anlässlich der Protestaktion gegen die Juden kam mir zum Bewußtsein, daß ich nicht länger bei der Jüdin Mailänder bezw. Bergbrau Fürth beschäftigt bleiben kann. Mir kam der Gedanke, mir einen Wagen zu kaufen und mich selbstständig zu machen.« Am 13. November fragte er Alice Mailänder, ob sie ihm für 200 RM ihren »kleinen Mercedes«, ein Cabrio mit Baujahr 1933, verkaufe, und am Tag darauf willigte sie ein. Rahn zahlte 120 RM an. Der Rest sollte in fünf wöchentlichen Raten folgen. Doch Rahn stand in der Hackordnung zu weit unten. Alice Mailänder wurde bald vom Kreiswirtschaftsberater und Ratsherrn Sandreuther vorgeladen. Ihr wurde beschieden, sie müsse ihren verbliebenen Wagen, einen Horch, abliefern, und Rahn wurde mitgeteilt, er müsse den Mercedes wieder hergeben. Er könne jedoch ein Gesuch stellen, um den Wagen zurückzuerhalten. Rahn gab den Wagen ab und verfasste noch am selben Abend ein Gesuch, wie ihm Sandreuther geraten hatte. Am folgenden Tag sah Rahn den PKW schon vor dem Haus eines Eiergroßhändlers und NSKK-Sturmführers stehen, der den Wagen inzwischen hatte erwerben dürfen. Rahn begann Streit. Bei der Gestapo gab er folgenden Wortwechsel zu Protokoll:

»Na, Herr Grotter, jetzt haben Sie meinen Wagen.« Er antwortete: »Was meinen Sie, so einen Gelegenheitskauf (oder günstigen Kauf) krieg ich so leicht nimmer.« Ich hielt ihm nun vor: »Herr Grotter, warum lassen Sie mir meinen Wagen nicht?« Der gab mir zur Antwort: »Was tun Sie mit einem Wagen? Den können Sie sich gar nicht leisten.« Weiterhin sagte er zu mir: »Erstens sind Sie nicht bei der Partei und auch nicht bei der SA, NSKK und bei der DAF, Sie sind nirgends dabei.« Ich sagte nun zu Grotter: »Wenn ich meinen Wagen nicht mehr bekomme, wende ich mich an den Gauleiter«, worauf er mir antwortete: »Da kommen Sie zum Richtigen.« Er ging dann nach Hause.

Rahn wollte sich aber nicht geschlagen geben. Er schrieb der Gauleitung, wandte sich ans Amtsgericht in Fürth, dann an den Parteirechtsanwalt, wurde vom Landgericht Nürnberg an die NS-Rechtsbetreuungsstelle verwiesen und sprach schließlich in der Gauleitung Franken bei Standartenführer Hutzler vor. Als alles nichts fruchtete, wandte er sich Ende Dezember 1938 schriftlich an die Kanzlei des Führers. Der Wagen hatte mittlerweile neuerlich den Besitzer gewechselt und befand sich in Händen des NSKK-Staffelführers und Standortältesten in Fürth Johann Schlee. Auch dieser durfte jedoch den Wagen, dessen Schätzwert 1100 RM betrug, nicht behalten. Der PKW wurde zugunsten des Reichs ein weiteres Mal verkauft.¹⁵⁶ Der um seinen Arisierungsgewinn geprellte Rahn sah sich offenbar als ein vom NS-Staat Geschädigter an. Er wandte sich nach 1945 an die Wiedergutmachungsbehörde mit einem Rückerstattungsantrag.¹⁵⁷

Bei den Vernehmungen der Gestapo inszenierten sich die ertappten »Ariseure« gerne als verfolgte Unschuld und zeichneten ein Bild harmloser Geschäftsverhandlungen mit den jüdischen Besitzern. Der Druck, der auf den Verkäufern lastete, ist

156 StAN, Polizeipräsidium Nürnberg-Fürth, Arisierungsakten 282.

157 StAN, Wiedergutmachungsbehörde IIIa 564.

trotzdem leicht zu greifen, auch bei privaten ›Kaufinteressenten‹, die vor dem Hintergrund des Novemberpogroms agierten. Man konnte die missliche Lage der drangsaliierten Juden in zweifacher Hinsicht gut nützen: erstens um den Eigentümer verkaufsbereit zu machen und zweitens um den Preis zu drücken. So gab der »Ariseur« Nikolaus Weißenberger bei der Vernehmung durch die Gestapo zu Protokoll, die Verkaufsverhandlungen um einen Adler Trumpf, Baujahr 1934, hätten »im ruhigen und freundschaftlichen Ton« stattgefunden. Die Verkäuferin Lotte Reiß erinnerte sich hingegen an Weißenbergers Hinweis, dass der Wagen ja für sie keinen Wert mehr habe. Diese Feststellung implizierte, dass ihr Weißenberger einen Gefallen tat, wenn er überhaupt etwas zu zahlen geneigt war: »Heute könne ich ihn [den Wagen] noch verkaufen, es sei aber fraglich, ob ich ihn am nächsten Tage noch gegen Entgelt abgeben könnte. In anderen Städten sei dies jetzt schon der Fall.« Als Reiß 600 RM fordert, will ihr Weißenberger nur 300 RM geben. Reiß willigt schließlich auf weiteres Drängen Weißenbergers auf einen Betrag von 400 RM ein.¹⁵⁸

Der Druck, selbst für einen lächerlich niedrigen Preis zu verkaufen, erhöhte sich noch, wenn das Gegenüber des jüdischen Eigentümers eine Person war, die Anteil an obrigkeitlicher Verfügungsgewalt hatte. Adam Grünewald, SS-Hauptsturmführer und Schutzhaftlagerführer im KZ-Dachau, bahnte die Erwerbung einer Mercedes-Limousine, Baujahr 1937, an, als dessen Eigentümer sich in seiner ›Obhut‹ befand. Der Viehhändler Bernhard Weikersheimer, der in Gaukönigshofen, einem kleinen Ort im Landkreis Würzburg, lebte, war am 11. November, also kurz nach der Reichspogromnacht, auf dem Hauptbahnhof in Augsburg bei einer Razzia festgenommen und nach Dachau gebracht worden. Als ehemaliger Frontkämpfer wurde er nach rund einem Monat, genau am 16. Dezember 1938, wieder entlassen. Wie auch andere Häftlinge, die an diesem Tag ihre Freiheit zurückerhalten sollten, musste er auf einem Formular Auskunft über seine Vermögensverhältnisse erteilen. Im März 1939 gab er in einem Gestapo-Verhör außerdem zu Protokoll:

Am 16.12.38 mussten sämtliche Juden, die an diesem Tage in Dachau zur Entlassung kamen, antreten. Wir waren fertig zur Entlassung und waren in Zivilkleidung. Einige SS-Angehörige sagten dann, die Autobesitzer sollten heraustreten. Sämtliche Juden, die einen Kraftwagen hatten, wurden dann in eine Schreibstube geführt. Dort musste jeder Autobesitzer das pol. Kennzeichen, Type und Baujahr seines Kraftwagens angeben. Während die Personenkraftwagen aufgenommen wurden, sagte ein SS-Mann zu mir, ich solle nachdem auf das Büro des SS-Hauptsturmführers Grünewald kommen.¹⁵⁹

In einer neuerlichen Vernehmung einen Tag später – Weikersheimer war damals im Gerichtsgefängnis Würzburg inhaftiert – korrigierte er sich dahingehend, dass die Initiative zu den Verkaufsverhandlungen nicht von Grünewald ausgegangen sei. Wie auch immer, Weikersheimer zeigte sich willens, dem Lagerführer seinen repräsentativen Wagen zu einem günstigen Preis zu überlassen, nämlich für 300 RM. »Der an sich niedere Preis erklärt sich aus meiner Freude über die Entlassung, in welcher ich den Wagen um denselben Preis jeden [sic] beliebigen Menschen gegeben hätte.« Grüne-

158 StAW, Gestapo 16994.

159 Vernehmungsprotokoll Bernhard Weikersheimer, 20.3.1939, StAW, Gestapo 16788.

wald kam bald darauf bei Weikersheimer in Gaukönigshofen vorbei und bot ihm angeblich einen höheren Betrag von 500 RM, was dieser jedoch ablehnte. Ein Kaufvertrag wurde aufgesetzt. Der Wagen war aber vorerst nicht verfügbar, da ihn die Gestapo Aschaffenburg beschlagnahmt hatte. Grünewald nahm die Zulassungspapiere an sich und zog wieder ab. Weikersheimer konnte das Auto schließlich aus Aschaffenburg abholen lassen, nachdem es von der Gestapo zum Verkauf freigegeben worden war. Damit war allerdings die Auflage einer amtlichen Schätzung verbunden. Grünewald wollte sich über diese Hürde, die den Wagen kräftig verteuert hätte, hinwegsetzen. Am 18. März 1939 kam er neuerlich nach Gaukönigshofen, um den PKW endlich an sich zu bringen. Das wurde von der Gestapo verhindert, die am Tag darauf Grünewald verhören ließ. Weikersheimer aber wurde verhaftet.

Für Grünewald ging es bei der Gestapo-Untersuchung um die Abweisung eines Korruptionsverdachts, für Weikersheimer stand hingegen die Möglichkeit seiner Auswanderung auf dem Spiel, die er für Anfang April plante. Seine diesbezüglichen Bemühungen hatten ihn bereits früher ins Visier der Gestapo gebracht. Ihm wurde vorgeworfen, er habe versucht einen Stuttgarter Konsularbeamten durch Bestechung zu einer beschleunigten Behandlung seiner Angelegenheit zu bewegen. Um der Korrespondenz mit diesem Beamten habhaft zu werden, nahm die Gestapo im Februar 1939 eine Hausdurchsuchung bei Weikersheimer vor. Dieser versuchte in höchster Verzweiflung einen Gestapo-Mann gnädig zu stimmen, was allerdings gründlich misslang. Der Gestapo-Beamte notierte über das »Verhalten des Juden Weikersheimer«:

Als das Wohn- und Schlafzimmer durchsucht waren und ich mit dem Juden einige Minuten allein mit der Durchsuchung eines Schrankfaches beschäftigt war, kam er auf mich zu, bat mich unter Jammern und Weinen, indem er mich am Arm fasste, ich möchte doch nicht so hart und kleinlich mit ihm sein. Er gäbe mir alles, was ich von ihm verlangen würde. Der Hauptsturmführer in Dachau sei auch nicht so gewesen, weshalb er ihm mit dem Wagen entgegengekommen sei, er habe auch eine Kleinigkeit genommen.¹⁶⁰

Gegen Grünewald wurde der Korruptionsvorwurf nicht lange aufrecht erhalten: Die Untersuchung ergab, dass »sein Verhalten einwandfrei« gewesen sei. Mitte Mai 1939 wurde auch Weikersheimer, gegen den ein Verfahren wegen Beamtenbestechung anhängig war, für 12.000 RM Kautions wieder aus der Haft entlassen. Weikersheimer wartete die Gerichtsverhandlung wohlweislich nicht ab, sondern emigrierte kurz vorher im Juli 1939 über England in die USA. Er hatte Glück, denn eine mündliche Anweisung an den zuständigen Landrat, ihm keinen Pass auszustellen, wurde versehentlich nicht befolgt. Während die Ermittlungen gegen Grünewald »im Interesse des Ansehens der SS« vertraulich gehalten wurden, bekam Bernhard Weikersheimer die Aufmerksamkeit der lokalen Presse. Unter dem Titel »Ein Jude reißt aus« wurde das Nichterscheinen Weikersheimers vor Gericht kommentiert: »Der Jude hatte es vorgezogen, sich dem strafenden Richter zu entziehen und nach bewährten jüdischen Methoden ins Ausland zu flüchten.«¹⁶¹

160 Aktennotiz zu »Verhalten des Juden Weikersheimer« bei Hausdurchsuchung, Würzburg, 18.02.1939, StAW, Gestapo 16788.

161 Würzburger Generalanzeiger Nr. 169 vom 28.07.1939.

Im Fall Weikersheimers treten nochmals deutlich die Merkmale der »Arisierung« von Kraftfahrzeugen hervor: die durch das Novemberpogrom 1938 geschaffene akute Bedrohungssituation als Katalysator; die Ausnützung des enormen Machtgefälles zwischen den jüdischen Eigentümern und ihren »arischen« Kaufinteressenten, das sich unter Beteiligung von Repräsentanten des Regimes noch gewaltig steigerte; die Schnäppchenjagd der Erst-»Arisiere« und das gegenläufige Bemühen der Behörden, den Vermögenstransfer zu kanalisieren und den Gewinn abzuschöpfen. Ein Kraftfahrzeug war kein überlebensnotwendiges Gut. Die Dynamik der Rechtsverdrehung, die aus Opfern Straffällige machte, konnte aber dazu führen, dass die erzwungene Beteiligung an einem aus Sicht der NS-Behörden unerwünscht günstigen Verkauf in gefährliche Verwicklungen mündete. Die Ermittlungen zum vereitelten Kauf des Mercedes von Weikersheimer fügen dem Bild darüber hinaus einen weiteren Aspekt hinzu, namentlich die Rolle, die der Lagerhaft im KZ Dachau zukam, um Kraftfahrzeuge zu erfassen und ihren Eigentümern abzapfen.¹⁶²

Die benützten Quellen vermitteln keineswegs umfassendes Wissen, jedoch einen nuancierten Eindruck davon, wie der Raub von Kraftfahrzeugen durchgeführt wurde. Hingegen bleibt die Restitution von Kraftfahrzeugen nach 1945 künftigen Forschungen vorbehalten.¹⁶³ Einen guten Ausgangspunkt für diese zukünftige Forschung bieten hier die Rückerstattungsakten der Wiedergutmachungsbehörde.¹⁶⁴

162 Vgl. auch den Fall eines Münchner Arztes, der nach Inhaftierung unter erneuter KZ-Androhung gezwungen wurde, sein Auto im Wert von 6000 RM für 300 RM an das NSKK zu verkaufen. Drecoll, »Entjudung«, 2004, S. 248.

163 Allgemein zum Thema Rückerstattung in Deutschland: Lillteicher, *Raub*, 2007.

164 Im Staatsarchiv Nürnberg konnten mit Hilfe der Datenbank, die den Bestand aufschlüsselt, über 100 Akten identifiziert werden, in denen die Rückerstattung von Kraftfahrzeugen gefordert wurde. Auch in den Staatsarchiven München und Würzburg existieren nach Personennamen geordnete Karteien, die den Bestand erschließen und die Art des zurückgeforderten Vermögens angeben.

Anhang

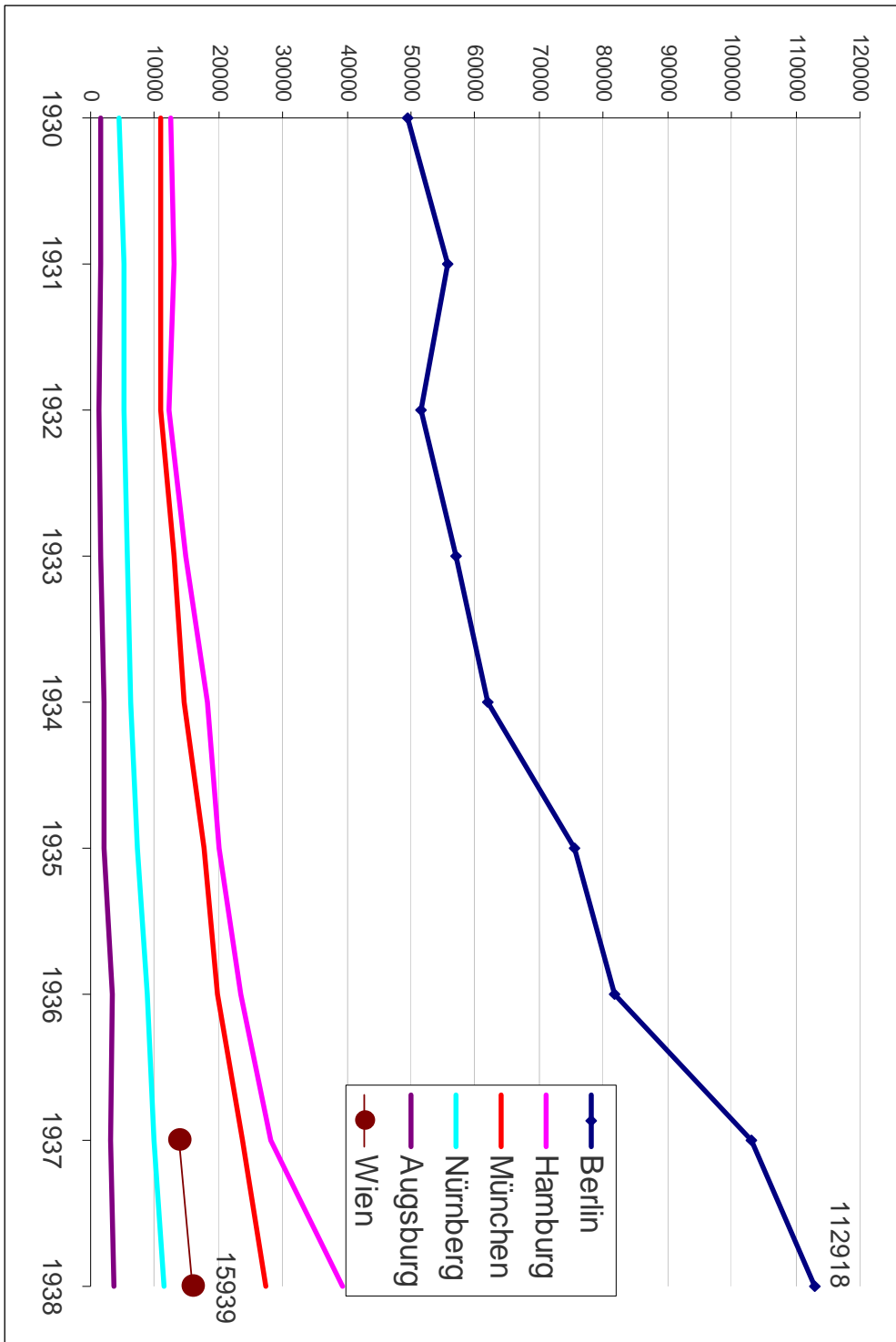


Abb. 6: PKW in deutschen Großstädten und Wien

Anlage 1: Recherche im Verwaltungsarchiv

Folgende Mappen wurden vollständig durchgesehen:

1642/4	[1934–36 A–B]
1642/5	[1934–36 C–L]
1643/1	[1934–36 M–Q]
1643/2	[1934–36 R–Z]
1643/3	[1937–42 A–K]
1643/4	[1937–45 L–Z]
1644/1	[1937–38 Unterlagen zur Abt. Landtransportmittel, Sitzungsprotokolle]
1644/2	[1936–38 Korrespondenz zur Sitzung vom 20./21.10.1937]
1644/5	[1936–38 A und Verschiedenes]
1644/6	[1936–37 Auto-Union und Fritz von Wieser]
1644/7	[1936–38 Auto-Union und Fritz von Wieser]
1645/1	[1936–48 Firmen, Organisationen und Personen in Berlin]
1645/2	[1936–38 Korrespondenz mit RDA]
1646/1, 2, 3	[1935–38 A–C]
1647/1, 2, 3	[1936–38 D–Fz]
1648/1, 2, 3, 4, 5	[1935–38 G–Kamm; 3, 4, 5: Wunibald Kamm]
1649/1, 2, 3, 4	[1936–38 K–N]
1650/1, 2, 3	[1936–38 O–St; 2: enthält überwiegend Angebote als Reaktion auf Rundfunkaufruf]
1651/1	[1936–38 St–T] u. a. mit Steyr, Daimler, Puch u. Ringhoffer
1651/2	[1936–38 U–V] u. a. zu Benz Ideal, Maybach (Stiftung Hans Vogel), Krupp Roller (Stiftung Klaus Vogler), Hansa Lloyd Motor 1909
1651/3	[1936–38 W–Z]
1652/1–3	[1.9.1938–1.12.1939]
1653/1, 2, 3	[1940–45]
1655/1, 2	[1948–77] (Sonderschau Fahrrad und Motorrad)
1655/ 4	[1946–50 I–Z]
1656/1	[1946–50] (Allgemeine Unterlagen)
1656/2, 3, 4, 5	[1946–50 A–Z]
1658/2, 3	[1952–53 A–Z]
1660/1, 3, 4, 5	[1957 A–Z]
1661/1, 2, 3, 4, 5, 6	[1958 A–Z]
1662/1,2, 3, 4, 5	[1959 A–Z]
1663/1, 2, 3, 4	[1960 A–Z]
1664/1, 2, 3, 4	[1961–62 A–F]

1665/1, 2, 3	[1961–62 G–N]
1666/1, 2, 3	[1961–62 O–Z]
1667/1, 2, 3	[1963 A–J]
1668/1, 2, 3	[1963 K–Z]
1669/1, 2, 3, 4, 5	[1964 A–Z]
1670/1, 2, 3, 4	[1965 A–K; Mappen 1, 2: Allgemeines]
1671/1, 2	[1965 L–Z]
1672/1, 2, 3, 4	[1966 A–J; Mappe 1: Notizen und Zeitungsartikel zur Abt.; 2: Kuratorium für Kfz]
1673/1, 2, 3	[1966 K–Z]
1674/1, 2, 3, 4, 5	[1967 A–Z]
1676/1	[1968, Unterlagen zu Opel und BMW]
1676/4, 5	[1968 A–J]
1677/1, 2, 3	[1968 K–Z]
1678/1, 2, 3, 4	[1969 A–K]
1679/1, 2, 3	[1969 L–Z]
1680/1, 2, 3, 4	[1970 A–K]
1681/1, 2, 3, 4	[1970 L–Z]
1682/3, 4	[1971 A–K]
1683/1, 2, 3	[1971 L–Z]
1684/1, 2, 3, 4, 5	[1972 A–Z]
1685/1, 2, 3, 4, 5, 6	[1973–74]
1686/1, 2, 3, 4	[1975–76 A–K]
1687/1, 2, 3	[1975–76 L–Z]
1688/3, 4, 5	[1977 A–Z]
7408	[1972–73 A–K]
7409	[1972–73 L–R]
7410	[1971–73 S–Z]
7411	[1978–79 A–B]
7412	[1978–79 C–F]
7413	[1978–79 G–J]
7414	[1978–79 K–L]
7415	[1978–79 M–O]
7416	[1978–79 P–S]
7417	[1978–79 T–Z]
7463	[1980 A–C]
7418	[1980, D–G]
7419	[1980 H–L]
7420	[1980 M–R]
7421	[1980 S–Z]

Recherche gezielt nach Namen von Verkäufern/Stiftern im jeweiligen Zeitraum:

7422	[1980-82 A-D]
7423	[1981-82 E-H]
7424	[1980-82 I-M]
7427	[1983-84 A-C]
7428	[1983-84 D-H]
7429	[1983-84 I-N]
7430	[1983-84 O-S]
7432	[1985-86 Eröffnung Autohalle]
7434	[1985-86 D-G]
7435	[1985-86 H-J]
7436	[1985-86 K-M]
7437	[1985-86 N-R]
7438	[1985-86 S-U]
7439	[1985-86 V-Z]
7440	[1987-88 A-D]
7441	[1987-88 E-H]
7442	[1987-88 I-M]
7443	[1987-88 N-R]
7444	[1987-88 S-T]
7445	[1987-88 U-Z]
7446	[1989-90 A-D]
7449	[1989-90 N-R]
7450	[1989-90 S]
7451	[1989-90 T-Z]
7452	[1991-92 A-D]
7453	[1991-92 E-J]
7454	[1991-92 K-L]
7455	[1991-92 M]
7456	[1991-92 N-R]
7457	[1991-92 S]
7458	[1991-92 T-Z]
7475	Max J.B. Rauck, Museumsplaudereien eines Pensionisten, o.O. 1984 (Typoskript)

Die weiteren Mappen der Abt. Landverkehr (bis inkl. Nr. 7482) enthalten nicht direkt objektbezogene Korrespondenz, sondern es handelt sich laut den Inhaltsangaben im Repertorium um Protokolle, Notizen usw. rund um die Neueinrichtung der Kfz-Halle 1986.

Literatur

- Anderl, Gabriele u. a.: »Arisierung« von Mobilien. Wien u. a. 2004.
- Anderl, Gabriele u. a. (Hg.): ... wesentlich mehr Fälle als angenommen. 10 Jahre Kommission für Provenienzforschung. Wien u. a. 2009, S. 214–229.
- Bajohr, Frank: »Arisierung« in Hamburg. Die Verdrängung der jüdischen Unternehmer 1933–1945. Hamburg 1997.
- Baresel-Brand, Andrea/Blühm, Andreas (Hg.): Museen im Zwielficht. Ankaufspolitik 1933–1945. Kolloquium vom 11. und 12. Dezember 2001 in Köln. Magdeburg 2007.
- Barkai, Avraham: Vom Boykott zur »Entjudung«. Der wirtschaftliche Existenzkampf der Juden im Dritten Reich 1933–1943. Frankfurt a. M. 1988.
- Baumann, Angelika/Heusler, Andreas (Hg.): München arisiert. Entrechtung und Enteignung der Juden in der NS-Zeit. München 2004.
- Berghoff, Hartmut: Träume und Alpträume. Konsumpolitik im Nationalsozialistischen Deutschland. In: Haupt, Heinz-Gerhard/Torp, Claudius (Hg.): Die Konsumgesellschaft in Deutschland, 1890–1990: ein Handbuch. Frankfurt a. M./New York 2009, S. 268–288.
- Biggeleben, Christof u. a. (Hg.): »Arisierung« in Berlin. Berlin 2007.
- Bopf, Britta: »Arisierung« in Köln. Die wirtschaftliche Existenzvernichtung der Juden 1933–1945. Köln 2004.
- Dahlmann, Hans-Christian: »Arisierung« und Gesellschaft in Witten. Wie die Bevölkerung einer Ruhrgebietsstadt das Eigentum ihrer Jüdinnen und Juden übernahm. Münster 2001.
- Der Prozess gegen die Hauptkriegsverbrecher vor dem Internationalen Militärgerichtshof. Nürnberg 1948.
- Drecoll, Axel: Der Fiskus als Verfolger. Die steuerliche Diskriminierung der Juden in Bayern 1933–1941/42. München 2009.
- Drecoll, Axel: Die »Entjudung« der Münchner Ärzteschaft 1933–1941. In: Baumann, Angelika/Heusler, Andreas (Hg.): München arisiert. Entrechtung und Enteignung der Juden in der NS-Zeit. München 2004, S. 70–86.
- Duffy, Eve M.: Jenseits von Anpassung und Autonomie. Zur institutionellen Entwicklung des Deutschen Museums zwischen 1933 und 1945. In: Vaupel, Elisabeth/Wolff, Stefan L. (Hg.): Das Deutsche Museum in der Zeit des Nationalsozialismus. Eine Bestandsaufnahme. Göttingen 2010, S. 45–77.
- Edensor, Tim: Automobility and National Identity: Representation, Geography and Driving Practice. In: *Theory, Culture & Society* 21 (2004), H. 4/5, S. 101–120.
- Füßl, Wilhelm: Oskar von Miller, 1855–1934. Eine Biographie. München 2005.
- Gibas, Monika (Hg.): »Arisierung« in Leipzig. Annäherung an ein lange verdrängtes Kapitel der Stadtgeschichte der Jahre 1933 bis 1945. Leipzig 2007.
- Gibas, Monika: »Arisierung« in Thüringen. Entrechtung, Enteignung und Vernichtung der jüdischen Bürger Thüringens 1933–1945, hg. v. Landesamt für politische Bildung Thüringen. Erfurt 2006.

- Gundler, Bettina: Die Kraftfahrzeughalle des Deutschen Museums (1935–1939). Planung, Bau und Ausstellung. In: Vaupel, Elisabeth/Wolff, Stefan L. (Hg.): Das Deutsche Museum in der Zeit des Nationalsozialismus. Eine Bestandsaufnahme. Göttingen 2010, S. 368–411.
- Hochstetter, Dorothee: Motorisierung und »Volksgemeinschaft«. Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) 1931–1945. München 2005.
- Keil, Heinz (red.): Dokumentation über die Verfolgungen der jüdischen Bürger von Ulm/Donau. Hergestellt im Auftrage der Stadt Ulm. Ulm 1961.
- Klösch, Christian: The Great Auto Theft. The Confiscation and Restitution of Motorised Vehicles in Austria During and After the Nazi Period. In: Journal of Transport History. (Manuskript, für die Veröffentlichung eingereicht.)
- Klösch, Christian/Kühschelm, Oliver: Technik, Massenware, Alltagsobjekte – Die Provenienzforschung am Technischen Museum Wien mit Österreichischer Mediathek. In: Anderl u. a., Fälle, 2009, S. 214–229.
- Klösch, Christian: Die Provenienzforschung zu arisierten Kraftfahrzeugen am Beispiel des Kraftfahrzeugbestands des Technischen Museums Wien. In: Anderl u. a., Fälle, 2009, S. 443–452.
- Knie, Andreas: Auto–Mobilität und komplimentäres Raumverständnis als Elemente moderner Lebensweisen. In: Gundler, Bettina u. a. (Hg.): Unterwegs und mobil. Verkehrswelten im Museum. Frankfurt a. M. 2005, S. 131–139.
- König, Wolfgang: Volkswagen, Volksempfänger, Volksgemeinschaft: »Volksprodukte« im Dritten Reich. Vom Scheitern einer nationalsozialistischen Konsumgesellschaft. Paderborn/Wien u. a. 2004.
- Königsberger, Karen: Ein »Nicht–arischer« Erfinder im Zentrum einer Prioritätsdiskussion: Sigfried Marcus und sein Automobil. In: Vaupel, Elisabeth/Wolff, Stefan L. (Hg.): Das Deutsche Museum in der Zeit des Nationalsozialismus. Eine Bestandsaufnahme. Göttingen 2010, S. 497–534.
- Lillteicher, Jürgen: Raub, Recht und Restitution. Die Rückerstattung jüdischen Eigentums in der frühen Bundesrepublik. Göttingen u. a. 2007.
- Meinl, Susanne/Zwilling, Jutta: Legalisierter Raub. Die Ausplünderung der Juden im Nationalsozialismus durch die Reichsfinanzverwaltung in Hessen. Frankfurt a. M. u. a. 2004.
- Miller, Daniel (Hg.): Car Cultures. Oxford/New York 2001.
- Möser, Kurt: Geschichte des Autos. Frankfurt a. M. u. a. 2002.
- Ophir, Baruch Zvi/Wiesemann, Falk: Die jüdischen Gemeinden in Bayern 1918–1945: Geschichte und Zerstörung. München 1979.
- Rappl, Marian: »Unter der Flagge der Arisierung ... um einen Schundpreis zu erraffen«. Zur Präzisierung eines problematischen Begriffs. In: Baumann, Angelika/Heusler, Andreas (Hg.): München arisiert. Entrechtung und Enteignung der Juden in der NS–Zeit. München 2004, S. 17–30.

- Sachs, Wolfgang: Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche. Reinbek bei Hamburg 1990.
- Schoeps, Julius H. (Hg.): Eine Debatte ohne Ende? Raubkunst und Restitution im deutschsprachigen Raum. Berlin 2007.
- Statistisches Handbuch der Hauptstadt der Bewegung für die Jahre 1927 bis 1937. München 1938.
- Stöppel, Daniela: Hugo Bruckmann als Vorstand des Deutschen Museums. In: Vaupel, Elisabeth/Wolff, Stefan L. (Hg.): Das Deutsche Museum in der Zeit des Nationalsozialismus. Eine Bestandsaufnahme. Göttingen 2010, S. 127–170.
- Tatsachen und Zahlen aus der Kraftfahrzeug-Industrie 1930. Berlin 1931.
- Tatsachen und Zahlen aus der Kraftfahrzeug-Industrie 1938. Berlin 1939.
- Trischler, Helmuth u. a.: Einleitung: Das Deutsche Museum in der Zeit des Nationalsozialismus. In: Vaupel, Elisabeth/Wolff, Stefan L. (Hg.): Das Deutsche Museum in der Zeit des Nationalsozialismus. Eine Bestandsaufnahme. Göttingen 2010, S. 13–42.
- Vahrenkamp, Richard: The German Autobahn 1920–1945. Hafraba Visions and Mega Projects. Lohmar/Köln 2010.
- von Brunn, Johann Heinrich: Ein Mann macht Auto-Geschichte. Der Lebensweg des Robert Allmers. Stuttgart 1972.
- Welzer, Harald: Vorhanden/Nicht-Vorhanden. Über die Latenz der Dinge. »Arisierung« im Nationalsozialismus. Volksgemeinschaft, Raub und Gedächtnis. Frankfurt a. M. u. a. 2000, S. 287–308.
- Wildt, Michael: Volksgemeinschaft als Selbstermächtigung. Gewalt gegen Juden in der deutschen Provinz 1919 bis 1939. Hamburg 2007.
- Wojak, Irmtrud: »Arisierung« im Nationalsozialismus. Volksgemeinschaft, Raub und Gedächtnis. Frankfurt a. M. u. a. 2000.
- Wolff, Stefan L.: Jonathan Zenneck als Vorstand des Deutschen Museums. In: Vaupel, Elisabeth/Wolff, Stefan L. (Hg.): Das Deutsche Museum in der Zeit des Nationalsozialismus. Eine Bestandsaufnahme. Göttingen 2010, S. 78–126.
- Zechner, Ingo: Von der Etablierung einer Hilfswissenschaft: Provenienzforschung in den österreichischen Bundesmuseen und Sammlungen. In: Bazil, Christoph u. a. (Hg.): ... wesentlich mehr Fälle als angenommen. 10 Jahre Kommission für Provenienzforschung. Wien 2009, S. 70–84.

Bisher erschienene Preprints:

- Heft 1:** Ulf Hashagen: Ein ausländischer Mathematiker im NS-Staat: Constantin Carathéodory als Professor an der Universität München
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:bvb:210-dm-preprint1_7
- Heft 2:** Gerhard Filchner: Geschichte und Restaurierung eines Leitexponats: das Flugzeug CASA C-2.111B in der Flugwerft Schleißheim
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:bvb:210-dm-preprint2_6
- Heft 3:** Ulf Hashagen, Hans Dieter Hellige (Hg.): Rechnende Maschinen im Wandel: Mathematik, Technik, Gesellschaft. Festschrift für Hartmut Petzold zum 65. Geburtstag
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:bvb:210-dm-preprint3_5
- Heft 4:** Oliver Kühschelm: Kraftfahrzeuge als Gegenstand von »Arisierungen«: Provenienzforschung zur Kraftfahrzeugsammlung des Deutschen Museums und Forschungen zur Enteignung von Kraftfahrzeugen in Bayern
http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:bvb:210-dm-preprint4_5