©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

Miszelle

FRITZ BLAICH

WIRTSCHAFTLICHER PARTIKULARISMUS DEUTSCHER LÄNDER WÄHREND DER WELTWIRTSCHAFTSKRISE 1932: DAS BEISPIEL DER AUTO-UNION AG

I

Am 8. 1. 1932 beschwerte sich der Wirtschaftsminister des Freistaates Württemberg, Dr. Reinhold Maier, beim Reichswirtschaftsministerium in Berlin über die „öffentlichen Subventionen", mit denen der Freistaat Sachsen den Zusammenschluß der vier innerhalb seines Territoriums bestehenden Automobilfirmen – Audi, Horch, Wanderer und Zschopauer Motorenwerke – zu einem „Autotrust" betreibe[1]. Dabei stützte er sich auf eine Eingabe „aus Kreisen der württembergischen Kraftfahrzeugindustrie"[2], nach der die sächsische Regierung beabsichtige, eine selbstschuldnerische Bürgschaft in Höhe von 6 Millionen RM für das Aktienkapital der neu zu gründenden „Auto-Union AG" zu übernehmen. Nach dem Wortlaut des Gesetzentwurfs über die staatliche Bürgschaft solle dieser Konzern das Ziel verfolgen, „die bestehenden Fabriken im Lande zu erhalten" und durch umfangreiche Maßnahmen der Rationalisierung in der Konstruktion, in der Fertigung und im Vertrieb „eine Senkung der Unkosten und eine Steigerung des Umsatzes zu erzielen". Diesen Absichten mißtraute die württembergische Kraftfahrzeugindustrie. Sie bemängelte zunächst, daß die Gesetzesvorlage den scharfen Preiswettbewerb und die völlig unzureichende Ausnutzung der Fertigungskapazität innerhalb der Branche mit keinem Wort erwähne. Ferner warf sie den sächsischen Autofirmen vor, sie hätten in letzter Zeit mit „Schleuderpreisen" den Markt „verdorben" und sie verlangten von ihren Kunden in Sachsen unter Androhung von Repressalien die Bevorzugung ihrer eigenen Marken[3]. Zwar fehlten für diese Vorwürfe Beweise, die katastrophale wirtschaftliche Lage der deutschen Automobilindustrie war jedoch offenkundig und ließ sich mit Zahlen belegen. So betrug

---

[1] Staatsarchiv Dresden (STA Dresden), Bestand: Sächs. Hauptstaatsarchiv, Außenministerium Nr. 6746 „Kraftfahrzeugindustrie" 1908–1934. Nach einer Auskunft des Hauptstaatsarchivs Stuttgart vom 3. 12. 1973 sind die Akten des ehemaligen württembergischen Wirtschaftsministeriums im Zweiten Weltkrieg vernichtet worden. Auch im Bestand E 130 II (Staatsministerium) Nr. 251 (Verkehr mit Kraftfahrzeugen) fanden sich keine Unterlagen über den Protest der württembergischen Regierung gegen die Bildung der „Auto-Union".

[2] Leider war es nicht möglich, diese „Kreise" genauer darzustellen. Weder das Firmenarchiv der Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim, noch die Industrie- und Handelskammer Stuttgart besitzen über diesen Vorgang Unterlagen.

[3] STA Dresden, a. a. O.

Jahrgang 24 (1976), Heft 4
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1976_4.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

zwischen 1929 und 1932 in diesem Wirtschaftszweig der Produktionsrückgang ungefähr 72% gegenüber rund 54% in der gesamten Industrie für Investitionsgüter und etwa 21% bei den Verbrauchsgütern. 1929 wurde die Kapazität der Produktionsanlagen der Automobilhersteller noch etwa zu 55% ausgelastet, 1932 jedoch nur noch zu rund 25%. Gleichzeitig sanken die Erlöse. Der Index der Verkaufspreise, der im Juli 1925 auf 100 stand, fiel auf 61,4 im Juli 1929, auf 56,2 im Juli 1931 und schließlich auf 53,8 im Juli 1932[4].

Angesichts dieser Lage erscheint die Furcht der württembergischen Unternehmer vor der Marktmacht eines sächsischen Automobilkonzerns nur zu verständlich. Welche Zustände würden auf den Märkten eintreten, fragten die Industriellen, wenn der Trust erst einmal aufgebaut worden sei; was würde die sächsische Regierung sagen, wenn die süddeutsche Textilindustrie in dieser Form gegen ihre Konkurrenten in Sachsen vorginge? Daher verurteilten sie die Staatsintervention zur Gründung der Auto-Union AG als den Eingriff einer „unverantwortlichen, verwerflichen Länderpolitik in den freien Wettbewerb", und stellten nachdrücklich fest: „Wenn alle Länder sich den sächsischen Standpunkt aneignen würden, so käme dies einer Länderautarkie im deutschen Reiche gleich." Wirtschaftsminister Maier teilte nicht allein diese Auffassung, er bat vielmehr das Reichswirtschaftsministerium, in diesem „neuen krassen Fall einer staatlichen Subvention" bei der sächsischen Regierung „geeignete Vorstellungen zu erheben"[5].

Indessen waren es nicht allein die gemeinsamen Interessen an der Sanierung der Automobilindustrie, die einen Konfliktherd in den Beziehungen zwischen den Ländern Württemberg und Sachsen bildeten. Obwohl sich nämlich die beiden Freistaaten in ihrer Wirtschaftsstruktur auffallend ähnelten, verkörperten sie dennoch im Bereich der wirtschaftlichen Entwicklung und der Wirtschaftspolitik unter den Ländern der Republik von Weimar die beiden extremen Flügel. Die württembergische Regierung betrieb eine mittelstandsfreundliche Politik, pflegte mit Bedacht die Verbindung von landwirtschaftlicher und industrieller Tätigkeit und vertraute auf die Initiative ihrer Unternehmer, denen man „Besonnenheit, Blick für das Wesentliche und geistige Selbständigkeit" nachsagte[6]. Die Regierung in Dresden hingegen hatte schon in den zwanziger Jahren der „Mittelstandsretterei" abgeschworen, sie zeigte sich gegenüber Experimenten mit der Sozialisierung der Pro-

---

[4] Siehe hierzu: Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1932, auf Grund amtlicher und privater Unterlagen sowie eigener Erhebungen zusammengestellt vom Reichsverband der Automobilindustrie E. V. Berlin, Berlin-Friedenau 1933, S. 77; Harald Schleusener, Erzeugungs- und Absatzfragen der deutschen Automobilindustrie (Die Notwendigkeit wirtschaftlicher Rationalisierung), Diss. TH Berlin 1940, S. 15; Klaus W. Busch, Strukturwandlungen der westdeutschen Automobilindustrie, Ein Beitrag zur Erfassung und Deutung einer industriellen Entwicklungsphase im Übergang vom produktionsorientierten zum marktorientierten Wachstum, Berlin 1966, S. 27.

[5] STA Dresden, a. a. O.

[6] Siehe hierzu: Kurt Werner, Die deutschen Wirtschaftsgebiete in der Krise, Statistische Studie zur regional vergleichenden Konjunkturbetrachtung, Jena 1932, S. 56; Theodor Heuß, Robert Bosch, Leben und Leistung, Stuttgart usw. 1946, S. 85 ff.

Jahrgang 24 (1976), Heft 4
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1976_4.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

duktionsmittel aufgeschlossen und förderte die Bildung großer Betriebseinheiten[7]. Insbesondere die Sächsische Staatsbank, die gegründet worden war, um die von den Steuerpflichtigen bereits entrichteten, aber von der Regierung noch nicht sofort für Staatsausgaben benötigten Steuergelder in kurzfristige Kredite „zur Belebung der Wirtschaft Sachsens" umzuwandeln, bevorzugte in ihrer Kreditpolitik eindeutig die großen Unternehmungen, darunter gerade auch die Automobilfirmen[8].

Die Gegensätze zwischen den beiden Ländern spitzten sich während der Weltwirtschaftskrise zu. Schon seit dem konjunkturellen Abschwung, der 1928 einsetzte, galt Sachsen „als das Gebiet größter Arbeitslosigkeit". In seinen vier Großstädten – Dresden, Leipzig, Chemnitz und Plauen – lag die Zahl der Erwerbslosen stets weit über dem Durchschnitt aller Großstädte des Deutschen Reiches[9]. Württemberg hingegen wurde allgemein als „Wirtschaftsoase" bezeichnet, denn die Zahl seiner Arbeitslosen bewegte sich immer weit unterhalb der des gesamten Reichsgebietes. Auch in seiner hoch industrialisierten Hauptstadt Stuttgart war die Erwerbslosigkeit erheblich geringer als in vergleichbaren anderen deutschen Großstädten[10]. Außerdem verfügte die württembergische Regierung in den Krisenjahren über einen nahezu ausgeglichenen Staatshaushalt. Ihre Gesamtverschuldung betrug am 31. 3. 1929 auf den Kopf der Bevölkerung 7,22 RM gegenüber 20,63 RM in Preußen, 41,41 RM in Sachsen und 59,55 RM in Bayern. Als einziges Land führte Württemberg auch noch im Tiefpunkt der Krise, im Jahre 1932, bedeutende Überschüsse aus der Arbeitslosen- und der Invalidenversicherung an die Reichsanstalt ab[11]. Der relativen wirtschaftlichen Stabilität in Württemberg entsprachen ziemlich lange auch konsolidierte politische Verhältnisse, denn bis zum Frühjahr 1932 funktionierte dort das parlamentarische System. Eine handlungsfähige bürgerliche Koalition unter dem Zentrumspolitiker Eugen Bolz stellte die Regierung, in welcher der „junge und energische Stuttgarter Rechtsanwalt" Reinhold Maier von der liberalen „Staatspartei" als Wirtschaftsminister wirkte[12].

---

[7] Vgl. Heidegret Klöter, Der Anteil der Länder an der Wirtschaftspolitik der Weimarer Republik 1919–1933, Diss. Bonn 1966, S. 193; Hellmut Kretzschmar, Königreich und Land Sachsen, in: Geschichte der deutschen Länder, „Territorien-Ploetz", 2. Bd., Würzburg 1971, S. 557; Eduard Weber, Der staatseigene Industriekonzern in Sachsen, Leipzig 1928.

[8] Vgl. Peter Kirchberg, Entwicklungstendenzen der deutschen Kraftfahrzeugindustrie 1929 bis 1939 gezeigt am Beispiel der Auto Union AG, Chemnitz, Diss. Dresden (Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List") 1964, S. 43 f.

[9] Vgl. K. Werner, a. a. O., S. 27 f. und S. 55 f.; Felix Burkhardt, Die Sonderstellung Sachsens im Deutschen Reich und die wirtschaftliche Depression der Gegenwart. Ein Beitrag zum Problem der „Bevölkerung und Wirtschaft", in: Zeitschrift des Sächsischen Statistischen Landesamtes 77 (1932), S. 70–81.

[10] Hans Wilhelm Mayer, München und Stuttgart als Industriestandorte mit besonderer Berücksichtigung der Wirtschaftskrise, Stuttgart 1937, S. 108 f.

[11] H. Klöter, a. a. O., S. 207.

[12] Eberhard Gönner, Das Königreich Württemberg, in: Geschichte der deutschen Länder, a. a. O., S. 441; Werner Stephan, Aufstieg und Verfall des Linksliberalismus 1918–1933, Geschichte der Deutschen Demokratischen Partei, Göttingen 1973, S. 424/425.

Jahrgang 24 (1976), Heft 4
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1976_4.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

In Dresden hingegen war seit 1930 ein „farbloses" Kabinett unter dem Staatspräsidenten Walter Schieck „geschäftsführend" im Amt, das aus parteilosen Beamten bestand und das von den „Mehrheitsparteien der Mitte" im Landtag gebilligt wurde[13]. Die verhältnismäßig soliden wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse in Württemberg sicherten seiner Regierung überdies die Führung in der süddeutschen Reichspolitik, da Bayern sich während der Krisenjahre „als größtes finanzielles Zuschußgebiet" im Rahmen des Reichsfinanzausgleichs erwies und obendrein seit 1930 nur noch eine geschäftsführend im Amt befindliche Regierung besaß[14]. Zweifellos entsprang Maiers Vorstoß gegen den sächsischen Autotrust bei den Berliner Reichsbehörden auch der hohen „Manövrierfähigkeit"[15] der württembergischen Politik gegenüber der Reichspolitik.

II

Im Reichswirtschaftsministerium bearbeitete Ministerialdirektor Dr. Heintze, der Leiter der Abteilung I, die für „besondere wirtschaftliche Verhältnisse einzelner Gebietsteile des Reichs" zuständig war[16], die Eingabe Maiers. Bereits am 15. 1. 1932 wandte er sich in einem Schreiben mit dem Vermerk „Sofort!" an das Wirtschaftsministerium in Dresden. Er beklagte sich zunächst, daß er von den sächsischen Konzernplänen erst durch die Mitteilungen in der Presse erfahren habe. Sodann bat er, unter Hinweis auf die württembergische Stellungnahme, ihn „nunmehr sobald als möglich über eine etwa beabsichtigte Mitwirkung der Sächsischen Regierung bei dem in Aussicht genommenen Zusammenschluß sächsischer Autofabriken, insbesondere über das Ausmaß etwaiger Subventionsmaßnahmen sowie die Bedingungen, unter denen sie getroffen wurden, eingehend zu unterrichten"[17].

Der sächsische Wirtschafts- und Finanzminister Dr. Hedrich ließ sich mit seiner Antwort Zeit. Er bemühte sich zunächst, die Zustimmung des Landtags zu der staatlichen Bürgschaft einzuholen. Am 2. 2. 1932 erläuterte er den Abgeordneten dieses Gremiums die Notwendigkeit einer staatlichen Intervention, indem er auf die schwierige Lage der sächsischen Automobilindustrie und die damit verbundene große Arbeitslosigkeit verwies. Schließlich kehrte er auch die volkswirtschaftlichen Vorteile der „Auto-Union AG" hervor: „Der Zusammenschluß der Autoindustrie in Sachsen ist aber darüber hinaus auch für die deutsche Wirtschaft von großer Bedeutung, da er, wie wir hoffen, den Anstoß zu einem Zusammenschluß

---

[13] Vgl. H. Kretzschmar, a. a. O., S. 556.

[14] H. Klöter, a. a. O., S. 207/208; Karl Schwend, Bayern zwischen Monarchie und Diktatur, Beiträge zur bayerischen Frage in der Zeit von 1918 bis 1933, München 1954, S. 393 f.

[15] H. Klöter, a. a. O., S. 208.

[16] Handbuch für das Deutsche Reich 1931, hrsg. vom Reichsministerium des Innern, Bd. 45, 1931, S. 201.

[17] STA Dresden, a. a. O.

Jahrgang 24 (1976), Heft 4
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1976_4.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

bzw. zur Aufstellung eines Produktionsprogramms der deutschen Automobilindustrie geben wird."[18] Er verschwieg freilich, daß sich die Staatsbank, die dem Finanzministerium unterstand und deren Geschäftstätigkeit er selbst als Staatskommissar überwachte, bei der Kreditvergabe an die Automobilindustrie übernommen hatte. Insbesondere hatte sie den Zschopauer Motorenwerken entgegen ihren Satzungen langfristige Investitionskredite gewährt[19]. Im Hinblick auf die wachsende Kritik der öffentlichen Meinung und des Staatsrechnungshofes an der Kreditpolitik der Staatsbank schien es der Regierung Schieck geboten, wenigstens die Sicherheit der ausgeliehenen Steuergelder durch eine Fusion der Automobilfirmen zu erhöhen.

Zwar erkannten die Abgeordneten des Landtags, daß die selbstschuldnerische Bürgschaft des Freistaates Sachsen im Hinblick auf die Enge des deutschen Kapitalmarktes, der nach dem Abzug vieler Auslandskredite und der Bankenkrise von 1931 ziemlich versandet war, praktisch auf eine Übernahme von neuen Aktien im Nennwert von 6 Millionen RM durch den Staat hinausliefe. Dennoch billigte ihre Mehrheit nach einer zweiten Lesung die „Bürgschaftsvorlage", lediglich die Fraktion der KPD stimmte dagegen, während sich die Nationalsozialisten der Stimme enthielten[20]. Ausschlaggebend für die Zustimmung war vor allem in den Reihen der Sozialdemokraten die Sorge um die Sicherheit der Arbeitsplätze, während die bürgerlichen Parteien bei ihrer Entscheidung auch die Intervention des württembergischen Wirtschaftsministers in Berlin berücksichtigten, die sie als Versuch auslegten, „die sächsischen Automobilwerkstätten auszuschalten, sie nach Möglichkeit aus Sachsen herauszuziehen und zum Stillstand zu bringen"[21]. Der Sprecher der unternehmerfreundlichen Deutschen Volkspartei, Dr. Frucht, bedauerte dabei ausdrücklich, „daß sich der Konkurrenzkampf der Wirtschaft aus rein partikularistischem Interesse heraus allmählich zu einem Konkurrenzkampf der deutschen Länder untereinander auswirkt, wie er sich jetzt zwischen Sachsen und Württemberg um die sächsische Automobilindustrie entwickelt . . ."[22].

Erst nach der Billigung der Bürgschaftsvorlage durch den Landtag beantwortete Hedrich die Anfrage aus dem Reichswirtschaftsministerium. Dabei wiederholte er die Argumente, die er bereits dem sächsischen Landtag vorgetragen hatte. Insbesondere betonte er die „volkswirtschaftliche Notwendigkeit" der Fusion, die im

---

18 Verhandlungen des Sächsischen Landtages, 5. Wahlperiode 1931/32, Bd. 3, Dresden 1932, S. 2759.

19 Vgl. P. Kirchberg, a. a. O., S. 51 f.: „Das Engagement Rasmussen".

20 Vgl. Verhandlungen des Sächsischen Landtages, a. a. O., S. 2804. Nach den Landtagswahlen vom 22. 6. 1930 hatte sich die folgende Verteilung der Sitze ergeben: SPD 32, NSDAP 14, KPD 13, WP 10, DVP 8, DNVP 5, DDP 3, Sächsisches Landvolk 5, Sonstige 6; Schulthess' Europäischer Geschichtskalender N. F. 46, 1930, München 1931, S. 147.

21 Ebenda, S. 2761 und 2805. Die Betriebsräte in den sächsischen Automobilfirmen hatten sich für die Fusion ausgesprochen, von der sie sich eine größere Sicherheit ihrer Arbeitsplätze versprachen.

22 Ebenda, S. 2761.

Jahrgang 24 (1976), Heft 4
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1976_4.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

übrigen „nicht nur im sächsischen, sondern noch mehr im gesamtdeutschen Interesse" liege, „denn nur durch einen derartigen Zusammenschluß kann das unfruchtbare Nebeneinanderarbeiten verschiedener Werke mit gleicher Fabrikationsart und ihrer Absatzorganisationen am wirksamsten beseitigt ... werden ..." Die Vorwürfe der württembergischen Unternehmer gegen die unlauteren Wettbewerbspraktiken sächsischer Automobilfirmen wies er mit Entschiedenheit als unbegründet zurück[23]. Diese Argumente mußte Ministerialdirektor Heintze gelten lassen. Die schon seit der Inflationszeit schwelende Strukturkrise der deutschen Automobilindustrie, die sich nach Einbruch der Weltwirtschaftskrise zum Existenzkampf der Branche ausgeweitet hatte, war im Reichswirtschaftsministerium nur allzu gut bekannt. Andererseits forderten seit Jahren die Experten – Ingenieure wie Ökonomen – unentwegt die Konzentration der einzelnen Produktionsstätten zur Überwindung der Strukturkrise, da nur ein Großunternehmen, ein „Autotrust" in der Lage sei, die erforderlichen Rationalisierungen in Produktion und Absatz durchzuführen und damit im Wettbewerb mit den erfolgreichen amerikanischen Automobilkonzernen zu bestehen[24].

Ein gegenüber dem Reichswirtschaftsministerium womöglich noch schlagkräftigeres Argument zugunsten der staatlichen Beteiligung an der Gründung der Auto-Union AG führte Sachsens Ministerpräsident Schieck ins Feld. Er betonte, gerade die in Sachsen „unverhältnismäßig schwere Wirtschafts- und Arbeitslosennot" zwinge zu derartigen Maßnahmen, „umsomehr als uns das Reich nicht die Hilfe angedeihen läßt, die es jetzt Preußen bei der Etatabgleichung und den durch die Wirtschaftskrise nicht im Entferntesten so wie Sachsen betroffenen Ländern Bayern und Württemberg durch die Postabfindung leistet"[25]. Angesichts dieses Hinweises, der ein „heißes Eisen" der deutschen Innenpolitik berührte[26], und der besonderen Notlage der sächsischen Wirtschaft nimmt es nicht wunder, daß sich das Reichswirtschaftsministerium mit dem Projekt des sächsischen Automobilkonzerns abfand, ja diesen Zusammenschluß sogar „vom gesamtdeutschen Standpunkt aus als den Anfang der Rationalisierungsmaßnahmen" bezeichnete, die es „zur Gesundung der deutschen Kraftwagenindustrie" für unerläßlich halte[27].

---

[23] STA Dresden, a. a. O., Schreiben vom 14. 3. 1932.

[24] Vgl. z. B. Peter Wissel, Kapitalfehlleitungen in der Automobilindustrie, in: Zeitschrift für handelswissenschaftliche Forschung 24 (1930); Bruno Schmidt, Wege zur Verbesserung der Produktions- und Wettbewerbslage der deutschen Personenkraftwagen-Industrie, Diss. TH Darmstadt 1933; Fred Ledermann, Fehlrationalisierung – der Irrweg der deutschen Automobilindustrie seit der Stabilisierung der Mark, Stuttgart 1933.

[25] STA Dresden, a. a. O., Schreiben vom 19. 3. 1932.

[26] In der Frage der Postabfindung kam es jedoch in der Zeit der Weimarer Republik zu keiner endgültigen Regelung. Vgl. z. B. Franz Menges, Reichsreform und Finanzpolitik, Die Aushöhlung der Eigenstaatlichkeit Bayerns auf finanzpolitischem Wege in der Zeit der Weimarer Republik, Berlin 1971, S. 178 f.

[27] STA Dresden, a. a. O., Schreiben vom 31. 3. 1932.

Jahrgang 24 (1976), Heft 4
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1976_4.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

III

Mithin schien der Vorwurf des wirtschaftlichen Partikularismus und der „Länderautarkie" auf die württembergische Regierung zurückzufallen, dies um so mehr, als sich die württembergischen und die sächsischen Automobilfirmen im Wettbewerb gegenüberstanden. In Württemberg hatten sich die Firmen Daimler-Benz und Maybach ebenso auf die Produktion teurer und luxuriöser Personenkraftwagen spezialisiert wie in Sachsen Audi und Horch, wohingegen die NSU-Werke in Heilbronn und die Wanderer-Werke in Chemnitz beide vorwiegend Wagen der oberen Mittelklasse fertigten[28]. Wer mochte es daher der Regierung in Dresden verdenken, wenn sie angesichts der katastrophalen wirtschaftlichen Situation ihres Landes versuchte, die Arbeitsplätze in ihrer Automobilindustrie durch eine Unternehmenskonzentration zu retten?

In Wirklichkeit jedoch verfolgte die sächsische Staatsregierung mit ihrer Beteiligung an der Auto-Union AG Bestrebungen, die weit über das Ziel der Erhaltung von Arbeitsplätzen oder gar der Einführung des technischen Fortschritts für die gesamte Branche hinausgingen. Als Staatsminister Hedrich am 26. 10. 1931 der Staatskanzlei die Stellungnahme des Wirtschaftsministeriums zugunsten der Bürgschaft unterbreitete, begann er nämlich keineswegs, wie einige Monate später vor dem Landtag, mit der Schilderung der schwierigen Lage der sächsischen Kraftfahrzeugindustrie. Vielmehr betonte er in diesem Schreiben, die sächsische Automobilproduktion habe sich „in letzter Zeit" günstig entwickelt. Während der Absatz der gesamten deutschen Automobilindustrie in den ersten acht Monaten des Jahres 1931 um rund 28% geringer gewesen sei als im gleichen Zeitraum des Vorjahres, habe der Anteil Sachsens an den Neuzulassungen im Vergleichszeitraum von 5,6% auf 14,6% zugenommen. Bemerkenswert sei dabei vor allem der Markterfolg des Frontantriebswagens „DKW" der Zschopauer Motorenwerke. Obwohl dieses Modell erstmals im Juni 1931 auf dem Markt angeboten worden sei, habe es bereits im Juli mit einem Anteil von 12,7% und im August von 13,1% der Neuzulassungen bei Kleinwagen den zweiten Platz hinter der Firma Opel erkämpft, die bisher diese Wagenklasse ganz eindeutig beherrscht habe[29]. Angesichts der relativ günstigen Marktstellung der sächsischen Produzenten inmitten ständig schrumpfender Umsätze eröffnete natürlich eine Fusion dieser Firmen, gestützt auf einen neuartigen Kleinwagen, der ein Markterfolg zu werden versprach, und ausgerüstet mit einer gemeinsamen Absatzorganisation, die Aussicht, den von der Krise schwer mitgenommenen Konkurrenzfirmen in anderen deutschen Ländern weitere Marktanteile abzujagen.

---

[28] Vgl. P. Kirchberg, a. a. O., S. 25 f. und B. Schmidt, a. a. O., Anhang.

[29] STA Dresden, a. a. O., Schreiben vom 26. 10. 1931. Die hier genannten Zahlen stimmen im wesentlichen mit den statistischen Angaben überein, die der Reichsverband der deutschen Automobilindustrie später zusammenstellte und veröffentlichte. Siehe Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1932, a. a. O.

Jahrgang 24 (1976), Heft 4
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1976_4.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

Hedrichs Zielsetzungen griffen indessen noch weiter aus. Er hoffte, wie er der Staatskanzlei gegenüber ausführte, ein unter staatlicher Beteiligung zustandegekommener Trust würde alle Arbeitsgänge der Fertigung in sächsischen Betrieben durchführen lassen. So stünde bereits jetzt fest, daß im Falle der Konzernbildung das in Spandau – also in Preußen – gelegene Zweigwerk der Zschopauer Motorenwerke mit einer Belegschaft von rund tausend Arbeitskräften nach Zwickau verlagert werde. Ebenso könnten die Aufträge des Trustes die brachliegende Produktionskapazität der sächsischen Karosseriewerke endlich wieder einmal auslasten[30]. Wenn man sich vergegenwärtigt, daß die Firma Wanderer noch bis zu dieser Zeit fertige Karosserien von einer Spezialfirma in Stuttgart bezog[31], wenn man ferner erwägt, daß die Landeshauptstadt Württembergs einen Schwerpunkt der Industrie für Kraftfahrzeugzubehör bildete[32], so kann man getrost die württembergische Wirtschaft als den Hauptleidtragenden des Partikularismus in der sächsischen Industriepolitik bezeichnen. Hedrichs Erwartung, Sachsen werde „durch den Zusammenschluß zu einem Mittelpunkte der deutschen Kraftfahrzeugindustrie werden, der noch manche anderen Möglichkeiten zur Erweiterung seiner Tätigkeit und damit der Beschäftigung von Arbeitnehmern auch in den Zulieferungs- und Hilfsindustrien in sich birgt"[33], bedeutete in der konjunkturellen Situation des Frühjahres 1932 nichts weiter als eine Abwälzung der sächsischen Arbeitslosigkeit auf die Arbeitsmärkte in den anderen Ländern und eine Verschärfung der depressiven Tendenzen in anderen Teilen des Reiches. Die tausend Arbeitsplätze, die durch die Verlegung des Zweigbetriebes der Zschopauer Motorenwerke nach Zwickau gewonnen werden sollten, mußten mindestens zu tausend zusätzlichen Arbeitslosen im bisherigen Standort Spandau führen! Diese auf bundesstaatliche Verhältnisse zugeschnittene Spielart der „beggar-my-neighbour"-Politik[34], die immerhin das Reich als einheitlichen Wirtschaftsraum in Frage stellte, beruhte einzig und allein auf der wirtschaftlichen Macht eines durch staatliche Intervention zustandegekommenen Konzerns und keineswegs auf der besonderen Güte oder Preiswürdigkeit sächsischer Produkte. Wie sich nämlich schon bald darauf zeigte, dachte die Leitung des Auto-Union-Konzerns nicht daran, durch umfangreiche Rationalisierungsmaßnahmen und durch Normung und Typisierung „bahnbrechend" für die deutsche Automobilindustrie zu wirken und damit diesen Wirtschaftszweig aus seiner Strukturkrise herauszuleiten. Die Erfolge des Konzerns bei der innerbetrieblichen Rationalisierung blieben vielmehr bescheiden. Im übrigen aber übernahm der Konzern fast vollständig das breit gestreute Typenprogramm der vier Firmen,

---

30 Ebenda.

31 Vgl. Hermann Maurer, Das Zusammenschlußproblem in der deutschen Automobilindustrie mit besonderer Berücksichtigung der Auto-Union AG, Diss. Zürich 1936, S. 162.

32 Vgl. H. W. Mayer, a. a. O., S. 123.

33 STA Dresden, a. a. O., Schreiben vom 26. 10. 1931.

34 Vgl. Andreas Paulsen, Neue Wirtschaftslehre, Einführung in die Wirtschaftstheorie von John Maynard Keynes und die Wirtschaftspolitik der Vollbeschäftigung, 4. Aufl. Berlin usw. 1958, S. 321 f.

Jahrgang 24 (1976), Heft 4
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1976_4.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

©Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte

die in ihm aufgegangen waren, ein Zeichen dafür, daß er in allen Wagenklassen den Kampf mit den Konkurrenten aus dem In- und Ausland um Marktanteile aufzunehmen gedachte[35]. Nutznießer der Gründung der Auto-Union AG waren daher in erster Linie die Eigentümer der fusionierten Unternehmen und der sächsische Staat mit seiner Staatsbank, sodann die Unternehmer in der sächsischen Industrie für Autozubehör, schließlich auch einige Arbeiter, nämlich die in der Automobilwirtschaft beschäftigten, keinesfalls aber „die" sächsische Arbeiterschaft. Benachteiligt wurden von dieser Fusion Unternehmer, Arbeitnehmer und der Fiskus in allen anderen deutschen Ländern, in denen der Automobilindustrie wirtschaftliche Bedeutung zukam, vor allem eben in Württemberg. Zu Retorsionen der württembergischen Regierung gegenüber sächsischen Waren, wie sie im Schreiben Reinhold Maiers an das Reichswirtschaftsministerium angedeutet worden waren, kam es jedoch nicht mehr. Noch vor der Gründung der Auto-Union AG, die am 29. Juni 1932 erfolgte, fanden die verhältnismäßig stabilen politischen Verhältnisse in Württemberg mit der Landtagswahl vom 24. April 1932 ihr Ende. Die NSDAP erhielt die meisten Wählerstimmen und wurde zur stärksten Partei, eine schwache Regierung blieb „geschäftsführend" im Amt[36].

---

[35] Vgl. H. Maurer, a. a. O., S. 162 f.

[36] Vgl. Waldemar Besson, Württemberg und die deutsche Staatskrise 1928–1933, Stuttgart 1959, S. 253 f.

Jahrgang 24 (1976), Heft 4
Inhaltsverzeichnis: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv.html
URL: http://www.ifz-muenchen.de/heftarchiv/1976_4.pdf
VfZ-Recherche: http://vfz.ifz-muenchen.de

Institut für Zeitgeschichte München-Berlin
Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte