

Umbau des Kaufhauses, der Einrichtung des smac und dessen Ausstellung bietet abschließend ULRICH HAMMERSCHMIDT, wobei er auf die dem ehemaligen Kaufhaus, seinem Architekten und den Schockens gewidmete permanente Erker-Ausstellung zumindest hinweist.

Im Vergleich zu Düsings ausführlicher Rekonstruktion der Geschichte des Freiburger Hauses sowie stärkeren Einbettung in den historisch-gesellschaftlichen Kontext, schürft der Band zum Chemnitzer Haus kaum in die Tiefe. Dies fällt vor allem dann auf, wenn man Tilo Richters umfangreiche Studie zum Warenhaus und seinen Protagonisten dagegen hält (T. RICHTER, Erich Mendelsohns Kaufhaus Schocken, Leipzig 1998). Eine Biografie des Architekten Erich Mendelsohn etwa findet sich so trotz des Buchtitels nicht. Auch die Einführung in die nunmehrige museale Ausstellung erfolgt lediglich durch die Benennung der einzelnen Ausstellungsteile (S. 112 f.). Interessierten bietet hier das schwerpunktmäßig dem smac gewidmete Heft der Sächsischen Heimatblätter (4/2014) einen weit umfassenderen Einblick. Zumindest durch die umfangreiche Bebilderung gelingt es dem Band stärker als dem inhaltsstarken Heftchen von Düsing, die architektonischen Dimensionen und die Verkaufskultur der Leserschaft vor Augen zu führen.

Zusammenfassend bieten beide Publikationen zwar keine innovativ neuen Forschungserkenntnisse, belegen jedoch das anhaltende, insbesondere auch öffentliche Interesse an der Thematik ehemaliger Warenhäuser in Sachsen, für die eine zusammenführende analytische Studie, von Einzelaspekten wie der Warenhaussteuer (U. SPIEKERMANN, Warenhaussteuer in Deutschland, Frankfurt a. M. u. a. 1994) abgesehen, weiterhin aussteht.

Dresden

Daniel Ristau

MARTIN KUKOWSKI/RUDOLF BOCH, Kriegswirtschaft und Arbeitseinsatz bei der Auto Union AG Chemnitz im Zweiten Weltkrieg (Beiträge zur Unternehmensgeschichte, Bd. 34), Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2014. – 518 S., 73 s/w Abb. u. Tab., kart. (ISBN: 978-3-515-10618-4, Preis: 75,00 €).

Die in den späten 1990er- und frühen 2000er-Jahren stattgehabte Debatte um die Entschädigung von Opfern des Nationalsozialismus – insbesondere ehemalige Konzentrationslager-Häftlinge sowie zumeist aus Ost- und Mitteleuropa stammende Zwangsarbeiter – führte innerhalb der Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte zu einem regelrechten Boom in der Erforschung dieses Themenkomplexes; dies nicht zuletzt, da sich vor allem große deutsche Unternehmen dem Thema kaum mehr verschließen konnten und die kritische Aufarbeitung dieser eigenen Geschichte forcierten. Einem ähnlichen Impuls folgte auch die Studie von Martin Kukowski und Rudolf Boch über die Chemnitzer Auto Union AG im Zweiten Weltkrieg, hatten sich doch „kritische Stimmen zur Unternehmenshistorie“ und mehr noch „zum Umgang des Ingolstädter „Nachfahren“ mit diesem Kapitel der Unternehmensgeschichte“ (Vorwort) geregt. Die beiden für die sächsische Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte sowie für die Geschichte des Automobilbaus und der Auto Union AG einschlägigen Autoren übernahmen dann die Konzeption und Durchführung eines mehrjährigen Forschungsprojektes, dessen beeindruckendes und auf breiter Quellenbasis aufruhendes Ergebnis hier besprochen werden kann.

Die Studie gliedert sich in fünf Hauptkapitel, wobei zu Beginn – und anders, als der Titel vermuten lässt – die Unternehmensgeschichte des „Sächsischen Autoblocks“ von 1931 und bis 1939 vorgestellt wird. Dem folgen drei Kapitel zur Auto Union AG im

Zweiten Weltkrieg, wobei der Fokus nicht allein auf dem Einsatz von Zwangsarbeitern und später KZ-Häftlingen liegt. Vielmehr werden auch Produktlinien vorgestellt, die sich teils im Wechselspiel von unternehmerischem Handeln und Kriegswirtschaft entwickelten. Im fünften Hauptkapitel gehen die Autoren schließlich der Entwicklung nach 1945 nach und zeigen hier die partiellen Kontinuitäten sowie die weithin gescheiterte Transformation und Demontage. Dieser Prozess der Sozialisierung der Auto Union AG wie auch die personale Entwicklung in den westlichen Besatzungszonen und der späteren BRD wird dabei eher im Überblick angedeutet, dies hat Martin Kukowski bereits 2003 in einer umfassenden Studie bearbeitet. Dennoch: auch in diesem Teil geht die Studie deutlich über ihren Titel hinaus.

Das Unternehmen profitierte von Anfang an von der Machtübernahme der Nationalsozialisten, die die Automobilherstellung im Sinne einer ‚Motorisierung des Volkes‘ begünstigten und im Motorsport ein nicht zuletzt international-propagandistisch zu verwertendes Aktionsfeld ausmachten. Diese Entwicklung machte die exportstarke Auto Union AG rasch zum zweitgrößten Automobilhersteller im Deutschen Reich. Hinzu kam freilich schon ab 1934 eine auf Aufrüstung und ‚Wiederbewaffnung‘ orientierte Politik. Auch wenn die Herstellung von Fahrzeugen, Motorrädern und Motoren bis 1939 nur einen vergleichsweise kleinen Anteil am Firmenumsatz ausmachte und das Management 1936/37 gar bewusst den Einstieg in den Nutzfahrzeugebereich ablehnte, so kam dem Unternehmen in der Rüstungsproduktion keineswegs eine „Protagonistenrolle“ (S. 52) zu. Allerdings führte die zivile Schwerpunktsetzung bei Kriegsausbruch zu erheblichen Umsatzeinbußen, hinzu kamen die massiven Einberufungen auch von Fachpersonal. Zudem konnte sich das Management, überzeugt von einem schnellen Kriegsende, bis Ende 1941 nicht von Nachkriegsplanungen und dem Wiederanlaufen des zivilen Fahrzeugbaus abbringen lassen. Hierin zeigt sich bereits die Ambivalenz des Beispiels der Auto Union AG, das als „privatwirtschaftlich geführtes Staatsunternehmen“ (S. 471) ohnehin in einem besonderen Verhältnis von Eigentums- und Verfügungsrechten stand: So mischten sich unmittelbar nach der Machtübernahme vor allem die sächsische NSDAP und die Dresdner Ministerien regelrecht in das Unternehmen und seine Entwicklung ein, verloren aber sukzessive das Interesse und überließen Richtungsentscheidungen dem Management. Dies mündete ab 1939 allerdings nicht in eine – eigentlich in dieser Eigentumskonstellation erwartbare bzw. angewiesene – Fokussierung auf Rüstungsbelange. Diese wiederum wurde in einzelnen, aber eben nicht flächendeckend das ganze Unternehmen betreffenden Rüstungs- und Fertigungsprogrammen von Reichsbehörden forciert. Die von Albert Speer etablierte Wirtschaftsorganisation, in der sich die Auto Union AG vor allem in der Luftrüstung in entscheidender Stelle positionieren konnte, verschaffte großen Unternehmen wie dem Chemnitzer Autobauer dagegen noch zusätzliche Spielräume; über die damit verbundene Frage nach der Reichweite unternehmerischer Freiheit in der nationalsozialistischen Kriegswirtschaft hatte zuletzt zwischen 2006 und 2009 eine Debatte zwischen Peter Hayes sowie Christoph Buchheim und Jonas Scherner stattgefunden.

Die Autoren können herausarbeiten, dass staatliche Behörden – und allen voran das Speer-Ministerium – auf den Ausbau des Unternehmens zu einem „internationalen Rüstungskonzern“ kaum Einfluss nahmen und das Management hier eigeninitiativ alle Expansionschancen nutzte, die das nationalsozialistische System und vor allem die Kriegswirtschaft bot – „eigeninitiierte Sicherung von Rüstungsaufträgen und zukünftigen Marktchancen“ rechtfertigten den Zwang zur Arbeit unter menschenwürdigen Bedingungen, wobei man bei „aller Beschwörung patriotischer Pflichterfüllung“ freilich nie die „Sicherung des Gewinns“ aus den Augen verlor (S. 473 f.). Die Zugangsmöglichkeit zu diesen Arbeitskräften vergrößerte sich, als das Unternehmen im Winter 1943/44 die Fertigung von Maybach-Panzermotoren aufnahm, die mit der höchsten

Dringlichkeitsstufe versehen waren und die der Auto Union AG mit der Zerstörung der Maybach-Werke in Friedrichshafen durch Bombenangriffe eine kurzzeitige Führungsrolle im deutschen Panzermotorenbau einbrachte. Diese hier nur knapp umrissenen Entwicklungen waren freilich von der Belegschaft und der Verfügbarkeit von Arbeitskräften abhängig, dem Mangel infolge der Einberufungen begegnete man auch bei der Auto Union AG ab Sommer 1942 – und damit allerdings vergleichsweise spät – mit dem massiven Einsatz von Zivil- und Zwangsarbeitern, die teilweise 35 % der Belegschaft ausmachten. An dieser Stelle sei das einzige Monitum an der Studie formuliert, die zwar en détail Produktlinien, Entwicklung und Umsetzung erzwungener Arbeit sowie das Management bis hin zu individual- und gruppenbiografisch vorgestellten Führungskräften und Organisationsmustern anbietet. Über das Verhältnis der regulär Beschäftigten der Auto Union AG zu den Zwangsarbeitern erfährt man dagegen nur am Rande etwas, wiewohl unternehmenskulturelle oder auf Fragen des „Betriebs als soziales Handlungsfeld“ (Thomas Welskopp) abgestellte Perspektiven in diesem zuletzt 50 000 Beschäftigte zählenden Konzern ausgeblendet bleiben. Dies erklärt sich zwar aus der Schwerpunktsetzung, die die Autoren auf „Kriegswirtschaft“ und „Arbeitseinsatz“ (S. 15) festlegen, blendet aber eben Teile der sozialen Unternehmensgeschichte in einer ganzheitlichen Perspektive aus.

Die Auto Union AG profitierte in der Frage des Zwangsarbeitereinsatzes teilweise von der Einbindung in die nationalsozialistische Kriegswirtschaft, im Herbst 1942 etwa erreichte man über eine „Aushebung zum Reichseinsatz“ (S. 210) in Frankreich die Überstellung von etwa 2 000 Citroën-Arbeitern; auch in den Werken der Auto Union AG lassen sich die mit Herkunft und Art der ‚Rekrutierung zur Arbeit‘ verbundenen, unterschiedlichen Freiheits- und Sicherungsgrade der Zwangsarbeit nachvollziehen (S. 32 f.). Ab 1944 allerdings griff das Management auch auf den Pool der ‚Arbeitsklaven‘ aus den Konzentrationslagern zurück: auf „interne Initiative“ des Unternehmens selbst und obwohl hinsichtlich der Produktion kein „direkter Zwang“ bestand (S. 476). Soweit es die Aktenlage erlaubt, geben die Autoren hier einen vergleichenden Einblick in die verschiedenen KZ-Außenlager der Auto Union AG in Sachsen und im böhmischen Leitmeritz – über Verpflegung bzw. Unterernährung, Krankheiten und bis hin zur gezielten Tötung von Menschen. Allein im Kontext der in Leitmeritz aufgebauten unterirdischen Panzermotorenfabrik für ein Tochterunternehmen stand die Auto Union AG in der „moralischen Mitverantwortung“ (S. 478) für den Einsatz von etwa 18 000 KZ-Häftlingen, von den 1944/45 ca. 4 500 ums Leben kamen. Im Kernunternehmen selbst waren diese Zahlen zwar deutlich niedriger, lagen aber im Februar/März 1945 noch immer bei 3 700 KZ-Häftlingen und damit bei 7,4 % der Gesamtbelegschaft. Dieser Fakt mag sich umso drastischer ausnehmen, als dass die Leitung des Unternehmens schon im Sommer 1944 den Krieg für verloren hielt, im kleinsten Führungszirkel an der Nachkriegsplanungen arbeitete und vorsorglich Aktenbestände nach Süddeutschland verbrachte. Im Vergleich zu anderen Unternehmen der Branche besaß das Unternehmen, so das Fazit der Autoren, hinsichtlich der Zwangsarbeit keine besondere Qualität oder Quantität, sondern agierte in der prozentualen Verteilung wie andere Hersteller. Anders als die westdeutschen Konkurrenten freilich bezahlte die Auto Union AG nach 1945 aber „für die Exzesse in der Kriegswirtschaft mit ihrer Auslöschung im Stammland Sachsen“ (S. 480).

Die profund recherchierte und in der Zusammenfassung ausgewogen argumentierte Studie enthält über 70 Fotografien und mehr als 50 Tabellen, zudem ist sie durch umfangreiche Register leicht erschließbar (Orte, Länder, Personen, Firmen, Institutionen, Parteien, Verbände, Vereine, Sachbegriffe, Typen). Für das Thema Zwangsarbeit im Zweiten Weltkrieg, das in Sachsen noch der Untersuchung in der Breite bzw. im vergleichenden Überblick harret, liefert die sehr gut lesbare Studie von Martin Kukowski

und Rudolf Boch zweifelsohne den wichtigen Baustein einer rüstungsrelevanten Aktiengesellschaft, an dessen hoher Qualität sich künftige Standortstudien auch anderer Regionen werden messen lassen müssen.

Los Angeles

Swen Steinberg

LEONIE TREBER, Mythos Trümmerfrauen. Von der Trümmerbeseitigung in der Kriegs- und Nachkriegszeit und der Entstehung eines deutschen Erinnerungsortes, Klartext Verlag, Essen 2014. – 484 S. mit Abb., brosch. (ISBN: 978-3-8375-1178-9, Preis: 29,95 €).

Die Betonung der Rolle der „Trümmerfrauen“ beim Wiederaufbau nach 1945 gehört bis in die Gegenwart zum festen Erinnerungsrepertoire der unmittelbaren Nachkriegszeit und ‚funktioniert‘ als Geschichtsbild nach wie vor. Leonie Treber widmet sich – der Titel verrät es bereits – aber nicht allein der Analyse der Rolle der Frauen bei der Trümmerbeseitigung. Vielmehr geht sie auch der Frage nach, wie dieser heute gesamtdeutsche Erinnerungsort (Étienne François/Hagen Schulze) entstand, sich in den beiden deutschen Staaten entwickelte und schließlich – modifiziert – auch nach 1990 nicht aus der Öffentlichkeit verschwand. Ihr Buch argumentiert folglich auf zwei verschiedenen Ebenen, wobei die Grundsubstanz des Mythos den eigentlichen Ausgangspunkt bildet: Treber untersucht zum einen die These, „dass die Trümmerberäumung entgegen symbolträchtiger Legenden nicht von ‚Trümmerfrauen‘, sondern maschinell mit schwerem Gerät durchgeführt worden sei“ (S. 16). Darauf aufbauend bzw. die Quantität der Gruppe fokussierend, formuliert die Autorin die Frage, inwieweit „die Beteiligung von Frauen an der Trümmerberäumung als regionales Phänomen begriffen werden muss“ (S. 19). Um diese Frage zu klären, wurde ein Sample von elf deutschen Städten gebildet. Zum zweiten stehen in geschlechtergeschichtlicher Perspektive die mit dem „Mythos Trümmerfrau“ verbundenen Rollenzuschreibungen im Zentrum des Interesses, die lebensweltlich wie auch geschichtspolitisch und erinnerungskulturell analysiert werden.

Dieser Perspektivierung folgend besteht der Band aus zwei Hauptteilen und untersucht im ersten Schritt den Verlauf der Entrümmerung. Dabei wird nicht lediglich die Rolle der Frauen nach dem Ende des Krieges in den Blick genommen. Vielmehr setzt die Analyse bereits in der Zeit des Luftkriegs ein und zeigt hier Entstehung und Entwicklung von Strategien der Trümmerbeseitigung auf, die zuerst auf Fachkräfte des Bauhandwerks zurückgriffen, dann die Formationen der nationalsozialistischen Organisationen integrierten und bereits ab 1940 auch den Einsatz von Kriegsgefangenen, Zwangsarbeitern und schließlich KZ-Häftlingen umfassten. Dem folgt ein umfassendes Unterkapitel zur Entrümmerung ab 1945, das vor allem die Arbeitskräfte und die kommunalen Modelle der Trümmerbeseitigung analysiert. Dabei zeigen sich – jenseits lokaler Einzelentwicklungen – vor allem die Heranziehung von Arbeitslosen und freiwillige wie verpflichtende „Bürgereinsätze“ als grundlegende Muster. In den hieran beteiligten Gruppen fand sich allerdings nicht nur die „alteingesessene Bevölkerung im arbeitsfähigen Alter“ (S. 198), sondern alle Alters- und geographischen Herkunftsgruppen, die sich in den deutschen Städten aufhielten. Im Vergleich wird dabei deutlich, dass die Rekrutierung von entsprechenden Arbeitskräften in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) und in Berlin deutlich früher einsetzte und länger vorhielt. Zugleich arbeitet Treber heraus, dass es auch bei der Entrümmerung ab 1945 durch die Beteiligung von Bauhandwerkern und Bauunternehmen von Anfang an einen hohen Grad der Professionalisierung gab. Erst das letzte Unterkapitel des