
Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris
(Institut historique allemand)
Band 17/3 (1990)

DOI: 10.11588/fr.1990.3.54240

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

PETER LESSMANN

INDUSTRIEBEZIEHUNGEN ZWISCHEN DEUTSCHLAND UND FRANKREICH WÄHREND DER DEUTSCHEN BESATZUNG 1940–1944

Das Beispiel Peugeot – Volkswagenwerk

Am 3. März 1943 hielt Dr. Anton Piëch, Schwiegersohn des Volkswagen-Konstrukteurs Prof. Dr. Ferdinand Porsche, einer der »Geschäftsführer« des Volkswagenwerkes (VWW) und Leiter des Hauptwerks des VWW bei Fallersleben,¹ in einem Aktenvermerk fest, daß der Minister für Bewaffnung und Munition (RMfBuM), Albert Speer, »dem Volkswagenwerk die technische Steuerung der Firma Peugeot endgültig übertragen habe«, »vordringlich« sei nun bei der Firma Peugeot »in Angriff zu nehmen«: »Graugußumstellung« des Kübelwagentyps 82, Fertigung von Ketten, Rädern, Schwingarmen und Federstäben für Panzer, Triebwerksteilen, Triebwerksverkleidungen und weiteren »Engpassteilen« für den Flugzeugbau und »weitestgehende Ankurbelung des gesamten Werksapparats als da sind: Gießerei, Schmiede, Presswerk, Werkzeugbau, Mechanische Werkstatt.«² Am 16. August 1943 sah das »Rüstungskommando Besançon«, zu dessen Beobachtungsbereich das größte Peugeot-Automobilwerk Montbéliard/Sochaux im ostfranzösischen Département Doubs gehörte, in einem Bericht an den RMfBuM »die Entwicklung der Auftragsverlagerung des Volkswagenwerks zu Auto-Peugeot mit gewisser Besorgnis« an; die Zeit seit den »Übernahmeverhandlungen« sei »zum Teil ergebnislos« vertan worden.³ Am 4. Januar 1944 sprach ein hoher Mitarbeiter des »Comité d'Organisation de l'Automobile et du Cycle« (COA), einer französischen Parallel-Organisation zur deutschen »Wirtschaftsgruppe Fahrzeugbau« während der Vichy-Zeit,⁴ im Zusammenhang mit den Beziehungen des Volkswagenwerks zu Peugeot von einer »malaise continuel« und »discussions interminables«.⁵ Keines der Fertigungsprogramme, die Piëch in

1 Der vorliegende Beitrag entstand im Rahmen meiner Arbeit in einem von Prof. Hans Mommsen, Ruhr-Universität Bochum, geleiteten Forschungsprojekt zur Geschichte des Volkswagenwerks im Dritten Reich. Meinen Projekt-Kollegen und den Herren Dr. Yves Cohen, Prof. Patrick Fridenson, Prof. François Marcot, Dr. Henry Roussio und Dr. Hans Umbreit bin ich für Rat und Hinweise zu Dank verpflichtet. Klaus-Jörg SIEGFRIED, Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit im Volkswagenwerk 1939–1945, Frankfurt/M., New York 1986, S. 27, 30. Die weiteren »Geschäftsführer« des VWW waren zu diesem Zeitpunkt Ferdinand Porsche und Bodo Lafferentz, Amtsleiter in der Organisation »Kraft durch Freude« der »Deutschen Arbeitsfront«, Ibid. S. 30.

2 VW- Archiv (VWA), Ordner »Unterlagen zur Kriegsproduktion«, Schriftstück »Aktenvermerk über die Besprechung vom 3. März 1943«. Vgl. Bundesarchiv Koblenz (BA), R3/1737, Bl. 26f.

3 Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg (BA-MA), RW 24/199 (»Lagebericht für den Monat Juli 1943 des Rüstungskommandos Besançon« vom 16. August 1943). Vgl. RW 24/33, Bl. 98.

4 Zu den »Comités d'Organisation« siehe Alan S. MILWARD, *The New Order and the French Economy*, Oxford 1970, S. 67ff; Henry ROUSSIO, *L'Organisation industrielle de Vichy*, in: *Revue d'Histoire de la Deuxième Guerre Mondiale* (RHDGM), 29. Jg. 1979, Heft 116, S. 27–44, bes. S. 33; Harald WINKEL, *Die »Ausbeutung« des besetzten Frankreich*, in: Friedrich FORSTMEIER und Hans-Erich VOLKMANN (Hg.), *Kriegswirtschaft und Rüstung 1939–1945*, Düsseldorf 1977, S. 333–74, hier: S. 343.

5 Archives Nationales, Paris (AN), 3W 233, scellé no. 64 Doss. »Patentfirma« (parrainage d'une firma ...) dans l'automobile, 1943–1944, darin: »Note No. 59.809 ... Memorandum. Objet: Désignation de »Patentfirmen«, 4. Januar 1944, Autor: Amanry de l'Épine.

seinem Aktenvermerk vom 3. März 1943 als »vordringlich« bezeichnet hatte und die in den folgenden Monaten bei der Firma Peugeot in Auftrag gegeben worden waren, wurde in nennenswertem Umfang bis zum Juli 1944 zum Abschluß gebracht.⁶

Im folgenden soll versucht werden, den Verlauf und die offensichtlich nicht geringen Probleme der »Steuerung« der Firma Peugeot durch das Volkswagenwerk von März 1943 bis zum Rückzug der deutschen Besatzer aus Frankreich im Herbst 1944 nachzuzeichnen und die Geschichte der Firma Peugeot vor dem Hintergrund der Einspannung der französischen Automobilindustrie in die deutsche Rüstungswirtschaft während des Gesamtzeitraums der Besatzung darzustellen.

1. Die französische Automobilindustrie unter deutscher Besatzung

Unter den Ländern Europas, die das Deutsche Reich während des Zweiten Weltkriegs besetzt hielt und ökonomisch ausbeutete, war Frankreich das wichtigste, befand es sich doch als das neben Deutschland vergleichsweise industriell am weitesten entwickelte Land für einen langen, ununterbrochenen Zeitraum – von Juni 1940 bis Juni/November 1944 – im deutschen Machtbereich.⁷ Indes wurde Frankreich weder in den rüstungswirtschaftlichen Gesamtplanungen unmittelbar vor und nach dem Westfeldzug⁸ noch in Hitlers Äußerungen zur Gestaltung des Nachkriegs-Europas unter deutscher Vorherrschaft ein besonderer Stellenwert gegeben.⁹ Hitler war zwar an einer Nutzung der wirtschaftlichen Kapazität Frankreichs für die Dauer des Krieges gelegen, er erwartete allerdings von den Eroberungen im Osten so viel Land und Rohstoffe, daß er Frankreich als Industrieland langfristig keine Bedeutung einräumte.¹⁰ Die Behandlung des französischen Wirtschaftspotentials durch die deutschen Besatzer in einer ersten, bis Anfang 1942 währenden Phase kam den Ansichten und Absichten des »Führers« gegenüber Frankreich sehr nahe. Weitgehend unkoordiniert und planlos wurden kurzfristig einsetzbare Rüstungsgüter etc. von verschiedenen deutschen Institutionen und Dienststellen, unter anderen auch zurückkehrenden Truppenteilen, als »Beute« nach Deutschland gebracht.¹¹ Reichsmarschall Hermann Göring, der von Hitler am 16. Juni 1940 als »Beauftragter für den Vierjahresplan« mit der einheitlichen Wirtschaftsplanung für die Westgebiete betraut wurde, versuchte in mehreren Erlassen seit August 1940 die Ausnutzung der französischen Wirtschaft für die deutsche Kriegswirtschaft planmäßiger zu gestalten und forderte deutsche Unternehmen auf, französische Fertigungskapazitäten in Anspruch zu nehmen, doch verhinderten unkoordinierte Maßnahmen anderer deutscher Behörden, besonders des Oberkommando der Wehrmacht (OKW) und des Reichswirtschaftsministeriums,

6 AN, Z6 non lieu no. 1816 A, Heft: »Activité de la Société des Automobiles Peugeot de Septembre 1939 à Septembre 1944«, 10. Oktober 1944, S. 8f.

7 Alan S. MILWARD, German Economic Policy towards France, 1942–1944, in: Donald C. WATT und Kenneth BOURNE (Hg.), Studies in International History, London 1967, S. 423–43, hier: S. 425; Albert SPEER, Erinnerungen, Frankfurt/M., Berlin 1969, S. 322; Robert FRANKENSTEIN, Die deutschen Arbeitskräfteaushebungen in Frankreich und die Zusammenarbeit der französischen Unternehmen mit der Besatzungsmacht, in: Waclaw DLUGOBORSKI (Hg.), Zweiter Weltkrieg und sozialer Wandel. Achsenmächte und besetzte Länder, Göttingen 1981, S. 211–23, hier: S. 211.

8 Jean FREYMOND, Le III^e Reich et la réorganisation économique de l'Europe 1940–1942, Leiden 1974, S. 184.

9 Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg, Bd. 5, 1: Kriegsverwaltung, Wirtschaft und personelle Ressourcen 1939–1941, Stuttgart 1988, S. 129, S. 132.

10 Eberhard JÄCKEL, Frankreich in Hitlers Europa. Die deutsche Frankreichpolitik im Zweiten Weltkrieg, Stuttgart 1966, S. 70; Das Deutsche Reich (wie Anm. 9) S. 129, S. 339.

11 Hierzu und zum folgenden bis ausschließlich Anm. 12: Jean-Pierre AZÉMA, De Munich à la Libération 1938–1944, Paris 1979, S. 213 ff.; MILWARD (wie Anm. 7); bes. ausführlich WINKEL.

und die verbreitete Erwartung des vermeintlich kurz bevorstehenden »Endsieg« einen größeren Erfolg der Bemühungen Görings.

Das Scheitern der »Blitzkriegs«-Strategie im Feldzug gegen die Sowjetunion und das militärische Eingreifen an der Seite des italienischen Verbündeten im Mittelmeerraum führten seit Beginn des Jahres 1942 zu wachsenden Engpässen bei der Versorgung mit Produkten für den militärischen und den zivilen Bereich. Albert Speer, der am 8. Februar 1942 von Hitler als Nachfolger Fritz Todts zum »Reichsminister für Bewaffnung und Munition« ernannt wurde, sorgte, mit besonderem Nachdruck seit der Kriegswende 1942/43, für eine intensivere Nutzung der wirtschaftlichen Leistungskraft der besetzten Länder. Ein Zurückschrauben der unregelmäßigen Rohstoff-Entnahmen und Maschinendemontagen, Betriebsstillegungen zur Einsparung von Energie und zur Freisetzung von Arbeitskräften für vorrangige Fertigungen, die Erleichterung der »Verlagerung« von Aufträgen deutscher Firmen zu französischen Unternehmen und eine Straffung der deutschen Rüstungsverwaltung in Frankreich¹² führten dazu, daß während der Besatzungszeit durchschnittlich 50 % der französischen Industrieproduktion für deutsche Zwecke benutzt wurden und ohne den Beitrag besonders der französischen metallverarbeitenden Industrie und Rohstoffgewinnung der vergleichsweise hohe deutsche Rüstungsausstoß der letzten Kriegsjahre nicht zu erreichen gewesen wäre.¹³

Die französische Automobilindustrie wurde nach dem deutsch-französischen Waffenstillstand vom 25. Juni 1940 rasch und, im großen und ganzen, ohne die für die erste Phase der wirtschaftlichen Ausbeutung Frankreichs besonders kennzeichnenden Reibungsverluste für die deutsche Rüstungswirtschaft in Dienst genommen. Oberst Max Thoenissen, der Chef des Stabes des Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen (GBK) General Adolf von Schell, berichtete am 28. November 1940 vor Vertretern der deutschen Automobilindustrie im Beirat der »Wirtschaftsgruppe Fahrzeugindustrie« (WiGruFa), daß er nach dem Beginn des Westfeldzugs »eine Reihe von Herren«, die ihm die WiGruFa zur Verfügung gestellt hatte, »gleich hinter der fechtenden Truppe« habe »nachstoßen« lassen, »um die Werke im besetzten feindlichen Gebiet sofort wieder arbeitsfähig zu machen.« Die »Herren von der französischen Auto-Industrie« seien »sehr entgegenkommend« gewesen, »Fälle von passivem Widerstand und Sabotage« seien »eigentlich überhaupt nicht vorgekommen«, und man sei »allen anderen Industriegruppen mit sehr vielen Pferdelängen voraus.«¹⁴ Im Dezember 1940 bereits wurde der französischen Automobilindustrie von der deutschen Besatzungsmacht das erste Fertigungsprogramm auferlegt. Im zweiten Halbjahr 1940 wurden über 10000 Kraftwagen für das Deutsche Reich produziert.¹⁵

Beide Seiten fanden aus unterschiedlichen Beweggründen ein gemeinsames Interesse an einer möglichst geringen Beeinträchtigung der Produktionstätigkeit der französischen Automobilfirmen durch die Kriegsergebnisse. Zum einen gehörte es zu den vordringlichsten Aufgaben des am 15. November 1938 von Hermann Göring zum GBK ernannten Adolf von

12 Dietrich EICHHOLTZ, *Geschichte der deutschen Kriegswirtschaft*, Bd. II: 1941–1943, Berlin (Ost) 1985, S. 93, S. 136 ff., S. 159 ff., S. 422 ff.; Gregor JANSSEN, *Das Ministerium Speer. Deutschlands Rüstung im Krieg*, Berlin 1968, S. 53 f., S. 126 ff., S. 150 ff.; Hans UMBREIT, *Der Militärbefehlshaber in Frankreich 1940–1944*, Boppard 1968, S. 34 ff., S. 268 ff. Am 2. September 1943 wurde Speer zum »Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion« ernannt, SPEER (wie Anm. 7) S. 288.

13 MILWARD (wie Anm. 4) S. 130 ff., WINKEL (wie Anm. 4) S. 338, S. 373. Vgl. Robert O. PAXTON, *Vichy France. Old Guard and New Order, 1940–1944*, New York 1972, S. 144; BA, R7/2287, Bl. 5 f.

14 Sächsisches Staatsarchiv Dresden, Auto-Union, Nr. 784: Beirat der Wi.-Gru. Fahrzeugindustrie III, Bl. 212 f. (Niederschrift der Beiratssitzung vom 28. November 1940). Vgl. VON SCHELLS Vortrag »Zur Lage der Kraftverkehrswirtschaft« vor dem Beirat der Wirtschaftsgruppe Fahrzeugindustrie vom 4. September 1940, bes. S. 15 ff., in: Archiv des Verbands der deutschen Automobilindustrie (VDA), Frankfurt/M., Reichsverband der deutschen Automobilindustrie (RDA), »WiGru Beirat«.

15 Ibid. Vgl. Commission Consultative des Dommages et des Réparations, *Ingérences allemandes dans l'Activité industrielle*, Monographie A.I.3: Automobiles et Cycles, Paris 1948, S. 18.

Schell, die Motorisierung des noch überwiegend bespannt in die »Blitzkriege« ziehenden deutschen Heeres voranzutreiben und besonders nach der Ausweitung des Krieges in den Mittelmeerraum und der seit Ende 1940 anstehenden Vorbereitung auf den Rußlandfeldzug in den besetzten Gebieten Lastkraftwagen zu beschaffen, da die deutsche Automobilindustrie allein diese bei weitem nicht in der benötigten Menge bereitstellen konnte.¹⁶ Die Heranziehung der französischen Produktionskapazitäten und des französischen Fahrzeug-Bestands ließ eine Entlastung bei diesem Problem erwarten, sprach doch eine Expertise des »Reichsamts für wehrwirtschaftliche Planung« vom Mai 1940 vom »beispiellosen Aufschwung« der französischen Automobilindustrie nach 1918 und wies ihr, auf der Grundlage der Produktionsziffern von 1938, nach der Automobilindustrie Großbritanniens und Deutschlands den dritten Platz in Europa zu.¹⁷ Im Vergleich des Bestands an Kraftwagen insgesamt lag Deutschland 1939 hinter Großbritannien und Frankreich an dritter Stelle in Europa, beim Bestand von Kraftwagen pro tausend Einwohner lag Deutschland 1939 mit 25 Kraftwagen pro 1000 Einwohner weit hinter Frankreich (54:1000) und Großbritannien (51:1000) zurück.¹⁸ Zum andern sah sich die französische Industrie nach dem rasch verlorenen Krieg von einem in vielerlei Hinsicht gefährlichen Auftrags-»Loch« bedroht. Das plötzliche Ausbleiben der Rüstungsaufträge durch den französischen Staat führte zu freien Kapazitäten und brachte vor allem die Luftfahrtindustrie, deren Produktion in den ersten Monaten des Jahres 1940 eine der höchsten Wachstumsraten der Welt aufwies¹⁹ und die, wie besonders auch die Automobilindustrie, noch im Frühjahr 1940 modernste Werkzeugmaschinen in den USA eingekauft hatte,²⁰ in eine bedrohliche Situation. Um die Produktion aufrechtzuerhalten, Liquidität für Modernisierungsinvestitionen zu erhalten, in einen Technologietransfer mit der in einigen Bereichen moderneren deutschen Industrie einzutreten und nicht zuletzt um die innenpolitischen Gefahren einer Massenarbeitslosigkeit abzuwenden, bemühten sich einige besonders im Rüstungsbereich engagierte Firmen wie die Flugzeugmotorenhersteller Caudron-Renault und Gnôme et Rhône und der Stahlproduzent Schneider-Creusot rasch um deutsche Aufträge²¹. Die französische Regierung duldet dies, da sie Demontagen verhindern und die Binnenwirtschaft stabilisieren wollte.

Am 10. Juli 1940 sagte Oberst Max Thoenissen vor den in der Chambre des Députés in Paris versammelten Repräsentanten der französischen Automobilindustrie, daß die deutsche Besatzungsmacht gegen eine Wiederaufnahme der Friedensproduktion im Automobilbau nichts einzuwenden habe.²² Ende August 1940 wurde indes dem größten und wichtigsten unter den

16 Peter KIRCHBERG, Typisierung in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie und der Generalbevollmächtigte für das Kraftfahrwesen, in: Jb. f. Wirtschaftsgeschichte, 1969/II, S. 117–142, hier: S. 126, S. 131 ff., S. 140; Das Deutsche Reich (wie Anm. 9) S. 407, S. 643–51, S. 993. Vgl. EICHHOLTZ (wie Anm. 12) S. 313 f.

17 BA, R 24/747 (»Beiträge zur Wehrwirtschaftsstruktur Frankreichs. Energiewirtschaft, Nichteisenmetallindustrie und Eisen verarbeitende Industrie, A. Textbericht«, Reichsamt für wehrwirtschaftliche Planung, Mai 1940, S. 70–76). Die Zahlenangaben zum Folgenden weichen nicht wesentlich von den Angaben in: Commission Consultative (wie Anm. 15) ab.

18 Das Deutsche Reich (wie Anm. 9) S. 651.

19 FRANKENSTEIN (wie Anm. 7) S. 216.

20 Philippe BAUDEN, Finances publiques et économie pendant la drôle de guerre, in: Revue Historique, 277 (1987), S. 83–98, hier: S. 96 f.; Jean-Louis LOUBET, Les Automobiles Peugeot, histoire d'une entreprise, 1945–1973, vol. 1, Thèse de doctorat d'Etat, Université de Paris X Nanterre, Paris 1988, S. 22, S. 73 f.

21 FRANKENSTEIN (wie Anm. 7) S. 216; WINKEL (wie Anm. 4) S. 358 f.; Peter F. KLEMM, La production aéronautique française de 1940 à 1942, in: RHDGM, 27. Jg., 1977, S. 53–74, hier: S. 57, S. 71; Fernand PICARD, L'Épopée de Renault, Paris 1976, S. 112; Patricia DARASSE, La condition ouvrière aux usines Renault, décembre 1938–août 1944, Thèse de 3^e cycle d'Histoire, Université de Paris I Panthéon-Sorbonne, Paris 1986, S. 105, S. 114.

22 Ibid. S. 106.

31 Kfz-Produzenten Frankreichs (Stand von 1939), Renault,²³ nur noch die Produktion von Lastkraftwagen (LKW) erlaubt.²⁴ In mehreren »Fertigungsprogrammen« seit Dezember 1940 legte der GBK Adolf von Schell beziehungsweise nach dessen Abberufung im Juli 1942 die »Amtsgruppe Motorisierung« des RMfBuM den Beitrag der französischen Automobilindustrie zu den deutschen Rüstungsanstrengungen fest.²⁵ Infolge des ständig steigenden Bedarfs an Lastkraftwagen – bis zum Ende des Jahres 1941 gingen an der Ostfront 100 000 Kraftfahrzeuge, zum größten Teil Lkw, verloren;²⁶ 1942/43 verlor die Wehrmacht allein bei Stalingrad 50 000 Lkw²⁷ – und parallel zu der durch von Schell seit März 1939 in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie vorangetriebenen »Typenbegrenzung« und der von Speer seit Februar 1942 forcierten Modellbeschränkung und Standardisierung bei der Lkw-Produktion²⁸ mußte sich der französische Automobilbau in steigendem Maße auf die Herstellung von LKW zwischen 1,5 und 4,5 to beschränken. 1941 waren 33 927 der 55 415 in Frankreich gebauten Kraftwagen Lkw, 1943 bereits 17 281 von 18 995.²⁹ Als einziger Personenkraftwagen (Pkw) durfte der frontgetriebene Citroën 11 CV bis Ende 1941 weitergebaut werden.³⁰ Ende 1940 und Ende 1941 wurden einige Firmen stillgelegt, andere erhielten nur Aufträge zur Reparatur von Panzern und zur Herstellung von Motoren und Schleppern für die Landwirtschaft,³¹ so daß 1943 nur noch sieben Firmen Kraftwagen, beziehungsweise Lkw produzierten (im folgenden in Klammern die hauptsächlich produzierten Lkw-Modelle): Renault (3 to), Citroën (2 to, 4,5 to), Peugeot (2 to), Ford (3 to), Berliet (6 to), Saurer (4,5 to) und Rochet-Schneider (?).³² Während des gesamten Besatzungszeitraums produzierte die Automobilindustrie in wechselnden Stückzahlen und unregelmäßig verschiedene Ausrüstungsteile für die Wehrmacht und Halb- und Fertigfabrikate für die deutsche Industrie. Peugeot erhielt z. B. Aufträge über die Lieferung von Anhängern, Geschützteilen, Gießkokillen, Werkzeugen und Gleisketten.³³ Die Firma Renault, die seit dem 1. Weltkrieg Panzer baute, fertigte in größerem Umfang Kettenglieder für die Panzer des deutschen Heeres. Da Renault über eine eigene Reifen-Herstellung verfügte, wurde das Unternehmen nach einem schweren Bombenangriff auf die Firma Continental in Hannover im August 1943 zur Produktion von Reifen herangezogen.³⁴

23 Commission Consultative (wie Anm. 15) S. 6f. Von den 239 184 von Oktober 1938 bis September 1939 in Frankreich gebauten Kraftwagen haben produziert: Pkw: Citroën: 61 460, Peugeot: 52 796, Renault: 45 388, Lkw: Renault: 15 643, Citroën: 9 789, Berliet: 4 305, Peugeot: 1 647, Angaben nach: Commission Consultative (wie Anm. 15) S. 12 (zu den weiteren, hier nicht aufgeführten Firmen und ihren Produktionsziffern s. *ibid.*)

24 Picard (wie Anm. 21) S. 102.

25 Commission Consultative (wie Anm. 15) S. 19; Eichholtz (wie Anm. 12) S. 63ff.

26 Das Deutsche Reich (wie Anm. 9) S. 650. Vgl. Werner OSWALD, *Kraftfahrzeuge und Panzer der Reichswehr, Wehrmacht und Bundeswehr*, Stuttgart¹ 1970, S. 87.

27 EICHHOLTZ (wie Anm. 12) S. 338.

28 Kirchberg (wie Anm. 16) S. 133ff., S. 140f.; EICHHOLTZ (wie Anm. 12) S. 314.

29 Commission Consultative (wie Anm. 15) S. 18f.

30 Jean-LOUIS LOUBET, *La Société Anonyme André Citroën (1924–1968). Étude Historique*, Thèse de Doctorat de 3^e cycle, Université de Paris X Nanterre, Paris 1979, S. 335ff. Untereinander nicht koordinierte Bestellungen deutscher Behörden und »Auslaufprogramme« verhinderten jedoch eine vollständige Einstellung der Pkw-Produktion während der Besatzung, Peugeot z. B. konnte sein Modell »402 B légère« bis zum Juli 1942 weiterbauen, s. Pierre DUMONT, *Peugeot. Sous le signe du lion*, Paris³ 1982, S. 393; René BELLU, *Toutes Les Peugeot*, Paris 1980, S. 170. Vgl. ROUSSO (wie Anm. 4) S. 33 und Commission Consultative (wie Anm. 15) S. 18 (Tabelle).

31 *Ibid.* S. 19, S. 30.

32 Commission Consultative (wie Anm. 15) S. 19, S. 34; OSWALD, S. 88f.; PICARD (wie Anm. 21) S. 162, S. 209; Vgl. BA-MA, RW 24/42, Bl. 176.

33 S. hierzu ausführlicher die folgenden Kapitel.

34 Commission Consultative (wie Anm. 15) S. 8, S. 16, S. 31; PICARD (wie Anm. 21) S. 209ff. Vgl. BA-MA, RW 24/101 (Kriegstagebuch des Rükdo. Paris-Mitte), Eintragung »12.7.–18.7.43«, S. 5.

Die Lkw-Produktion und die – in geringer Zahl und von geringerer Bedeutung für den deutschen Rüstungsbedarf – Pkw-Produktion der französischen Automobilindustrie für das Deutsche Reich erreichte in den Jahren 1941 und 1942 den größten Umfang während der Besatzungszeit und ging im kriegswichtigen Lkw-Bereich im Jahr 1943 auf ca. 50 % und im Jahr 1944 auf ca. 21 % der Produktion des Jahres 1942 zurück. Der französische Beitrag milderte zeitweise die sich durch die seit 1939 – mit Ausnahme des Jahres 1943 – ständig zurückgehende Lkw-Produktion deutscher Firmen verschärfende Motorisierungskrise des deutschen Heeres.³⁵ 85 % der Automobilproduktion Frankreichs während der Besatzungszeit wurden nach Deutschland geliefert.³⁶

	Frankreich ³⁷		Deutsches Reich	
	Gesamtproduktion Automobile	für deutsche Besatzungsmacht		Gesamtproduktion Lkw
		Lkw	Pkw	
1939	–	–	–	101745
1940	12831	7615	2584	87888
1941	55415	33927	9471	86147
1942	43006	35621	3336	80512
1943	18995	17281	176	92959
1944	8109	7431	28	77177

	Frankreich ³⁸			
	Gesamtproduktion Automobile	Renault	davon Citroën	Peugeot
1. Juli 1940 bis 30. August 1944	138356	34270	37190	27415

War die französische Automobilindustrie nach dem Waffenstillstand vom 25. Juni 1940 von größeren Maschinen-Demontagen vergleichsweise wenig betroffen gewesen, so wurde die technische Ausrüstung einiger Unternehmen durch alliierte Bombardierungen seit 1940 und durch Demontagen während des deutschen Rückzugs aus Frankreich nach der Invasion 1944 um so härter in Mitleidenschaft gezogen. Die Produktionsstätten der Firmen Renault, Citroën und Berliet waren wiederholt das Ziel von Bombenangriffen; Pressen der Firma Citroën wurden im Juni 1944 demontiert. Ihre geographische Lage geriet dem größten Werk der Firma Peugeot im ostfranzösischen Montbéliard/Sochaux, dem nach dem Groß-Pariser-Raum (Renault, Citroën, Ford) und Lyon (Berliet, Rochet-Schneider) dritten Zentrum der französischen Automobil-Industrie, zum Nachteil, als die zurückgehenden deutschen Truppen von September bis November 1944 im Raum Besançon die Front stabilisieren konnten und Zeit

35 Der GBK Adolf von Schell erklärte am 31. August 1939 gegenüber dem Befehlshaber des Ersatzheeres, General Fritz Fromm, »daß das Heer bei einem längeren Kriege in größerem Umfang zu einer Entmotorisierung übergehen müsse«, zit. nach: Das Deutsche Reich (wie Anm. 9) S. 993. Siehe auch Ibid. S. 646, S. 650.

36 Vgl. auch PAXTON (wie Anm. 13) S. 144.

37 Angaben nach: Commission Consultative (wie Anm. 15) S. 18; EICHHOLTZ (wie Anm. 12) S. 338. Vgl. die von Eichholtz' Angaben abweichenden Zahlen in: Das Deutsche Reich (wie Anm. 9) S. 644 (Tabelle »Die Fertigung von Lastkraftwagen 1940–1942«).

38 Angaben nach LOUBET (wie Anm. 20) S. 25 (für Citroën nach LOUBET [wie Anm. 30] S. 35).

für umfangreiche Demontagen blieb. Mehr als 1500 Maschinen, die gesamte Produktionseinrichtung des Werks, das am 16. Juli 1943 Ziel eines englischen Bombenangriffs gewesen war, wurden über den Rhein transportiert.³⁹

2. Die Firma »Automobiles Peugeot S. A.« von der »drôle de guerre« 1939 bis Ende 1942

Den französischen Regierungen unter Edouard Daladier und Paul Reynaud (seit März 1940) gelang es nach der Krise von München im September 1938 und in der »drôle de guerre« nicht mehr, die französische Armee, deren Bewaffnung zum Teil noch auf dem technischen Stand des 1. Weltkriegs war und die Rüstungsindustrie ausreichend auf kriegerische Auseinandersetzungen mit dem Deutschen Reich vorzubereiten.⁴⁰ Während des deutschen Vormarsches waren die Depots »gefüllt mit Panzern ohne Türme oder mit Flugzeugen ohne Propeller«.⁴¹

Zu den Industrieunternehmen, die seit Mitte 1938 verstärkt zur Ausrüstung der französischen Armee herangezogen wurden, gehörte die Firma »Automobiles Peugeot S. A.«. Peugeot war zu diesem Zeitpunkt neben der Firma Panhard die älteste französische Automobilfabrik und galt, nach seinen Hauptkonkurrenten Renault und Citroën, in den dreißiger Jahren als ein von der Familie Peugeot, die seit dem 18. Jahrhundert in der Region um Montbéliard im Tal der Doubs in Ostfrankreich ansässig war, sicher geführter und finanziell stabiler Produzent von Pkw, die im Ruf besonderer Zuverlässigkeit und Robustheit standen.⁴² Seit dem 1. Weltkrieg hatte die 1915 von Armand Peugeot gegründete »Société Anonyme des Automobiles Peugeot« neben den angestammten Produktionsstätten im Doubs und einer kleineren Fertigungseinrichtung im nordfranzösischen Lille Werkstätten im Westen von Paris, in La Garenne-Colombes, Levallois-Perret und am Quai de Passy, eingerichtet und die Direktion des Unternehmens in die Hauptstadt verlegt. Die im gleichen Zeitraum, vor allem zwischen 1926 und 1939 im Bereich des Karosseriebaus, der mechanischen Werkstätten, Gießereien und Pressen stark erweiterten Anlagen in Montbéliard/Sochaux blieben jedoch bis 1940 (und darüber hinaus) die wichtigsten Produktionsstätten der Firma Peugeot: 80 % der Fabrikation lag in den Werken des Doubs, 15500 Beschäftigte arbeiteten dort 1939.⁴³

Seit 1938 wurde die Entwicklung neuer ziviler Modelle eingestellt und nur noch Projekte für die Rüstung in Angriff genommen: Mit verstärkten Motoren ausgestattete, mit MG versehene und auf Vierradantrieb umgerüstete Ausführungen der Modelle 202 und 402. Da jedoch das französische Militär einen besonderen Bedarf nicht im Pkw-, sondern im Lkw-Bereich anmeldete, sah sich die Firma Peugeot gezwungen, wieder in einem Segment des Automobilbaus tätig zu werden, das sie Ende der zwanziger Jahre aufgegeben hatte. Das einzige Transportfahrzeug, das Peugeot noch in seinem Programm hatte, der 1 to-Lieferwagen M. K. 5., wurde vergrößert, sein Chassis verlängert und seine Nutzlast auf 1,4 to erweitert. Der neue Klein-Lkw, der vor allem in einer Ausführung als Sanitätsauto an das Militär geliefert wurde, verdrängte zuerst den M. K. 5. und schließlich, im März/April 1940, alle Pkw-Modelle

39 Commission Consultative (wie Anm. 15) S. 34 ff.; LOUBET (wie Anm. 30) S. 351; LOUBET (wie Anm. 20) S. 30–35; *Courrier des Usines Peugeot* Nr. 5 vom Oktober 1946 (Artikel »Récupération en Allemagne de nos Grosses Presses«) und Nr. 15 vom Oktober 1947 (Artikel »Nous sommes de l'O. G. U. D.«). Vgl. PICARD (wie Anm. 21) S. 184 f.

40 Azéma (wie Anm. 11) S. 44–53; BAUDEN, *passim*; Wilfried LOTH, *Geschichte Frankreichs im 20. Jahrhundert*, Stuttgart 1987, S. 101 ff.

41 BAUDEN (wie Anm. 20) S. 83.

42 LOUBET (wie Anm. 20) S. 6 ff.; DUMONT (wie Anm. 30) S. 9 f.; PICARD (wie Anm. 21) S. 54.

43 DUMONT (wie Anm. 30) S. 12; LOUBET (wie Anm. 20) S. 9, S. 27, S. 32, S. 38 f.; Daniel HENRI, *Comptes, Mécomptes et Redressement d'une Gestion industrielle: Les Automobiles Peugeot de 1918 à 1930*, in: *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, 32 (1985) S. 30–74, bes. S. 32 f., S. 52 f., S. 56.

von den Fertigungsstraßen der Peugeot-Werke. Selbst im Pariser Werk La Garenne, das vordem auf die Einzelfertigung von Luxus-Ausführungen der Peugeot-Pkw spezialisiert gewesen war, wurden im Frühjahr 1940 pro Monat 120 Sanitätskraftwagen (Sankras) produziert.⁴⁴ In den Werken Peugeots im Doubs wurden außerdem seit dem Herbst 1939 Rüstungsgüter hergestellt, die das Unternehmen schon während des 1. Weltkriegs an das französische Heer geliefert hatte: Artilleriegranaten, Geschosshülsen und Munitionskästen.⁴⁵ Seit Anfang des Jahres 1939 kaufte Peugeot mit finanzieller Unterstützung des Staates Gebäude am Quai de Queyries in Bordeaux, eine größere Industriefläche in Bordeaux-Mérignac und erweiterte bereits bestehende Anlagen in Bordeaux-Le Bouscat. Die Investitionen in Bordeaux sollten zum ersten Unterbringungsmöglichkeiten für mögliche kriegsbedingte Evakuierungen von Maschinen und Mitarbeitern aus den Werken in Paris, Lille und besonders dem sehr nahe an der Grenze zum Deutschen Reich gelegenen Firmenkomples in Montbéliard/Sochaux schaffen und zum zweiten dem Unternehmen die Expansion in den als sehr zukunftssträftig angesehenen Markt für Flugzeugmotoren ermöglichen.⁴⁶ Dieser Produktionsbereich war nicht völliges Neuland für Peugeot. Eine Motorenfabrik in Lille, an deren Geschäften Robert Peugeot, eine Nefte des Firmengründers Armand Peugeot und dessen Nachfolger als Präsident der »Automobiles Peugeot S.A.« bis 1941, zu Beginn der dreißiger Jahre beteiligt gewesen war, besaß nach mehreren Verträgen mit der Firma Junkers (Ju) von 1930, 1931 und 1935 die Lizenz zur Fertigung der Junkers-Motoren (Jumo) 4 und 5.⁴⁷ Bereits 1936 hatte die Firma Peugeot vom französischen Luftfahrtministerium den Auftrag erhalten, 50 Hispano-Suiza Flugzeugmotoren des Typs »12x« in einer Probeserie zu fertigen. Von September 1939 an begann die Vorbereitung auf den Großserienbau vor allem des Gnôme et Rhône Flugzeugmotors »14« mars in Bordeaux; Die Produktionsaufnahme verzögerte sich jedoch durch die verspätete Anlieferung von Maschinen, die das Luftfahrtministerium für das Flugzeugmotoren-Programm in den USA bestellt hatte. Erst im Mai 1940 begann die regelmäßige Fertigung. Seit Februar 1940 wurden zusätzlich Aufträge zur Herstellung von Rumpfteilen und Fahrstellen für das Bombenflugzeug »Amiot 351« an die Werke in Bordeaux und Paris-La Garenne vergeben. Da die Produktion der Flugzeugteile in Bordeaux jedoch erst im Juni begann, kam nur wenig zur Auslieferung.⁴⁸

Der schnelle Vormarsch der deutschen Truppen durch Nordfrankreich nach dem Überfall auf Belgien und die Niederlande vom 10. Mai 1940 veranlaßte die französische Regierung, kurz vor der Einnahme von Paris am 14. Juni die Industrieunternehmen des noch unbesetzten Gebietes zur Evakuierung nach Südwest-Frankreich aufzurufen. Am 12. Juni fuhren die Mitarbeiter der Peugeot-Werke Paris und Montbéliard/Sochaux in hunderten von Autos in

44 LOUBET (wie Anm. 20) S. 18 f.

45 Ibid. S. 20 f. Vgl. die Angaben in: BA-MA, RW 34/v. 18 (»Deutsche Waffenstillstandskommission, Gruppe Rüstung, Nr. 1200/41, Wiesbaden, im April 1941, Verzeichnis der französischen staatlichen Rüstungsbetriebe, Liste A, S. 50«).

46 LOUBET (wie Anm. 20) S. 21 f.; AN, Z6 non lieu no. 1816 A, Heft »Activité de la Société des Automobiles Peugeot ...« (wie Anm. 6) S. 3.

47 AN, Z6 non lieu no. 1816 A, Schreiben der Junkers Flugzeug- und Motorenwerke, Dessau, an die Compagnie Lilleoise de Moteurs vom 20. Oktober 1941. Über die Art und Weise der Beteiligung Robert Peugeots an der Motorenfabrik in Lille geht aus den mir zugänglich gewesenen Dokumenten nichts hervor; LOUBET (wie Anm. 20) S. 10 f.

48 Ibid. S. 21 f.; AN, Z6 non lieu no. 1816 A, Heft »Activité de la Société des Automobiles Peugeot ...« (wie Anm. 6) S. 2 ff.; BA-MA, RW 34/v. 17 (»Liste der Betriebe, die Flugzeugmotore gefertigt haben. Département Gironde« und »Liste der Betriebe, die Flugzeugunterlieferungen gefertigt haben. Département: Gironde«, Stichtag jeweils 1. Mai 1940); National Archives, Washington (NA), RG 165, File No. XI-4, XII-14, Combined Intelligence Objectives Subcommittee(CIOS)-Report: »The Peugeot Organisation. Activities of the Peugeot Organisation at Sochaux-Montbéliard«, S. 21 f.

Richtung Bordeaux, wichtige Maschinen und Einrichtungsteile folgten am 14. Juni.⁴⁹ Am 17. Juni wurde Montbéliard/Sochaux von Truppen der deutschen 1. Panzer-Division weitgehend kampflos besetzt. Die Peugeot-Werke in Paris-La Garenne und in Montbéliard/Sochaux wurden während des deutschen Vormarsches nicht beschädigt.⁵⁰ Jean-Pierre Peugeot, Mitglied des Aufsichtsrats der »Automobile Peugeot S.A.« und enger Mitarbeiter seines Vaters Robert, kehrte am 28. Juni – drei Tage nach dem deutsch-französischen Waffenstillstand vom 25. Juni 1940 – nach Montbéliard/Sochaux zurück. Hier wurde ihm von den deutschen Besatzungstruppen die Ankunft eines deutschen »Ingenieurs« in Aussicht gestellt, der die Leitung des Peugeot-Werks Montbéliard/Sochaux übernehmen sollte. Jean-Pierre Peugeot erreichte, nach eigenen Angaben, durch Verhandlungen mit dem »chef des troupes d'occupation«, daß er die Direktion des Werks wieder übernehmen konnte. Am 10. Juli wurde Hauptmann Bollenrath vom »Armee-Kraftfahrzeugpark 541« zum Peugeot-Werk abgeordnet mit dem Auftrag, für die Wiedereingangssetzung der Fabrik Sorge zu tragen und alle nichtautorisierten Eingriffe in das Unternehmen abzuwehren.⁵¹ Der stellvertretende Generaldirektor der »Automobiles Peugeot« und enge Vertraute Jean-Pierre Peugeots, Maurice Jordan, begab sich Ende Juni nach Paris und fand am Sitz der Generaldirektion und der Zentralverwaltung des Unternehmens in der Pariser Rue de Berri einen deutschen »Kommissar« zur Beaufsichtigung der Unternehmensführung vor; es handelte sich um Paul von Guillaume, einen Mitarbeiter der Automobilfabrik Adler aus Frankfurt am Main.⁵² Guillaume gehörte zu den Fachleuten, die die in der WiGruFa vereinigten deutschen Automobilfirmen dem GBK Adolf von Schell zur Verfügung gestellt hatten, um die Anlaufschwierigkeiten bei der Nutzbarmachung der französischen Automobilfirmen für die Motorisierung des deutschen Heeres zu verringern.⁵³ Die Firmen der deutschen Automobilindustrie sahen in ihren nach Frankreich entsandten »Kommissaren« ein Instrument zur Kontrolle und Ausnutzung der Kapazitäten der französischen Automobilproduzenten auch für den zivilen Kfz-Markt im Nachkriegs-Europa. Der GBK Adolf von Schell hatte diesen Aspekt der »Betreuung« französischer Kraftwagenproduzenten durch deutsche Automobilfirmen in einem Vortrag vor dem Beirat der WiGruFa vom 4. September 1940 mit dem schillernden Begriff des »Einfangens der französischen Autoindustrie« umschrieben und gemahnt, »uns in dem Gebiet, das wir jetzt beherrschen, nicht künstlich durch Aufbau anderer Typenreihen Konkurrenten für später

49 LOUBET (wie Anm. 20) S. 23; AN, Z6 non lieu no. 1816 A, Heft »Activité de la Société des Automobiles Peugeot ...« (wie Anm. 6) S. 5.

50 Robert DUTRIEZ, *La Seconde Guerre Mondiale en Franche-Comté*, Besançon 1984, S. 22 ff., S. 31 f.; LOUBET (wie Anm. 20) S. 23.

51 Zeugenaussage (ZA) Jean-Pierre Peugeots vor dem Cour de Justice du Département de la Seine, 28. Januar 1947, in: AN, Z6 non lieu no. 1816 A und Heft »Complément à la note du 10 octobre 1944 concernant l'activité de la Société des Automobiles Peugeot de septembre 1939 à septembre 1944«, 26. Februar 1946, S. 2 f., in: *ibid.* Zu Jean-Pierre Peugeot s. auch LOUBET (wie Anm. 20) S. 12, S. 493.

52 ZA Jean-Pierre Peugeots und Maurice Jordans vor dem Cour de Justice du Département de la Seine, 28. und 29. Januar 1947, in: AN, Z6 non lieu no. 1816 A und Heft »Complément à la note ...« (wie Anm. 51) S. 5, in: *ibid.* Zu Paul von Guillaume s. Hans-Christoph GRAF VON SEHERR-THOSS, *Die deutsche Automobilindustrie*, Stuttgart 1974, S. 343 ff., S. 351 ff.

53 So wurden neben von Guillaume z. B. die Daimler-Benz-Mitarbeiter Wilhelm Fürst von Urach und Carl Schippert zu »Kommissaren« für die Firma Renault und der frühere Frankreich-Repräsentant der Firma Auto-Union, Baron von Baumbach, zum »Kommissar« bei der Firma Citroën ernannt. Sie übernahmen ihr Amt jeweils am 26. Juni 1940, s. DARASSE (wie Anm. 21) S. 104; PICARD (wie Anm. 21) S. 92 f.; LOUBET (wie Anm. 30) S. 332; *Das Daimler-Benz Buch. Ein Rüstungskonzern im Tausendjährigen Reich*, Nördlingen 1987, S. 769, S. 772. Die Angabe, daß die »wehrwirtschaftliche Überwachung (Renaults, P.L.) Daimler-Benz im Herbst 1941 ... durch von Schell übertragen« wurde, bei: Hans POHL, Stephanie HABETH und Beate BRÜNINGHAUS, *Die Daimler-Benz AG in den Jahren 1933 bis 1945*, Stuttgart 1986, S. 148, ist irreführend.

großzuziehen«. ⁵⁴ Einer der Daimler-Benz-»Kommissare« bei Renault, Carl Schippert, berichtete auf einer Vorstandssitzung der Daimler-Benz AG vom 13. Oktober 1940, daß »die Auto-Union die Fabrik von Peugeot wegen evtl. Übernahme besichtigt habe«. Um für die »Interessen« von Daimler-Benz »nichts zu versäumen, habe er sich dazwischengeschaltet. (...) Über die Fabrikationseinrichtung bei Peugeot sei zu sagen, daß die mechanischen Werkstätten völlig veraltet seien. Vorhanden seien im wesentlichen nur alte Maschinen, die noch sämtlich mit Riemenantrieb versehen sind«. »Gut« seien »dagegen die Schmiede, die Giesserei und der Karosseriebau.« ⁵⁵ Die so begründete Zurückhaltung von Daimler-Benz und Auto-Union gegenüber einer »Übernahme« Peugeots mag erklären, warum die im innerdeutschen Vergleich eher zweitrangige Firma Adler die Firma Peugeot, die zur Spitzengruppe der französischen Automobilproduzenten gehörte, zugeteilt bekam.

Neben die »Kommissare«, die später in »Betriebs«- oder »Industriebevollmächtigte« umbenannt wurden und deren Befugnisse am 20. November 1940 genauer definiert wurden, ⁵⁶ traten seit dem 25. Juni 1940 nach und nach weitere Behörden der deutschen Besatzungsmacht, die die Firma Peugeot und die Produktion in ihren Werken kontrollierten und für Zwecke der deutschen Rüstung heranzuziehen versuchten. ⁵⁷

54 Vortrag Adolf von Schells »Zur Lage der Kraftverkehrswirtschaft« vor dem Beirat der WiGruFa vom 4. September 1940, S. 16f., in: Archiv des VDA, Frankfurt/M. RDA, »WiGru Beirat«. Vgl. auch die »Niederschriften« der Sitzungen des Beirats der WiGruFa vom 28. November 1940 und vom 5. März 1941, auf denen der Führungsanspruch der deutschen Kfz-Industrie in Europa noch deutlicher formuliert wurde, in: Sächsisches Staatsarchiv Dresden, Auto-Union, Nr. 784: Beirat der Wi.-Gru. Fahrzeugindustrie III.

55 »Protokoll der Vorstandssitzung in Sindelfingen am 13. 10. 40 und Fortsetzung in U.T. am 14. 10. 40, U.T., den 28. Okt. 1940, Ho./K.«, S. 15, in: Archiv der Daimler-Benz AG (DBAG), WK Protokolle 1938–40 IG.

56 Otfried ULSHÖFER, Einflußnahme auf Wirtschaftsunternehmen in den besetzten nord-, west- und südosteuropäischen Ländern während des Zweiten Weltkrieges, insbesondere der Erwerb von Beteiligungen (Verflechtung), Tübingen 1958, S. 28ff. Bei der Entsendung eines »Betriebsbevollmächtigten« wurde die Geschäftsleitung der betroffenen Firma in ihren Funktionen belassen. Der »Betriebsbevollmächtigte« durfte sich nicht in die kaufmännischen Angelegenheiten der ihm zugeteilten Firma einmischen, hatte jedoch »für die Ingangsetzung oder Inganghaltung des von ihm betreuten Betriebes, für die planmäßige Ausführung von Aufträgen sowie überhaupt für alle Maßnahmen zu sorgen, die der Leistungssteigerung des Betriebes dienen«; er sollte den Umgang des Unternehmens mit deutschen Behörden und Dienststellen erleichtern, das betreute Unternehmen war verpflichtet, ihn über alle Betriebs- und Geschäftsvorgänge zu unterrichten (ibid.).

57 Zur Koordinierung der privaten und der Rüstungsaufträge an die französische Industrie wurde am 15. September durch einen Erlaß des Beauftragten für den Vierjahresplan Göring und als gemeinsame Dienststelle des OKW/Wirtschafts- und Rüstungsamtes (WiRüAmt) und des Reichswirtschaftsministeriums (RWM) die Zentralführungsstelle (ZAST) in Paris eingerichtet, s. WINKEL (wie Anm. 4) S. 343; Das Deutsche Reich (wie Anm. 9) S. 234; UMBREIT (wie Anm. 12) S. 269f. Da jedoch deutsche Firmen die nach Frankreich verlagerten Aufträge der ZAST nicht immer mitteilten und andere deutsche Behörden sich in eigener Regie um die Ausnutzung der französischen Wirtschaft bemühten, z. B. Beschaffungsstäbe des Generalluftzeugmeisters (GLM), der Kriegsmarine, des Heereswaffenamtes (HWA) und des Reichsführers der Schutz-Staffel (s. UMBREIT S. 36, Das Deutsche Reich, S. 97, S. 104, S. 234, vgl. BA, R 26 VIII/3), ordnete RMfBuM Speer am 25. Juli 1942 mit dem Einverständnis der an der ZAST beteiligten Reichsbehörden die Einrichtung eines Deutschen Beschaffungsamtes (DBA) in Paris an, das die dezentralisierte Beschaffung in Frankreich zusammenfassen sollte. Leiter des DBA wurde der ehemalige Chef des Stabes des im Juli 1942 abberufenen GBK Adolf von Schell, Max Thoenissen (s. UMBREIT S. 270; EICHHOLTZ [wie Anm. 12] S. 93; BA-MA, RW 24/37, Bl. 2f.), was die Bedeutung der französischen Kfz-Industrie für die deutsche Rüstung unterstreicht. Der speziell für die Beobachtung und Nutzbarmachung der Rüstungsindustrie seit Beginn der Besetzung in Frankreich tätige Wehrwirtschafts- und Rüstungsstab Frankreich (WiRüStab) des OKW/WiRüAmts mit seinen nachgeordneten Rüstungsinspektionen (RüIn) und »Außenstellen«, später Rüstungskommandos (RüKdo.) wurde nach einer Organisationsänderung vom Juni 1942, die den Rüstungsstab dem

Am 1. Juli 1940 begann das Peugeot-Werk in Montbéliard/Sochaux, dessen Belegschaft durch Krieg und Kriegsgefangenschaft oder Flucht in die unbesetzte Zone Frankreichs von 15500 im Jahr 1939 auf ca. 7500 zurückgegangen war,⁵⁸ wieder mit der Produktion. Die Herstellung ziviler Nutzfahrzeuge, vor allem für Kunden im Elsaß, wurde im September abgebrochen, nachdem der GBK die ersten Aufträge vergeben hatte: 835 Kraftfahrzeuge aus der »laufenden Fertigung« und einen »einmaligen Auftrag von 500 Sanitäts-Krankswagen«, dessen Erteilung, wie Jean-Pierre Peugeot nach dem Krieg aussagte, sich dem guten Eindruck verdankte, den nicht mehr zur Auslieferung gelangte Ambulanzen für die französische Armee auf deutsche Besatzungsoffiziere bei der Besichtigung des Werks in Paris-La Garenne gemacht hatten.⁵⁹ Das im Dezember 1940 nach Montbéliard/Sochaux gegebene, bis zum 31. März 1941 terminierte Fertigungsprogramm des GBK sah die Produktion von insgesamt 6306 Kraftwagen vor, von denen am 15. März der »größte Teil« als »geliefert« vermerkt wurde. Die nach Peugeot in Montbéliard/Sochaux vergebenen Aufträge waren im Vergleich zu den Fertigungsprogrammen, die anderen Firmen im Zuständigkeitsbereich der Rü In C Nordostfrankreich auferlegt worden waren, so umfangreich, daß der WiRüStab am 21. Februar 1941 die Einrichtung eines besonderen »Kommando Montbéliard der Rü In C« beschloß.⁶⁰ Bis Mitte 1942 lief in unregelmäßigen Stückzahlen die Fertigung von Pkw, Sankras und 2 to, später 3 to-Lkw der Peugeot-Modellreihe, seit Mitte 1942 nur noch die Fertigung des 2 to- beziehungsweise 3 to-Lkw (und von Lkw-Ersatzteilen) mit einer vom GBK vorgeschriebenen vierteljährlichen Stückzahl zum Beispiel für das 3. Quartal 1942 von 2400. Die Lkw-Fertigung ist im Mai 1944 »mit restlichen 200« ausgelaufen.⁶¹

Der GBK blieb bis zum Frühjahr 1941 der einzige deutsche Auftraggeber bei Peugeot. Deutsche Firmen hielten sich bis zu dieser Zeit mit der Auftragsvergabe an französische Betriebe zurück, da sie sich scheuten, ihnen oft unbekannte Unternehmen mit Fertigungsaufgaben zu betrauen und eigene Produktionsmethoden und Erfahrungen preiszugeben. Die verstärkten Rüstungsanstrengungen im Rahmen der Vorbereitung auf den Rußlandfeldzug, Einzelmaßnahmen, zum Beispiel die Eröffnung einer (wegen regen Zuspruchs mehrfach verlängerten) »Deutschen Technischen Ausstellung« in Paris, die französischen Firmen einen Überblick über deutschen Warenbedarf und Nachbaumöglichkeiten geben sollte, und ein Gespräch von Vertretern des COA mit Mitgliedern der WiGruFa in Berlin über Verlagerungsmöglichkeiten am 5. März 1941 führten schließlich zu einer verstärkten Auftragsvergabe nach Frankreich.⁶²

RMfBuM als Rüstungsinspektion Frankreich mit den nachgeordneten Inspektionen und Kommandos unterstellte, am 15. März 1943 endgültig durch den Rüstungs- und Beschaffungsstab Frankreich (RüBeStab) des RMfBuM, der auch an die Stelle des DBA trat, aufgelöst (s. JANSSEN [wie Anm. 12] S. 53f.; UMBREIT, S. 34f.; EICHHOLTZ, S. 93, S. 138). Das Problem konkurrierender Dienststellen und bürokratischen Leerlaufs bei der Ausnutzung der französischen Wirtschaft wurde auch durch Speers vergleichsweise späte Reformen nicht hinreichend gelöst, vgl. einen Bericht des Auslands-SD (RSHA, Amt III: Deutsche Lebensgebiete, Gruppe D: Wirtschaft) von Ende 1943 über »die uneinheitliche deutsche Wirtschaftsführung« in Frankreich, in: BA, R 58/649, Bl. 24–43, bes. Bl. 37ff.

58 BA-MA, RW 24/187, Eintragung vom 24. November 1940 und vom 24. Januar 1941. LOUBET (wie Anm. 20) S. 27, nennt folgende Personalzahlen: 8031/1941, 8450/1942, 8033/1943, 6400/1944.

59 BA-MA, RW 24/187, Lagebericht vom 24. September 1940; ZA Jean-Pierre Peugeots vor dem Cour de Justice du Département de la Seine, 28. Januar 1947, in: AN, Z6 non lieu no. 1816 A.

60 BA-MA, RW 24/187, Lagebericht vom 24. November 1940; RW 24/188, desgl. vom 15. März 1941; RW 24/181, desgl. vom 21. Februar 1941 und Karte des Gebiets der Rü In C, Stand Ende 1942, in: RW 24/185.

61 Ibid. RW 24/188, Lagebericht vom 15. April 1941; RW 24/182, Eintragung vom 13. Mai 1942; RW 24/201. Vgl. LOUBET (wie Anm. 20) S. 25.

62 WINKEL, S. 342, S. 352.; BA-MA Freiburg, RW 35/824 (Abschlußbericht des Militärbefehlshabers in Frankreich 1944, Kapitel: »Die Gründe für die Errichtung und die Organisation der Zentralauftragstelle (Zast)«, S. 1ff.); Ibid. RW 14/181, Eintragung vom 28. Februar 1941; Karlrobert RINGEL,

Peugeot war zur Auslastung seiner Produktionskapazitäten im Doubs, in Paris und in Bordeaux und zur Sicherung seiner Existenz auf weitere Aufträge aus dem Deutschen Reich neben den Bestellungen des GBK angewiesen, lag doch der Wert aller von 1940 bis 1944 produzierten Kraftwagen, ca. 1,5 Milliarden Francs, knapp über dem allein im Jahr 1939 erzielten Umsatz von 1,1 Milliarden Francs.⁶³ Bei der Übernahme deutscher Aufträge konnte sich Peugeot zudem eine bessere Versorgung mit Rohstoffen, Halbfabrikaten, Betriebsmitteln und Arbeitskräften erhoffen.⁶⁴ Im März 1941 meldete die RüInC bereits eine Reihe von »vorgesehenen« Aufträgen neben dem laufenden Fertigungsprogramm des GBK für die »Automobiles Peugeot S. A.«, unter anderem Zahnradgehäuse, Lkw-Führerhäuser, Motoren- und Geräteteile für verschiedenen deutsche Firmen. Im April wurde vermerkt, daß sich »neuerdings auch die Firma Volkswagenfabrik in Fallersleben für die Verlagerung von Aufträgen« nach Peugeot »interessiere«, es handele sich »um Fertigungsmöglichkeiten von Verbrennungsmotor-Einzelteilen, wie Zylinderköpfe, Kolben usw.«⁶⁵ Im Sommer 1941 vergaben deutsche Firmen erstmals Aufträge an Peugeot: Das VWV beauftragte Peugeot am 24. Juli mit der »Entwicklung und Herstellung von 2 Gießkokillen« und am 14. Oktober mit der Produktion von 100000 Zylinderköpfen, Rheinmetall in Sömmerda bestellte am 31. Juli Keilwellenteile, Klöckner-Humboldt-Deutz am 26. August Teile für Bremsen, die Mitteldeutschen Fahrradfabriken am 17. September 3000 zweirädrige Anhänger für die Nachrichtentruppen, Ford-Köln am 18. September 1000 Lkw-Fahrerhäuser, die Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken in Karlsruhe und Borsigwalde am 27. Oktober 550 Lehren und BMW Flugzeug-Motoren. Einige der Aufträge wurden in den folgenden Jahren bis 1944 erweitert, zum Beispiel wurden an Klöckner-Humboldt-Deutz bis 1943 in mehreren Losen 12000 Bremseinheiten geliefert, an Rheinmetall bis 1944 in verschiedenen Tranchen über 20000 Keilwellenzapfen, -mitnehmer usw., an das VWV in 1000er Serien Schwungräder, Kurbelwellen, Kardanwellen und Bremstrommeln. Andere Kleinserien-Aufträge, zum Beispiel von Adler über Traghebel und Pumpen oder von Buckau in Magdeburg über Verschlusssteile für die leichte Feldhaubitze (IFH.) 18 wurden erst 1942/43 an Peugeot vergeben.⁶⁶

Vor allem zwei Fertigungen erwiesen sich sowohl von ihrer Gewinnträchtigkeit als auch von ihrer Kontinuität her als wirtschaftlich vorteilhaft für Peugeot: Die Montage des BMW-Flugmotors »132 T«, der in großer Zahl in Frankreich für die deutsche Luftwaffe gebaute Transportflugzeug Junkers »Ju-52« eingebaut wurde,⁶⁷ in Bordeaux und die Herstellung von Gleisketten für ein 3 to-Halbkettenfahrzeug des deutschen Heeres. Im Auftrag des Oberkommando des Heeres (OKH) lieferte Peugeot von Juli 1941 bis Juli 1944 ca. 1100 Paar Gleisketten für den im Deutschen Reich vor allem von der Firma Borgward produzierten »leichten Zugkraftwagen 3 to«.⁶⁸ Die Gleiskettenfertigung erschien der Direktion des Peu-

Frankreichs Wirtschaft im Umbruch, Leipzig 1942, S. 170f.; »Niederschrift« der Beiratssitzung der WiGruFa am 5. März 1941, Berlin, 10. März 1941, in: Sächsisches Staatsarchiv Dresden, Auto-Union, Nr. 784: Beirat der Wi.-Gru. Fahrzeugindustrie III, Bl. 138.

63 Nach den Angaben bei LOUBET (wie Anm. 20) S. 26 und AN, Z6 non lieu no. 1816 A, »Comité de Confiscation des profits illicites, Seine, 2^e comité, citation no. 989, affaire: S. A. des Automobiles Peugeot, Rapport de M. Dauvois, Inspecteur des Contributions directes, Paris, 23. Juli 1946«, S. 4.

64 Vgl. BA-MA, RW 24/189, Lagebericht vom 27. April 1942.

65 BA-MA, RW 24/188, Lageberichte vom 15. März und 15. April 1941.

66 BA-MA, RW 35/841, Liste vom 30. Juli 1942; RW 24/167, »Abschluß zum 30.9.1942«; BA, R 26 VIII/3, diverse »Aufstellungen«; NA, RG 165, File No. XI-4, XII-14, CIOS-Report: The Peugeot-Organisation. Activities of the Peugeot Organisation at Sochaux-Montbéliard, »VI. German Orders placed at Peugeot-Sochaux«.

67 KLEMM (wie Anm. 21) S. 72.

68 CIOS-Report (Anm. 66); LOUBET (wie Anm. 20) S. 26; AN, Z6 non lieu no. 1816 A, Heft »Activité de la Société des Automobiles Peugeot ...« (wie Anm. 6) S. 7 und »Rapport à Monsieur Nicolet, Juge d'Instruction. Paul Caujolle et César Choron, Experts-Comptables près de la Cour d'Appel de Paris et le Tribunal de 1^{re} Instance de la Seine« o. D. (6. Juni 1946), S. 201; OSWALD (wie Anm. 26) S. 139.

geot-Werks Montbéliard/Sochaux 1941 »extrêmement intéressant«, denn sie erfordere wenige Werkzeuge, keine spezialisierten Arbeiter, erlaube Großserien-Fertigung und die kontinuierliche Beschäftigung von 600–700 Arbeitern, danach habe man lange Zeit gesucht.⁶⁹

Im Verlauf des Jahres 1942 stellte sich jedoch immer deutlicher heraus, daß die wirtschaftlichen Vorteile, die sich Peugeot durch die Übernahme weiterer kleinerer deutscher Aufträge versprochen hatte – vor allem Rohstoff- und Arbeitskräfte-Zuweisungen – nicht eintraten. Gegenüber einem Offizier des Heereswaffenamtes (HWA) beklagten »Herren von Peugeot« Ende 1942, daß »bisher alle Dienststellen und Firmen, die Aufträge verlagert hätten, ihnen sehr viel versprochen, aber nur sehr wenig gehalten hätten, besonders was die Beschaffung von Arbeitskräften, Betriebsmitteln usw. anbetrifft.«⁷⁰ Das Arbeitskräfte-Problem wurde für Peugeot 1942 immer drängender, obwohl das Unternehmen mittlerweile von der deutschen Besatzungsverwaltung als vor Personalabzug weitgehend zu schützender »V-Betrieb« (»Vorzugsbetrieb«) eingestuft worden war und die RüIn C seine Fertigungen am 10. März 1942 als »von kriegsentscheidender Wichtigkeit« klassifizierte.⁷¹ Betrug die Arbeitszeit für die Mehrzahl der Arbeiter bei Peugeot-Montbéliard/Sochaux im 1. Quartal 1941 noch weniger als 40 Wochenstunden, so lag sie im September 1942 bereits bei 52,5 und wenig später bei 54 Wochenstunden, weil eine wachsende Zahl deutscher Aufträge von einer zunehmend geringer werdenden Stammelegschaft der Peugeot-Werke im Doubs bearbeitet werden mußte. Durch die Verlängerung der Arbeitszeit seit März 1941 sollten Arbeitskräfte für Deutschland freigesetzt werden. Zur Anwerbung »frei werdender Arbeiter« wurde ein Werbebüro des Militärbefehlshabers im Peugeot-Werk eingerichtet.⁷²

Der wachsende Mangel an Arbeitskräften in der deutschen Kriegswirtschaft drängte die Bedeutung einzelner freiwilliger Meldungen von Peugeot-Arbeitern für einen Arbeitseinsatz im Deutschen Reich bald zurück. Im Rahmen der Ende Juni 1942 beginnenden »Relève«, einer von der französischen Regierung initiierten Aktion, die die Entlassung eines französischen Kriegsgefangenen vorsah, wenn sich drei französische Arbeiter zur Arbeit im Deutschen Reich verdingten, und die den von der Vichy-Regierung befürchteten Zugriff des am 21. März zum »Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz« (GBA) Fritz Sauckel auf das französische Arbeitskräftepotential abwenden, zumindest verringern sollte, verließen am 5. Oktober 1942 mehrere hundert der bis 1944 insg. 1200 durch »Relève« und durch den am 16. Februar 1943 eingerichteten Zwangsarbeitsdienst Service du Travail Obligatoire (S.T.O.) von Peugeot nach Deutschland abgezogenen Arbeiter Montbéliard/Sochaux zum Einsatz in Rüstungsfirmen im Reichsgebiet.⁷³ Zwei Repräsentanten Peugeots, die im November 1942 im Auftrag der Direktion die Firma Adler in Frankfurt am Main besuchten, wo 280 Peugeot-Arbeiter (die meisten der im Oktober abgezogenen) tätig waren, berichteten nach ihrer Rückkehr, daß das Personal entgegen den vorher gemachten Zusagen schlecht ernährt und

69 ZA Ernest Matterns vor dem Cour de Justice du Département de la Seine, 14. Februar 1947, in: AN, Z6 non lieu no. 1816 A (Angaben nach einer Peugeot-internen Aktennotiz vom 18. Juni 1941, aus der von dem Beamten, der Mattern vernahm, zitiert wurde).

70 BA-MA, RW 24/42, Bl. 84.

71 Ibid. RW 35/841; RW 24/181, Eintragung vom 10. März 1942; FRANKENSTEIN (wie Anm. 7) S. 216.

72 BA-MA, RW 24/181, Eintragung vom 20. März 1941; LOUBET (wie Anm. 20) S. 27.

73 Pierre SIRE, *Le Service de Coordination des Usines Peugeot du Doubs*, o. O., o. J. (Ende 1944), S. 21, S. 63 (archiviert im Musée de la Résistance et de la Déportation, Besançon); Jean ALBIN, *La »Résistance« aux usines Peugeot du Doubs*, o. O., o. J. (9. November 1944), S. 3ff. (archiviert im »Archive privée Jean Albin«, ich danke Herrn Dr. Yves Cohen, Paris, für die Überlassung des Textes). Zu »Relève« und S.T.O. siehe: FRANKENSTEIN (wie Anm. 7) S. 213; AZÉMA (wie Anm. 11) S. 210f.; François MARCOT, *Les Voix de la Résistance. Tracts et Journaux clandestins francs-comtois*, Besançon 1989, S. 129f.

untergebracht war und darüber hinaus mit Arbeiten beschäftigt wurde, für die es nicht ausgebildet worden war.⁷⁴

Der Kriegsverlauf gab der Führung Peugeots Anlaß zur Sorge über die möglichen Konsequenzen einer engeren Anbindung an die deutsche Rüstungswirtschaft. Leistungen der kollaborationsbereiten Regierung unter Marschall Philippe Pétain zur Unterstützung der deutschen Kriegführung während des Jahres 1941, zum Beispiel die Zustimmung der Vichy-Regierung zur Überführung deutscher Minenräum- und Schnellboote durch das unbesetzte Gebiet ins Mittelmeer, wurden von deutscher Seite nicht durch politische Zugeständnisse vergolten. Hitler wandte seine Aufmerksamkeit mehr und mehr dem Rußlandfeldzug zu. Seit einem Treffen Pétains mit Göring in Florentin-Vergigny am 1. Dezember 1941, das keine positiven Ergebnisse für die Vichy-Regierung erbrachte, konstatierte die Militärverwaltung eine deutliche Versteifung der politischen Lage in Frankreich. Kollaborationsphrasen dienten nach dem Urteil der deutschen Waffenstillstandskommission immer mehr zur Tarnung des in Vichy praktizierten Attentismus.⁷⁵ Ein schwerer Bombenangriff auf das Renault-Werk in Boulogne-Billancourt vom März 1942, der 15 % der Maschinen zerstörte und 400 Todesopfer forderte, die Stagnation des deutschen Vormarsches in Rußland und Nordafrika und schließlich die Landung der Alliierten in Algerien und die anschließende Besetzung der bislang unbesetzten Zone durch deutsche Truppen am 8. beziehungsweise 11. November 1942 zeigten der französischen Öffentlichkeit, daß Frankreich mehr und mehr an der Seite des Deutschen Reiches in den zunehmend von den Erfolgen der Alliierten bestimmten Weltkrieg hineingezogen wurde.⁷⁶

Jean-Pierre Peugeot, der im November 1941 als Nachfolger seines Vaters Robert »Président« der »Automobiles Peugeot S.A.« geworden war,⁷⁷ ließ unter dem Eindruck der allgemeinen politischen Entwicklung und erster Konfrontationen mit der Besatzungsverwaltung⁷⁸ die Verhandlungen mit deutschen Dienststellen über die Fertigung von Teilen für ein Halbkettenfahrzeug, den »1 to-Zugkraftwagen« (Zgkw) der Firma Demag – dem sogenannten »D7-Programm« – seit Mai 1942 hinhaltend führen. In deutschen Berichten hieß es zu den Gesprächen mit der Firma Peugeot über Monate hinweg in sich ähnelnden Formulierungen: »Die Verhandlungen ... schweben noch«, »Das Werk Peugeot wurde ... nochmals eingehend besichtigt«, »Eine endgültige Entscheidung ... konnte noch nicht erreicht werden.«⁷⁹ Obwohl der Chef des Deutschen Beschaffungsamtes (DBA) in Paris, Generalmajor Max Thoenissen, den Peugeot-Direktoren Vincent und Henry⁸⁰ in einer Besprechung am 20. August 1942 gegen die Zusage des Unternehmens, für das »D7-Programm« zu fertigen, zugestand, daß Peugeot Werkzeugmaschinen und Blaupausen der Firma Demag, zusätzliche 811 Arbeiter (»vornehmlich Kriegsgefangene«) und »allerschnellstens die Dringlichkeitsabstufung für alle laufenden Aufträge« erhielt,⁸¹ hieß es erst am 20. Februar 1943, daß Peugeot »nunmehr

74 ALBIN (wie Anm. 73) S. 3 ff.; SIRE (wie Anm. 73) S. 21.

75 FRANZ KNIPPING, Die deutsche Frankreichpolitik 1940–1942, in: Wolfgang MICHALKA (Hg.), Der Zweite Weltkrieg. Analysen, Grundzüge, Forschungsbilanz, München 1989, S. 697–709, hier: S. 704 ff.

76 LOUBET (wie Anm. 20) S. 30; AZÉMA (wie Anm. 11) S. 277 ff.

77 LOUBET (wie Anm. 20) S. 12.

78 Im Oktober 1942 verlangten deutsche Zensurbehörden, daß in der Peugeot-Werkszeitschrift »Trait d'Union« regelmäßig eine von der deutschen Propaganda gelenkte Kriegsberichterstattung veröffentlicht werden sollte. Jean-Pierre Peugeot ließ daraufhin das Erscheinen der Zeitschrift einstellen, ALBIN (wie Anm. 73) S. 6; SIRE (wie Anm. 73) S. 22; »Contacts. Organe mensuel des établissements Peugeot dans le Doubs«, 16^e année, no. 142, Mai 1945, Artikel »Le Trait d'Union persécuté par les autorités d'occupation retrouve sa liberté«.

79 BA-MA, RW 35/730, »Wochenberichte« vom 5. Mai 1942, 20. Juni 1942, 18. Juli 1942 und 30. November 1942. Zum »1 to-Zgkw« vgl. OSWALD (wie Anm. 26) S. 137.

80 Henry war »Chef du Service de Liaison avec les Autorités d'Occupation«, siehe: AN, 3W 224, scellé no. 22, Schriftstück »16. Juin 1944«.

81 BA-MA, RW 24/38, Bl. 69.

endgültig die Baugruppen Vorderachse, Lenkgetriebe und Anhängerkupplung« übernehme, »die vorbereitenden Arbeiten« seien »im Gange«. ⁸² Die Werkzeuge für das »D7-Programm« trafen schließlich erst im Juni 1943 in Montbéliard/Sochaux ein, bis zum Juli 1944 wurden 2 % des Fertigungsauftrags erfüllt. ⁸³

Die deutschen Rüstungsbehörden zogen aus dem Verhalten Peugeots im Zusammenhang mit der 1to-Zgkw-Fertigung eindeutige Schlüsse. Der Chef des Stabes des DBA sagte in einem Schreiben an den Hauptausschuß Kraftfahrzeuge (HAKfz) vom 19. Januar 1943 bezüglich des »Eindrucks«, »wonach die französischen Fabriken bei neuen Auftragsvergaben Schwierigkeiten machen« unter anderem, daß »die Verhältnisse der Fa. Peugeot dem Amt auf Grund monatelanger Verhandlungen wegen Verlagerung des D7-Programms bekannt« seien. Während einer Besprechung beim Generalluftzeugmeister (GLM) Milch war am 5. Februar 1943 die Rede davon, daß die verschiedenen zu Peugeot verlagerten Fertigungsprogramme »von den Franzosen gegeneinander ausgespielt« würden. ⁸⁴

3. Peugeot unter der »technischen Steuerung« und der »Patenschaft« durch das Volkswagenwerk von Februar 1943 bis November 1944

Zu Anfang des Jahres 1943 wurde das seit dem Beginn der Besatzung praktizierte Verfahren bei der Beaufsichtigung und rüstungswirtschaftlichen Nutzung der Firma Peugeot – Kontrolle durch den Kommissar beziehungsweise »Industriebeauftragten« Paul von Guilleaume (und seit dem 18. April 1942 durch den Industriebeauftragten [IB] Dr. Eduard Wunderlich nur für Peugeot-Montbéliard/Sochaux) ⁸⁵, Auftragsvergabe durch verschiedene deutsche Firmen in der Regel über Zentralauftragsstelle (ZAST) und DBA – gestrafft und eines der deutschen Unternehmen, die seit 1941 Aufträge an Peugeot vergeben hatten, die »Volkswagenwerk GmbH«, mit der »technischen Steuerung« der Firma Peugeot betraut.

Die rüstungswirtschaftlichen Zentralbehörden im Reich erhofften sich durch die Übergabe der Verantwortung für den Rüstungsausstoß Peugeots an ein deutsches Unternehmen eine effektivere Nutzung der Produktionskapazitäten Peugeots und eine engere Beaufsichtigung der bereits in gewissem Verdacht stehenden Firmenleitung. ⁸⁶ Des weiteren stand hinter dieser Maßnahme, über den konkreten Fall Volkswagen-Peugeot hinausgehend, die hier nicht vertiefend zu behandelnde Neuorientierung der Rüstungspolitik des Deutschen Reichs unter dem Rüstungsminister Albert Speer zur Jahreswende 1942/43; Speer suchte das Industriepotential des besetzten Europa, besonders Frankreichs, in wachsendem Gegensatz zu Sauckels Politik der bloßen Arbeitskräfteaushebung mit der deutschen Kriegswirtschaft zu verbinden

82 Ibid. RW 35/730, »Monatsbericht« des »Sonderbeauftragten für industrielle Lieferungen« vom 20. Februar 1943.

83 AN, Z6 non lieu no. 1816 A, Heft »Activité de la Société des Automobiles Peugeot ...« (wie Anm. 6) S. 8. Vgl. NA, RG 165, File No. XI-4, XII-14, CIOS-Report: The Peugeot-Organisation. Activities of the Peugeot Organisation at Sochaux-Montbéliard, »VI. German Orders placed at Peugeot-Sochaux«.

84 BA-MA, RW 24/42, Bl. 45 ff.; RL 3/35, Bl. 3110.

85 Ibid. RW 24/182, Eintragung vom 18. April 1942; BA, R 3/619 (Schreiben der Außenstelle der Amtsgruppe Motorisierung des GB für die Rüstung für Frankreich, Belgien und Niederlande an den Beauftragten für den Vierjahresplan ..., Paris, den 11. Dezember 1942). Über die Person des Dr. Eduard Wunderlich, seine Herkunft und seinen Beruf ließ sich in der einschlägigen Literatur und den mir zugänglich gewesenen Dokumenten nichts feststellen.

86 BA-MA, RL 3/35, Bl. 3110. In einem amerikanischen Geheimdienstbericht vom 9. Dezember 1944 über Peugeot-Montbéliard/Sochaux heißt es hierzu: »At this time (1943, P. L.) Peugeot Sochaux had been made a subsidiary of VWV in order to frustrate the french «go slow» policy«, in: NA, RG 165, File No. XI-5, CIOS-Report: Aircraft Production Activity of the Peugeot Organization, S. 4.

und angesichts der zunehmenden Wirkung alliierter Bombenangriffe auf die deutsche Industrie die Rüstungsproduktion zu dezentralisieren.⁸⁷

Warum gelangte nun gerade das Volkswagenwerk, das seit 1941 nicht durch große oder kontinuierliche Aufträge an Peugeot hervorgetreten war, in eine Position gegenüber der Firma Peugeot, die weitreichenden Einfluß auf das Unternehmen zu vermitteln versprach?

Das Volkswagenwerk war zu Kriegsbeginn, im September 1939, mit dem Problem konfrontiert gewesen, daß der eigentliche Betriebszweck der Volkswagen GmbH, die Produktion des von Ferdinand Porsche konstruierten und von Adolf Hitler als sozialpolitischem Geschenk des Regimes geförderten Kraft-durch-Freude-(KdF)Wagens, hinfällig geworden war: der zivile Absatzmarkt war verloren gegangen, Rohstoffe, Baumaterialien und Arbeitskräfte standen für Zwecke einer soziointegrativen Massenmotorisierung nicht mehr zur Verfügung.⁸⁸ Die Leitung des VWW konnte im September 1939 eine die Existenz des Unternehmens bedrohende Krise nur abwenden, indem sie das Werk für Rüstungsfertigungen öffnete, allerdings mit einem deutlichem Schwerpunkt bei der Luftwaffenfertigung für das Junkers-Flugzeug Ju 88, da die militärische Version des »KdF-Wagens«, der Kübelwagen, zu diesem Zeitpunkt beim GBK und den Beschaffungsstellen des Heeres noch nicht auf besonderes Interesse stieß.

In den den folgenden Jahren expandierte das Unternehmen stark im Bereich der Rüstungsfertigung. Wie erfolgreich das VWW schließlich Ende 1942 mit den vergleichsweise anspruchsvollen Technologien des Flugzeugbaus umzugehen verstand und wie selbstbewußt es mittlerweile im Rüstungsmarkt agierte, zeigt die im Februar 1943 erfolgte Einschaltung des VWW in den Ju-88-Nachbauring, Porsches Vorschlag an den GLM vom Mai 1943, die Produktion von Jagdflugzeugzellen des Typs Focke-Wulf (FW) 190 aufzunehmen und die Fertigung der V1 in großen Stückzahlen seit Mitte 1943.⁸⁹

Im Zusammenhang der Beziehungen des VWW zur Firma Peugeot erscheint vor allem das vom VWW seit Juni 1942 vorangetriebene und im September 1942 durch eine Anordnung Speers endgültig gestoppte Projekt des Baus einer Leichtmetallgießerei interessant.⁹⁰ Das Peugeot-Werk in Montbéliard/Sochaux verfügte über eine seit 1919 eingerichtete und bis 1939 laufend modernisierte Gießerei-Abteilung zum Guß von Bronze, Aluminium und Stahl,⁹¹ daneben über das »drittgrößte Preßwerk Europas«,⁹² und produzierte, ähnlich dem VWW, Rüstungsgüter verschiedener Bereiche parallel.

Das Volkswagenwerk, das in der Serienfertigung technologisch anspruchsvoller Rüstungsgüter einen gewinn- und zukunftssträchtigen Arbeitsschwerpunkt sah,⁹³ konnte daher an einer Übernahme der Produktionskapazität Peugeots durchaus Interesse finden, zumal Renault und Citroën bereits an Daimler-Benz beziehungsweise Auto-Union vergeben waren.

87 MILWARD (wie Anm. 4) S. 141 ff.; SPEER (wie Anm. 7) S. 322 f.; FRANKENSTEIN (wie Anm. 7) S. 217.

88 Hierzu und zum Folgenden beziehe ich mich auf die Forschungsergebnisse meines Kollegen Manfred GRIEGER, die erstmals in seinem Beitrag »Der Käfer geht in die Luft. Das Volkswagenwerk und die Luftrüstung 1939–1945« zum 1. »Bericht über die Tätigkeit des Forschungsprojektes Zwangsarbeit während des Dritten Reiches im damaligen VW-Werk«, Ms. Bochum 1988, S. 119–36, bes. S. 121–32, zusammengefaßt sind.

89 SIEGFRIED (wie Anm. 1) S. 26, S. 43; DERS., Das Leben der Zwangsarbeiter im Volkswagenwerk 1939–1945, Frankfurt/M., New York 1988, S. 12.

90 SIEGFRIED (wie Anm. 1) S. 57 ff.; DERS. (wie Anm. 89) S. 42 ff.

91 LOUBET (wie Anm. 20) S. 32.

92 BA-MA, RW 24/200, Eintragung vom 22. Dezember 1943.

93 GRIEGER (wie Anm. 88) S. 131 f., S. 134.

3.1. Die Phase der Verhandlungen zur »Übernahme« Peugeots durch das Volkswagenwerk von Februar bis März 1943

Zu Beginn des Jahres 1943 verdichteten sich die Anzeichen, daß das VWW auf eine Einverleibung der Produktionskapazitäten Peugeots, vor allem des Peugeot-Werks in Montbéliard/Sochaux, hinarbeitete.⁹⁴ Am 22. Januar 1943 erhielt die »Hauptgruppe Motorisierung« beim HWA vom Hauptausschuß Kraftfahrzeuge ein »Fernschreiben, wonach die Zylindergußkapazitäten der Fa. Peugeot für das Volkswagenwerk sicherzustellen seien. Außerdem soll in die Karosserieabteilung der Peugeot-Werke eine Fertigung der Junkers-Werke verlagert werden.«⁹⁵ In einer Besprechung bei Milch am 5. Februar 1943 hieß es, daß die »Leitung« der Firma Peugeot und die »einheitliche Vertretung der Gesellschaft allen gegenüber« Porsche »zunächst übertragen« worden sei, »wobei noch nicht entschieden« sei, »ob es dabei« bleibe. Die »Leitung für unseren Triebwerksbau« habe »selbstverständlich Junkers«.⁹⁶ Das Beschaffungsbüro Paris erhielt offenbar Kenntnis von diesen Vorgängen, erhob »als für die Verteilung von Kapazitäten« in Frankreich »zuständige Stelle Einspruch« und lud die »maßgebenden Herren« zu »diesbezüglichen Verhandlungen« für Anfang Februar nach Paris ein.⁹⁷

Am 10. und 11. Februar 1943 fand die »Besprechung in der Angelegenheit Volkswagenwerk–Peugeot« in den Räumen des DBA in Paris statt.⁹⁸ Anwesend waren unter anderen General Max Thoenissen, Chef des DBA, Dr. Bosse, »Einsatzleiter West der Organisation Todt und Beauftragter für Frankreich des Reichsministers für Bewaffnung und Munition«⁹⁹, Wilhelm Schaaf, Leiter des HA Kfz, Oberst von Colbe und Oberstleutnant Brückner vom HWA, der »Industriebeauftragte« für die Firma Peugeot in Paris, Paul von Guilleaume, und Ferdinand Porsche, Bodo Lafferentz und Anton Piëch vom Volkswagenwerk. Schaaf eröffnete die Unterredung, indem er darauf hinwies, daß die Grauguß-Gießerei bei Peugeot »gut eingerichtet« sei und »in allem zur Fertigung« der vom VWW »benötigten Gußteile« passe. Die Repräsentanten des VWW seien mit der Bitte an ihn herangetreten, »ihnen die Peugeot-Werke zuzusprechen und ihnen dort die Führung zu übertragen«. Er habe ihnen erklärt, »daß es nur dann in Frage käme, wenn die anderen, dort verlagerten Interessen gewahrt blieben. Sie sagten dies mir zu«. Nach Schaafs Ansicht sollen »von seiten des Volkswagenwerks ... Leute nach Sochaux, um dort alle Engpässe zu beseitigen. Das Volkswagenwerk wolle unter keinen Umständen die Firma Peugeot »beherrschen«. Es soll eine Interessengemeinschaft gebildet werden ohne statutenmäßige Bindung«.

Thoenissen ergriff nach Schaaf das Wort und bezweifelte »die klare Linie« des VWW, »außerdem hätten sich die Herren für die Zweigwerke in Paris und Bordeaux interessiert«. Schaaf versuchte das »Interesse des Volkswagenwerks in Bordeaux« zu erklären, indem er darauf hinwies, daß »dort die Aluminium-Köpfe für den Volkswagen gegossen würden«.

94 Die mir zur Verfügung stehenden Dokumente und Quellenmaterialien aus dem Archiv des VWW und anderen Archiven erlauben es leider nicht, konkret die Überlegungen und Konzepte, die Ferdinand Porsches Versuchen seit Anfang 1943, Vollmachten über Peugeot zu erlangen, vorangingen, nachzuzeichnen.

95 BA-MA Freiburg, RW 24/41, Eintragung vom 22. Januar 1941.

96 Ibid. RL 3/35, Bl. 3110 und RL 3/45, Bl. 7625.

97 Ibid. RW 24/41, Eintragung vom 22. Januar und vom 10.–11. Februar 1943.

98 Ibid. RW 24/42, Bl. 81–89 (»Akttenotiz über Besprechung in Angelegenheit Volkswagenwerk–Peugeot im DBA am 10.2.1943« und »Akttenotiz über 2. Besprechung Volkswagenwerk–Peugeot im DBA am 11.2.1943«). Die in der »Akttenotiz« über die Besprechung am 11. Februar erwähnte »Anlage«, die vermutlich ein Protokoll einer Unterredung Porsches, Piëchs und Lafferentz' mit Direktoren Peugeots vom gleichen Tage und eine »Erklärung der verantwortlichen Herren der S. A. Peugeot« enthalten hat, ist nicht überliefert (s. Ibid. Bl. 89). Die Diskussionsbeiträge der Teilnehmer an der Besprechung werden im folgenden nur zu den wichtigsten Gesprächsthemen zitiert, Gesamtwortlaut s. *ibid.*

99 Zu Bosses Titel und Funktion s. *ibid.* RW 24/32, Bl. 115.

Thoenissen machte darauf aufmerksam, daß mit den bei Peugeot »zur Verfügung stehenden Mitteln z. Zt. nicht viel mehr geschafft werden könne, besonders, da neuerlich 400 weitere Arbeitskräfte von Peugeot abgezogen werden sollen. Hiergegen habe Prof. Porsche telegrafisch bei Gauleiter Sauckel Einspruch erhoben«. Wenn Porsche »Erfolg habe, so müßten diese 400 Arbeiter von anderen Rü-Werken zusätzlich abgezogen werden. Ebenso sei es mit der Beschaffung von Lebensmitteln und Betriebs- und Transportmitteln, die Herr Prof. Porsche durch seine Sonderstellung der Firma Peugeot in Sochaux möglicherweise beschaffen könne und hier ein »Paradies« errichten würde«. Ein Mitarbeiter Thoenissens, Major Ahlborn, verlas hierauf ein »Schreiben der Junkers-Werke, nach welchem Herr Kambeis (ein Direktor der Junkers-Werke, P. L.) gegen die Übernahme der Betreuung von Peugeot« durch das VWW »protestiert«. Darauf sagte Schaaf: »Das RLM (Reichsluftfahrtministerium, P. L.) ist aber mit einer solchen Betreuung einverstanden.« Er warf ein, »ihm sei eben die Idee gekommen, die Zusammenarbeit zwischen Volkswagenwerk und Peugeot unter dem Motto »Patenschaft« starten zu lassen«. Auf Thoenissens Frage: »Was wollen die Volkswagenleute überhaupt?« antwortete Schaaf: »Engste Zusammenarbeit bis ins Kleinste.« Porsche habe ihm erklärt, »daß das Volkswagenwerk beabsichtige, einen leitenden Herrn zu Peugeot zu setzen, der aber nach außen hin nicht in Erscheinung treten soll. Das Volkswagenwerk übernehme die gesamte Verantwortung«. Es handele sich »um eine zusätzliche Arbeit, die alten Programme sollen nicht gestört werden«, die »Junkers-Interessen« blieben »unangetastet«. Er sei »zunächst für eine Teilung zwischen Volkswagenwerk und Junkers gewesen, aber diese Lösung sei nicht gut, es sei besser, wenn nur einer bei Peugeot zu sagen habe«.

Inzwischen waren Porsche, Piëch und Lafferentz eingetroffen, und Thoenissen bat Porsche, »zu erläutern, wie er sich die Zusammenarbeit denkt«. Porsche sagte, »man müsse das Recht haben, die Peugeot-Werke als einen Teil von Fallersleben zu betrachten. Das Ziel sei, möglichst viel zu produzieren«. Er »wünsche ein solches Verhältnis mit Peugeot zu treffen, daß die Leute nicht vor den Kopf gestoßen würden«. Schaaf erbat Auskunft, wie das »Verhältnis« genannt werden solle. Lafferentz meldete sich nun zu Wort und antwortete auf Schaafs Frage: »Patenschaft. Es müsse unbedingt ein deutscher Betriebsführer in das Werk.« Er halte es für möglich, daß »Peugeot einverstanden sei. Eine finanzielle Beteiligung von seiten des Volkswagenwerks sei nicht beabsichtigt«. Ein »tüchtiger Mann müsse abgestellt werden, dieser könne entweder aus einem Werk, wie dem Volkswagenwerk, kommen«, oder er könne »neutral« sein, »letzteres sei aber nicht gut, da er keine genügende Rückenstärkung habe«. Der »erste Weg« müsse jedoch »zu Gauleiter Sauckel sein«, um den »Abzug der Arbeiter zu stoppen und die Beschaffung von Energie und Betriebsmitteln« zu sichern. Schaaf schlug – in Abweichung »von seinem kurz zuvor gemachten Vorschlag, s. o., – vor, als »Bezeichnung für die Zusammenarbeit« den Begriff »Interessengemeinschaft« zu wählen. Piëch wandte sich dagegen, da dieser Begriff »gleiche Kräfte« voraussetze, das VWW müsse hingegen »unter allen Umständen die Führung für sich beanspruchen«.

Mit Schaafs grundsätzlicher Bemerkung, daß das VWW »freie Bahn zu Verhandlungen mit Peugeot haben möchte«, näherte sich die Besprechung vom 10. Februar ihrem Ende. Thoenissen forderte noch einmal, daß »der Besitzstand der Peugeot-Werke sich auf keinen Fall ändern« dürfe. Die »Herren vom Volkswagenwerk« erklärten sich »hiermit einverstanden«. Auf die Frage des Obersten von Colbe vom HWA: »Wenn neue Aufträge verlagert werden, müssen die dann über Fallersleben gehen?«, antwortete Lafferentz: »Ja. Betrieblich wird alles über Paris¹⁰⁰ gehen.« Piëch erläuterte ein weiteres Mal das Interesse des VWW an Peugeot-Montbéliard/Sochaux, indem er darauf hinwies, daß »für das Volkswagenwerk in Anbetracht der Möglichkeit von Luftangriffen ein Ausweichbetrieb geschaffen werden« müsse. »Das

100 Lafferentz meinte wahrscheinlich die seit Anfang 1942 existierende »Außenstelle Paris« des VWW.

Volkswagenwerk habe große Erfahrung in der Betreuung solcher Werke«. ¹⁰¹ Durch die von ihm angestrebte Entscheidung »verlagere sich die Verantwortung von Peugeot auf das Volkswagenwerk«.

Bei einer weiteren, kurzen Besprechung am folgenden Tag wurde Thoenissens Vorschlag akzeptiert, die Vertreter des VWW zu beauftragen, »in Berlin die notwendigen Voraussetzungen für eine Gemeinschaftsarbeit zwischen Volkswagenwerk und der Firma Peugeot zu schaffen. Sobald feststeht, welchen Erfolg die Herren vom Volkswagenwerk gehabt haben, sollen dann weitere Verhandlungen stattfinden«. ¹⁰²

In den folgenden Tagen bis Anfang März 1943 entwickelte sich zwischen dem Volkswagenwerk und dem mehr oder weniger plötzlich als Konkurrenten bei den Bemühungen um die Übernahme Peugeots auftretenden Junkers Flugzeugwerken ¹⁰³ ein Streit, der teilweise Züge eines Wettkampfs auf einer Auktion annahm. Eine Delegation der Firma Junkers unter der Leitung von Generaldirektor Cambeis, die am 12. Februar das Peugeot-Werk in Montbéliard/Sochaux besichtigte und dem IB für Peugeot im Doubs, Eduard Wunderlich, bei einer anschließenden Besprechung mitteilte, daß »die noch vorhandenen freien Kapazitäten des Werks für ihre Zwecke der Verlagerung eines Teils ihrer Produktion als geeignet erscheinen«, entschloß sich, »noch heute nach Paris zu fahren« und »die Angelegenheit« zu klären, nachdem Wunderlich sie auf die Unterredung zwischen Porsche und Thoenissen hingewiesen hatte. ¹⁰⁴ In Paris erklärte Cambeis Thoenissen bei einer Zusammenkunft am 13. Februar, »daß er mit einer Betreuung von Peugeot durch das Volkswagenwerk nicht einverstanden sei«. Angesichts der »Notwendigkeit einer wesentlichen Vergrößerung der Flugzeugfertigung« sei er »auf der Suche nach Fabriken von Format schon vor längerer Zeit auf die Firma Peugeot gestoßen«. Im Unterschied zur Beurteilung der technischen Einrichtungen Peugeots durch Daimler-Benz und Auto-Union im Oktober 1940 erschien Junkers die industrielle Kapazität Peugeots vor dem Hintergrund kaum noch erweiterbarer Fertigungsmöglichkeiten im Deutschen Reich in neuem Licht; Cambeis bezeichnete Peugeot als »modernes Werk, welches bei größter Sparsamkeit an technischen Einrichtungen gute Arbeit leiste, außerdem einen guten Stamm an Ingenieuren und Facharbeitern besitze«. Bei »richtiger Mobilisierung« könne »dieses Werk das 3fache leisten«. Cambeis sah die Peugeot-Werke in der Lage, »monatlich 2–3000 Triebwerke herzustellen; das ganze Werk würde dadurch ausgelastet«. Die »initiative Führung müsse bei dem deutschen Auftraggeber liegen. Er beanspruche dieselbe für Junkers«. Er »würde einen entsprechenden Antrag an den Industrierat und das RLM richten und sei überzeugt, daß beide ja sagen würden«. ¹⁰⁵ Thoenissen verwies die Repräsentanten der Firma

101 Das VWW hatte im Februar 1941 die Firma »Flugzeugreparatur GmbH« in Waggum bei Braunschweig und das Schmiedewerk Ustron bei Wien übernommen (BA-MA, RW 21-8/3, Bl. 17), im Februar 1942 eine ehemalige Wollkämmerei in Neudek/Sudetenland (ibid. RW 21-29/1, Bl. 55).

102 Ibid. RW 24/42, Bl. 89.

103 Junkers produzierte mit den mittleren Bombern und Kampfflugzeugen der Typenreihen Ju 88 und Ju 188 die wichtigsten und am meisten eingesetzten Flugzeuge der Luftwaffe und erweiterte seit Beginn des Krieges ständig seine Produktionskapazitäten. Junkers hatte bereits im Februar 1942 »Umschulungswerkstätten« für Motoren- und Flugzeugbau in Besançon und Montbéliard eingerichtet und plante die Einrichtung eines »weiteren Kurses« bei Peugeot-Montbéliard/Sochaux »mit 30–50 Mann«. Die Genehmigung hierfür zog der GBK jedoch Ende März 1942 zurück, s. BA-MA, RW 24/189, Eintragung vom 23. Februar und 25. März 1942, RW 24/182, Eintragung vom 18. April 1942. Anfang 1943 plante Junkers offenbar den Bau von Flugzeugmotoren im Blechwerk von Peugeot-Montbéliard/Sochaux, s. ibid. RL 3/35, Bl. 3110. Zu Bedeutung der Ju 88 im Rahmen der Luftwaffenrüstung, s. Edward L. HOMZE, *Arming the Luftwaffe. The Reich Air Ministry and the German Aircraft Industry, 1919–39*, Lincoln, London 1976, S. 157, S. 163 ff., S. 231, S. 249.

104 BA-MA, RW 24/203, Aktenvermerk vom 12. Februar 1943.

105 Der »Industrierat des Reichsmarschalls für die Fertigung von Luftwaffengerät« war von Hermann Göring am 14. Mai 1941 gegründet und mit der »Rüstungssteigerung« in der Flugzeugindustrie beauftragt worden. Den Industrierat bildeten sechs Vertreter wichtiger Rüstungsbetriebe unter dem

Junkers auf die anstehenden Verhandlungen des VWW in der Angelegenheit Peugeot in Berlin.¹⁰⁶

Am 23. Februar 1943 trug Ferdinand Porsche Albert Speer in Berlin einen (nicht näher bezeichneten) »Plan« vor, die »Betriebsführung von Peugeot dem Volkswagenwerk zu übergeben«. Die »erbetene Sondervollmacht erteilte der Minister jedoch nicht, sondern gab Porsche auf, sich mit seiner Stellung als Vertreter der Panzerkommission durchzusetzen«.¹⁰⁷ Es muß aufgrund mangelnder Überlieferung dahingestellt bleiben, ob und in welcher Weise Porsche das Ziel, die »Betriebsführung« von Peugeot zu erhalten, aufgrund seiner Position als Vorsitzender der »Panzerkommission« oder mit Hilfe seiner direkten Verbindungen zu Hitler, die in der Öffentlichkeit bekannt waren und von Thoenissen am 10. Februar lakonisch als »seine Sonderstellung« bezeichnet worden waren, zu erreichen versuchte – es gelang ihm Anfang März, einen »beabsichtigten weiteren großen Arbeiterabzug« von den Peugeot-Werken des Doubs im Rahmen der Sauckel-Aktionen (wahrscheinlich den von Thoenissen in der Besprechung vom 10. Februar erwähnten Abzug von 400 Peugeot-Arbeitern), der bereits zu einem eintägigen Streik der Belegschaft des Peugeot-Werks geführt hatte, zu verhindern und für »sogar erhebliche Neueinstellungen« bei Peugeot-Montbéliard/Sochoux zu sorgen.¹⁰⁸ »Kommissionen« von Junkers und des VWW besichtigten noch einmal am 3. und 9. März das Peugeot-Werk und versuchten, sich offenbar jeweils mit dem Versprechen, durch die »Neuzufügung« von 6000 Arbeitskräften »ihre Fertigung in Sochoux im grossen Stile aufzuziehen«, gegenseitig aus dem Feld zu schlagen.¹⁰⁹ Das Volkswagenwerk konnte sich schließlich gegenüber Junkers behaupten. In dem schon zitierten Aktenvermerk vom 3. März 1943 schrieb Anton Piëch, daß dem VWW die »technische Steuerung der Firma Peugeot endgültig übertragen worden« sei.¹¹⁰

Die Grundlinien der zukünftigen »technischen Steuerung« der Firma Peugeot durch das VWW wurden während einer Zusammenkunft der Führungskräfte beider Unternehmen am 27. März 1943 in Sochoux festgelegt.¹¹¹ Dem Treffen ging eine Unterredung der Delegation des VWW mit Vertretern der Rüstungsdienststellen voraus, bei der vom Repräsentanten des DBA Wert auf die Feststellung gelegt wurde, daß »zurzeit bei Peugeot laufende Programme unberührt bleiben«. Die »Herren vom Volkswagenwerk« gestanden dies zu, mit der Einschränkung, daß die »technische Steuerung« Peugeots dem VWW erlaube, »unter Umständen

Vorsitz des GLM Udet beziehungsweise Milch. Drei Mitglieder des Rates gehörten der Firma Junkers an oder standen ihr nahe, was diesem Unternehmen einen großen Einfluß auf die Politik des Industrierates sicherte, der in Konkurrenz zu Organen und Einrichtungen des RMfBuM arbeitete, EICHHOLTZ (wie Anm. 12) S. 12, S. 32, S. 60, S. 66.

106 BA-MA, RW 24/42, Bl. 91.

107 BA, R3/1737, Bl. 26. Porsche war am 21. Juni 1941 mit der Leitung der »Panzerkommission«, die die Entwicklung neuer Panzertypen vorantreiben sollte, betraut worden, SIEGFRIED (wie Anm. 89) S. 19.

108 BA-MA, RW 24/197, »Überblick über die in der Berichtszeit vom 1. 1. 1943 bis zum 30. 4. 1943 aufgetretenen wesentlichen Probleme« und Eintragungen vom 26. Februar bis 10. März 1943. Vgl. *ibid.* RW 24/203, Eintragung vom 27. März 1943 und *Aux Frontières de la Suisse 1939–1945. Du Lomont à la Trouée de Belfort, Hérimoncourt* 1987, S. 23 ff; MARCOT (wie Anm. 73) S. 125 ff.

109 BA-MA, RW 24/197, Eintragung vom 27. Februar, 3. und 9. März 1943.

110 Siehe Anm. 2.

111 BA-MA, RW 24/42, Bl. 153–159 (»Aktenvermerk über die Besprechungen in Sochoux am 27. 3. 1943«, »Protokoll der Sitzung am 27. März 1943 in Sochoux, zwischen dem Volkswagenwerk, Fallersleben und der Firma S. A. des Automobiles Peugeot«, »Anlage: Erklärung des Herrn Jean-Pierre Peugeot«). Vgl. *ibid.* RW 24/197, Eintragung vom 27. März 1943. Das VWW war vertreten durch Ferdinand Porsche, Ferry Porsche, Anton Piëch, Bodo Lafferentz, die Direktoren Mayr und Riedel, den Leiter der »Außenstelle Paris« des VWW, Heinz Eickhoff, den »Planungs-Ingenieur« Karl Rosenhauer und den »Gießereifachmann« Serwe. Für die Firma Peugeot waren anwesend Jean-Pierre Peugeot, Generaldirektor Maurice Jordan sowie die Direktoren Paul Vincent, Henry und Jean Margaine.

eine Verlagerung« der laufenden Programme »in ein anderes Werk«, das dem VWV »angegliedert« sei, vorzunehmen. Zu diesem Zeitpunkt verfügte das VW über Fertigungseinrichtungen in einer früheren Wollkammerei in Neudek/Sudetenland und einer ehemaligen Feintuchfabrik in Luckenwalde/Brandenburg. Das Ziel derartiger »Umlegungen« sei es, den jetzigen »Auftragsbestand zu bereinigen« und »möglichst bei Peugeot nur Großserien-Herstellung zu erreichen«, ein Ziel, das gerade im Bereich der Rüstungsproduktion seit 1942/43 vom VWV verstärkt verfolgt wurde.¹¹² Die anschließende »Hauptsitzung« mit den Repräsentanten der Firma Peugeot eröffnete Direktor Henry mit der Verlesung eines Schreibens der Firma Peugeot vom 6. Februar 1943, »in dem Peugeot seine prinzipielle Bereitwilligkeit erklärt, jeden deutschen Auftrag auszuführen, mit dem Hinweis, daß die rationellste Ausnutzung des Werkes durch die alleinige Fertigung von Kfz eigenen Fabrikats und deren Ersatzteile gewährleistet« sei. Peugeot formulierte damit die, aus seiner Sicht, wirtschaftlich optimalste Variante der Nutzung des Werkes, zumal die Fertigung der in rüstungstechnologischer Perspektive unauffälligen Kfz und Ersatzteile eher Schutz vor alliierten Bombenangriffen zu geben versprach. Nach einstündiger Verhandlung einigten sich das VWV und Peugeot auf folgendes Abkommen als Grundlage der künftigen Zusammenarbeit:

– »Das Volkswagenwerk übernimmt die Betreuung des Programmes des Werkes Sochoux der Firma Peugeot.«

– »Eine Besitzergreifung des Werkes Sochoux kommt nicht in Frage.«

– »Es wird eine Arbeitsgemeinschaft zwischen dem Volkswagenwerk und dem Werk Sochoux der Firma Peugeot geschaffen und zur Durchführung ein Industrie-Bevollmächtigter vom Volkswagenwerk abgestellt. (...)«

– »Die kaufmännische, verwaltungsmäßige und finanzielle Leitung verbleibt ausschließlich bei Peugeot. Die zur Durchführung des neuen Programms zu investierenden Kapitalien werden durch Peugeot zur Verfügung gestellt, während die bei der Erteilung neuer Aufträge zu zahlenden Vorschüsse in Höhe von 30 % des Auftragswerts weiterhin Peugeot gewährt werden.«

– »Die zur Verbesserung der allgemeinen Lebensbedingungen der Gefolgschaftsmitglieder von Peugeot zu investierenden Kapitalien werden wie bereits eingeleitet von Peugeot zur Verfügung gestellt.«

– »Die Verantwortlichkeit für die Programmdurchführung wird vom Volkswagenwerk übernommen.«

– »Die finanzielle Schadloshaltung, die durch die Programmumgestaltung im Werk Sochoux bedingt wird, obliegt unter Mitwirkung des Volkswagenwerkes den die Aufträge erteilenden deutschen Dienststellen.«

– »Das Volkswagenwerk setzt sich dafür ein, das Werk Sochoux baldmöglichst zum geschützten Betrieb¹¹³ erklären zu lassen.«

– »Das zur Zeit im Werk Sochoux liegende Fertigungsprogramm bleibt bestehen, soweit es nicht durch die betreuenden auftraggebenden Dienststellen abgeändert wird. Die vom Volkswagenwerk zu erteilenden Aufträge werden als zusätzlich betrachtet.«¹¹⁴

Das Abkommen erlaubte dem VWV eine »Betreuung« Peugeots nur im Rahmen der in Piëchs Aktenvermerk vom 3. März 1943 erläuterten »technischen Steuerung«; dies ergibt sich

112 Vgl. GRIEGER (wie Anm. 88) S. 132 ff.

113 Als »geschützte Betriebe«, das heißt vom Abzug von Arbeitern weitgehend verschonte Betriebe, galten die seit 1941 als »Rüstungs-« oder »Vorzugsbetriebe«, seit Juni 1943 – in Reaktion auf Sauckels Personalaushebungen – zusätzlich die Gruppe der als »Sperr-Betriebe« klassifizierten Unternehmen Frankreichs, die besonders kriegswichtige Produktionen ausführten, FRANKENSTEIN (wie Anm. 7) S. 215 ff.

114 Die Behauptung von SIEGFRIED (wie Anm. 89) S. 127, daß Peugeot seine LKW-Produktion aufgeben und von seinen »bisherigen Privatverträgen«(?) mit der deutschen Industrie »zurücktreten« mußte, ist daher irrig.

besonders aus dem 2. und 4. Absatz der Vereinbarung. Zugespitzt formuliert, sprach das Abkommen dem VWW, zumindest für eine Übergangszeit, während der Peugeot noch ausschließlich Fertigungen für andere deutsche Unternehmen zu produzieren hatte, mehr Pflichten als Rechte und Verfügungsmöglichkeiten über das Werk Montbéliard/Sochoux zu: Das VWW, nicht mehr in erster Linie die Direktion Peugeots, zeichnete für die Effektivität der Ausnutzung des Werks und die kontinuierliche Produktion von Rüstungsgütern verantwortlich; außerdem mußte das VWW von nun an die Gesamtverantwortung für die ordnungsgemäße Abwicklung *aller* deutschen Aufträge im Werk übernehmen und zudem als eine Art Mittler und Protektor der Firma Peugeot gegenüber deutschen Dienststellen agieren (Absatz 6 bis 9).

Jean-Pierre Peugeot gab nach Abschluß der Vereinbarung eine »Erklärung« ab. Er lege Wert darauf, »festzustellen, daß ein Prinzip besteht, das an sich wichtiger ist als alles andere, nämlich eine nach Zeit und Menge fortlaufende zusammenhängende Fabrikation zu gewährleisten«. Nach seiner Ansicht würde diesem »Prinzip« in seinem Unternehmen am besten durch eine kontinuierliche und im Ausstoß nicht zu stark schwankende Produktion von Lkw des Typs »DMA« zu folgen sein. Peugeot wies »eindringlich darauf hin, daß das Werk Sochoux und die Belegschaft in zweckentsprechender und vernünftiger Form eingesetzt werden sollten«, vor dem Krieg seien »von der Entwicklung bis zum Anlauf der Fabrikation eines neuen Modells 3 Jahre« benötigt worden. Neben dem nicht weiter zu kommentierenden Interesse des Unternehmers Jean-Pierre Peugeot, seinen Betrieb in möglichst rationeller Weise mit Fertigungen ausgelastet zu sehen, reflektiert diese »Erklärung« die fast dreijährigen, negativen Erfahrungen mit weitgehend unkoordinierten, nebeneinander und oft ohne die Gewißheit von gleichartigen Anschlußaufträgen zu erfüllenden Fertigungsprogramme deutscher Firmen verschiedenster Industrie- und Rüstungsbereiche, die einen hohen Aufwand an Investitionskosten, Werkzeugmacher-Stunden und unproduktiver Arbeit erforderten, ehe die, nicht selten nur geringen, Mengen des bestellten Produktes ausgeliefert werden konnten.¹¹⁵ Peugeots wiederholte Äußerungen zu diesem Thema im Rahmen der Verhandlungen und der Vereinbarung mit dem Volkswagenwerk zeigen weniger Hoffnung, als vielmehr Skepsis bezüglich eines »neuen Anfangs« oder durchgreifender Verbesserungen bei diesen Problemen unter der »technischen Steuerung« durch das VWW.¹¹⁶

Einige Details und Geschehnisse, Interessen-Koalitionen und -Konstellationen, die im Zusammenhang des oben Geschilderten zu beobachten sind, geben Parameter zur Einordnung der Bemühungen des VWW um Peugeot zu Beginn des Jahres 1943 in einen umfassenderen, tieferliegenden Konflikt in der deutschen Rüstungspolitik der Jahre 1942 und 1943. Hermann Göring versuchte hartnäckig, vor dem am 8. Februar 1942 von Hitler als Nachfolger des tödlich verunglückten Fritz Todt zum Reichsminister für Bewaffnung und Munition (RMfBuM) ernannten und mit der Rückendeckung des »Führers« ständig rüstungswirtschaft-

115 Peugeots Erfahrungen waren durchaus nicht singulär oder ungewöhnlich. Das DBA in Paris, das die Produktionskapazitäten französischer Firmen zu beurteilen hatte und unter den verschiedenen Rüstungsdienststellen in Paris am ehesten Einblick in die Fähigkeiten und Probleme französischer Unternehmen erlangte, urteilte in einem Schreiben an den HA Kfz vom 19. Januar 1943 über die Verlagerungen: »Bis zum Spätherbst vorigen Jahres ist die französische Industrie wahllos mit Aufträgen aus Deutschland überladen worden. Ob die betreffenden Werke infolge ihrer Einrichtung und der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel zur Auftragsentgegennahme geeignet waren, wurde kaum untersucht«, in: BA-MA, RW 24/42, Bl. 45.

116 Am 20. Dezember 1943, nachdem das VWW zur »Patentfirma« für Peugeot ernannt worden war, soll Peugeot-Direktor Paul Vincent in einer Aufzeichnung geäußert haben: »Notre point de vue est en effet de subir maintenant le parrainage comme nous avons subi depuis le 27 mars la Betreuung de VWW«, in: AN, Z6 non lieu no. 1816 A, »Rapport à Monsieur Nicolet, Juge d'Instruction. Paul Caujolle et César Choron, Experts-Comptables près de la Cour d'Appel de Paris et le Tribunal de 1^{re} Instance de la Seine« o.D. (6. Juni 1946), S. 133.

liche Anordnungsbefugnisse erweiternden Albert Speer seinen Machtbereich zu verteidigen.¹¹⁷ In seiner Eigenschaft als Reichsluftfahrtminister und Oberbefehlshaber der Luftwaffe standen Göring Mittel und Wege offen, um Speers Machtausweitung entgegenzutreten. Es fällt im Zusammenhang der Auseinandersetzungen zwischen dem VWW und der Firma Junkers, die während des Dritten Reiches starke Protektion durch das RLM erfuhr, auf, daß sich Junkers in Verhandlungen mit dem DBA ausschließlich auf angebliche Absprachen mit dem RLM und dem »Industrierat« des RLM berief, um seinen Anspruch auf Peugeot zu begründen. Offenbar hatte Junkers, wie die Einrichtung von Umschulungswerkstätten für die Flugzeugmechaniker-Ausbildung in Besançon und Montbéliard/Sochaux im Februar 1942 zu zeigen scheint, schon längerfristig eine Ausnutzung Peugeots für den RLM-Bereich in Form einer Übernahme Peugeots beziehungsweise einer intensiven Zusammenarbeit mit dem Unternehmen geplant. Der von Porsche mit Unterstützung des HA Kfz vorgetragene Vorstoß zwang Junkers kurzfristig zum Handeln und zur Entsendung hochrangig besetzter Verhandlungsdelegationen. Der RMfBuM, der im Frühjahr 1943 außer für den Bereich der chemischen Industrie noch keine genauen Planungen über die Formalia und die technischen Einzelheiten einer stärkeren Heranziehung der französischen Industrie für die deutsche Rüstung aufgenommen, geschweige denn abgeschlossen oder für den Fall VWW-Peugeot zur Hand hatte,¹¹⁸ war angesichts der sich abzeichnenden Zuspitzung im Konflikt zwischen Junkers und dem VWW und der über Junkers potentiell gegebenen Weiterungen zu einem Konflikt mit dem RLM¹¹⁹ aufgefordert, seine anfänglich dilatorische Behandlung des Vorhabens des VWW – nur so scheint Speers Ablehnung einer »Sondervollmacht« für Porsche am 23. Februar 1943 und seine Weisung an ihn, »sich mit seiner Stellung als Vertreter der Panzerkommission durchzusetzen«, zu interpretieren zu sein – aufzugeben. Am 3. März 1943 gab Speer ausdrücklich und eindeutig Porsche die »technische Steuerung« über Peugeot und wahrte damit seine Autorität gegenüber dem RLM Hermann Göring.¹²⁰

Auch an der zukünftig unpräzise bleibenden, wechselnden und weder durch Piëchs Aktennotiz vom 3. März noch durch die Vereinbarung des VWW mit Peugeot vom 27. März 1943 mit Inhalten gefüllten Definition der Vollmachten des VWW über Peugeot mag deutlich werden, daß die dem RMfBuM von Porsche abgerungene Entscheidung Speer unvorbereitet und, was die Frankreich-Planungen seines Ministeriums angeht, zu früh traf. Hatte schon Schaaf während der Besprechung im DBA am 10. Februar 1943 sowohl von einer »Patenschaft« des VWW über Peugeot als auch von einer »Interessengemeinschaft« zwischen beiden Unternehmen gesprochen, so setzte sich die Verwirrung der Begriffe auch nach den Entscheidungen vom März 1943 fort: Es war in den folgenden Monaten sowohl von »Betreuung« als auch von »Auftragssteuerung« und »Fertigungssteuerung« die Rede.¹²¹

Die mangelnde Definition der Vollmachten über Peugeot erschien offensichtlich auch der

117 Vgl. EICHHOLTZ (wie Anm. 12) S. 60f., S. 63f., S. 137; SPEER (wie Anm. 7) S. 220ff.; JANSSEN (wie Anm. 12) S. 33ff.

118 Vgl. die ungefähren Datenangaben bei SPEER (wie Anm. 7) S. 322; JANSSEN (wie Anm. 12) S. 126. Nur der »Pulverplan Frankreich« zur Entlastung der deutschen Chemiekapazitäten war seit Juli 1942 entwickelt worden. Ibid. S. 150.

119 Göring befand sich zu dieser Zeit bereits in einer Auseinandersetzung mit Speer und dem Oberbefehlshaber West über die Demontage von Maschinen der französischen Luftfahrtindustrie, JANSSEN (wie Anm. 12) S. 151.

120 Am Rande sei bemerkt, daß die Implikationen dieser »technischen Steuerung« – Duldung der Aufträge anderer Firmen, vor allem der Aufträge von Junkers bei Peugeot – Parallelen zu der Ende September 1939 mit Hilfe des OKW-WiRüAmtes erreichten Vereinbarung, die dem VWW die Existenz sicherte, über die Fertigungen im VWW aufweisen: Öffnung für die Luftwaffenfertigung, vor allem für Junkers, aber auch für die anderen Wehrmachtsteile.

121 BA-MA RW 24/42, Bl. 153; RW 24/31, Bl. 48; RW 24/204, »Überblick, S. 2«, RW 21-42/5, Eintragung vom 8. Mai 1943.

Geschäftsführung des VWW hinderlich, denn am 17. September 1943 bat sie den Rüstungs- und Beschaffungsstab (RüBe Stab) Frankreich, die Nachfolgeorganisation des DBA seit dem 1. Mai 1943, beim HA Kfz »alles notwendige zu veranlassen, damit das Volkswagenwerk Patenfirma bei Peugeot in Montbéliard« werde.¹²² Das Institut der »Patenfirma« war vom RMfBuM am 1. Juni 1943 ins Leben gerufen worden und löste, im Rahmen grundsätzlicher Änderungen in der Praxis der Auftrags-»Verlagerung« in besetzte Gebiete, nach und nach das bisherige Prinzip der Betreuung einer Firma im besetzten Gebiet durch eine Einzelperson, dem »Industriebevollmächtigten«, durch die neue Form der Betreuung einer Firma durch ein deutsches Unternehmen der gleichen Branche und ähnlicher Produktion ab. Der Status der von den Patenfirma zu entsendenden »Firmenbeauftragten« und »Fertigungsingenieure« wurde definiert, die Pflichten und Rechte der Patenfirma wurden festgelegt, zum Beispiel war es nach der Begründung eines Patenschaftsverhältnisses den lokalen Besatzungsbehörden verboten, den betroffenen Betrieb für eigene Zwecke zu verwenden, also unter Umständen zu beschlagnahmen, und grundsätzliche Fragen der Auftragsplanung und -verlagerung durften in Zukunft ohne Einschaltung der örtlichen Rüstungskommandos entschieden werden, was den Patenfirma – in der Theorie! – mehr Handlungsspielraum vor Ort gab.¹²³

Das VWW wurde schließlich Mitte November 1943 im Rahmen einer Welle von Patenschaftsbildungen im Kfz-Bereich – so erhielt MAN die Patenschaft über den Lkw-Produzenten Saurer, Klöckner-Humboldt-Deutz über die Firma Willeme, Auto-Union und Daimler-Benz über die ihnen schon vorher eng verbundenen Firmen Citroën und Renault – zur Patenfirma für Peugeot ernannt; die Beziehung, in der das VWW bis dahin zu Peugeot gestanden hatte, galt dem französischen COA als neben dem Fall Ford-Köln/Ford-Paris einziges Beispiel einer »pré-parrainage«, einer »Vor-Patenschaft«.¹²⁴

3.2. Eine »malaise continuel«.

Die Beziehungen des Volkswagenwerks zu Peugeot von April 1943 bis November 1944

Den praktischen Beginn der »Steuerung« beziehungsweise der Patenschaft des VWW über Peugeot-Montbéliard/Sochaux markierte die Ankunft des VW-»Werks«- oder »Firmenbeauftragten« Adolf Meurer und des VW-»Fertigungs-Ingenieurs« Karl Rosenhauer in Montbéliard im Mai 1943.¹²⁵ Mit einem Mitarbeiterstab von ca. zwölf Personen vertraten Meurer und

122 Ibid. RW 24/31, »Aktenvermerk über Besprechung am 17. 9. 1943 ...«.

123 ULSHÖFER (wie Anm. 56) S. 31 ff.; BA, R7/1166, Bl. 71–81; BA-MA, RW 24/32, Bl. 114 (»Protokoll über die Sitzung mit den Rüstungskommandeuren und Außenstellenleitern, ... am 1. November 1943«, S. 6).

124 BA, R3/3276, Schreiben des »Rüstungsobmanns in Frankreich des Reichsministers für Rüstung und Kriegsproduktion«, »Betr.: Ernennung von Patenfirma« vom 9. Dezember 1943. Vgl. AN, 3 W 233, scellé no. 64, »Liste des firmes ayant reçu notification de la désignation d'une »Patenfirma« (und angehängte Schriftstücke). Zur »pré-parrainage«: Ibid. Schriftstück »Memento. Arguments contre le parrainage dans l'automobile« vom 2. November 1943. Der seit dem Frühjahr 1942 als »Industriebevollmächtigter« für Peugeot-Montbéliard/Sochaux zuständige Eduard Wunderlich war bereits am 30. September 1943 aus seinem Amt entlassen worden, BA-MA, RW 24/199, Eintragung vom 30. September 1943.

125 Adolf Meurer, geb. am 2. Juli 1895, Flieger-Leutnant im 1. Weltkrieg, hatte in den 20er Jahren als Motorjournalist, als Verkaufschef und Filialleiter einer englischen Motorradfabrik, später für Zündapp, gearbeitet. Nach einer Auseinandersetzung mit dem NSKK-Führer Hühnlein bekam Meurer von diesem ein Berufsverbot, daraufhin berief ihn die Firma Auto-Union 1936 zum Leiter ihres DKW-Rennstalls und 1938 zum Leiter der Berliner Pressestelle der Auto-Union. Im Frühjahr 1939 wechselte Meurer zum Volkswagenwerk und übernahm die Führung der »Abteilung Presse und Propaganda« des VWW. 1940 nahm er als Hauptmann der Luftwaffe am West- und Balkanfeldzug teil. Von Juli 1941 bis zum März 1943 war Meurer in der Organisation des GBK Adolf von Schell »Länderbeauftragter für den zivilen und militärischen Generatoren-Einsatz« in Frankreich, im April

Rosenhauer vom 10. Mai 1943 – dem Termin ihrer offiziellen Einführung beim Rüstungskommando (RüKdo.) Besançon¹²⁶ – an neben einer bereits seit Anfang 1942 in Paris existierenden »Außenstelle Paris« des VWW¹²⁷ die Interessen des VWW in Frankreich beziehungsweise bei der Firma Peugeot. Ihre erste Aktivität entfalteten Meurer, Rosenhauer und der IB Eduard Wunderlich, der anscheinend bei der Leitung Peugeots in vergleichsweise gutem Ansehen stand,¹²⁸ beim Problem der fehlenden Arbeitskräfte für das Werk Montbéliard/Sochaux. Am 20. Mai 1943 wurden dem Werk nach Verhandlungen mit dem RüKdo. Besançon 190 marokkanische Kriegsgefangene aus dem »Frontstalag 141« in Vesoul zwecks »Arbeitseinsatzes hauptsächlich in der Gießerei« übergeben.¹²⁹

Die Hauptaufgabe der beiden VWW-Vertreter war es jedoch vorerst, für die Realisierung eines »Anlaufprogramms« des VWW in Montbéliard/Sochaux zu sorgen; nach einer Aufzeichnung des RüKdo. Besançon sah dieses Programm im einzelnen vor:¹³⁰ 1. Herstellung der Modelle und der Einrichtung zum Giessen von Kurbel- und Getriebegehäusen. 2. Abguß von je 12000 Kurbel- und Getriebegehäusehälften. (...) Der Auftrag wird selbstverständlich laufend verlängert werden. 3. Schmieden von 12000 Kurbelwellen, 12000 Schwungrädern und 20000 Pleuelstangen und Deckel. 4. Bearbeitung von 20 verschiedenen Motorteilen. 5. Triebwerksverkleidung für Ta 154 (bis monatl. 1000 St.) (...) Weiterhin ist noch die Benzintank- und Auspuff-Fabrikation ... geplant. Außerdem ist vorgesehen, noch weitere Schmiedestücke bei Peugeot herstellen zu lassen (...).

Das »Anlaufprogramm« reflektiert den seit Anfang 1942 durch das Typenbeschränkungsprogramm des GBK vorbereiteten und seit Mitte 1942 durch hohe monatliche Produktionsziffern gesicherten Erfolg der militärischen Variante des KdF-Wagens, des Kübelwagens, als einzigem noch zur Produktion zugelassenen Pkw-Typ der Kriegszeit. Die für Peugeot eingeplante Produktion von Zulieferungsteilen vor allem des Guß- und Schmiedebereichs entsprach dem Ist-Ausstoß an Kübelwagen in Fallersleben seit Mitte 1943.¹³¹

Darüber hinaus sollte das Werk in Montbéliard/Sochaux für ein neues Flugzeug zuliefern, das sich im Mai 1943 noch in der Erprobung befand: Das zweimotorige Jagd- und Kampfflugzeug Tank (Ta) 154, konstruiert vom Chefkonstrukteur der Flugzeug-Firma Focke-Wulf, Kurt Tank. Im September 1942 hatte der GLM Milch unter dem Eindruck des Erfolgs des

1943 wurde er von Ferdinand Porsche zum »Werksbeauftragten« des VWW bei Peugeot-Montbéliard/Sochaux ernannt. Angaben nach: Adolf Meurer, An das Militär-Tribunal Dijon, z. Hd. von Herrn Capitaine Jenny, Betr.: Meine Tätigkeit in Frankreich (Mai 1946), in: VWA, Ordner 22: Unterlagen zur Kriegsproduktion (im folgenden zitiert als: MEURER, ...); Schreiben von Gerhart Naumann an Wilhelm Kissel vom 8. Dezember 1938, in: DBAG, Industrie 23; Lahrer Zeitung vom 7. Juli 1955, Artikel »Motorjournalist Adolf Meurer 60 Jahre alt«.

126 BA-MA, RW 24/198, Eintragung vom 10. Mai 1943; Rosenhauer wurde als »zuständig« für »alle technischen Angelegenheiten« und »Planungsfragen« genannt.

127 Der genaue Termin der Einrichtung dieser »Außenstelle« ist aus den mir zur Verfügung stehenden Dokumenten und Quellen nicht zu entnehmen gewesen. Die Tätigkeit der mit ca. 6–8 Mitarbeitern besetzten »Außenstelle« stand, nach dem Prüfbericht des vom VWW mit der Revision der »Außenstelle« beauftragten Wirtschaftsprüfers Georg Niethammer vom 15. Dezember 1943, »unter dem Zeichen der Materialbeschaffung durch Verlagerung von Aufträgen unserer Einkaufsabteilung nach Frankreich«. »In Verbindung damit« sei vorgesehen gewesen, »mit der Zeit Anhaltspunkte für die Tätigkeit unserer Konkurrenz im Ausland zu gewinnen, Beobachtungen über alle unser Werk interessierenden Vorgänge wirtschaftlicher Natur in Frankreich zu vermitteln und dergl.«, in: VWA, Schriftstück »Volkswagenwerk GmbH, Bericht Nr. 5, Georg Niethammer, Wirtschaftsprüfer«, S. 1 f.

128 AN, Z6 non lieu, no. 1816 A, Schreiben von Jean-Pierre Peugeot an Monsieur Nicolle, juge d'instruction, Paris, vom 5. Februar 1947.

129 BA-MA, RW 24/198, Eintragung vom 13. April, 5. und 15. Mai 1943, RW 24/204, Eintragung vom 20. Mai 1943.

130 Ibid. »Überblick« (Mai 1943).

131 EICHHOLTZ (wie Anm. 12) S. 315; GRIEGER (wie Anm. 88) S. 133.

britischen zweimotorigen Jagdbombers und Nachtjägers De Havilland »Mosquito« Tank persönlich beauftragt, ein dem »Mosquito« überlegenes Flugzeug zu entwerfen, das die konstruktive Eigenart des britischen Modells, den Bau des Flugzeugrumpfes und der -Flächen aus Holz, übernehmen sollte. Noch bevor die Festigkeitsprüfungen der mit Kaltleim zusammengeklebten Rümpfe der Prototypen abgeschlossen waren, wurde das VWW mit der Vorbereitung der Montage der Triebwerksverkleidungen in Montbéliard/Sochaux beauftragt – eine seit 1942/43 immer häufiger bei der Entwicklung neuer Waffen angewandte und von Speer zur Förderung raschen Ausstoßes propagierte, risikoreiche Produktionsstrategie.¹³²

Die Realisierung des »Anlaufprogramms« wie auch die bereits laufende Fertigung im Rahmen der Aufträge anderer deutscher Firmen wurde jedoch, kaum daß Meurer und Rosenhauer ihre Arbeit übernommen hatten, durch mehrere, sich überlagernde Entwicklungen von Monat zu Monat zunehmend erschwert. Zum ersten litt die Produktion in Montbéliard/Sochaux in wachsendem Maße unter dem Mangel an Arbeitskräften, der vor allem durch die Arbeiteraushebungen des Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz (GBA) Fritz Sauckel verursacht wurde. Der 1. »Sauckel-Aktion« von 1942 folgten im Laufe von April bis Juli 1943 zwei neue »Sauckel-Aktionen«, deren letzte die industrielle Leistung der für das Reich arbeitenden Betriebe derart beeinträchtigte, daß Speer weiteren von Sauckel geplanten Aushebungen entgegentrat und das System der sogenannten »geschützten« Betriebe in Zusammenarbeit mit dem französischen Produktionsminister Jean Bichelonne ausweitete.¹³³ Arbeiter, die Gestellungsbefehle für die Reise nach Deutschland erhielten und Arbeiter, die ihre Aushebung erwarteten, erschienen nicht mehr im Werk und verbargen sich, teilweise mit Unterstützung der Firma Peugeot, auf versteckt gelegenen Bauernhöfen der Region.¹³⁴ Nach Bombenangriffen im Einzugsbereich des Werks blieben Arbeiter zu Hause; der »Absentismus« nahm zu.¹³⁵ Wiederholt hieß es in sich ähnelnden, den Mangel verdeutlichenden Formulierungen in den Aufzeichnungen der für das Peugeot-Werk zuständigen Rüstungsdienststellen, daß »die Beschaffung von Werkzeugmachern für den Anlauf des Focke-Wulf-Programms schwierig« sei, »Arbeiterschutz gegen Abzug nach Deutschland« zu erwägen sei, »schnellstens 150 Werkzeugmacher benötigt« werden und daß es gelungen sei, »in Paris ein Konstruktionsbüro mit 20 Zeichnern ausfindig zu machen, welches Zeichnungen für die Fertigung des Ta 154 in wenigen Tagen übernehmen kann«.¹³⁶

Des weiteren ließ die Kooperationswilligkeit Peugeots mehr und mehr nach, da der Kriegsverlauf den Sinn und Zweck jeglicher Arbeit in deutschem Auftrag zunehmend fraglich machte. Seit dem mit der Übernahme der »technischen Steuerung« von Montbéliard/Sochaux durch das VWW bekannt wurde, daß die Verlagerung des Ta 154-Zulieferungs-Auftrages dorthin geplant sei, lebte die Führung Peugeots in der ständigen Sorge vor einer Bombardierung des Werks, zumal das Renault-Werk in Boulogne-Billancourt bei Paris im April 1943 einem Luftangriff ausgesetzt war, der eine weit zerstörerische Wirkung besaß, als der Luftangriff vom März 1942.¹³⁷ Die Einnahme von Tunis durch alliierte Truppen am 7. Mai,

132 Vgl. EICHHOLTZ (wie Anm. 12) S. 311. Zur Ta 154 s. Heinz J. NOWARRA und Karl Heinz KENS, Die deutschen Flugzeuge 1933–1945, München 1977, S. 225 f., S. 727 f.

133 Ulrich HERBERT, Fremdarbeiter. Politik und Praxis des »Ausländer-Einsatzes« in der Kriegswirtschaft des Dritten Reiches, Berlin, Bonn 1985, S. 251 ff.; MARCOT (wie Anm. 73) S. 129 f.

134 ALBIN (wie Anm. 73) S. 5; SIRE (wie Anm. 73) S. 64; Archives Départementales du Doubs, Besançon, 1 R 685, »Demande d'Avance de l'Etat formulée par la Société Anonyme des Automobiles Peugeot, relative à la reconstitution des stocks provenant de commandes allemandes, pillés en 1944 dans ses usines du Doubs«, verfaßt von P. Ducatel, Paris, 30. September 1948, S. 5.

135 BA-MA, RW 24/200, Eintragung vom 28. Dezember 1943.

136 Ibid. RW 24/199, Eintragung vom 14. Juli 1943; RW 24/205, Eintragung vom 20. September 1943; RW 24/32, Bl. 92; RW 24/200, »Darstellung der rüstungswirtschaftlichen Entwicklung im III. Quartal 1943«, S. 1.

137 LOUBET (wie Anm. 20) S. 30.

die Landung in Sizilien am 10. Juni, die Kapitulation Italiens am 8. August und der Rückzug der Deutschen aus Korsika am 5. Oktober 1943 vor dem Hintergrund der Geschehnisse auf dem östlichen Kriegsschauplatz führten den Franzosen vor Augen, daß die Besatzungsherrschaft vielleicht nicht mehr von langer Dauer sein werde.

Die leitenden Mitarbeiter der Firma Peugeot versuchten auf vielerlei Weise, die Arbeiten am Halbkettenfahrzeug-Programm der Firma Demag, für das die Werkzeuge im Juni 1943 aus Deutschland geliefert wurden, und an der Einrichtung der Werkzeuge für die Fertigung der Motorblöcke für das VWW und der Triebwerksverkleidungen für die Ta 154 – die Aufträge hierfür wurden im Rahmen des Anlaufprogramms im Mai beziehungsweise Juli 1943 erteilt – zu verzögern. Blaupausen, technische Beschreibungen und anderes für die Produktion wichtiges schriftliches Material wurde zwischen der Generaldirektion in Paris und dem Werk in Montbéliard/Sochaux hin- und herschickt, zurückgehalten, als verloren gemeldet, in kleinen Details verändert, was neuen Schriftverkehr notwendig machte, etc. Rohstoffe und Halbfabrikate wurden versteckt, Gußformen aus vorgetäuschten Gründen zwischen Montbéliard und den Werkstätten in Bordeaux hin- und hertransportiert, es wurden schlechte Werkzeuge benutzt, die Nacharbeiten notwendig machten, usw.¹³⁸ Die Verzögerungen, die dadurch bei der Arbeit an den Werkzeugen für die Ta 154-Fertigung entstanden, wurden Peugeot – zumindest in den ersten Monaten nach der Auftragsvergabe – nicht als bewußte Verschleppung angelastet, da man deutscherseits von der falschen Annahme ausging, daß Luftwaffenfertigung »für Auto-Peugeot etwas völlig neues bedeutet« und dauernde Änderungen an den technischen Spezifikationen der verschiedenen Tag- und Nachtjagdversionen der Ta 154 per se einen regen Blaupausen-Austausch verursachten.¹³⁹

In der Nacht vom 15. auf den 16. Juli 1943 trat ein, was die Direktion von Peugeot seit längerem befürchtet hatte: 150 Bomber der RAF flogen einen Angriff auf das Werk Montbéliard/Sochaux, trafen zwar vor allem hinter dem Werk liegende Wohngebiete und kleinere Betriebe, zerstörten jedoch auf dem Werksgelände die mechanische Werkhalle und die Modellschlosserei total und die Gießerei-Einrichtungen – denen Anfang 1943 das besondere Interesse des VWW gegolten hatte – zum größten Teil. 125 Menschen wurden getötet, 250 verletzt.¹⁴⁰ Die Firmenleitung zögerte den Wiederaufbau der zerstörten Werksanlagen hinaus und intensivierte die seit Mai/Juni 1943 bestehenden Kontakte zu einem Agenten der britischen Sabotage-Organisation »Special Operations Executive« (SOE), Harry Ree alias »César«, der Ende Mai 1943 in die Region Montbéliard gekommen war, um vor allem die Rüstungsproduktion in den Peugeot-Werken des Doubs zu sabotieren. Jean-Pierre Peugeot ließ Ree einen »Kredit« von 100000 Ffrs. zur Unterstützung seiner Aktivitäten, die unter anderem in der Gründung eines Résistance- und Sabotage-Kreises unter den Arbeitern des Werks bestanden, auszahlen und Aufriß-Zeichnungen der V1 übergeben, die der Direktor des

138 AN, Z6 non lieu no. 1816 A, Heft »Complément à la note ...« (wie Anm. 51) S. 9; Ibid. Z6 non lieu no. 1816 B, ZA von Jean-Marie Dubayle vor dem Ministre de l'Intérieur, Direction Générale de Sureté Nationale, No. 116/110, vom 28. Januar 1947; Archives Départementales du Doubs, Besançon, 1 R 685, »Demande d'Avance de l'Etat ...« (wie Anm. 134) S. 4.

139 BA-MA, RW 24/199, »Lagebericht für den Monat Juli 1943 ...«, S. 2; RW 24/205, »Aktenvermerk. Besprechung am 20. 9. betr. Arbeiterbeschaffung«; NOWARRA und KENS (wie Anm. 132) S. 225 ff. Jean-Pierre Peugeot wies nach dem Krieg darauf hin, daß während der gesamten Besatzungszeit ein Rumpf eines Amiot-Bombers im Werk in Montbéliard/Sochaux eingemauert versteckt wurde. Sein Unternehmen habe sich immer als Spezialist für die Herstellung von kleinen Autos in großer Serie dargestellt, um sich Ersuchen, Flugzeuge herzustellen, verweigern zu können, in: AN, Z6 non lieu no. 1816 B, ZA von Jean-Pierre Peugeot vor dem Ministre de l'Intérieur, Direction Générale de Sureté Nationale, No. 116/95, vom 16. Januar 1947.

140 BA-MA, RW 24/194, »Anlage 7«; Aux frontières de la Suisse (wie Anm. 108) S. 44 f.; M. R. D. FOOT, SOE in France. An Account of the Work of the British Special Operations Executive in France 1940–1944, London 1966, S. 287.

Preßwerks von Montbéliard/Sochaux, Auguste Bonal, während eines Besuchs des VWW in Fallersleben im August entwendet hatte.¹⁴¹

Den deutschen Dienststellen blieb die seit dem Bombenangriff vom 16. Juli 1943 zunehmend renitente Haltung Peugeots nicht verborgen. Man beobachtete »politische Hoffnungen«, eine »Neigung, Vorbereitungen zur Umstellung auf Friedensproduktion zu treffen« – ein am 27. August von Peugeot vorgelegter Antrag, 1000 2-to-Lkw zusätzlich produzieren zu dürfen, wurde dahingehend interpretiert -, weil »in steigendem Maße mit einem raschen Kriegsende gerechnet« werde. Insbesondere dem Generaldirektor des Werks Montbéliard/Sochaux, Ernest Mattern, und der »oberen Leitung« Peugeots wurde vom Volkswagenwerk vorgeworfen, daß sie nicht »funktionieren« und »Verschleppungspolitik« betrieben.¹⁴² Das Rükdo. Besançon sprach jedoch das VWW nicht ganz von eigenem Verschulden bei den aufgetretenen Schwierigkeiten frei; daß die »5 Monate seit den Übernahmeverhandlungen z. T. ergebnislos verlaufen« seien, »da während dieser Zeit keine Klarheit darüber zu erzielen« gewesen sei, »welche Fertigungen endgültig vom Peugeot-Werk ... übernommen werden sollen«, führte man auch auf das Fehlen eines »richtigen Planungsstabes seitens des Volkswagenwerks vor allen Dingen für die Luftwaffenfertigung« zurück.¹⁴³

Bei einer Konferenz in Paris am 17. September 1943 wurden von einer Delegation des VWW, zu der Ferdinand Porsche, Anton Piëch, Bodo Lafferentz, Karl Rosenhauer, Adolf Meurer und Riedl gehörten und Jean-Pierre Peugeot in Begleitung seiner Direktoren die weitere Arbeit am Ta-154-Programm und eine neue, von Peugeot zu übernehmende Fertigung des Luftwaffenbereichs, die von den VWW-Repräsentanten nur als »Vorrichtung 1114« beschrieben wurde, besprochen.¹⁴⁴ Klagen Peugeots, daß das VWW »ununterbrochene Programmänderungen« vornehme und daß durch die Sauckel-Aktionen Peugeot den größten Teil seiner Werkzeugmacher verloren habe, wurden von Piëch unter anderem mit der knappen Feststellung: »Peugeot will sich des Auftrags Focke-Wulf entledigen« und der Drohung, bei weiterer Arbeitsverweigerung »die Fabrik schließen zu lassen«, vom Tisch gewischt. Fragen der Peugeot-Repräsentanten zu der offenbar in einer (nicht überlieferten) Vorlage zu der Besprechung erwähnten und von Peugeot zukünftig zu übernehmenden Teile-Fertigung für eine »Vorrichtung 1114« wurden von VWW-Vertretern ausweichend und nichtssagend beantwortet. Die »Vorrichtung 1114« – es handelte sich um die Flugbombe V1, die seit Mitte 1943 im VWW produziert und werksintern als »Projekt 1114« bezeichnet wurde¹⁴⁵ – sei ein »Hilfsgerät für Kraftfahrzeuge« (Piëch) und »heute ohne jede Wichtigkeit« (Lafferentz). Auf die Frage des Peugeot-Direktors Paul Vincent, warum denn »immer noch keine Zeichnungen

141 Ibid. SIRE (wie Anm. 73) S. 66; Avis aux membres du Personnel des Etabl. Peugeot Frères et Peugeot & Cie, 15. August 1945, S. 1. und Ausgabe vom 15. September 1945, S. 2 (ich danke Yves Cohen, Paris, für seine Hinweise); AN, Z6 non lieu, no. 1816 A, ZA Jean-Pierre Peugeots vor dem Cour de la Justice du Département de la Seine vom 30. Januar 1947, desgl. ZA von Pierre Sire vom 10. November 1947; Henri RAYMOND, alias César, Experiences of an SOE Agent in France, in: Michael ELLIOTT-BATEMAN (Ed.), The Fourth Dimension of Warfare, Vol. 1: Intelligence, Subversion, Resistance, Manchester 1970, S. 111–26, bes. S. 120f.; François Marcot, La Résistance dans le Jura, Besançon 1985, S. 98, 119; Aux frontières de la Suisse (wie Anm. 108) S. 42ff.; Franz KNIPPING, »Réseaux« und »Mouvements« in der französischen Résistance, 1940–1945, in: Gerhard SCHULZ (Hg.), Geheimdienste und Widerstandsbewegungen im Zweiten Weltkrieg, Göttingen 1982, S. 105–42.

142 BA-MA, RW 24/31, Bl. 198 (Aktennotiz »Betr.: Französisches Kfz. Programm« vom 1. September 1943, S. 2) und »Aktenvermerk über Besprechung am 17. 9. 43 mit den Herren vom Volkswagenwerk«, S. 2; RW 24/199, Eintragung vom 30. September 1943 und »Lageberichte« für Juli und August 1943.

143 Ibid. »Lagebericht« für Juli 1943, S. 2.

144 AN, 3W-224, scellé no. 22, deutschsprachiges Protokoll der »Sitzung vom 17. 9. 1943 in Paris«, Paris, den 18. September 1943.

145 SIEGFRIED (wie Anm. 1) S. 26; GRIEGER (wie Anm. 88) S. 134.

für diesen Auftrag« eingetroffen seien, antwortete Meurer, diese würden nicht benötigt, denn »man liefert ihnen alle Werkzeuge, die in Deutschland für sie bestellt wurden, so daß sie zu ihren Maschinen passen. Es handelt sich um leichte Stanz- und Schweißarbeiten«. Lafferentz ergänzte, daß es sich um »einen ganz kleinen Auftrag« handele, der »höchstens 400 Mann in Anspruch« nehme, man brauche »ja nur die zusammengesetzten Bauelemente zu liefern, d. h. die 5 Baugruppen des Apparats 1114«. Den Einwurf des Peugeot-Generaldirektors Maurice Jordan, »daß das, was man von uns verlangt, den Ausstoß unserer Fertigungen während mehrerer Monate vollkommen zum Stillstand bringen wird«, beantwortete Porsche knapp: »Das ist unwichtig. Alles anhalten, um Focke-Wulf und 1114 zum Anlauf zu bringen« – eine Anweisung, die das zumindest vorläufige Ende der im »Anlaufprogramm« vom Mai 1943 genannten Teilefertigungen für den Kübelwagen beinhaltete.¹⁴⁶ Die Besprechung schlossen Lafferentz und Piëch mit der Information, daß der IB für Peugeot, Eduard Wunderlich, seiner Funktion enthoben sei und daß man die Freilassung einer »neuen Serie« Kriegsgefangener für Peugeot »veranlassen« könne.

Die VW-Delegation erklärte zwar bei einer Nachbesprechung mit Rüstungsdienststellen, daß die Unterredung »mit der Direktion von Peugeot eine Einigung« erbracht habe, und sie hofften, »daß nunmehr eine einwandfreie Zusammenarbeit möglich sei«,¹⁴⁷ doch letztlich zeitigte die Aussprache vom 17. September 1943 keinen Erfolg. Die Teile-Fertigung für die V1 – das VWW plante wahrscheinlich die Produktion der Aluminium-Nase, des Zündkopfs, des Rumpfs und des Frontteils des Seitenruders (jeweils ohne Einbauten und Aggregate) bei Peugeot – wurde nicht aufgenommen, bereits zur Verfügung gestellte Unterlagen wurden zurückgefordert.¹⁴⁸ Peugeot gelang es im November 1943 mit dem Einverständnis des VWW, einen Teil der Fertigung des Ta-154-Programms seinerseits zur Firma »Bronzavia« zu verlagern.¹⁴⁹ Die »Zusammenarbeit« mit dem VWW geriet zusehends auf eine abschüssige Bahn.

Mit dem durch Brandstiftung verursachten Brand des Reifenlagers auf dem Gelände des Werks in Montbéliard/Sochaux am 26. September 1943, das 5000 Reifen zerstörte, begann eine Reihe von Sabotage-Aktionen bei Peugeot, die bis zum März des folgenden Jahres andauerte. Der Sicherheitsdienst (SD) Belfort nahm am 29. September den Werkleiter, Generaldirektor Ernest Mattern, seinen Stellvertreter und weitere Angestellte als vermeintliche Urheber der Aktion fest, ließ sie jedoch nach ergebnislosen Verhören zwei Tage später wieder frei.¹⁵⁰ Jean-Pierre Peugeot ließ die Sabotage-Gruppe des SOE-Agenten Harry Ree, zu der Peugeot-Arbeiter gehörten, in Montbéliard/Sochaux Einrichtungen und Maschinen aussuchen, die sich, sollte die Produktion wirkungsvoll lahmgelegt werden, gleichsam zur Sprengung »anbieten«. Ob Peugeot zu dieser Kooperation von Ree durch die Drohung, andernfalls werde das Werk erneut bombardiert, erpreßt wurde, muß dahingestellt bleiben.¹⁵¹

146 Die VW-Delegation wurde zum Abschluß einer Nachbesprechung zur Konferenz mit Peugeot am 17. September durch Major Ahlborn vom RüBe Stab darauf hingewiesen, »daß selbstverständlich auch die eigene Fertigung des Volkswagenwerks (Gehäuse) hinter der Fertigung für das Programm Ta 154 zurückstehen müsse«, in: BA-MA, RW 24/31, »Aktenvermerk über die Besprechung am 17. 9. 1943 ...«, S. 2.

147 Ibid.

148 NA, RG 165, File No. XI-5, CIOS-Report: Aircraft Production Activity of the Peugeot Organization, S. 6; Ibid. File No. XI-4, XII-14, CIOS-Report: The Peugeot-Organisation. Activities of the Peugeot Organisation at Sochaux-Montbéliard, S. 4, S. 23 f.

149 BA-MA, RW 24/32, Bl. 118.

150 Ibid. RW 24/199, Eintragung vom 27. und 29. September 1943 und »Anlage Nr. 20«; RW 24/205, S. 23, »Anlage 11«. Am 26. Oktober wurde der Direktor des Preßwerks, Auguste Bonal, im Rahmen einer allgemeinen »Verhaftungswelle« festgenommen und bald darauf wieder freigelassen, Ibid. RW 24/206, Eintragung vom 26. Oktober 1943.

151 Diese Behauptung ist von FOOT (wie Anm. 140) S. 287, aufgestellt worden und wurde von ihm in seinem Buch: SOE. An outline history of the Special Operations Executive 1940–46, London 1984,

Am 5. November wurden durch Sprengungen Kompressoren in der Schmiede des Peugeot-Werks zerstört. Weitere Sabotage-Aktionen, jeweils vier im November und Dezember 1943 und fünf zwischen Januar und Mitte März 1944, die zentrale Werkseinrichtungen, vor allem Transformatoren und Kompressoren in der Gießerei, im Preßwerk, in der mechanischen Werkhalle und den Sandbagger in der Stahlgießerei für Wochen und Monate lahmlegten, beeinträchtigten die laufenden Fertigungen und zögerten den Beginn der Arbeiten für das Ta-154-Programm – bis Mitte Dezember 1943 war die Werkzeugfertigung hierfür noch nicht abgeschlossen – und den Kübelwagen mehr und mehr hinaus; die oben skizzierten Techniken der »bürokratischen« Sabotage durch Peugeot taten ein übriges. Eine der letzten Sabotage-Aktionen, die Sprengung der Hochspannungsmasten und Transformatoren, die das gesamte Werk mit Strom versorgten, am 3. März 1944 wurde auf direkte Anweisung des alliierten Generalstabs durchgeführt, der für den Fehlschlag der Aktion eine erneute Bombardierung von »Marie« – Codename für Peugeot-Montbéliard/Sochaux im Funkverkehr zwischen London und den Maquisards – angekündigt hatte.¹⁵²

Die Professionalität der Sabotage ließ die deutschen Dienststellen der Region bald vermuten, daß Betriebsangehörige selbst unter angloamerikanischer Anleitung die Zerstörungen durchführten. Der als ineffektiv angesehene französische Werkschutz wurde daher seit Dezember 1943 durch deutsche Sicherheits-Organe ergänzt. Am 4. Dezember traf eine Wachkompanie, die das RLM für den Schutz der Ta-154-Fertigung gestellt hatte, in einer Stärke von »zunächst« 44 Mann ein, am 8. Dezember übernahm ein Mitarbeiter des Werkschutz' des VWW in Fallersleben, SS-Obersturmführer Otto Hartung, den Aufbau eines neuen Werkschutzes für Peugeot-Montbéliard/Sochaux mit einer »Kerntruppe« von 18 Deutschen. Am 21. Januar 1944 stießen fünf Mitarbeiter der »Geheimen Feldpolizei« der Wehrmacht und am 1. Februar ein Abwehr-Offizier des Heeres dazu. Für Aufgaben des Luftschutzes wurden dem Werk am 25. Januar eine Nebel-Kompanie mit 370 Mann, darunter 135 »Russen«, und am 26. Februar ein französisches Feuerlösch-Bataillon in einer Stärke von 291 Mann zugeteilt. Die Häufung der Sabotage-Aktionen führte schließlich am 13. März zur Belegung des Werks mit einem zusätzlichen SD-Werkschutz, der vom SS-Obersturmführer Helbing geleitet wurde, 104 Mann umfaßte, darunter 30 Franzosen und 67 Marokkaner, und seinen Dienst weitgehend unabhängig vom VWW-»Werksbeauftragten« Adolf Meurer und der Wachmannschaft Hartungs versah.¹⁵³

Durch die rigideren Überwachungsmaßnahmen der deutschen Dienststellen seit Dezember 1943 kam es zu Konfrontationen zwischen der Belegschaft und der Leitung des Peugeot-Werks und den Besatzern. Die Kreiskommandantur Belfort verbat nach der Beschießung von Wachtposten und deutschen Soldaten durch Maquisards auf Fahrrädern am 14. Dezember 1943 die Benutzung von Fahrrädern nach Einbruch der Dunkelheit. Die Arbeiter des Peugeot-

S. 219, wiederholt. Vgl. David STAFFORD, *Britain and European Resistance, 1940–1945*, London, Basingstoke 1980, S. 153. REE's eigene Aussagen zu diesem Thema sind zurückhaltender und nicht so eindeutig, s. DERS., alias Raymond (wie Anm. 141) S. 121.

152 *Aux frontières de la Suisse* (wie Anm. 108) S. 45 f.; *Courrier des Usines Peugeot*, Nr. 2 vom 15. Mai 1946 (Artikel »Alerte! Les Usines de Sochaux vont être à nouveau bombardées«); *Avis aux membres du Personnel des Automobiles Peugeot*, 15. September, 15. Oktober und 15. Dezember 1945 (Artikel-Serie »La Résistance aux Usines Peugeot«); BA-MA, RW 24/200, »Darstellung der rüstungswirtschaftlichen Entwicklung im IV. Quartal 1943«, S. 6 ff., S. 81 f., S. 87 f.; RW 24/32, Bl. 180, 284. Die »noch in Entwicklung befindliche Schwingschenkel-Fertigung für IFH 18« wurde »wegen Sabotage« von Peugeot zur Firma Berliet in Lyon verlegt, *ibid.* Bl. 285.

153 BA-MA, RW 24/200, Eintragung vom 8. Dezember 1943 und »Darstellung der rüstungswirtschaftlichen Entwicklung im IV. Quartal 1943«, S. 2, S. 8; RW 24/201, Eintragung vom 21. Januar, 1. Februar, 26. Februar und 13. März 1944; RW 24/195, Eintragung vom 1.–15. März 1944; RW 24/207, Eintragung vom 7. März 1944 und »Anlage 21«. Vgl. MEURER (wie Anm. 125) S. 5 f.; Zeugenbefragung Otto Hartung, 13. August 1968, in: Stadtarchiv Wolfsburg.

Werks, die zum größten Teil auf Fahrräder als Verkehrsmittel angewiesen waren, legten daraufhin am Nachmittag des 15. Dezember für eine Stunde geschlossen die Arbeit nieder, um ihren Protest gegen das Verbot auszudrücken. Das Werk wurde von Wehrmachts-Einheiten umliegender Garnisonen besetzt, die Arbeiter bis in die späten Abendstunden hinein an ihren Arbeitsplätzen festgehalten und anschließend einige vermeintliche »Rädelsführer« festgenommen.¹⁵⁴ Nachdem das SD-Kommando am 21. März 1944 acht »säumige« Peugeot-Arbeiter festgenommen hatte, streikte ca. die Hälfte der Belegschaft am 22. März für einen Tag. Am 23. März wurden auf Anweisung der übergeordneten SD-Dienststelle in Dijon die Peugeot-Generaldirektoren Robert Godard, Leiter der Werke in Montbéliard/Sochaux, Ernest Mattern, der auf Druck der Besatzer bereits am 1. Januar von Jean-Pierre Peugeot in den Ruhestand entlassen worden war, und die Direktoren Auguste Bonal, Leiter des Preßwerks, Jean Margaine, der mit der Koordination zwischen der Generaldirektion und den Werken im Doubs beauftragt war und Henry, der das Verbindungsbüro für Verhandlungen mit deutschen Dienststellen leitete, verhaftet.¹⁵⁵ Bonals erneute Verhaftung stand wahrscheinlich im Zusammenhang mit der Festnahme von zwei Personen an der französisch-schweizerischen Grenze am 2. Februar 1944, die Pläne der Ta-154-Fertigung bei Peugeot und des Preßwerks mit den vom VWW vorgesehenen Einbauten bei sich trugen. Der SD erreichte sein Ziel, durch die Verhaftung der Direktoren und Arbeiter gleichsam als Geiseln die Belegschaft des Werks von neuerlichen Sabotage-Aktionen und Streiks abzuhalten. In den folgenden Monaten bis zu dem im September 1944 beginnenden Rückzug der Deutschen wurden keine größeren Anschläge auf Werkseinrichtungen und Arbeitsniederlegungen mehr registriert. Godard, Henry, Bonal, Margaine, die später verhafteten Peugeot-Direktoren Fabrizio und Marty und der im August 1944 festgenommene Sohn von Ernest Mattern, Jean-Paul Mattern, wurden in die Konzentrationslager Dachau beziehungsweise Dora deportiert. Henry und Margaine sind in KZ-Haft umgebracht worden.¹⁵⁶

Die Produktivität des Peugeot-Werks und die Arbeitswilligkeit der Belegschaft wurden durch die Verhaftungen und Deportationen nicht gesteigert, eher ist das Gegenteil zu verzeichnen. Im April 1944 waren erst 75 % der Werkzeuge für das Ta-154-Programm eingerichtet, die im selben Monat beginnende Serienfertigung der Triebwerksteile wurde jedoch durch mangelnde und in den folgenden Monaten immer häufiger gestörte Zulieferungen behindert. Die Einrichtung der Werkzeuge für die Fertigung der vom VWW bei Peugeot bestellten 100000 Zylinderköpfe zum Beispiel dauerte bis Ende Mai 1944.¹⁵⁷

Hatte schon Amanry de l'Épine, ein leitender Mitarbeiter des COA, des französischen

154 BA-MA, RW 24/200, »Darstellung der rüstungswirtschaftlichen Entwicklung im IV. Quartal 1943«, S. 87; *Courrier des Usines Peugeot*, Nr. 1 vom 15. April 1946, Artikel »Une nouvelle Equipe de Saboteurs«. Bereits am 11. November 1943, dem Tag des Waffenstillstands von 1918, hatte die gesamte Belegschaft die Arbeit niedergelegt und vor allem jüngere Arbeiter hatten die Trikolore entrollt und die Marseillaise gesungen, MARCOT (wie Anm. 73) S. 143.

155 Meurer behauptet, daß während einer vom SD »befohlenen Sitzung« in Montbéliard/Sochaux vor den Verhaftungen auch Ferdinand Porsche, Anton Piëch und Bodo Lafferentz anwesend gewesen seien, s. DERS. (wie Anm. 125) S. 10.

156 Ibid RW 24/201, Eintragung vom 23. März 1944, »Anl. 35 zum Kriegstagebuch ... Aktenvermerk Betr.: Auto-Peugeot-Sochaux« vom 24. März 1944, »Darstellung der rüstungswirtschaftlichen Entwicklung im I. Quartal 1944«, S. 2; *Avis aux Membres du Personnel des Usines Peugeot du Doubs*, 1. Juli 1945, Artikel »Deux Victimes du Devoir«; *Courrier des Usines Peugeot*, Nr. 19 vom 1. März 1948, S. 3, und Nr. 31 vom Dezember 1952, S. 3; AN, Z6 non lieu 1816 A, Heft »Complément à la note ...« (wie Anm. 51) Anhang »In Memoriam«; MEURER (wie Anm. 125), S. 10ff.; LOUBET (wie Anm. 20) S. 27. Zu der Streikbewegung in Frankreich seit Ende 1943 s. Patrick FRIDENSON, Die Auswirkungen des Zweiten Weltkriegs auf die französische Arbeiterschaft, in: DLUGOBORSKI (wie Anm. 7) S. 199–210, hier: S. 204f.

157 BA-MA, RW 24/201, »Darstellung der rüstungswirtschaftlichen Entwicklung im I. Quartal 1944«, S. 2; RW 24/207, Überblick über das I. Vierteljahr 1944, S. 3.; AN, Z6 non lieu 1816 A, Heft

Gegenstücks der WiGruFa, in einem »Memorandum« für den RüBe Stab vom 4. Januar 1944 die Patenschaft des VWW über Peugeot als »malaise continuel« und von »discussions indéterminables« bestimmt dargestellt,¹⁵⁸ so beurteilte schließlich auch Ferdinand Porsche die zukünftige Entwicklung der Patenschaft des VWW über Peugeot im März 1944 pessimistisch. Er scheint angesichts der sich seit Juli 1943 häufenden und eine kontinuierliche Produktion verhindernden Probleme resigniert zu haben. Während einer Besprechung im »Jägerstab« am 7. März 1944 sagte er: »Wir glauben, daß wir bei Peugeot für die laufende Fabrikation Schwierigkeiten haben werden und möchten auch diese Fabrikation so schnell wie möglich in die Höhle (eine stillgelegte Erzgrube in Tiercelet/Lothringen, P.L.) bringen.«¹⁵⁹

Vom April 1944 bis zur rasch fortschreitenden Paralyse der deutschen Besatzungsherrschaft in Ostfrankreich seit der Invasion am 6. Juni lief die Produktion von Rüstungsgütern für die Wehrmacht im Peugeot-Werk von Montbéliard/Sochaux mehr oder weniger aus. Von den 100000 im November 1941 bestellten Zylinderköpfen für den Kübelwagen wurden bis Juli 1944 1000 Stück, die meisten davon im Frühsommer 1944, produziert, von den Motorteilen und -blöcken für den Kübelwagen kam bis zum Juli 1944 gar nichts zur Auslieferung, von den im Rahmen des »D7-Programms« für die Firma Demag zu fertigenden Halbkettenfahrzeug-Teilen kamen bis Juli 1944 2 % zur Auslieferung.¹⁶⁰ Die Fertigung der Triebwerksverkleidung für die Ta154, die seit der Auftragserteilung im Juli 1943 im Zentrum der Diskussionen und Bemühungen der deutschen Dienststellen in der Region um Montbéliard/Sochaux gestanden hatte, wurde nach dem am 23. Juni 1944 im »Jägerstab« von Karl-Otto Saur verfügten Entwicklungsstop für die Ta 154 eingestellt. Zu diesem Zeitpunkt war 0,5 % des Auftragsvolumens hergestellt worden.¹⁶¹ Die als Ersatz für den weggefallenen Ta-154-Auftrag nach Montbéliard/Sochaux verlegte Fertigung von Ju-188-Flächen konnte nicht mehr begonnen werden; im Rahmen der allgemeinen Transportkrise und zeitweise unterbrochener Energieversorgung durch die häufigen Bombenangriffe der Alliierten vor und während der Invasion lag die Produktion seit Juni 1944 praktisch still.¹⁶² Die von Ferdinand Porsche anscheinend unter dem Eindruck der Bombenabwürfe auf das VWW in Fallersleben vom 20. und 29. Juni 1944 erwogene Übersiedlung des Planungsbüros mit dem gesamten Ingenieurstab und einem »erheblichen Teil der Fertigung Fallersleben« nach Montbéliard/Sochaux¹⁶³ wurde rasch durch die Kriegereignisse ad absurdum geführt.

Anfang August begann die Demontage von Einrichtungen und Maschinen des Peugeot-Werks und ihr Abtransport nach Deutschland. In der letzten August-Woche kam es in Montbéliard zu Kämpfen mit einer auf 4000 Mann geschätzten Truppe der aus Maquisards gebildeten Befreiungsarmee »Forces Françaises de l'Intérieur« und zu Streiks in allen Peugeot-

»Activité de la Société des Automobiles Peugeot ...« (wie Anm. 6) S. 8. Vgl. Archives Départementales du Doubs, Besançon, 1 R 685, »Demande d'Avance de l'Etat ...« (wie Anm. 134) S. 5.

158 AN, 3W 233, scellé no. 64 Doss. »Patentfirma« (parrainage d'une firma ...) dans l'automobile, 1943-1944, darin: »Note No. 59.809... Memorandum. Objet: Désignation de «Patentfirmen»«, 4. Januar 1944, Autor: Amanry de l'Épine.

159 BA-MA, RL 3/2, Bl. 703 ff.

160 AN, Z6 non lieu no. 1816 A, Heft »Activité de la Société des Automobiles Peugeot ...« (wie Anm. 6) S. 8. Vgl. Archives Départementales du Doubs, Besançon, 1 R 685, »Demande d'Avance de l'Etat ...« (wie Anm. 134) S. 5.

161 Ibid. Bei den im Herbst 1943 in Erfurt in einer Vorserie produzierten Prototypen waren Schwierigkeiten mit der Kaltverleimung aufgetreten: an den Nahtstellen wurde das Holz, aus dem das Flugzeug fast vollständig hergestellt war, zerfressen. Nach weiteren Problemen und Unfällen befahl Saur schließlich die Annullierung des Programms, s. NOWARRA und KENS (wie Anm. 132) S. 226.

162 NA, RG 165, File No. XI-5, CIOS-Report: Aircraft Production Activity of the Peugeot Organization, S. 6; Ibid. File No. XI-4, XII-14, CIOS-Report: The Peugeot-Organisation. Activities of the Peugeot Organisation at Sochaux-Montbéliard, S. 24. ; BA-MA, RW 24/33, Bl. 8; RW 24/34, Bl. 9-12. Vgl. LOUBET (wie Anm. 20) S. 31.

163 BA-MA, RW 24/202, Eintragung vom 30. Juni 1944.

Werken des Doubs. Anfang September 1944 erreichten amerikanische Verbände die Linie Sedan-Toul-Dijon. Da der seitdem unmittelbar bedrohte Raum des Tals des Doubs und der »burgundischen Pforte« im Bereich Besançon-Mulhouse wider Erwarten von der 19. Armee der Heeresgruppe G bis in die letzte Novemberwoche gehalten werden konnte, blieb den abziehenden Besatzern vergleichsweise viel Zeit zur Demontage und Ausräumung. Dem VWW-»Fertigungsingenieur« bei Peugeot, Karl Rosenhauer, und dem Werkschutzbeauftragten Otto Hartung gelang bis zur Befreiung Montbéliards am 17./18. November 1944 neben dem Abtransport von Halbfabrikaten und Werkzeugen für Ju 188, Ta 154, Junkers-Motoren und Kübelwagen die Mitnahme von mindestens 85 to »Maschinen (Räumungsgut)«. ¹⁶⁴ Die Demontage-Arbeiten wurden durch die von Jean-Pierre Peugeot am 6. September angeordnete Schließung des Werks Montbéliard/Sochaux begünstigt. ¹⁶⁵ Ein Vertreter der Firma Krupp-Elmag, dem noch am 11. November der Abtransport einiger Maschinen gelang, berichtete: »Aus der mechanischen Werkstätte wurden bereits durch die Firma Daimler-Benz und die Firma Volkswagenwerk alle wichtigen und modernen Maschinen herausgeholt.« Bei der Befreiung Montbéliards war das Peugeot-Werk vollkommen leergeräumt; 1500 Werkzeugmaschinen, Pressen etc. waren abtransportiert worden. ¹⁶⁶

4. Zusammenfassung

In apologetischen Arbeiten zur Geschichte der deutschen Rüstungsindustrie und einzelner »Wunderwaffen« im Zweiten Weltkrieg findet sich häufig das Fazit »zu wenig, zu spät«. Diese Darstellung der Beziehungen des VWW zur französischen Automobilfirma Peugeot hat ein anderes Selbstverständnis, nichtsdestoweniger kann das in der Literatur mittlerweile zu gewisser Berühmtheit gelangte Schlagwort-Paar als Ausgangspunkt eines pointierten Résumés dienen. Vor allem: »zu spät« – Das VWW bekam die Firma Peugeot zur rüstungswirtschaftlichen Nutzung zugeteilt, als die Produktionskapazität des Unternehmens durch Auftrags-»Verlagerungen« anderer deutscher Firmen in Beschlag genommen und zu einem guten Teil auch bereits zersplittert war; die Diversifikation der Fertigung in verschiedene Wehrmachts- und Technologiebereiche, die von der Geschäftsführung und dem Ingenieurstab des VWW im Stammwerk in Fallersleben seit 1939 mehr oder weniger freiwillig angestrebt und nie vollständig erfolgreich zu handhaben und durchzuführen gewesen war, konnte erst recht nicht in einem zum »Patenschafts«-Verhältnis gezwungenen Unternehmen eines besetzten Landes

164 Ibid. RW 24/35, Bl. 51, 152, 161, 171f., 176, 309, 315; VWA, Ordner 007: Brand- und Fliegerschäden, Finanzabteilung 1944, Liste »Von Frankreich zurückgekommene Teile ... per 31. 12. 1944 ...«, S. 2; Zeugenbefragung Otto Hartung, 13. August 1968, S. 4f., in: Stadtarchiv Wolfsburg; Adolf Meurer scheint wegen eines Lazarett-Aufenthalts im Reichsgebiet seit Anfang August 1944 nur noch selten und unregelmäßig in Montbéliard/Sochaux gewesen zu sein, s. DERS. (wie Anm. 125) S. 18; Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht, Bd. IV: 1. Januar 1944–22. Mai 1945, Erster Halbband, Frankfurt/M. 1961, S. 365, S. 401, S. 417, S. 423f. Vgl. LOUBET (wie Anm. 20) S. 31 und die »Beschlagnahmebescheinigung« des Feldwirtschaftskommandos 9 für die S.A. des Automobiles Peugeot in Montbéliard/Sochaux vom 23. September 1944, in: Archives Départementales du Doubs, Besançon, 1 R 685. Zu den Erhebungen der Maquisards und den Streiks nach dem 6. Juni 1944 im Doubs s. MARCOT (wie Anm. 73) S. 205 ff.

165 AN, Z6 non lieu 1816 B, Schriftstück »Visite de l'Usine Peugeot de Sochaux. Le 7 décembre 1944« von Gaston Genin, »Fédération des Métaux«.

166 Karl Heinz ROTH und Michael SCHMID, Die Daimler-Benz AG 1916–1948. Schlüsseldokumente zur Konzerngeschichte, Nördlingen 1987, S. 287 (Dokument Nr. 105). Vgl. LOUBET (wie Anm. 20) S. 33f.; Courrier des Usines Peugeot, Nr. 5 vom 1. Oktober 1946, Artikel »Récupération en Allemagne des nos grosses Presses« und Nr. 15 vom Oktober 1947, Artikel »Nous sommes de l'O.G.U.D.«; vgl. Schreiben von Fritz Schmidt (Direktor der Daimler-Benz AG) an das Gouvernement Militaire in Baden-Baden vom 6. Mai 1945, in: DBAG, W. Haspel 7I/364.

nur oberflächlich ähnlicher technischer Tradition rasch und produktiv durchgesetzt werden. Die Entwicklung des Krieges seit 1943 und die zunehmende Irrationalität der deutschen Rüstungspolitik taten ein übriges, wobei der geringe Ausstoß des Peugeot-Werks im Rahmen der Lieferungen der französischen Industrie unter deutscher Besatzung garnicht einmal als ungewöhnlich schlecht hervorsteicht.¹⁶⁷ Inwieweit Pläne des VWW beziehungsweise Ferdinand Porsches für eine Partnerschaft mit Peugeot für die Friedens-, nicht die Rüstungsproduktion bestanden, muß dahingestellt bleiben. Äußerungen der VWW-Mitarbeiter Riedl und Meurer vom April 1943 über eine spätere Fabrikation kompletter KdF-Wagen durch Peugeot, von denen ein Peugeot-Angestellter des Preßwerks in Montbéliard/Sochaux nach dem Krieg berichtete, können einem Bramarbasieren entsprungen sein. Ein weiterer Hinweis auf derartige Avancen Porsches gegenüber Peugeot im Jahre 1943 und die sofortige Ablehnung dieses Ansinnens durch die patriotisch gefestigte Direktion Peugeots findet sich in einer Rechtfertigungsschrift des Unternehmens von 1946, als der französische Staat Peugeot der Kollaboration verdächtigte. Der Quellenwert beider Hinweise ist also kritisch zu beurteilen.¹⁶⁸

»Zu wenig« – Die geringe Professionalität und Sorgfalt, die ein Prüfbericht des VWW der »Außenstelle Paris« des VWW im Dezember 1943 bescheinigte,¹⁶⁹ scheint in nicht geringem Maße auch für die »Außenstelle Montbéliard/Sochaux« des VWW gegolten und die Geschehnisse der »Zusammenarbeit« des VWW mit Peugeot bestimmt zu haben. Der ehemalige Motorjournalist und Motorradvertreter Adolf Meurer und die reaktivierten Offiziere der Rüstungsdienststellen wurden durch das kompetente und professionelle Management des traditionsreichen Unternehmens Peugeot, das sowohl Bombenangriffe durch die Alliierten als auch Deportationen und Zwangsmaßnahmen durch die deutschen Besatzer zu vermeiden suchte, ein ums andere Mal ausmanövriert. Die »technische Steuerung« und die »Partnerschaft« des VWW über die Automobilfirma Peugeot vom 3. Februar 1943 bis zum 18. November 1944 war ein Mißerfolg.

167 FRANKENSTEIN (wie Anm. 7) S. 218.

168 AN, Z6 non lieu 1816 B, ZA von Jean-Marie Dubayle vor dem Ministre de l'Intérieur. Direction Générale de la Police Nationale, No. 116/110 vom 28. Januar 1947; Ibid. Heft »Complément à la note ...« (wie Anm. 51) S. 16.

169 VWA, Schriftstück »Volkswagenwerk GmbH, Bericht Nr. 5, Georg Niethammer. Wirtschaftsprüfer«, passim.