

MDR Kultur – Weltgeschichte vor der Haustür

Donnerstag, 26. September 2024

Thema: August Horch und die Entstehung der deutschen Automobilindustrie in Zwickau

Linda Schildbach, Moderatorin

Hartmut Schade, Autor

MDR Kultur – Das Radio

Conny Wolter, Sprecherin

Linda Schildbach

Deutschland ist nicht nur das Land der Dichter und Denker, schrieb der Journalist Thomas Vašek einst, es ist auch das Land der Lenker. Nirgendwo ist das Auto derart verwoben mit der nationalen Identität wie hierzulande. Und warum Sachsen nicht nur die Werkbank, sondern auch eine Geburtsstätte des deutschen Automobilbaus ist – darum geht es jetzt. Denn vor 100 Jahren wurde Zwickau zu einer Stadt, die man in einem Atemzug mit Detroit nannte.

Weltgeschichte vor der Haustür. Ein MDR-Kultur-Podcast.

Linda Schildbach

Hallo, herzlich willkommen! Schön, dass Sie wieder mit dabei sind. Und schön, wenn Sie zum ersten Mal dabei sind. Ich bin Linda Schildbach, und ich hoste diesen Podcast hier, der alle zwei Wochen Geschichten aus unserer Region erzählt. Die, die Welt verändert, oder zumindest Weltgeschichte geschrieben haben. Hallo Charly!

Hartmut Schade

Hallo Linda!

Linda Schildbach

Also Gottlieb Daimler, Carl Benz, Henry Ford das sind ja so für mich, das sind die großen Namen aus der Automobilgeschichte. Total bekannt, kennt irgendwie jeder. Und jetzt bringst du mir hier... Moment, warte mal – August Horch mit. Sorry, wer war das denn jetzt? Habe ich da was verpasst?

Hartmut Schade

Na, zumindest deutet das für mich an, dass kein Benzin in deinen Ardern fließt.

Linda Schildbach

Ja, stimmt! (lacht)

Hartmut Schade

Du bist irgendwie nicht autophil.

Linda Schildbach

Vielleicht nicht autophil, aber ich meine, Allgemeinwissen habe ich ja schon. Wie kann das jetzt sein, dass August Horch an mir vorbeigegangen ist?

Hartmut Schade

Weil keine Horchs mehr auf unseren Straßen rollen vermutlich, sonst wäre dir der Name natürlich irgendwie auf der Straße begegnet und bekannt.

Linda Schildbach

Aha!

Hartmut Schade

Aber ganz unbekannt ist er dir doch nicht. Du siehst seine Autos oder... also, ist natürlich nicht seine Konstruktion, aber...

Linda Schildbach

Sein Erbe?

Hartmut Schade

Sein Erbe siehst du immer noch auf unseren Straßen rollen. Und das sind diese Autos mit den vier Ringen vorne am Frontgrill.

Linda Schildbach

Ah Audi! Ah, Horch – Audi! Ah! Latinisierung. Das wusste ich nicht!

Hartmut Schade

Ja, siehst du, das zahlt sich aus, wenn man Latein in der Schule gehabt hat, höre ich gerade bei dir.

Linda Schildbach

Ja, so ein bisschen. Ah Wahnsinn! Okay! Und okay, er steckt also so ein bisschen, sage ich jetzt mal, hinter den Audis. Aber es gab auch, wie ich raus höre bei dir, Horch-Autos, damals?

Hartmut Schade

Es gab welche, ja. Wunderbare, schöne Autos, Luxusklasse. Also kein Ford-T – mit dem Ford, der ja das Automobil für die breite Masse gemacht hat. August Horch hat schöne Autos, große Autos gebaut. Oberklasse!

Linda Schildbach

Ha, da bist du natürlich bei mir wieder an der richtigen Adresse. Luxus, Stil, das mag ich

doch! Schön. Und das war hier in unserer Region. Also in Sachsen, in Zwickau. Und trotzdem sag ich jetzt mal, wir spielen ja damit in der Weltgeschichte. Das ist trotzdem Teil der Weltgeschichte?

Hartmut Schade

Ja, aber auf eine sehr spezielle Art ist es Weltgeschichte. So zumindest hat es mir André Meyer vom August-Horch-Museum erklärt:

André Meyer

August Horch hat vor allen Dingen durch seinen Namen Weltgeschichte geschrieben, wenn man das so will. Ohne, dass er unmittelbar etwas dafürkonnte. Aber die Latinisierung seines Namens zu „Audi“, und gewisse historische Zufälle, haben dazu geführt, dass dieser Name bis heute ja in aller Munde ist und sich in die Weltgeschichte hinein geprägt hat.

Linda Schildbach

Ah, okay, ich höre schon raus: Zufall hat eine große Rolle gespielt, das natürlich auch immer spannend in der Geschichte.

Hartmut Schade

Ja, natürlich. Also bei August Horch, vielleicht noch am stärksten von all unseren Weltgeschichten. Aber es hätte gut sein können, dass ich keine Folge gemacht hätte, weil die ganze Entwicklung gar nicht in Sachsen stattgefunden hätte. Aber ganz so zufällig ist es natürlich auch nicht. Es hatte schon Gründe, warum August Horch gerade nach Zwickau gekommen ist, und zuvor Reichenbach.

Linda Schildbach

Und die ganze Geschichte, die hören Sie jetzt im Feature von Charly – also, Hartmut Schade – gesprochen wie immer von der wunderbaren Connie Wolter.

– Beginn des Features –

Sprecherin

Kein Trabant, kein Polo, kein Elektro-Golf wäre je von einem Zwickauer Fließband gerollt ohne August Horch. Dabei hat der nur wenige Jahre seines fast 83-jährigen Lebens in Zwickau gewirkt. Es hätte auch anderswo sein können.

André Meyer

Es gab ja wenig Zwangsläufigkeiten in der Biografie von August Horch, beziehungsweise,

doch, der Vorzeig-Produktionsstandorte in seinem Leben.

Sprecherin

André Meyer, Kulturwissenschaftler und Museologe.

André Meyer

Die Tatsache, dass er nach Sachsen gekommen ist, war ja alles andere als sicher. Da war noch ein zweiter Standort im Gespräch: Hilchenbach. Das liegt auch irgendwo in Nordrhein-Westfalen, wo er auch versucht hatte, sich niederzulassen. Mit Reichenbach kommt dann schon Sachsen ins Gespräch. Es hätte vielleicht auch Gera werden können, es hätte genauso gut auch Leipzig werden können. Es gibt Briefwechsel, wo drinsteht, dass Leipzig eine Option ist, weil es da Interessenten gibt.

Sprecherin

André Meyer ist Kurator im Horch-Museum in Zwickau. Dessen Existenz zeigt: Nicht in Hilchenbach, Gera oder Leipzig baut August Horch schließlich seine Autos, sondern in der Stadt an der Mulde.

André Meyer

Es gab ja hier viele Maschinenfabriken. Es gab hier eine große Metallgießerei. In der Chemie gab es Industrie hier. Ton- und Glaswerke sind hier gewesen. Es gab den Steinkohlebergbau. All das führte zu Wohlstand. Die Textilindustrie nicht zu vergessen. Die Infrastruktur war eine relativ moderne, es gab die ersten Elektrizitätswerke, eine elektrische Straßenbahn, erste Telefonanschlüsse, es gab hier die Ingenieurhochschule, die neu gegründete.

Sprecherin

Sachsen ist das Kernland der deutschen Industrialisierung im 19. Jahrhundert. Hier findet der junge August Horch die technischen Voraussetzungen und auch jene Risikokapitalgeber, die ihm, der mit seiner ersten Autofirma pleitegegangen ist, einen Neustart ermöglichen.

André Meyer

Als er seine erste Firma 1904 hier gründete, als die „August Horch Motorenwagenwerke AG“, gab es insgesamt 110 Aktien. Das Stammkapital lag bei 110.000 Mark. Und von diesen 110 Aktien hat August Horch selbst zwei besessen.

Autogeräusche

Sprecherin

So klingt er, der erste Horch – Made in Zwickau. Gebaut 1904, nachgebaut 2024. Korrekter: 2024 endet die zwölfjährige Wiederaufbauphase. Als sie beginnt, gibt es nur den Motor. Bernd Czekalla hat das Nachbauteam geleitet und bringt an dieser Stelle das Gespräch auf einen bislang übersehenen sächsischen Standortvorteil, den Sänftenbau.

Bernd Czekalla

Die Firma „Gläser“ hat auch schon Sänften für August den Starken gebaut, ja. Und hat irgendwann für August Horch Karosserien gebaut.

Sprecherin

„Gläser“ ist nicht der einzige sächsische Sänften- und Kutschenbauer, der auf automobilen Karosseriebau umschwenkt. Aber der berühmteste. Nahezu alle großen Autohersteller von Mercedes über Alfa Romeo und Bugatti, bis zu Chrysler und Citroen lassen hochwertige Karosserien bei Gläser in Dresden fertigen. Auch August Horch. Der will nicht Henry Ford und seinem schlichten Model T nacheifern, sondern setzt auf sehr hochwertige Autos.

Bernd Czekalla

Er hat eine Maxime gehabt. Die hieß: Ich möchte beste Autos für meine Kunden, mit der höchsten Zuverlässigkeit, und der besten Qualität herstellen.

Sprecherin

Die Maxime eines Technikers, die zu mancherlei Konflikten mit seinen Geldgebern führt. Doch: Der Reihe nach. Die mobile Fortbewegung entdeckt der Schmiedelehrling August Horch, als er sich ein Hochrad baut. Nach einer dreijährigen Walz durch Österreich, Bulgarien und Serbien studiert er in Mittweida, und ist fasziniert vom gerade erfundenen Benzinmotor. In Rostock und Leipzig arbeitet er an Schiffsmotoren, geht dann aber zum Motor- und Automobilerfinder Carl Benz, erzählt August Horch in einem Interview zu seinem fünfundsiebzigsten Geburtstag, 1943.

August Horch

Da aber bei dem alten Herrn Benz es nicht möglich war, meine Idee durchzuführen, – die, die ich fortlaufend hatte – habe ich mich entschlossen vorzugehen und mich selbstständig zu machen.

Sprecherin

Horch und Benz streiten sich über die Anordnung des Motors, aber auch die Repräsentation der Fahrzeuge auf Messen, die Teilnahme an Autorennen – für Horch ein Muss, um die Zuverlässigkeit des neuen Fortbewegungsmittels zu beweisen. Und auch bei der Geschwindigkeit liegen sie überkreuz.

André Meyer

Da ging es um die maximale Geschwindigkeit, die ein Fahrzeug überhaupt fahren können sollte. Horch war der Meinung, es darf durchaus schneller sein als die Bahn, die damals fuhr. Und Benz hat gemeint nein, ein straßengebundenes Fahrzeug sollte nicht schneller sein als die Eisenbahn.

Motorengeräusche

Sprecherin

Horch verlässt Benz, geht nach Köln, eröffnet dort eine eigene Werkstatt und baut 1901 sein erstes Auto.

August Horch

Dieser Wagen war etwas kompliziert, es waren ungeheuer viele Wölbungen dran.

Autogeräusche

Sprecherin

Eine Aussage, die auf viele der von Horch gebauten Autos zutrifft. August Horch ist der innovativste und experimentierfreudigste der vielen deutschen Autobauer Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts.

André Meyer

August Horch war ein Wegbereiter für die zunehmende Alltagstauglichkeit des Automobils. Also man konnte Prozesse dann so optimieren, dass sie für den Nutzer, für den Fahrer, einfacher gewesen sind. Nicht mehr so störanfällig, nicht mehr so umständlich wie noch in der ersten Generation des Automobils.

Hintergrundmusik

Sprecherin

Die heute fast weltweit übliche Linkslenkung geht auf Horch zurück, ebenso der Schalthebel in der Mitte. Er verbessert die Zündung, macht die Getriebe langlebiger, weil er hochfesten Chromnickelstahl für die Zahnräder verwendet.

Als einer der ersten Autobauer nutzt er Kardanwellen zur Kraftübertragung. Für die Motoren verwendet er Leichtmetall. Sie sind das Herz- und Prunkstück aller Horch-Konstruktionen. Leistungsstark und extrem laufruhig. Horch entwickelt einen ungewöhnlichen Test für die Laufruhe: Eine Münze, auf den laufenden Motor gestellt, darf nicht umfallen.

August Horch

Darauf habe ich Zeit meines Lebens den größten Wert gelegt: Nur hervorragend gebaute Maschinen ermöglichen...

Sprecherin

Die Kehrseite von Horchs Technikbesessenheit: Selten nur gleicht bei ihm ein Auto dem anderen, weiß Bernd Czekalla. Von dem Modell 1417, das er mit seinem Team nachbaute, sollen 150 Exemplare die Zwickauer Fabrik verlassen haben.

Bernd Czekalla

Ich glaube nicht, dass diese 150 Fahrzeuge jemals von einem gleichen Typ realisiert wurden. Er hat, wenn er ein Fahrzeug fertig hatte, das ausreichend und gut erproben können und auch gewollt. Und hat dabei festgestellt, das funktioniert einiges nicht so. Dann sah das nächste Auto vom gleichen Typ aber anders aus. Also er hat Verbesserungen vorgenommen, hat er zum Beispiel auch einen anderen Radstand bekommen, oder hat er, ja, nicht mehr die Eigenschaft wie das nicht so gute Fahrzeug. Und er kam also nicht auf diese von seinen Aktionären erwartete Stückzahl. Die Technik ist das eine, das Geld verdienen das andere.

Sprecherin

Was August Horch schon bei seiner Kölner Werkstatt das Genick bricht. Auch sein zweiter Anlauf scheitert nach sieben Jahren 1909, endet mit einem Streit um Geld und aus dem Ruder laufenden Kosten. Der Unternehmer Horch versteht sich als Familienvater, hat ein offenes Herz für die Belange und Nöte seiner Mitarbeiter. Und er ist großzügig bei den Löhnen.

Andréas Hilger

Die Lohnpolitik war vielleicht der letzte Baustein bei dem ganzen Dilemma, dass er gesagt hat, ich will einfach bessere Löhne zahlen. Das sollen keine Hungerlöhne sein, das sollen gute

Löhne seien, von denen man gut leben kann. Das war auch schon ein Grund, weshalb er sich mit Investoren in Reichenbach überworfen hatte, wo er von 1902 bis 1904 gewerkelt hatte. Er hat einfach anderen Fabriken damals, vor allen Dingen aus der Textilindustrie, die Arbeiter abgezogen – durch seine Lohnpolitik. So, und auch das war hier dem Aufsichtsrat, der natürlich an der Dividende interessiert gewesen ist, ein Dorn im Auge.

Sprecherin

1909 verlässt Gründer und Namensgeber Horch die Zwickauer „August Horch Motorwagenwerke Aktiengesellschaft“ und gründet am gleichen Ort die „August Horch Automobilwerke GmbH“.

André Meyer

Nun hat sich die alte Firma Horch die Namensrechte schützen lassen, in fast allen Variationen. Es gibt einen Rechtsstreit, und letztendlich wird dieser Rechtsstreit 1910 zu Ungunsten von August Horchs neuer Firma entschieden. Das heißt, er muss sich umbenennen. Und damals ist es die Mode der Zeit zu latinisieren. Heute würde man die Begriffe eher ins Englische bringen. Aber so wird aus dem Imperativ von hören, also Horch, wird Audi.

Sprecherin

Damit hat Zwickau nun zwei Autohersteller, die beide große, leistungsstarke und komfortable Wagen herstellen. Audi, unter August Horch, setzt auf Vierzylindermotoren. Die Firma Horch ist berühmt für ihre Achtzylinder-Maschinen mit Hubräumen von fünf Litern.

André Meyer

Es ging bei Horch immer darum, dieses Segment der Luxusklasse zu besetzen. Da wollte man rein. Man war ein Konkurrent zu Mercedes damals.

Originalwerbung:

Was ist es, das die Frau von heut beim Mann am allermeisten freut? Nicht Schönheit, Titel, eigener Wert, wie in vergangenen Tagen – wer Auto fährt, ist Goldes wert. Die Liebe geht durch den Wagen!

Sprecherin

Nobelpreisträger Thomas Mann rollt mit einem Horch durch die Lande. Auch Boxweltmeister Max Schmeling und Filmstar Harry Piel. Bei

Audi geht es etwas kleiner zu. Vierzylindermotoren statt acht Zylinder. Seine Audis punkten mit Leistung und Zuverlässigkeit, so August Horch im Interview 1943:

August Horch

Gemacht für die Autofahrt, und zwar in einer Weise, dass sie was aus den Preisen rausholten. Und auf diese Weise wurde die Firma dann auch groß.

Sprecherin

Den Audi C vermarktet August Horch wegen seiner Siege in anspruchsvollen Berg-Rallyes als Alpensieger. In den 1920er-Jahren produziert Audi an die 700 Autos im Jahr. Auch für die damalige Zeit zu wenig, um profitabel zu sein. 1932 rollt Audi unter das schützende Dach der Auto Union.

André Meyer

Die Auto Union entsteht 1932 infolge der Weltwirtschaftskrise von 1929. Wir haben bis dahin, bis 1929, circa 80 Automobilbauer allein im Deutschen Reich. Jetzt überleben diesen Wirtschaftscrash in Deutschland nur circa ein Dutzend Firmen. Und die Lösung, die vier große sächsische Automobilbauer gemeinsam mit dem sächsischen Staat gehen, ist die Gründung der Auto Union. Und in dieser Auto Union AG finden also die Zwickauer Hersteller Porsche und Audi wieder zusammen. Und es kommt dazu die Automobilabteilung von Wanderer in Chemnitz, und DKW in Zschopau.

Sprecherin

Dass es diese Firmen gibt, dass DKW sich von einem Spielzeughersteller zum Autobauer mausert, auch Wanderer neben Fahrrädern und Schreibmaschinen Autos baut, verdankt sich August Horch. Seine Innovationen und Erfolge finden Nachahmer, machen Sachsen zu einer Wiege des deutschen Automobilbaus.

Hintergrundmusik

Sprecherin

August Horch hat da Audi schon lange verlassen. 1920 zieht er nach Berlin und nimmt damit auch Abschied vom Konstrukteursleben. Er arbeitet weiterhin als Berater in der Autobranche, ist Gerichtsgutachter, Mitgründer der DEKRA und initiiert den Bau der AVUS als Rennstrecke.

André Meyer

Er hat einfach gesagt, er will wieder etwas Neues machen in seinem Leben. Und es war eben Berlin. Er bringt da ein wörtliches Zitat in seiner Autobiografie. Er sagt, er wollte im Herzen des Reiches sein, am Nabel des Geschehens. So ähnlich formuliert er das. Er ist gern gesehener Gast auf vielen Veranstaltungen. Er genießt da auch so ein wenig das Rampenlicht, wenngleich es ihm materiell in der Zeit nicht immer gut geht nach 1920. Er wird deswegen 1933 nach Gründung der Auto Union in den Aufsichtsrat berufen und bekommt dort auch ein recht gutes Salär monatlich gezahlt.

Sprecherin

Mit der Auto Union beginnt ein neues Kapitel. Nicht nur im sächsischen, sondern im deutschen Autobau. Es ist mehr als nur ein Zusammenschluss von vier Firmen, die vom DKW-Kleinwagen bis zur Horch-Luxuslimousine alles bauen, was das automobiler Herz begehrt. Die vier ineinander verschlungenen Ringe des Logos stehen für die enge Kooperation und den Austausch.

André Meyer

Also man kann dann zielgerichteter bestimmte Interessensgruppen ansprechen, was die einzelnen Modelle, was die Motorisierung, was den Komfort der Ausstattung angeht etc. Man kann Prozesse der Fertigung deutlich rationalisieren, weil man dann eben sagt: Der Wanderer-Motor, den wir in Chemnitz bauen, kann eben auch im Audi verbaut werden. Nur eben anders angeordnet, beispielsweise dann eben mit Frontantrieb versehen, also um 180 Grad gedreht und solche Späße. Die Fertigung von Audi an sich beispielsweise findet dann eben im Werk Horch statt, gemeinsam mit Horch. Und das Werk hier wird zu einem Montagewerk für DKW.

Sprecherin

Die Idee und das Konzept der Auto Union sind bis heute im Autobau lebendig. Nach diesem Prinzip baut VW beispielsweise baugleiche Bremsen, Stoßdämpfer, Motoren in verschiedene Modelle von Seat, Skoda, Volkswagen und Audi ein. Audi ist die einzige Marke der sächsischen Auto Union, die Krieg und Zusammenbruch überlebt, nicht als sächsischer Autobauer allerdings.

André Meyer

Der Vorstand der Auto Union flieht 1945 vor den heranrückenden Sowjets in US-amerikanische Besatzungszone. Findet dann wieder zusammen in dem Ersatzteillager bei Ingolstadt oder in Ingolstadt, und gründet dort 1949 die Auto Union neu, nachdem sie 1948 aus dem Chemnitzer Handelsregister in der sowjetischen Besatzungszone gelöscht worden ist. Damit war der Weg frei für die Neugründung im Westen.

Sprecherin

Erst baut man kleine Zweitakter unter dem Namen DKW. Als 1965 die ersten Mittelklassewagen mit Vierzylindermotor vom Fließband rollen, reanimiert man den Namen „Audi“ wieder, und greift auf das Auto-Union-Logo der vier Ringe zurück. Und in der DDR? In Zwickau rollen wie in Ingolstadt Zweitakter vom Band. In beiden deutschen Staaten greifen die Autobauer auf den Vorkriegs-DKW zurück. In Zwickau nicht nur auf den Zweitaktmotor, sondern auch noch auf eine andere Innovation.

Bernd Czekalla

Die Auto Union hatte sich schon mit Plast-Fertigung beschäftigt für die DKW-Modelle.

Sprecherin

Die Rettung für die Autoproduktion im Stahlmangel-Land DDR, so Bernd Czekalla.

Bernd Czekalla

In Zwickau wäre der Automobilbau ohne den Duroplast-Werkstoff nicht machbar gewesen. Der wäre entweder ganz eingestellt oder auf viel geringeren Stückzahlen gelaufen. Die übrigens auch so nicht groß waren, die Stückzahlen.

Sprecherin

1955 kommt mit dem P70 das erste Auto mit Duroplast-Karosserie. Drei Jahre später folgt der ikonische Trabant, der das Bild der DDR prägt, und als Kultfahrzeug bis heute durch die Landen rollt.

Ein himmelblauer Trabant rollte durchs Land, mitten im Regen...

Sprecherin

Überholt und bestaunt von Audi, nicht aber von Horchfahrern. Horch ist von den Straßen verschwunden, hierzulande. Für China wird das

Audi-Flaggschiff A8 in Superlänge und mit Luxusausstattung als „Horch“ vermarktet. August Horch würde das vermutlich gefallen. Schließlich schreibt er in seiner Autobiografie: Ich baute Autos...

Zitat August Horch

...ich war unter allen Umständen bestrebt, nur große und gute Wagen aus erstklassigem Material zu bauen.

Sprecherin

Mit diesem Anspruch macht August Horch Sachsen zu einer der Geburtsstätten der deutschen Autoindustrie, und Zwickau zu einer Stadt, die vor 100 Jahren in einem Atemzug mit Detroit genannt wurde.

Hintergrundmusik

Weltgeschichte vor der Haustür – Ein MDR-Kultur-Podcast.

– Ende des Features –

Linda Schildbach

August Horch und die Entstehung der deutschen Automobilindustrie in Zwickau dieses mal. Und Charly, wirklich, also jetzt ist mir das noch mal richtig bewusst geworden, warum mein Opa – stolzer Sachse – immer Audi gefahren ist. Und ich hatte das als Kind gar nicht so sehr verstanden, weil er meinte ja, das hat ja hiermit zu tun. Ich dachte immer nur, weil der da auch, also wie so ein VW, einfach produziert wurde. Aber nein, der kommt ja wirklich daher, also es war eine Wiege. Es ist wirklich die Wiege, eine Wiege von der deutschen Autoindustrie war wirklich da in Zwickau.

Hartmut Schade

Ja, ist es. Und der Audi wird aber ja heute nicht mehr in Zwickau produziert. VW wird produziert, und Audi hat seine Werke weiterhin im Westen. Aber die Geburtsstätte, wirklich die Wiege von Audi, die stand eben in Zwickau. Das ist heute noch zu sehen, der Hochbau, wo die Autos gefertigt wurden, ist ja heute das August-Horch-Museum.

Linda Schildbach

Ah! Genau und da hattest du dich ja auch umgeschaut gehabt.

Hartmut Schade

Genau. Da habe ich mit dem Kurator gesprochen und mir natürlich das Museum angeguckt. Und es lohnt sich, muss ich sagen! Selten so viele schöne Autos gesehen.

Linda Schildbach

Wirklich, ja!?

Hartmut Schade

Ja, also der hat schon wirklich Wert gelegt auf das Design. Also, ich finde diese alten Autos sowieso immer schöner als das, was heute rollt. Das sind schon Luxuskarossen. Das sieht schon ganz, ganz toll aus, was er da gebaut hat.

Linda Schildbach

Muss man sich das noch ein bisschen vorstellen, also wie wirklich so in diesen alten, ich sage jetzt mal auch so Hollywood-Filmen, also diese Glamourautos wirklich aus diesen 20er / 30er Jahren? Oder wie muss man sich das dann vorstellen?

Hartmut Schade

Jaja. Also wenn du wirklich ganz alte Filme nimmst, also wirklich so 20er Jahre. Also wer da Luxus... wenn Luxus demonstriert wird, dann war es wahrscheinlich ein Horch. Oder Mercedes, aber wenn man richtig ein schönes Auto haben wollte, dann war es ein Horch.

Linda Schildbach

Ich fand es auch spannend, du hast ja in deiner Weltgeschichte auch nochmal das reingebracht, dass das ja wirklich so eine Traditionslinie damals auch gab. Also Sänften- und Kutschenbauer. Dass das die damals auch waren, also das war mir gar nicht... es ist natürlich logisch, ne?

Hartmut Schade

Ja, wenn einem das einer erzählt, dann macht es klick, und man denkt „Logisch!“, aber das ging mir genauso wie dir. Da habe ich überhaupt nicht daran gedacht, dass das ja auch damals völlig getrennt war. Also der Autobauer war eigentlich der, der ein Fahrwerk und Motor und alles so herstellte. Und die Außenhülle ist separat von den Kutschenbauern gemacht worden. Also das war gar nicht so aus einem Guss, wie das heute ist, ne?

Linda Schildbach

Und damals viele von Gläser in Dresden, also Alfa Romeo, Bugatti, Chrysler, Citroen haben sich da Karosserien fertigen lassen. Wäre das eigentlich schonmal die nächste Weltgeschichte, überlege ich eigentlich gerade...?

Hartmut Schade

Habe ich auch überlegt. Mal sehen. Also Gläser gibt es heute noch, nicht mehr unter dem Namen. Dann nach 45 natürlich enteignet als Firma, und als VW Karosseriewerk Dresden weitergemacht, und bauen bis heute Cabrios.

Linda Schildbach

Ah ja, und so ein Cabrio hätte ich ja auch gerne eigentlich, um ehrlich zu sein. (lacht) Was ich noch spannend fand übrigens damals: Wir reden von den tollen Alfa Romeo, ich habe ja gerade auch schon angesprochen und all das, ich fand es so spannend, dass die ja auch auf was Wert gelegt haben. Wir, wir reden ja hier von... wir denken oft an so Rennwagen oder heute geht es auch um Geschwindigkeit. Aber Horch damals quasi im Streit mit Herrn Benz: Benz, der meinte nein, es darf nicht schneller sein als der Zug ist. Dass es diese Diskussion gab, also was jetzt Schnelligkeit... ,dass das von Herrn Benz so limitiert gesehen wurde, damals in der Zeit – wahrscheinlich nicht für lange, aber – das hatte mich auch überrascht gehabt.

Hartmut Schade

Ja, das war ein Fakt, den ich auch nicht kannte, dass Benz so eine Auffassung hatte. Ja, man könnte mal jetzt philosophieren und spannend wäre es, wenn sich Benz durchgesetzt hätte und das Automobil grundsätzlich... einfach gesagt wurde, es fährt nicht schneller als eine Eisenbahn, ne? Es ist ja ein philosophischer Gedanke, ne? Was soll ein Auto leisten? Reicht es mir, so schnell zu fahren, wie auch die Bahn damals fährt? Oder will ich schneller? Wobei diese Rallys oder Wettbewerbe, die damals waren, die waren gar nicht unbedingt auf Tempo ausgerichtet. Sondern in den ersten ging es einfach darum: Hält ein Auto überhaupt mal drei Tage durch, ne? Beim Fahren. Oder eine Woche oder so bei so einer Fahrt. Die waren oft eher als Zuverlässigkeitsfahrten ausgelegt, um zu zeigen, ja, man kommt wirklich mit dem Auto von A nach B, und nicht bloß mit der Bahn oder mit der Kutsche.

Linda Schildbach

Und man kann das quasi demonstrieren vor den Massen, die da auch zugeguckt haben. Genau, das ist nämlich das, woran ich auch direkt denken musste. Also, Herr Horch hat da ja auch beim Alpenrennen oder wie das hieß mitgemacht. Genau, ich musste an Enzo Ferrari denken, diesen Rennstallbesitzer, ich meine Ferrari heute natürlich, also muss man niemandem erklären. Aber da gab es ja vor kurzem auch erst nochmal einen Film von Michael Mann dazu über Enzo Ferrari, den Rennstallbesitzer und Rennwagenbauer, wo es ihm auch darum ging, also einfach zu sagen ja, wir haben auch schnelle Autos. Aber das quasi diese Rennwagenbauer, dass das auch wirklich diese Wettbewerbe auch ein Motor waren, der Innovation, aber halt auch, um Autos zu verkaufen.

Hartmut Schade

Klar, ist ja bis heute. Also da hat sich ja wenig geändert. Aber bei den Wettfahrten, dann hat eben August Horch festgestellt, ja, drei Gänge sind doch ein bisschen wenig, also gerade, wenn man in den Alpen fährt. Und da braucht vielleicht einen vierten Gang. Und dann hat man eben das Vierganggetriebe. Und das Vierganggetriebe war ja jahrzehntelang der Standard.

Linda Schildbach

Und dann kam irgendwie später fünf. Und jetzt sind wir schon bei sechs, ne? Oder wahrscheinlich sogar...

Hartmut Schade

Acht.

Linda Schildbach

Acht, um Gottes Willen! (lacht) Ich habe immer nur Dienstwagen, bei uns sind das dann sechs. Aber ja acht! Acht sogar. Obwohl ich mich dann immer frage, was das jetzt besser macht, aber gut das müssten wir jetzt... dann kriegen wir wahrscheinlich wilde Anrufe und E-Mails.

Hartmut Schade

Das hat was mit der Abstufung zu tun.

Linda Schildbach

Sie müssen mich nicht belehren, ich bin da naiv, das ist okay. Ich kann mich da auch belehren! (lacht) Nein, aber das ist wirklich sehr, sehr spannend und bringt mich wieder zu dem

Grundsatz, wenn wir dann heute gucken, eigentlich. Und die Entwicklung vom E-Auto, also wo sind dann die E-Auto-Rennen? Wahrscheinlich hätten wir das gebraucht, um das voranzubringen.

Hartmut Schade

Na, das war ja, also die Geschwindigkeitsrekorde, die ersten waren von E-Autos aufgestellt, um 1900. Also, das E-Auto ist keine Erfindung von heute. Das ist viel älter.

Linda Schildbach

Mhm! Ich dachte gerade, du hast dich versprochen! Wirklich?

Hartmut Schade

Ja.

Linda Schildbach

Jetzt kannst du mir wirklich nochmal ein bisschen nachhelfen.

Hartmut Schade

Also, dann müsste ich jetzt googlen, in welchem Jahr das war, aber E-Autos von damals durchaus, also zumindest vom Tempo her, konkurrenzfähig. Das Problem war natürlich auch damals schon Speicherkapazität der Batterie. Es gab damals schon eine Entwicklung, also mit E-Autos.

Linda Schildbach

Aha. Siehste mal, siehste mal.

Hartmut Schade

Das ist nicht Horch. Jetzt driften wir ganz schön ab!

Linda Schildbach

Genau, lass uns noch mal kurz bei Horch bleiben und vielleicht auch aufhorchen, ah, Wortspiel – Achtung, ich musste es bringen! Ich fand das total cool, dass du so einen O-Ton von ihm auch gefunden hast. Also, dass man ihn wirklich selbst mal hören konnte. Wo hast du den denn her?

Hartmut Schade

Naja, 1943 aufgezeichnet von der Reichsrundfunkgesellschaft zum fünfundsiebzigsten Geburtstag, da wurde ihm gratuliert. Hängt natürlich auch mit seiner Rolle zusammen. Er war einfach ein wichtiger Mann mit der ganzen Autoindustrie, und dass Sachsen so zum Mekka der Autoindustrie wurde. Ich habe es ja drinne

auch erwähnt, dass Firmen wie DKW, wie Wanderer dann auch Autos gebaut haben. Also DKW kam er aus dem Motorradbau, Wanderer Schreibmaschinen und alle möglichen anderen Geräte, Fahrräder. Dass, neumodisch gesagt, Sachsen zum Cluster wurde, das hängt ja ganz stark an August Horch, und dass er den Automobilbau hier in Zwickau erstmal begründet hat und andere Firmen sich dann ringsherum angesiedelt haben. Aber das ist natürlich, dass ihm 1943 gratuliert wurde, hängt natürlich damit zusammen, dass die sächsischen Autowerke natürlich dann im Krieg alle Rüstungswerke waren.

Linda Schildbach

Mhm. Natürlich, das wollte ich nämlich auch gerade mal fragen. Gerade, da ist ja sag ich mal, der so ein bisschen, ja, wie der Nazi-Hintergrund, um das jetzt mal so zu sagen. Wie war da so die Verwobenheit?

Hartmut Schade

Der war ein Opportunist, er war Opportunist. Gut, er war er aus dem Werken raus. Er ist ja 1920 ist er ja nach Berlin gegangen und hat sich nicht mehr unmittelbar um die Werke gekümmert. Auch wenn er dann 1932 im Aufsichtsrat der Auto Union war. Aber unmittelbar war er ja raus aus der ganzen Sache. Aber die Werke haben ihn natürlich interessiert. Und, dass die dann für die Rüstung produziert haben. Ja, das wurde einfach akzeptiert, mitgemacht.

Linda Schildbach

Interessant.

Hartmut Schade

Und im Ersten Weltkrieg war er auch mit an der Konstruktion eines Panzers beteiligt. also Rüstung war ihm nicht fremd oder irgendwas, er war da auch kein Pazifist.

Linda Schildbach

Genau, da gab es auch keine rote Linie für ihn und hat er dann einfach mitgemacht. Er ist ja dann auch, genau, er ist ja dann auch weggegangen. Trotzdem hat sich ja viel dann weiterentwickelt in Sachsen. Du hattest das gerade angesprochen, Motorrad – da fällt mir ein: Wir hatten doch auch schon mal eine Weltgeschichtliche vor der Haustür, wo wir in Zschopau waren.

Hartmut Schade

Genau, MZ Zschopau. Und die Basis oder Vorläufer war ja DKW. Die mit Motorrädern angefangen haben, später dann eben das gleichnamige Auto, DKW mit Zweitaktmotor. Was ich da auch gelernt habe, deswegen sind die von der Wehrmacht nicht so beschlagnahmt worden, wegen dem Zweitaktmotoren. Und nicht so im Krieg benutzt worden. Und nach dem Krieg waren die meisten Autos, die dann noch übrig waren in Deutschland, sowohl Ost als auch West, waren eben die Zweitakter von DKW und das war sozusagen, ja, die Initiation der Automobilindustrie in Ost und in West.

Linda Schildbach

Aha!

Hartmut Schade

Im Osten dann noch mit der anderen Innovation aus den 30er-Jahren, der Plastikkarosserie.

Linda Schildbach

Genau, das war ja der Punkt, den du auch mit drin hattest.

Hartmut Schade

Und im Westen ist es dann eben, ja erst DKW, und dann ist es ja erst wieder Audi geworden, als man dann Viertaktmotoren und dann gesagt hat, nein, jetzt trennen wir uns mal von den Namen DKW, der mit Zweitakt verbunden ist. Und wir suchen einen neuen Namen. Da hat man sich dann entschieden, auch weil die Markenrechte frei waren, für Audi. Aus irgendwelchen Gründen waren die Markenrechte an Horch lagen dann bei Mercedes.

Linda Schildbach

Mhm, haben die sich die gesichert?

Hartmut Schade

Ja. Und Audi war eben frei. Und dann hat man gesagt okay, für unsere Viertaktmotoren – die nennen wir jetzt Audi.

Linda Schildbach

Tja, die Audis, die rollen heute noch über die Straße, die Horchs, die sind im Museum. Aber trotzdem gelohnt sich da ein Besuch hin.

Hartmut Schade

Es lohnt sich ein Besuch. Wer ein bisschen Fabel hat oder also, ich würde sagen, ich fahre Auto, aber es muss kein Audi sein oder, ich bin

da eher pragmatisch, um von A nach B zu kommen. Aber ich gebe zu, als ich dort ein Museum war und diese alten Autos gesehen habe, dachte ich: Das sind schon richtig schöne Autos. Es ist ein beeindruckendes Museum, was man dort in Zwickau hingestellt hat. Also da lohnt sich auf jeden Fall einen Besuch, weil man auch einfach so ein Stückchen sächsische Industriekultur kennenlernt. Sowohl von den Bauten, die dort sind, als auch eben historisch.

Linda Schildbach

Und weitere spannende Weltgeschichten vor der Haustür, die hören Sie in unserem gleichnamigen MDR Kultur Podcast. Den finden Sie in der ARD Audiothek und natürlich überall da, wo es Podcasts gibt. Und wenn Ihnen das gefallen hat, was Sie heute gehört haben, dann geben Sie uns doch eine schöne Bewertung und abonnieren Sie uns. In zwei Wochen gibt es dann die nächste Folge von Weltgeschichte vor der Haustür. Machen Sie's gut!

Hartmut Schade

Tschüss, bis zum nächsten Mal! Und wenn Sie Anregungen, Ideen, Fragen haben, die können Sie uns gerne mailen an:
weltgeschichte@mdr.de.

Linda Schildbach

Dankeschön!

Hartmut Schade

Tschüss!

Diese Transkription ist ein Service der MDR Redaktion Barrierefreiheit. Mehr barrierefreie Angebote finden Sie hier: <https://www.mdr.de/barrierefreiheit/index.html>