

Horch, August ♂ Ingenieur, Automobilfabrikant, ★ 12.10.1868 Winnigen/ Mosel, † 03.02.1951 Münchberg/ Oberfranken, ♂ Winnigen/ Mosel.

Vater: Karl Friedrich (1841–1922), Schmied, Winzer; **Mutter:** Helene, geb. Michel (1846–1874); ♂ Anna Elisabeth (Anneliese), geb. Schulz († 1946); 2. ♂ Else Kolmar, geb. Moll (★ 1901); **AdoptivS2:** Eberhard Reichenbach (1906–1946); **AdoptivT2:** Liselotte Reichenbach (★ 1907).

H. zählt neben Nikolaus Otto, Carl Benz und Gottlieb Daimler zu den Pionieren des Kraftfahrzeugbaus in Deutschland. Er verkörpert den Typus des Erfinders, der ausgehend von den von ihm entwickelten Innovationen auch unternehmerisch tätig wurde. Dabei fanden H. und seine Lebensleistung nicht zuletzt aufgrund der spezifischen Entwicklung der Automobilindustrie im geteilten Deutschland lange Zeit vergleichsweise wenig Aufmerksamkeit. – 1874 bis 1881 besuchte H. die Volksschule in seinem Heimatort Winnigen und erlernte anschließend bei seinem Vater das Schmiedehandwerk. Zwischen 1884 und 1887 war er auf Wanderschaft in Deutschland, Österreich, Bulgarien und Serbien. Ab 1888 studierte H. sechs Semester lang das Fach Maschinenbau am Technikum Mittweida. 1890/91 war er zunächst als Ingenieur der Rostocker Werft im Schiffsmaschinenbau und ab 1892 in Leipzig bei einem Maschinenbauunternehmen tätig, wo er erstmals an der Konstruktion von Verbrennungsmotoren mitwirkte. Im Frühjahr 1896 wurde er als Ingenieur bei Benz & Cie. in Mannheim angestellt und begann hier seine Karriere als Automobilbauer. 1899 schied H. aus dem Unternehmen aus und machte sich in Köln-Ehrenfeld mit seinem Partner Salli Herz unter dem Namen August Horch & Cie. selbstständig. Er bot zunächst Reparaturleistungen für Kraftfahrzeuge an, entwickelte jedoch innerhalb eines Jahres die Kleinserie des ersten von ihm eigenhändig konstruierten Fahrzeugs. In diese Zeit fällt auch die Einführung erster technischer Neuerungen wie der Kardanwelle und der Fertigung von Getriebe- und Differentialgehäusen aus Leichtmetall. 1902 erhielt H. finanzielle Un-

terstützung durch den Plauener Unternehmer Wilhelm Moritz Bauer, der zugleich den Umzug des Unternehmens nach Sachsen anregte. Der Betrieb wurde zunächst nach Reichenbach/Vogtland verlagert, wo die Produktion am 22.3.1902 auf dem Gelände einer ehemaligen Spinnerei aufgenommen werden konnte. Der in Reichenbach gefertigte Wagen war im Wesentlichen baugleich zu dem in Köln hergestellten Kardanwagen, ausgestattet mit einem Zweizylindermotor und einer Leistung von 12 PS. H. begann nun auch mit der Entwicklung neuer Motoren und Modelle. Er konstruierte zunächst einen Vierzylindermotor, der in zwei unterschiedlichen Modellen, einem „Kleinen Typ“ und einem „größeren Wagen“ eingebaut wurde. Mit diesen Fahrzeugen, die zahlreiche technische Neuerungen enthielten, konnte H. erstmals in der Automobilwelt auf sich aufmerksam machen. Die von ihm gebauten Stückzahlen waren jedoch sehr gering: 1902 bis 1904 wurden insgesamt nicht mehr als 40 Automobile hergestellt. – Zur unternehmerischen Expansion benötigte H. neue Finanzmittel, die er sich durch die Begründung einer Aktiengesellschaft beschaffen konnte. Zugleich zog das Unternehmen nach Zwickau um, wo H. in einer leer stehenden Spinnerei an der Crimmitschauer Straße ideale Standortbedingungen vorfand. Am 10.5.1904 erfolgte die Niederlassung. Das neue Unternehmen war mit einem Grundkapital von 350.000 Mark ausgestattet. H. wurde technischer Direktor der neuen Firma, die gleich nach ihrer Gründung einen zügigen Aufschwung nahm. Ab 1905 schrieb man schwarze Zahlen; 1908 wurde der Verkauf in die eigene Hand genommen und Verkaufsfilialen eingerichtet, zunächst in Dresden und Berlin, später in München und Hannover. Im gleichen Jahr wurde bereits ein Umsatz von 1,3 Millionen Mark erzielt. – 1906 beteiligte sich H. erstmals an einem internationalen Autorennen und konnte durch den Triumph von Rudolf Stöß, eines Zwickauer Rechtsanwalts und Horch-Aktionärs, bei der „Herkomer-Konkurrenz“ überregionale Bekanntheit erlangen. Die Teilnahme an Wettfahrten blieb ein besonderes Anliegen H.s, um die Leistungsfähigkeit seiner Erzeugnisse unter Beweis zu stellen und das Prestige der Marke zu erhöhen. – Ab 1906 entwickelte H. auch Sechszylindermotoren mit einer Leistung von 60 PS und begründete damit den Bau von Luxusfahrzeugen, die später zum Markenzeichen der Horch-Werke avancieren sollten. Bei allem Interesse H.s an der technischen Seite der Automobilherstellung überließ er die wirtschaftlichen

Details der kaufmännischen Leitung und dem Aufsichtsrat der AG. Aus der zunächst produktiven Arbeitsteilung entwickelten sich jedoch divergente Auffassungen über die Unternehmensleitung, sodass H. 1909 die Firma verließ. – Nach seinem Ausscheiden gründete H. in Zwickau nur wenige hundert Meter von den Horch-Werken entfernt ein neues Unternehmen mit dem Firmennamen Audi-Automobilwerke GmbH. Da H. seinen eigenen Familiennamen aus urheberrechtlichen Gründen nicht mehr verwenden konnte, wählte er hierfür die latinisierte Form „audi“. Bis zum Ersten Weltkrieg stiegen die beiden Zwickauer Betriebe unter die führenden Unternehmen des Automobilbaus in Deutschland auf. Mit der Hyperinflation und der immer stärker werdenden Konkurrenz auf dem deutschen Automobilmarkt verschlechterte sich jedoch die Situation. Mit seinem Wechsel vom Vorstand in den Aufsichtsrat von Audi 1920 endete de facto H.s Zeit als aktiver Gestalter des Automobilbaus. Es folgten drei Lebensjahrzehnte, die durch die Übernahme von Ehrenämtern und durch öffentliche Auszeichnungen gekennzeichnet waren, jedoch auch durch eine prekäre finanzielle Lage getrübt wurden. – 1921 zog H. nach Berlin um und leitete dort bis 1924 die Außenhandelsstelle für Fahrzeuge im Reichsverkehrsministerium. Ab 1925 war er als Sachverständiger für Kraftfahrzeuge aller Art im Bereich der Industrie- und Handelskammer Berlin sowie für das Kammer- und Landgericht Berlin tätig und begutachtete v.a. Patentstreitigkeiten und Konflikte um technische Neuerungen im Automobilbau. Daneben wurde H. Vorstandsmitglied der Automobiltechnischen Zeitschrift (1919), Mitglied der Rennleitung für das erste Avus-Rennen in Berlin (1921), Leiter des Normenausschusses der Deutschen Industrie (1924), Gründungsmitglied des Deutschen Kraftfahrzeugüberwachungsvereins (1925) und Präsident des Reichsverbands der Automobilsachverständigen (1932). 1922 wurde ihm für seine Verdienste in der Automobilentwicklung die Ehrendoktorwürde der Technischen Hochschule Braunschweig verliehen. – Trotz seines Aufsichtsratsmandats und seiner zahlreichen Tätigkeiten im expandierenden Bereich des Automobilbaus verschlechterten sich die persönlichen Vermögensverhältnisse H.s zunehmend. 1929 versuchte er sich mit der Begründung einer Hühnerfarm auf dem von ihm 1913 in Winningen angekauften Landgut „Distelberger Hof“ eine solide finanzielle Basis für sein Alter zu schaffen, scheiterte hiermit jedoch. 1931 war er gezwungen,

sein Berliner Stadthaus zu verkaufen, das er nach der Umsiedlung von Zwickau nach Berlin für seine Familie erworben hatte. Erst die Übernahme eines Aufsichtsratspostens in der 1932 gegründeten Auto Union AG brachte ihm ein stetiges, allerdings bescheidenes Einkommen. – In den 1930er-Jahren setzte sich H. verstärkt mit seinem Lebenswerk auseinander und verfasste mit seiner 1937 erschienenen Autobiografie ein Resümee seiner Laufbahn als Ingenieur und Industrieller. Seine Bedeutung als Auto-pionier wurde zu dieser Zeit auch öffentlich stärker anerkannt. So erhielt H. 1939 die Ehrenbürgerwürde der Stadt Zwickau verliehen, der 1949 die gleiche Würdigung durch die Stadt Winningen/Mosel folgen sollte. In den Wirren des Zweiten Weltkriegs war er zeitweilig gezwungen, Berlin zu verlassen und ein Ausweichquartier in Langenhessen bei Werdau aufzusuchen, wohin er im Frühjahr 1944 endgültig übersiedelte. Nach dem Einmarsch der Alliierten in Sachsen floh H., inzwischen gänzlich mittellos geworden, nach Münchberg in Oberfranken und verbrachte dort seinen Lebensabend. Finanziell wurde er in seinen letzten Lebensjahren von der in Westdeutschland wieder gegründeten Auto Union AG unterstützt. _____

Werke: Ich baute Autos. Vom Schmiedelehrling zum Autoindustriellen, Berlin 1937 (ND Berlin 1944, Zwickau 2003); Aus meinen Wanderjahren, Berlin/Leipzig 1938.

Literatur: U. Löber (Hg.), August H., Koblenz 1986; J. Pönisch, August H., Zwickau 2001. – DBA II, III; DBE 5, S. 174; NDB 9, S. 622f.

Portrait: August H., 1924, Fotografie, Privatbesitz H. Müller, Winningen (Mosel) (Bildquelle).

Sönke Friedreich

22.9.2010

Empfohlene Zitierweise: Sönke Friedreich, Horch, August, in:

Sächsische Biografie, hrsg. vom Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde e.V.

Online-Ausgabe: <https://www.isgv.de/saebi/> (6.3.2024)

Normdaten:

Permalink: <https://saebi.isgv.de/gnd/118553577>

GND: 118553577

SNR: 2232

Bild:



PDF-Erstellungsdatum: 6.3.2024

LaTeX-PDF