

NDB-Artikel

Straus, Moritz Flugmotoren- und Automobilunternehmer, * 18. 3. 1882 Bruchsal (Baden), † 19. 1. 1959 Zürich. (jüdisch)

Genealogie

V Gutmann (1835–1916), Hopfenhändler in B.;

M Hannchen Münzesheimer (1854–1913);

6 B (3 früh †) u. a. Heinrich (* 1883), RA, Wilhelm (* 1884), RA, beide emigrierten n. Rio de Janeiro, 2 Schw Klara (* 1886, ♂ →Georg Ernst Katz, um 1874–1957, Dr. phil., Apotheker in Basel), Liese (1890–1925, ♂ →Bruno Fabian, Kaufm. in Berlin);

- ♂ Karlsruhe 1921 Leonore Schnurmann (1896–1978), aus Karlsruhe;

2 T Juliane Müller (1926–84), Dr., →Hannah (* 1922, ♂ →Alfred Katz, 1916–2004, Dr. phil., Apotheker, Bes. d. Holbein-Apotheke in Basel, 1956–59 Präs. d. Pharmaz. Ges. Basel, Ehrendoz. d. Univ. Basel 1993, Mitgl. d. New York Ac. of Sciences 1996), Dr. phil., gründete 1999 d. Moritz Straus-Stiftung in Basel.

Leben

S. wuchs in einer zum liberalen Judentum gehörenden Familie auf, legte 1899 in Bruchsal das Abitur ab und sammelte anschließend in verschiedenen Unternehmen des In- und Auslands, etwa 1901–03 in Paris, berufliche Erfahrungen. Im 1. Weltkrieg war er an der Westfront u. a. als Dolmetscher eingesetzt. 1916 kaufte S. den wirtschaftlich angeschlagenen Flugmotorenhersteller „Argus Motorenwerke GmbH“. Er ging von der eher handwerklichen Produktion ab, führte die industrielle Serienfertigung ein und machte Argus bis 1918 zu einem rasch wachsenden Flugmotorenhersteller mit rund 1000 Beschäftigten und einer Gesamtfertigung von fast 1200 Flugmotoren. 1920 übernahm S. die „Horchwerke AG“, um den schrumpfenden Flugmotorenbau durch den Automobilbau zu kompensieren. Als Aufsichtsratsvorsitzender legte S. die Grundsätze der Fabrikationsorganisation und Unternehmensstruktur fest; so brachte er aus dem Argus-Produktportfolio einen Achtzylindermotor ein, mit dem Horch nach 1926 seine Position im Luxussegment ausbaute. Die Ausweitung der Geschäftstätigkeit führte zu wachsendem Einfluß der Fremdkapitalgeber auf die Unternehmenspolitik; 1932 wurde S. von den Banken gedrängt, die Horchwerke AG 1932 in die vom sächs. Staat moderierte Fusion zur „Auto Union AG“ einzubringen.

S. konzentrierte sich danach wieder auf die Argus Motorenwerke, die aufgrund des 1926 wieder aufgenommenen Flugmotorenbaus und durch

den Erfolg der luftgekühlten Flugmotoren den erforderlichen finanziellen Spielraum hatten, um sich z. B. gegen die „Bayerische Motorenwerke AG“ zu behaupten. Das Produktportfolio, darunter der bis 1939 in ca. 10 000 Exemplaren gebaute achtzylindrige AS 10 mit einer Leistung von 220 PS, sicherte die Eigenständigkeit des im April 1938 4050 Beschäftigte zählenden Unternehmens. Der seit Anfang 1938 produzierte Zwölfzylinder-Motor AS 410 stach durch seinen einfachen Aufbau, Gewichtsvorteile, sparsamen Treibstoffverbrauch und Zuverlässigkeit heraus.

Im Zuge des wachsenden antijüd. Verfolgungsdrucks griff im Sept. 1938 ein Vertrauter Görings nach dem erfolgreichen Unternehmen: Mit Verträgen vom 4. und 23. 11. 1938 gingen die Geschäftsanteile an der in Berlin-Reinickendorf ansässigen Argus Motorengesellschaft mbH in den Privatbesitz des Junkers-Generaldirektors → Heinrich Koppenberg (1880–1960) und dessen Schwagers Viktor Polak über. S. wurde nach der „Reichspogromnacht“ am 10. 11. 1938 in das KZ Sachsenhausen eingeliefert und nach fünf Tagen entlassen. Die danach im Vertrag v. 23. 11. 1938 festgelegte Kaufsumme von 500 000 RM, 500 000 Schweizer Franken und 210 000 US-\$ lag weit unterhalb des Buchwerts von 8,3 Mio. RM und des angemessenen Kaufpreises von mindestens 12 Mio. RM, außerdem konnte S. Deutschland erst nach dem Abzug von 500 000 RM verlassen; er emigrierte in die Schweiz.

Aufgrund der restriktiven Aufenthaltsbedingungen ging die Familie im Juni 1939 nach Rio de Janeiro, wo bereits fünf Geschwister S.s lebten. Im Jan. 1941 reiste er mit seiner Familie in die USA ein, obwohl dort zuvor die ausländischen Patente der Argus-Gesellschaften, die er noch besaß, durch einen Bekannten ohne sein Einverständnis verkauft worden waren. Nach dem Kriegseintritt der USA zunächst als „enemy alien“ erklärt, erhielt S. 1946 die amerik. Staatsangehörigkeit.

Noch aus dem US-amerik. Exil stellte S. Restitutionsanträge, denen im Hinblick auf den Argus-Komplex bereits im Okt. 1948 durch Vergleichsvereinbarungen mit H. Koppenberg und V. Polak im wesentlichen entsprochen wurde. Durch diese Einigung besaß S. im Aug. 1949 wieder Teile seines früheren Industrievermögens und übernahm erneut unternehmerische Verantwortung in Berlin und Baden, verlegte seinen Wohnsitz jedoch nicht mehr nach Deutschland zurück.

S. gehörte zu den jüd. Unternehmern im Flugmotoren- und Automobilbau, deren Anteil am weltbekannten „German Engineering“ infolge der antijüd. Maßnahmen des NS-Regimes geleast wurde.

Auszeichnungen

A Dr.-Ing. E. h. (Freiburg, Br. 1920);

BVK;

M.-S.Stiftung z. Förderung v. Wiss. u. Lehre an d. Univ. Basel (1999).

Literatur

L. Budraß, Flugzeugindustrie u. Luftrüstung in Dtlid. 1918–1945, 1998, S. 578 f.;

P. Kirchberg u. J. Ponisch, Horch, Typen, Technik, Modelle, 2006;

Rhdb.;

– *Qu*

Landesarchiv Berlin: Gen.landesarchiv Karlsruhe;

StA Chemnitz;

Mitt. v. Hannah Alice Katz-Straus.

Autor

Manfred Grieger

Empfohlene Zitierweise

, „Straus, Moritz“, in: Neue Deutsche Biographie 25 (2013), S. 494-495
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
