

NDB-Artikel

Oertzen, Klaus *Detlof von* Industriekaufmann, * 13.4.1894 Hohensalza (Provinz Posen), † 25.7.1991 Pully bei Lausanne (Schweiz).

Genealogie

V →Victor Sigismund (1844–1915), preuß. Landrat in Rostock, S d. →Hermann (1817–58) auf Repnitz b. Tessin (Meckl.), u. d. Wilhelmine Koch (1818–55);

M Klothilde (1853–1926), T d. →Guido v. Madai (1810–92), Polizeipräs. v. Berlin, WGR, u. d. Marianne v. Lattorff (1811–80);

B →Guido (1881–1966), Vorstandsmitgl. d. Mahn & Ohlerich Bierbrauerei in Rostock, 1929–33 Präs. d. Meckl. Handelskammer;

– ♂ 1) Tannenbergesthal (Sachsen) 1918 (∞ 1929) Susanne (1897–1983), T d. GKR →Edmund Meinel-Tannenbergl (* 1864, bis 1903 Meinel), Industrieller, Mitgl. d. sächs. LT (s. Rhdb.; Wenzel), u. d. N. N. Keffel, 2) Dresden 1932 Irene Gaehde (* 1908), Dipl.-Volkswirtin;

1 S aus 1) →Klaus Dietrich (1920–44), Hptm., 1 S aus 2).

Leben

Nach dem Einsatz als Artillerist und Flieger im 1. Weltkrieg begann O. seine Industrielaufbahn durch Beteiligung an der Bergedorfer Maschinenfabrik von Albert Lüdtke und in der Firma seines Schwiegervaters. 1928 wurde er kaufmännischer Direktor und Vorstand der „Wanderer-Werke AG Siegmarschönau“, die Automobile, Fräs- und Schreibmaschinen baute. Während der Wirtschaftskrise entstanden Fusionspläne in der europ. Automobilindustrie. O. besuchte schon 1929 die engl. Hersteller Austin, Morris und Singer, die er – erfolglos – zu einer verstärkten Zusammenarbeit gegen die großen amerik. Hersteller zu bewegen suchte. 1931 verhandelte O. mit →Richard Bruhn (1886–1964), der von der sächs. Staatsbank für eine Unternehmenssanierung in die Aufsichtsräte der „Zschopauer Motorenwerke AG“ und der „Audi Automobilwerke GmbH“ (Rasmussen-Gruppe) geschickt worden war, über seinen Vorschlag eines sächs. Automobilkonzerns. In derselben Angelegenheit beauftragte ihn der Aufsichtsrat von Wanderer (Dresdner Bank, Commerzbank), mit dem Besitzer der „Horchwerke AG Zwickau“, →Moritz Straus (1882–1959), zu verhandeln. Zum Jahresende 1931 legten O., Bruhn und →Jörgen Skaft Rasmussen (1878–1964) der Regierung des Freistaates Sachsen den Plan vor, DKW und Horch zu vereinigen, um 1,25 Mio. RM einzusparen. Das neue Aktienkapital unter Führung der Sächs. Staatsbank sollten die Stammgesellschaften, Wanderer und freie Aktionäre zeichnen, der Freistaat Sachsen|dafür bürgen. Nach der Genehmigung des sächs. Landtags im Februar

1932 beschlossen die Generalversammlungen von DKW, Audi und Horch am 29.6.1932 die von O. und Bruhn erstellten Fusionsverträge zur „Auto Union AG“ Chemnitz, die die Automobilabteilung von Wanderer kaufte. O. wurde Vorstand für den Gesamtverkauf, die Öffentlichkeitsarbeit und den Behördenverkehr; als solcher erreichte er, begleitet von →Ferdinand Porsche (1875–1951), am 11.5.1933 von →Hitler einen Reichszuschuß für den Bau eines Rennwagens der Auto Union. 1935 ging O. ins Ausland, um dort die Auto Union zu vertreten: Zuerst betreute er die 1935 gegründete „Auto Union Brasil Ltda.“ in Rio de Janeiro, 1936 ein Verteilungslager in Südafrika, 1937 in Asien und Australien. 1940-45 war er in Lagern auf Java und in Britisch Indien interniert. Danach vertrat er zunächst die Autofirmen „Büssing“ und „Hanomag“ bis 1954 im südlichen Afrika. Da sich die neu gebildete Vertriebsorganisation des Volkswagenwerks stark auf frühere Geschäftsleute der Auto Union stützte, zog Heinrich Nordhoff O. 1950 zum Aufbau des Vertriebs in Übersee heran und übertrug ihm 1952 auch die südlichen Länder Asiens, die Philippinen und Südafrika, später auch Nigeria und Java, wo bereits VW-Käfer montiert wurden. Während O. 1953 die Montage und den Kundendienst in Australien vorbereitete, veranstaltete er in Melbourne eine VW-Ausstellung. 1956 erwarb O. 56% des Kapitals der „South African Assemblers & Distributions“ (SAMAD) und fungierte bis Ende 1963 als ihr Aufsichtsrats-Vorsitzender. Außerdem hielt er 51% des Montagewerks bei Melbourne, das zu einer Fabrik mit Preßwerk und Lackiererei ausgebaut wurde. In dieser Zeit arbeitete O. als Managing Direktor für den Export nach Afrika, Australien und Asien und repräsentierte VW dort uneingeschränkt bis Ende 1963. O.s Verdienste um die deutsche Automobilindustrie sind beachtlich, weil er in ihren beiden Aufstiegsphasen unternehmerisch erfolgreich war und entscheidende Impulse gab.

Werke

DRP 421 968 (mit W. Rühling, 1924;

Messen d. Durchlaufgeschwindigkeit v. Strömungen) u. 457 037 (1927;

Walzwerk z. Aufbereiten v. Ton u. a. breiigen bzw. körnigen Massen).

Literatur

H. Maurer, Das Zusammenschlußproblem in d. dt. Automobilindustrie mit bes. Berücksichtigung d. Auto Union AG, Diss. Zürich 1936;

J. Krause, Auto Union AG, 1936;

P. Kirchberg, Entwicklungstendenzen d. dt. Kfz-Industrie 1929–39, gezeigt am Beispiel d. Auto Union AG, Diss. Dresden 1964;

F. Blaich, Wirtschaftl. Partikularismus dt. Länder während d. Weltwirtsch.krise 1932, Das Beispiel d. Auto Union AG, in: VfZ 24, 1976, S. 404-14;

H. Ch. v. Seherr-Thoß, Die dt. Automobilindustrie, ²1979, S. 199 ff.;

Mitt. v. Klaus Detlof v. O., 1979.

Autor

Hans Christoph Graf v. Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Oertzen, Detlof von“, in: Neue Deutsche Biographie 19 (1998), S. 455-456
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
