

Im Rückspiegel: Vor 70 Jahren lief der erste Volkswagen vom Band

Das erste Weihnachtsfest nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs. Der erste Volkswagen läuft vom Band. Bis Jahresende 1945 verließen insgesamt nur 55 Fahrzeuge, die später von den Amerikanern ihren Kosenamen „Käfer“ erhielten, in Wolfsburg die Fabrik. Die Produktion begann recht improvisiert und auch in den folgenden Monaten erschwerte der Mangel noch jede Verbesserung. Dennoch setzten die ersten Fahrzeuge ein Zeichen für Hoffnung und Neubeginn in der damals britisch kontrollierten Autofabrik. Doch niemand hätte in jenen Tagen gewagt, seinen Erfolg als meistgebautes Personenfahrzeug der Welt vorherzusagen.

Bis Kriegsende waren gerade einmal 630 der so genannten KdF-Wagen gefertigt worden. Die eigentlich zu ihrer Produktion errichtete moderne Fabrik im heutigen Wolfsburg war im Krieg Teil der deutschen Rüstungswirtschaft und erzeugte statt Personenwagen für das Kraft-durch-Freude-Programm vor allem militärische Güter. Am 11. April 1945 besetzten schließlich amerikanische Truppen das Werk. Später übernahm die britische Militärregierung im Juni 1945 die Treuhänderschaft über das Werk mit seinen rund 6000 Beschäftigten.

Der als Senior Resident Officer eingesetzte 29-jährige Standortverantwortliche Major Ivan Hirst verschaffte der Fabrik am 22. August 1945 einen ersten Auftrag über 20 000 Limousinen und verhinderte damit eine Demontage der Anlagen. Die Fahrzeuge waren vor allem für alliierte Stellen, aber auch für die Sicherstellung der ärztlichen Versorgung auf dem Land gedacht. Die Produktion verharrte 1946/47 zumeist bei 1000 Fahrzeugen im Monat. Privatleute kamen in nennenswerter Zahl erst nach der Währungsreform im Juni 1948 zum Kundenkreis.

Bis heute sind die britischen Wurzeln von Volkswagen spürbar, denn die Briten stellten die Fabrik auf Zivillfertigung um und achteten auf die Qualität der Fahrzeuge. Sie legten großen Wert auf Service und Kundennähe und knüpften ein Händlernetz, das 1948 bereits alle drei Westzonen umspannte. Mit dem Start des Exports im Oktober 1947

internationalisierten sie das Geschäft. Die ersten Betriebsratswahlen im November 1945, kaum ein halbes Jahr nach Kriegsende, brachte die demokratische Partizipation ins Werk. Als die Volkswagenwerk GmbH im Oktober 1949 in deutsche Hände übergeben wurde, befand sich das Unternehmen in einer guten Position für den Start ins so genannte Wirtschaftswunder.

„Volkswagen hatte großes Glück, dass die robuste Limousine der britischen Militärregierung die Erledigung ihrer Verwaltungsaufgabe erleichterte und dass mit Ivan Hirst der richtige Mann die Verantwortung vor Ort trug. Der kluge Pragmatiker gab der Fabrik und der Belegschaft eine Vision, indem er britische Soldaten und deutsche Mitarbeiter gleichermaßen motivierte, aus der darniederliegenden Fabrik ein erfolgreiches Marktunternehmen zu machen. Er wusste um die Qualitäten der Volkswagen Limousine und brachte sie auf die Straße,“ fasst Dr. Manfred Grieger, Leiter der Historischen Kommunikation der Volkswagen Aktiengesellschaft zusammen.

Der Käfer trug entscheidend zur Demokratisierung der Mobilität bei, war später in vielen Ländern zu Hause und etablierte sich zu einem wichtigen Botschafter und Sympathieträger Deutschlands. Zuletzt noch im mexikanischen Puebla produziert, wurde die Fertigung nach mehr als 21 Millionen Fahrzeugen Ende Juli 2003 eingestellt. Als automobile Ikone erreichte der Käfer die Herzen vieler Millionen. Seine charakteristische Silhouette wird überall erkannt. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



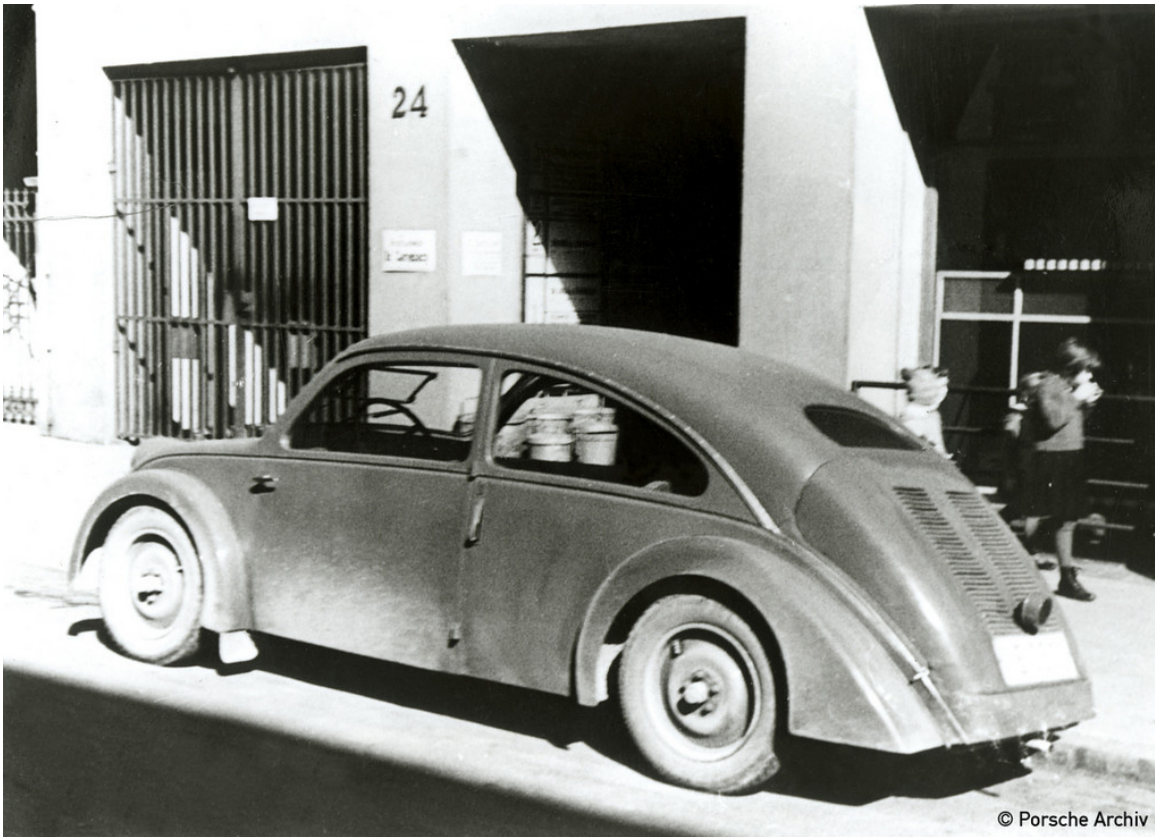
Serienstart des Volkswagen Käfer vor 70 Jahren.



Serienstart des Volkswagen Käfer vor 70 Jahren.



Serienstart des Volkswagen Käfer vor 70 Jahren: Major Ivan Hirst.



Vorläufer des VW Käfer: der für NSU gebaute Porsche Typ 32 (1934).



Volkswagen Käfer (1938).



Vorserien-Käfer von VW (1938).



Vorläufer des VW Käfer: W30-Versuchswagen (1936/37)



Volkswagen unter britischer Verwaltung: Im März 1946 wurde der 1000ste Käfer produziert.
