

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT



Der Käfer im Wunderland.

Volkswagen in den langen fünfziger Jahren.

2 CD Hörbuch



Der Käfer im Wunderland.

Volkswagen in den langen fünfziger Jahren.

Mit dem Wirtschaftswunder wird Realität, wovon viele Menschen lange nur träumten: ein eigenes Auto. Rasch entwickelt sich der Volkswagen aus dem gleichnamigen Wolfsburger Automobilwerk zur Lokomotive der westdeutschen Wirtschaft. Als „Ervolkswagen“ prägt er eine ganze Ära.

Unspektakulär und glanzlos kündigt sich das Käfer-Zeitalter in den Nachkriegsjahren an. Velerorts blicken die Menschen aus Trümmerlandschaften in eine ungewisse Zukunft. Es mangelt an Nahrung, Kleidung und Wohnraum.

Der Volkswagen von 1947 ist 4,05 Meter lang, 1,54 Meter breit und fast gleich hoch, angetrieben durch einen luftgekühlten Vierzylinder-Boxermotor im Heck, der bei 3.300 U/min 25 PS leistet. Seine zuverlässige Technik ist in ein geschwungenes Blechkleid gehüllt, seine Silhouette bis heute unverwechselbar. Rund geformt und bald an vielen Orten dieser Welt zu finden, erinnert der „Volkswagen Typ 1“ die Amerikaner an ein Krabbeltierchen. Sie nennen ihn „Beetle“. Erst 1968 taucht der Name „Käfer“ in der deutschen Werbung auf. Und er läuft und läuft und läuft ...



Ivan Hirst mit Käfer.



Käfer im zerstörten Werk.

1945 übernimmt die britische Militärregierung das Kommando im sieben Jahre zuvor auf der „grünen Wiese“ gebauten Automobilwerk. Doch zunächst steht die Zukunft von Volkswagen auf Messers Schneide: Demontage droht.

Entscheidend für eine glückliche Wende ist der große Bedarf an zivilen Fahrzeugen. Aufgrund der Bestellung der Britischen Militärregierung von 20.000 Volkswagen läuft die Serienproduktion Ende 1945 langsam an. Maßgeblichen Anteil an dieser Entwicklung hat Ivan Hirst, britischer Senior Resident Officer in der Volkswagenwerk GmbH. Zwei Jahre später, 1947, exportiert das Werk die ersten Limousinen in die Niederlande. Das Auto überzeugt durch ein gutes Preis-/Leistungsverhältnis und Zuverlässigkeit.



Nach Feierabend.



Wolfsburg (1959).

Das Volk

Vierorts sind Aufräumarbeiten in vollem Gange. Improvisation ist gefragt. Die Stimmung in der Bevölkerung bessert sich mit der Währungsreform. Im Juni 1948 füllen sich die Schaufenster der Geschäfte über Nacht mit Waren. Parallel zur Versorgungslage entspannt sich langsam der Arbeitsmarkt.

Die Wirtschaft boomt. Die Nachfrage nach Konsumgütern steigt rasant. Westdeutsche Arbeiter und Angestellte spüren die Auswirkungen des Wirtschaftswachstums in Lohntüten und Geldbeuteln. Die soziale Marktwirtschaft wirkt. Der wirtschaftlich-gesellschaftliche Neuanfang in Westdeutschland ist gemacht.



Der Wagen

Der Traum vom eigenen Auto wurde bereits in den 1920er Jahren geweckt. Geschürt durch die Propaganda des nationalsozialistischen Regimes, bleibt er lange unerfüllt. In den ersten Nachkriegsjahren werden nur wenige Fahrzeuge hergestellt. Nach wie vor ist ein eigenes Auto in Anschaffung und Unterhalt für die meisten Menschen unerschwinglich. Dies ändert sich recht schnell. Während Anfang der 1950er Jahre die meisten Pkw an gewerbliche Kunden und ausländische Abnehmer verkauft werden, steigt in Westdeutschland die private Nachfrage mit der wachsenden Kaufkraft gegen Ende des Jahrzehnts rapide an. 1957 markiert ein Wendejahr: Auf westdeutschen Straßen fahren erstmals mehr Pkw als Motorräder.

Der Käfer eilt von einem Produktionsrekord zum nächsten. Im März 1950 verlässt der einhunderttausendste Volkswagen die Montagehallen in Wolfsburg. Drei Jahre später fährt der fünfhunderttausendste vom Band. Nur zwei Jahre darauf, im August 1955, feiert das Werk die Fertigung des einmillionsten Volkswagen. Zu dieser Zeit stammt fast jedes zweite in Westdeutschland produzierte Fahrzeug aus Wolfsburg.



Arbeiter am Montageband.



Käfer-Produktion.

Das Werk

Durch den Einsatz von Einzweckmaschinen und Transferstraßen wird nach 1953 die Automatisierung im Volkswagenwerk erhöht und das Produktionsvolumen des Käfer vervielfacht. Die Nachfrage übersteigt lange die Fertigungsmöglichkeiten. Mitte der 1950er Jahre platzt das Werk am Mittellandkanal aus allen Nähten. Volkswagen lagert daraufhin Teile der Produktion in die neuen Standorte Hannover und Kassel aus. 1960 stellen mehr als 64.000 Volkswagen Mitarbeiter 890.000 Fahrzeuge im Jahr her – zehnmal mehr Autos als zehn Jahre zuvor. Frühzeitig beginnt die Volkswagenwerk GmbH, die 1960 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wird, die Werksangehörigen am Erfolg zu beteiligen. Zudem wird unter Generaldirektor Heinrich Nordhoff ein betriebliches Fürsorgesystem etabliert, das über gesetzliche Leistungen deutlich hinausgeht.



Mit dem Käfer in den Alpen (Foto: J. A. Cropp).



Verladung für Übersee.

Die Welt

Der Käfer ist Gebrauchsfahrzeug und Urlaubsauto zugleich. 1955 überschreitet die durchschnittliche Tagesproduktion erstmals 1.000 Fahrzeuge. Und trotzdem ist die Käfer-Nachfrage auf nationalen wie internationalen Märkten unersättlich. Rund 60 Prozent der Produktion werden ins europäische Ausland und nach Übersee verkauft. Das Volkswagenwerk ist in den 1950er Jahren Westdeutschlands größter Automobilexporteur und Devisenbringer Nummer eins. Die US-Amerikaner sprechen vom „Beetle-Boom“.

Eigens für das Exportgeschäft baut Volkswagen seine Kapazitäten aus. 1964 wird das neue Werk Emden zum Tor in die Welt. Rund um den Globus entstehen Tochtergesellschaften und Händlerniederlassungen. Das internationale Vertriebsnetz wächst.

Der Vater

Am 1. Januar 1948 tritt Heinrich Nordhoff den Posten des Generaldirektors im Volkswagenwerk an. Frühzeitig stellt er mit zwei Grundsatzentscheidungen die Weichen für die Zukunft des Unternehmens: Er setzt auf den Export und bleibt bei einem Wagentyp, der ständig verbessert wird. Die Produktpalette wird 1950 um den technisch mit dem Käfer verwandten Transporter erweitert, den „Bulli“.

Unter Nordhoffs 20-jähriger Ägide entwickelt sich das Volkswagenwerk zu einem Automobilkonzern von Weltgeltung. Die Bundesrepublik der Wirtschaftswunderjahre feiert ihn dafür als einen der bedeutendsten deutschen Unternehmer.

Ganz Vater der Volkswagen Familie, der sich persönlich um Anliegen von Werksangehörigen und Kunden kümmert, verfolgt er eine Betriebspolitik, die sich durch Interessenausgleich und Wohlstandsmehrung auszeichnet und zum Modell für Deutschland taugt. Nach seinem Tod 1968 trauern Stadt und Region um ihren beliebten „König Nordhoff“.



CD 1	1	Das Volk – „Wir waren sehr optimistisch“	18:33	Ein Hörbuch von Stefanie Pütz
	2	Der Wagen – „Der Käfer war immer dabei“	22:41	Sprecher: Kathrin Reinhardt, Bernhard Selker und viele Zeitzeugen
	3	Das Werk – „Wir haben uns hier als Volkswagen gefühlt“	19:10	Regie: Gilbert Holzgang Musik: Jan-Heie Erchinger
CD 2	1	Die Welt – „Überall wo man hinkam, der Käfer war schon da“	18:43	Aufgenommen und gemischt von Jan-Heie Erchinger und Gilbert Holzgang im D-Phunk Tonstudio
	2	Der Vater – „Nordhoff war eine große Beliebtheit“	20:55	Grafik: Visuelle Kommunikation Claus C. Pilz, Dortmund
	3	Epilog	05:16	Textentwurf Booklet: Tobias Fräbel, Benjamin Schulze
		Gesamtdauer	01:45:17	Redaktion: Manfred Grieger, Dirk Schlinkert Herausgeber: Historische Kommunikation der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg 2010