



WISSENSWERTES VOM KDF-WAGEN
UND VOM VOLKSWAGENWERK

WISSENSWERTES VOM KDF-WAGEN
UND VOM
VOLKSWAGENWERK

VOLKSWAGENWERK GMBH BERLIN W 15
KNESEBECKSTRASSE 48/49 · FERNRUF 919191

Ein Blick in den Rückspiegel!

Wenn wir auf der Landstraße am Steuer eines Wagens von Zeit zu Zeit einen aufmerksamen, prüfenden Blick in den Rückspiegel werfen, so kommt uns oft die durchfahrene Strecke schon seltsam entfernt vor. Es scheint fast „schon nicht mehr wahr“ zu sein, daß dieses bestimmte Stück Weges eben noch Gegenwart war, so fremd erscheint es uns.

Und wenn wir die vergangene Zeit gleichsam im Rückspiegel betrachten, so will es uns scheinen, als seien die Jahre, die hinter uns liegen, auch schon „nicht mehr wahr“. Es ist ein unruhiges und unordentliches Bild, das sich unserem Blick darbietet, mit schroffen Klüften und mühsam erkämpften Höhen. Heute erscheint uns der Weg, den das Kraftfahrzeug seit dem Kriege in Deutschland zurückgelegt hat, wirklich unglaublich.

Nur mühsam wird man sich an den Stand des deutschen Kraftfahrzeugwesens in den unmittelbaren Nachkriegsjahren erinnern können. Es ging ja in jenen Zeiten auch um Wichtigeres als um die Beobachtung eines Wirtschafts- und Lebensgebietes, an dem damals nur verschwindend wenig Menschen Anteil hatten. Und ein „Automobil“ – das war immer noch eine Sache, die man vor dem Krieg mit offenem Mund bestaunt hatte, es war etwas für sehr reiche und etwas exzentrische Leute, auch wenn man inzwischen von der häufigen Verwendung des Kraftwagens beim Heere gehört hatte. Ganz allmählich erst begann man allgemein auf „das Auto“ aufmerksam zu werden, als sich in den wilden Zeiten der Inflation die „neuen Herren“, in deren Taschen sich das Vermögen des betrogenen Volkes sammelte, nicht genug tun konnten in „Spezialaufträgen an die Autoindustrie“. Je auffallender und ausgefallener solch eine „Sonderkonstruktion“ war, desto besser. Was es kostete, spielte keine Rolle. Aber die ohnehin schon starke Zersplitterung und Zerrissenheit unseres Volkes wurde durch diese Erscheinung nur verstärkt, es war ein klassenspaltender Keil mehr, der ins Volk getrieben wurde.

Daran änderte sich auch in der Folgezeit wenig. Deutschland wurde von einer Sturzwelle ausländischer Wagen überflutet, deren bestechende

und bisher unbekannte Fahreigenschaften ihnen eine turmhohe Überlegenheit über die wenigen deutschen Erzeugnisse gab, die auch nicht annähernd in der Lage waren, den Kampf aufzunehmen.

Allmählich aber vollzog sich auch bei uns eine Umstellung, nicht in allen Fällen glücklich und nur in wenigen Fällen zu bejahen. Man lag bei uns gewissermaßen auf der Fensterbank und starrte, mit dem Feldstecher vor Augen, begeistert ins Ausland, besonders nach Amerika, dem „Land des Autos“. Henry Ford wurde uns zu einem Begriff, sein Schaffen und sein Werk waren umstrahlt vom Ruhmesschein des Unerreichtbaren. Trotzdem: An Versuchen, ein Kraftfahrzeug des Volkes zu schaffen, hat es freilich auch vor der Machtübernahme nicht gefehlt. So haben wohl alle bedeutenden Autoindustrien den Versuch gemacht, billige Wagen herauszubringen. Viele Millionen wurden für diese Versuche ausgegeben. Teilweise hatten sie Erfolg. Sie waren Schrittmacher auf dem Wege, immer weitere Kreise des Volkes für das Auto zu gewinnen. Aber keinem gelang es, im wahrsten Sinne des Wortes ein „Volkswagen“ zu werden.

Haltung und Wartung eines Wagens, Steuern und behördliche Mißgriffe, wie die berühmten „Autofallen“, erforderten immer wieder Beträge, deren Aufbringung nur einer „Schicht“ unseres Volkes möglich war. Immer noch war die allgemeine Anschauung die, daß jeder Autobesitzer in der Lage sei, sich diese „Nebenausgaben“ leisten zu können. So behielt das Kraftfahrzeug seinen klassenspaltenden Charakter; ja, dieser Begriff verankerte sich immer tiefer in den Gemütern, je schwerer die Not im Volke wurde. Trotz Typenbeschränkung, Massenherstellung und Zahlungserleichterungen war eine Schranke erreicht, deren Beseitigung unmöglich erschien.

Wie sollte auch ein 5-Millionen-Heer von Arbeitslosen an die Anschaffung von Autos denken? Wie sollten Hunderttausende mittlerer und kleiner Angestellten die Anzahlung und die Raten auch nur für den billigsten Wagen aufbringen?

Schlagartig änderte sich das Bild 1933, dem Jahr der Machtübernahme. Das trostlose Heer der Arbeitslosen schmolz und verschwand. Handel, Industrie und Handwerk waren voll beschäftigt, aller Orten kamen die Räder wieder in Schwung. Die Autosteuer fiel, sprunghaft schnellte die Zahl der zugelassenen Wagen in die Höhe.

Anfang 1934 zur *Automobilausstellung* vernehmen die leitenden Männer der Kraftfahrzeugindustrie, die Konstrukteure, der Autohandel, die Kraftverkehrswirtschaft und schließlich das ganze deutsche Volk die Worte des Führers, die auch die letzten Zweifler bekehren müssen.

1934. AUS DER REDE DES FÜHRERS ZUR AUTOMOBIL-
AUSSTELLUNG:

„Solange das Automobil nur ein Verkehrsmittel besonders begüterter Kreise bleibt, wird es schwer sein, ihm seinen früher nun einmal angehängten klassenbetonenden und damit leider auch klassenspaltenden Charakter zu nehmen. Es ist ein bitteres Gefühl, von vornherein Millionen braver, fleißiger und tüchtiger Mitmenschen von der Benutzung eines Verkehrsinstrumentes ausgeschlossen zu wissen, das gerade für diese in ihren sonstigen Lebensmöglichkeiten beschränkteren Schichten nicht nur nützlich sein könnte, sondern ihnen vor allem auch an Sonn- und Feiertagen zur Quelle eines uns bekannten freudigen Glückes würde.

Ich möchte es nun als die bedeutendste Aufgabe für die deutsche Kraftwagenindustrie hinstellen, immer mehr den Wagen zu konstruieren, der ihr zwangsläufig eine Millionenschicht neuer Käufer erschließt. Denn nur, wenn es uns gelingt, die breiteste Masse für dieses neue Verkehrsmittel zu erobern, wird nicht nur der volkswirtschaftliche, sondern auch der soziale Nutzen ein unbestreitbarer sein.“

„Es gibt keinen Zweifel: Wir verdanken unseren Direktoren, Ingenieuren, Werkmeistern, Arbeitern und Kaufleuten die besten Wagen der Welt. Heute bin ich überzeugt: Wir werden in kurzer Zeit auch den billigsten Wagen fabrizieren.“

Am Ende des Jahres 1934 beruft der Führer die Männer, denen er die Durchführung des Volkswagenprojektes anvertraut: Jakob *Werlin* und *Dr. Porsche*.

Klar und eindeutig gibt ihnen der Führer seine Wünsche bekannt. Der Wagen muß viersitzig sein, er darf Eltern und Kinder nicht trennen. Er muß geeignet sein für Wochenendfahrten, für Urlaubsreisen, die die Schaffenden aus der Enge der Städte hinausführen sollen in die schönsten deutschen Lande. Aus diesem Grunde muß er auch Raum haben für alles, was man unterwegs auf einer Reise braucht. Leicht muß der Wagen sein, denn jedes Kilo kostet sowohl bei der Anschaffung, als auch beim Verbrauch. Bei aller technischen Vollkommenheit soll der Wagen einfach in der Konstruktion werden. Alle auswechselbaren Teile müssen einfach in der Handhabung sein. Auch die Reinigung und Instandhaltung darf nur mit einem geringen Kostenaufwand verbunden sein. Bestes Material ist zu verwenden; praktisch und bequem muß die Innenausstattung werden, vollwertig die Leistung und möglichst hoch die Lebensdauer des Wagens. Trotz alledem darf er nicht mehr als 1000 RM kosten. Das

OBIL-
rs begüterer
nmal ange-
spaltenden
herein Mil-
Benutzung
de für diese
chten nicht
Sonn- und
würde.
ie deutsche
onstruieren,
erschließt.
neue Ver-
ne, sondern
storen, In-
zen Wagen
t auch den
; denen er
ob *Werlin*
e bekannt.
at trennen.
en, die die
schönsten
haben für
muß der
g, als auch
er Wagen
ile müssen
standhal-
ein. Bestes
enausstat-
bensdauer
osten. Das

sind die Bedingungen, die der Führer stellt. Noch kein Staatsmann der Welt hat jemals Männer mit einer derartigen Aufgabe betraut. Fest steht, daß sie gelöst werden muß und daß sie gelöst werden wird.

1935. AUS DER REDE DES FÜHRERS ZUR AUTOMOBIL- AUSSTELLUNG:

„Zu diesen Maßnahmen kommt als weitere Aufgabe die Schaffung des Wagens der breiten Masse. Ich freue mich, daß es der Fähigkeit eines glänzenden Konstrukteurs und der Mitarbeit seines Stabes gelungen ist, die Vorentwürfe für den deutschen Volkswagen fertigzustellen, um die ersten Exemplare ab Mitte dieses Jahres endlich erproben zu können. Ich habe bei der letzten Automobilausstellung schon erklärt, daß die Erfüllung dieses Auftrages Jahre erfordern kann, allein die Aufgabe muß gelöst werden, und daher wird sie auch gelöst. Es muß möglich sein, dem deutschen Volke einen Kraftwagen zu schenken, der im Preise nicht mehr kostet als früher ein mittleres Motorrad, und dessen Brennstoffverbrauch mäßig ist.“

Da Dr. Porsche den Auftrag des Führers so glänzend gelöst hat, beginnt er mit seiner Arbeit, und schon nach kurzer Zeit stehen die Grundsätze fest, nach denen der Wagen gebaut werden soll. Es wird ein luftgekühlter Heckmotorwagen sein mit einem Hubraum von einem Liter, dazu Mittelrohrrahmen und natürlich Schwingachsen. Von dem Rennwagen, den Dr. Porsche zwei Jahre vorher für die Auto-Union konstruiert hat, übernimmt er die Abfederung durch Torsionsstäbe; die Art der Radaufhängung, der Lenkung und des Antriebs. Die Versuchsabteilung der bekannten Firma Daimler-Benz baut drei Wagen. Bei deren ersten Besichtigung äußert der Führer den Wunsch, dem Wagen eine noch schlankere und gefälligere Form zu geben. Er skizziert die Karosseriegestaltung selbst. Nach diesen Skizzen des Führers wird die Karosserie dann endgültig gebaut. Die Daimler-Benz-A. G. stellt nunmehr unter Dr. Porsches Aufsicht die ersten dreißig Stück her.

Unermüdlich arbeiten Werkstatt und Konstruktionsbüro. Eine unendliche Kette von Probefahrten, Zerreißproben, Meßfahrten aller Art müssen die ersten 30 Wagen aushalten. Tausende, ja schließlich zwei Millionen Kilometer laufen die Wagen auf Landstraßen, auf Autobahnen, im Gebirge und auf den steilsten Straßen Deutschlands. Die Erfahrungen werden in gründlichster Art und Weise ausgewertet, die raffiniertesten

Erfahrungen neuzeitlicher Wagenerprobungen werden angewendet, um schließlich die technische Reife von Jahren in wenigen Monaten zu erreichen.

1936. AUS DER REDE DES FÜHRERS ZUR AUTOMOBIL-AUSSTELLUNG:

„Wenn ich in Deutschland auf einen Kraftwagenbestand von drei oder vier Millionen zu kommen hoffe, dann müssen der Preis und die Unterhaltungskosten dieser Kraftwagen eine ähnliche Staffelung aufweisen wie die Einkommen der drei oder vier Millionen der dafür in Frage kommenden Käufer. Ich empfehle der deutschen Kraftverkehrswirtschaft, sich einmal von diesen Gesichtspunkten aus ein Bild über das Einkommensverhältnis der vier oder fünf Millionen bestgestellten Deutschen zu verschaffen, und sie werden dann verstehen, weshalb ich mit rücksichtsloser Entschlossenheit die Vorarbeiten für die Schaffung des deutschen Volkswagens durchführen lasse und zum Abschluß bringen will, und zwar meine Herren, zum erfolgreichen Abschluß.

Ich zweifle nicht, daß es der Genialität des damit betrauten Konstrukteurs sowie der späteren Produzenten in Verbindung mit höchster national-wirtschaftlicher Einsicht aller der daran Beteiligten gelingen wird, die Anschaffungs-, Betriebs- und Erhaltungskosten dieses Wagens in ein tragbares Verhältnis zum Einkommen dieser breiten Masse unseres Volkes zu bringen, wie wir dies in Amerika in einem so glanzvollen Beispiel bereits als gelungen gelöst sehen können.“

1937. AUS DER REDE DES FÜHRERS ZUR AUTOMOBIL-AUSSTELLUNG:

„Es ist nunmehr notwendig, die letzten Voraussetzungen für die Produktion des neuen Volkswagens sicherzustellen und mit dieser dann zu beginnen.

Ich möchte hier einfügen, daß es ein kapitaler Irrtum ist, zu glauben, daß die Produktion des billigsten Volkswagens den Abnehmerpreis teurerer Wagen irgendwie beschränken könnte. Dies ist, wie gesagt, ein Irrtum. Die Menschen verzichten nicht auf den Kauf teurerer und damit besserer Wagen, weil sie nicht in der Lage sind, sich die teuren zu kaufen! Und in dem Maße, in dem die Gesamtziffer der Produktion

wächst, muß zwangsläufig die Verbilligung eine progressive Steigerung erfahren. Dies entspricht der Lagerung unserer Vermögens- und Einkommensverhältnisse! Es ist aber noch stets so gewesen, daß, sowie erst durch das billige Produkt die Aufmerksamkeit und das Interesse der Käufer und damit späteren Besitzern in einer bestimmten Richtung geweckt und entwickelt wurde, gerade aus diesen Schichten dann später die Käufer für die besseren Produkte kamen.

Meine Herren! Es kann daher in Deutschland nur einen Volkswagen geben und nicht zehn. Wohl aber wird es zwischen dem kommenden Volkswagen und dem höchsten Spitzenwagen eine große Gruppe anderer Wagenklassen geben müssen, die dem wirtschaftlichen Emporstreben der Käufer entsprechen.“

Ein neues gewaltiges Projekt taucht auf: Wo wird der Volkswagen gebaut? Im Frühjahr 1937 bereits wurde Reichsorganisationsleiter Dr. Ley vom Führer mit der Lösung der Aufgabe betraut. Damit wird die Millionen-Organisation der Deutschen Arbeitsfront in den Dienst der deutschen Volkswagenidee gestellt. Anfang Mai 1937 wird die Gesellschaft zur Vorbereitung des deutschen Volkswagens m. b. H. gegründet und mit deren Geschäftsführung Dr. Jakob Werlin, Dr. Ferdinand Porsche und Dr. Bodo Lafferentz beauftragt. Für die technischen Einrichtungen der Erzeugung wird Ing. Otto Dyckhoff gewonnen. 50 Mill. Reichsmark werden für die Sofort-Maßnahmen zur Verfügung gestellt.

Damit wird der Gedanke, den Volkswagen in den bestehenden Automobilfabriken zu bauen, endgültig fallen gelassen. Dr. Lafferentz übernimmt die Aufgabe, das bestgeeignetste Gelände des neuen großen Volkswagenwerkes auszusuchen. Seine Wahl fällt schließlich auf ein geradezu ideal gelegenes Gelände in der Nähe von Fallersleben, in der Nähe des Mittellandkanals und der Autobahn Berlin-Hannover, die später nach Köln und dem Rheinland führen wird. Nicht weit von den Hermann-Göring-Werken, die Eisenerz fördern, wird das Werk entstehen.

Schon auf der Automobilausstellung im Februar des gleichen Jahres kann das vom Führer genehmigte Modell, das durch Zusammenarbeit drei bedeutender Architekten entstanden ist, zum Bau freigegeben werden. – Das Werk wird eine eigene Hafenanlage und eine eigene Siedlung erhalten, die die gesamte Gefolgschaft aufnehmen kann. Es wird praktisch eine neue Stadt, die modernste und fortschrittlichste der ganzen Welt entstehen.

1938. AUS DER REDE DES FÜHRERS ZUR AUTOMOBIL- AUSSTELLUNG:

„Es wurden diese vier Jahre verwendet, um in fortgesetzter Verbesserung allmählich einen Typ zu entwickeln, der unserer Überzeugung nach nicht nur in der Preislage den gewünschten Bedingungen entspricht, sondern der vor allem auch in der Leichtigkeit seiner Produktion die Möglichkeit bietet, mit einem Minimum an Arbeitskräften ein Maximum an Wirkung zu erzielen. Das Modell, das sich nun aus der jahrelangen Arbeit Dr. Porsches herauskristallisiert hat, wird auch in diesem Jahre einer fortgesetzten und erhöhten Prüfung unterworfen werden.

So wird erst der deutsche Volkswagen, ohne die schon vorhandene Produktion im geringsten zu berühren, eine zusätzliche und gewaltige Steigerung der deutschen Motorisierung mit sich bringen. Er wird dem Automobil Millionen neuer Käufer mit geringeren Einkommensverhältnissen erschließen, und wird dabei – wie die Erfahrung zeigt – natürlich immer wieder einen Teil davon abgeben an jene Produktion, die auch heute schon ihre Käufer besitzt.

Und dies muß der deutsche Volksgenosse steigend begreifen: Was das Leben für alle Menschen immer schöner sein läßt, sind die Ergebnisse der Arbeit dieses Lebens. Denn nur sie allein schaffen Werte, die geeignet sind, das Leben angenehmer zu gestalten. Sie garantieren den einzelnen Menschen und der ganzen Nation für das gesteigerte Volkseinkommen eine entsprechende gesteigerte Auswertung in Waren und Gebrauchsgütern. Gerade aus diesem Grunde ist die Produktion des deutschen Volkswagens eine Notwendigkeit.“

DIE GRUNDSTEINLEGUNG

Am 26. Mai 1938 legt der Führer selbst den Grundstein in Anwesenheit von 70 000 Volksgenossen.

Der Reichsamtseiter Dr. *Lafferentz* gibt zum ersten Male Einzelheiten über den Volkswagen bekannt:

„Der Volkswagen ist mit Vollschwingachsen ausgerüstet und 4,20 Meter lang, 1,55 Meter hoch und breit und fahrbereit 650 Kilogramm schwer. Im übrigen haben vier bis fünf Personen Platz. Der luftgekühlte Heckmotor hat eine Stärke von 24 PS, einen Kraftstoffverbrauch von sechs bis sieben Liter und einem zehntel Liter Öl auf 100 Kilometer. Der Wagen ist mit 100 Kilometer Dauergeschwindigkeit autobahnfest, mithin alles in allem ein kleines technisches Wunder.

Er ist aber darüber hinaus ein Preiswunder, denn er wird ab Werk nur 990 RM. kosten. Dieser sensationell niedrige Preis wird es breitesten Schichten unserer Bevölkerung ermöglichen, den Volkswagen zu erwerben. Um den Kauf darüber hinaus noch zu erleichtern, werden wir zu Beginn der zweiten Jahreshälfte ein neuartiges Spar- und Versicherungssystem eröffnen, dessen Einzelheiten noch bekanntgegeben werden. Die Mindestrate wird 5 RM wöchentlich betragen, Haftpflicht- und beschränkte Kasko-Versicherung sind eingeschlossen. Diese Sicherstellung des Absatzes für die Riesenproduktion darf den Wagen nicht verteuern und stellt damit eine der eigenartigsten und schwersten Aufgaben dar, die nur von der Deutschen Arbeitsfront durchgeführt werden können.

Das Problem ist durch Einsatz der NS.-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ als gelöst zu betrachten.

Der Führer stellt seine Ausführungen unter den Gedanken „Der Kraftwagen muß zu einem Volksverkehrsmittel werden“, und spricht dann selbst:

„Die Bedeutung dieses Werkes in seiner weiteren Auswirkung wird heute noch von den wenigsten erkannt. Der Volkswagen wird für die übrige Automobilerzeugung keine Konkurrenz sein! Denn, wer diesen Wagen kauft und keinen Mercedes, der tut es nicht, weil er etwa ein Feind der Daimler-Benz-Fabrik ist, sondern weil er sich z. B. einen Mercedes nicht kaufen kann. Es sind sehr einfache, nüchterne Erwägungen, die die Menschen zwingen, sich den billigeren Produkten zuzuwenden. Wem es möglich ist, sich das Teuere zu kaufen, der tut es ohnehin! Die breite Masse aber kann es nicht. Für diese breite Masse nun ist dieser Wagen geschaffen worden. Ihrem Verkehrsbedürfnis soll er entsprechen, und ihr soll er Freude bereiten!

Ich glaube, dieser Wagen kann daher auch nur einen einzigen Namen bekommen, den ich ihm bereits heute geben will. Er soll den Namen der Organisation tragen, die sich am meisten bemüht, die breitesten Massen unseres Volkes mit Freude und damit mit Kraft zu erfüllen:

ER SOLL „KdF-WAGEN“ HEISSEN.

Wenn wir dieses gewaltigste deutsche Automobilwerk errichten, dann soll mit ihm zugleich auch eine vorbildliche deutsche Arbeiterstadt entstehen. Sie soll eine Lehrstätte sowohl der Stadtbaukunst wie der

sozialen Siedlung werden. Wir wollen damit zeigen, wie der Nationalsozialismus solche Probleme sieht, wie er sie anfaßt und wie er sie löst. So möchte ich an dieser Stelle auch den Männern danken, die sich um die Vorarbeiten und damit um das Gelingen dieses Werkes bemühten: an der Spitze dem Manne der Automobilindustrie, der, seit vielen Jahren an meiner Seite stehend, meine Gedanken überall zu vertreten und damit zu verwirklichen sich bemühte, unserem Parteigenossen Jakob *Werlin*. Und weiter jenen Herren, die dieses Werk nun mit ihm zur praktischen Ausführung bringen: unserem großen Idealisten, Parteigenossen *Ley*, dem genialen Konstrukteur *Porsche* und endlich Herrn *Lafferentz*. Das sind die Männer, denen im wesentlichen die Verwirklichung dieser gewaltigen Aufgabe zu danken sein wird.“

„Ich vollziehe die Grundsteinlegung im Namen des deutschen Volkes! Das Werk soll entstehen aus der Kraft des ganzen deutschen Volkes, und es soll dienen der Freude des deutschen Volkes!“

VOM RÜCKBLICK ZUR TATSACHE!

Es ist noch niemals nationalsozialistische Gepflogenheit gewesen, über zukünftige Pläne und Vorhaben viele Worte zu verlieren oder sich den gegenwärtigen Aufgaben durch Versprechen für die Zukunft zu entziehen. Und ebenso ist auch kein Zweifel daran, daß in einer ganz knappen Reihe von Jahren dort, wo der Führer am 26. Mai 1938 den ersten Spatenstich tat, Werk und Stadt des Kraft-durch-Freude-Wagens vollendet stehen werden. Wenn wir uns heute damit beschäftigen, so machen wir keinerlei fragwürdige Zukunftsmusik, sondern sprechen von diesen Dingen mit der gleichen Sicherheit, mit der wir mittags um 12 Uhr sagen können, daß es sechs Stunden später 18 Uhr sein wird.

Auch dem mißtrauischsten Skeptiker würden alle Zweifel vergehen, wenn er an der Eisenbahnstrecke Berlin-Hannover, nördlich des Mittel-landkanals, die weiträumigen Hallen der Fabrik, den massiven Block des Kraftwerkes und im Süden die ausgedehnte Barackenstadt, die Cianetti-Festhalle und die Rohbauten der ersten Straßenzüge erblickte. Das alles wuchs in dem gleichen Jahr 1938 aus der Erde, in dem unter dem gewaltigen Einsatz von Material und Menschen das gigantische Festungs- und Verteidigungswerk längs der Westfront entstand. Im unmittelbaren Anschluß an die Grundsteinlegung des Volkswagenwerkes, die am 26. Mai 1938 erfolgte, wurde der Westwall auf Befehl des Führers vom 28. Mai 1938 begonnen. Ganz zweifellos bedeutet die Parallelität dieser

Ereignisse für die Erbauer der Volkswagenstadt und des Volkswagenwerkes eine einschneidende Erschwerung des eigenen Schaffens.

Daß aber dennoch der Aufbau programm- und terminmäßig erfolgt und heute schon so weit fortgeschritten ist, gibt uns eine um so größere Berechtigung, von der gegenwärtigen und zukünftigen Gestalt dieses einzigartigen Bauunternehmens zu sprechen.

Trägerin des gewaltigen Bauvorhabens ist für die ganze Stadt ebenso wie für das Werk die Deutsche Arbeitsfront. In einem hügeligen Waldgebiet am künftigen Stadtrand sehen wir in landschaftlich ungewein reizvoller Lage die erste Wohnsiedlung mit 500 Wohnungen kurz vor der Fertigstellung, während im Anschluß an das Barackenlager einige Straßenblocks mehrgeschossiger Wohnhäuser mit insgesamt 700 Wohnungen bereits fertig sind. Sie werden in diesen Tagen bezogen. Ein Ledigenheim, in dem Angehörige des Werkes kleine Heimstätten finden werden, ist ebenfalls bezugsreif. Ungeheure Erdbewegungen sind im Gange, die ersten Dämme für die zukünftigen Straßen entstehen und hier und da zeigen kleine Dampf Wolken an, wo die Feldbahnen die Lorenzüge über die riesige Baustelle schleppen. Noch steht der erwähnte Block der ersten 1000 Wohnungen – von der Höhe aus gesehen – klein und vereinsamt im Gelände, doch zeigen sich bereits überall die Spuren schaffender Arbeit, besonders natürlich im Norden, wo sich hinter dem Band des Mitellandkanals die breite Front der Werkshallen erhebt.

Das alles ist das Werk eines Jahres!

Am 26. Mai 1938 lag hier die Landschaft noch still und unberührt zu Füßen des Führers, und als einziges größeres Bauwerk zog das alte Schloß Wolfsburg am Ufer der Aller die Augen auf sich.

Hier, unterhalb des Klieversberges, der die Stadtkrone darstellen wird, werden wir eine hundert Meter breite Hauptstraße von fast 1,5 Kilometer Länge als Geschäfts- und Verkehrszentrum anlegen. An ihren beiden Enden entstehen runde Verkehrsplätze, in die auch die Anfahrtsstraßen zu den beiden Haupteingängen im Osten und Westen des Volkswagenwerkes einmünden. Diese beiden Plätze werden auch Ausgangspunkt einer breiten umfassenden Ringstraße um den gesamten Klieversberg sein. Dieser innere Ring unserer Stadt wird etwa die Länge des Wiener Ringes haben, ein Beweis für die großzügige Aufgliederung des zukünftigen Stadtkerns.

Um diesen inneren Ring legt sich in gehöriger Entfernung eine zweite lange Ringstraße, während ein vom Innenring ausgehendes Straßensystem die immer wieder von weiten Grünanlagen unter-

brochenen Wohnviertel erschließt. Vor allen wird eine lange, nach Südwesten gerichtete Verkehrsachse, ausgehend von einem dritten runden Platz am Ring im Süden der Stadtkrone, in gerader Linie aus der Stadt hinausführen, bis sie auf die westlich an Werk und Stadt vorbeiführende Autobahnstrecke trifft.“

Die Pläne der Stadt des KdF-Wagens sind von vornherein auf den zu erwartenden starken Automobilverkehr eingerichtet, den die Nähe des Werkes mit sich bringt. Wenn auch die vom Werk direkt ausgehenden Zuführungsstraßen zur Reichsautobahn den Hauptverkehr übernehmen dürften, so hat die Stadt doch mit einem ungewöhnlich starken Verkehr zu rechnen. Die Breite der großen Straße und des Ringes werden aber einen zügigen Verkehr selbst bei höchsten Ausmaßen erlauben, so daß der Stadtplan den Verkehrserfordernissen der fernsten Zukunft gewachsen ist.

Die einzelnen Ausbaustufen für die Stadt, die naturgemäß an die Produktion des Werkes gebunden sind, rechnen mit einer Grundeinwohnerzahl von 30 000 im Jahre 1942. Die zweite Ausbaustufe läßt eine Stadt von 60 000 Einwohnern entstehen, die dritte, wenn das erweiterte Werk auf vollen Touren arbeitet, bietet Raum für 90 000 Einwohner. Es ist damit aber nicht gesagt, daß ein weiteres Wachstum der Stadt ausgeschlossen wäre. Sie ist so locker und weiträumig angelegt, daß ihr selbst dann noch hinreichende Entfaltungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Den tiefsten Eindruck hinterläßt, wenn man vom Rücken des Klieversberges wieder hinunter zur Barackenstadt fährt, die Kraft des Willens, mit der der Führer aus der Idee der Motorisierung der Nation eine solche Stadt entstehen läßt. Kein Mensch kann zweifeln, daß hier in wenigen Jahren nicht nur eine technisch hochmoderne, sondern auch eine wunderschöne und anheimelnde Stadt stehen wird. Die einheitlich schöne und würdige Gestaltung der Bauwerke kann jeder in der Phantasie ermessen, der jemals bisher Bauten des Nationalsozialismus gesehen hat. Ist es doch Zweck dieser Stadt, nicht nur Zukunft, sondern auch Heimat arbeitender Menschen zu werden. Darum werden hier nicht Wohnmaschinen und Verwaltungsbaukästen schematisch aus dem Boden gestampft, sondern hier wächst eine Stadt schnell aber organisch in die Landschaft hinein. Sie wird einst zu den stolzesten Dokumenten des Dritten Reiches zählen. Umgeben von Eichen und Grünanlagen stehen dort die Baracken (nach dem Muster der Arbeitsdienstbaracken) als vorübergehende Heimat für rund 10 000 Arbeitskameraden. Ein sehr erheblicher Hundertsatz davon besteht aus Italienern, während kleinere

Gruppen von Arbeitern tschechischer, holländischer und slowakischer Nationalität sind.

Provisorisch in Baracken untergebracht ist auch die Stadtverwaltung. Sie ist in besonders schnellem Aufbau begriffen, denn sie muß gewissermaßen den Ereignissen voraussehen und für alle zu erwartenden Probleme gewappnet sein. Vollzieht sich doch hier ein interessanter kommunaler Neuaufbau von der Urzelle an. Das Steuer- und Meldewesen sowie die Durchführung aller polizeilichen Funktionen ist bereits, da die gegenwärtigen Bürger in kürzester Frist und in hellen Scharen kamen, weit ausgebaut, das gleiche gilt für das Fürsorgewesen. Alle anderen kommunalen Einrichtungen und Aufgaben wachsen Stein um Stein mit der Stadt.

Sobald, was in diesem Spätsommer der Fall sein wird, die ersten mehreren hundert Familien in die Stadt des KdF-Wagens ziehen, müssen Schulen, sanitäre Einrichtungen, Versorgungsanlagen u. a. m. in ausreichendem Maße bereitgestellt werden. Noch mehr, die Verwaltung muß genau wie die Bauplanung für die verschiedenen Ausbaustufen der Stadt alle jenen öffentlichen Einrichtungen einer Großgemeinde erstellen, die selbst die größte Siedlung, die sich an eine bestehende Gemeinde anschließt, bereits vorfindet. Diese Stadt wächst aus dem Nichts. Hier war kein Gewerbe, kein Handel, keine Schule, keine Straße, kein Wasserwerk, kein Krankenhaus. Dies alles wird von der Deutschen Arbeitsfront erstellt. 1942 wird die Stadt 30 000 Einwohner haben und weiterwachsen – daraus mag auch ein Laie ermessen, wieviel Neueinrichtungen verwaltungsmäßiger Natur entstehen müssen, um eine allen modernen technischen, sozialen und gesundheitlichen Erfordernissen entsprechende vorbildliche kommunale Einheit zu errichten.

Dazu müssen die hier tätigen Männer und Frauen nicht nur mit den zahlreichen Problemen fertig werden, sondern auch Entbehrungen auf sich nehmen. Ganz natürlich sind die gegenwärtigen Lebensverhältnisse bis zur Fertigstellung der ersten größeren Wohnsiedlungen ziemlich beengt, Familienväter sind seit Monaten von ihren Angehörigen getrennt und die Abwechslungen nach des Tages Arbeit sind sehr beschränkt.

Aber schon sehen sie die Früchte ihrer von echtem Idealismus getragenen Arbeit in den ersten Siedlungsstraßen und in den ersten mehrgeschossigen Wohnbaublocks, im Unterbau der Straßen und Plätze reifen. Das Vorgefühl der Befriedigung nach vollbrachter Leistung kann diese Menschen heute schon erfüllen, weil sie wissen, daß stündlich wachsend, in wenigen Jahren eine Musterstadt entstanden sein wird, die ihr eigenes Werk ist, und in der sie eine schöne Heimat finden werden.

Ein Besuch im Gemeinschaftslager und bei der Ortsgruppe der NSDAP überzeugt uns, daß alles getan ist, um den in diesen provisorischen Unterkünften lebenden Arbeitskameraden die Heimat zu ersetzen. Wasch- und Duschräume, Kantinen und Grünanlagen gehören zu jedem Lagerabschnitt, und in der Mitte dieser grünen Baracken erhebt sich mit hohem Giebel die Tullio-Cianetti-Festhalle, gebaut im Stil der Nürnberger KdF-Stadt. Sie hat Raum für 5000 Personen und bietet Abend für Abend Unterhaltung und Abwechslung. Hier laufen Filme deutscher und italienischer Herkunft, Kabaretts und Varietés kommen zu Besuch, und namhafte Konzertsymphonieströcher (z. B. das NS-Reichssymphonieströcher) verschönen den Feierabend der Arbeitskameraden.

Zwischen den deutschen und italienischen Arbeitern herrscht die beste Kameradschaft, wie es angesichts der umfassenden Betreuung durch die DAF nicht anders zu erwarten ist. Die Arbeitsfront, so bestätigen die Männer von der Ortsgruppe der Partei, macht die Aufgabe der Menschenführung leicht. Verpflichtet schon das enge Zusammenleben zu gegenseitiger Rücksichtnahme und disziplinierter Haltung, so sorgen die Partei und ihre Gliederungen (es gibt eigene Lagerformationen der SA, **W** und des NSKK) für die Aufrechterhaltung der Kameradschaft und des gesunden nationalsozialistischen Geistes. Zwischenfälle sind, obwohl hier 10 000 Männer auf engem Raum zusammenleben, so gut wie unbekannt. Ebenso wie die Aufrechterhaltung der Disziplin durch Partei und DAF trägt dazu die Führung der italienischen Arbeiter entscheidend bei.

Beim Verlassen des jungen Stadtbodens bietet sich dem Gast noch einmal das stolze Bild schaffender Arbeit. Hoch ragen die Bauten und Gerüste des Werkes unmittelbar neben dem Kanal empor, heute schon imponierende Tatsachen des Sozialismus; sind sie doch für die Lebenskraft und die Lebensfreude des Volkes bestimmt. Und wenige Sekunden später bereits verschwindet der Zug im maifriscen Grün der weiten Wälder und in den Ebenen der Altmark, die so unberührt liegen wie jenes stille, grüne und weitausgedehnte Landgebiet am Mittellandkanal bis zu jener Stunde vor einem Jahre lag, da es der Führer mit einem Befehlswort in eine großartige Arbeitsstelle verwandelte.

Heute ist das Wort, der Wille des Führers vollzogen. Der Volkswagen, der „KdF-Wagen“, ist da! Und mit seinem Erscheinen ist die letzte Schranke gefallen, die unser deutsches Volk in „Käuferschichten“ teilte. Heute ist es jedem deutschen Volksgenossen möglich, sich diesen Wagen zu ersparen, Zehntausende, Hunderttausende, die vor wenigen Jahren noch arbeitslos waren, tun es bereits! Es gibt bei uns keine

gruppe der
provisori-
u ersetzen.
zu jedem
ot sich mit
ler Nürn-
tet Abend
deutscher
zu Besuch,
orchester)

erscht die
ng durch
bestätigen
gabe der
nleben zu
orgen die
der SA,
haft und
ind, ob-
gut wie
n durch
iter ent-

ast noch
ten und
te schon
Lebens-
kunden
weiten
gen wie
idkanal
t einem

Volks-
ist die
ichten“
diesen
enigen
keine

Klassen mehr, die sich das „leisten“ oder „nicht leisten“ können, es gibt keine „Käuferschichten“ mehr: Jeder von uns kann seinen Wagen haben!

Gegen alle Kopfschüttler und Besserwisser vollbrachte der unerschütterliche Wille des Führers diese soziale Großtat für sein Volk. Und um die Größe dieser Tat ganz ermessen zu können, ist es gut, einmal einen Blick in den Rückspiegel zu werfen, der uns zeigt, was ein geeintes Volk unter einer starken Führung auf jedem Gebiet zu leisten vermag.

Der KdF-Wagen und das Volkswagenwerk

Jedem, der sich für Motoren und Autos interessiert, werden die großen Erfolge der deutschen Rennwagen ebenso geläufig sein, wie der Name des Mannes, der an diesen Erfolgen maßgeblichen Anteil hat: Dr. Ferdinand Porsche. Und als Dr. Porsche vom Führer beauftragt wurde, den deutschen Volkswagen zu schaffen, da stand fest, daß die reichen Erfahrungen und Erkenntnisse dieses genialen Konstrukteurs auch den Volkswagen zu einem überdurchschnittlich hochwertigen Fahrzeug machen würden.

Denn bei der Planung und Schaffung dieses Wagens handelte es sich nicht darum, um jeden Preis das absolut billigste Fahrzeug herzustellen. Das wäre ein Leichtes gewesen und hätte nicht die jahrelange Arbeit gefordert, die der Volkswagen hinter sich hat. Es handelt sich vielmehr darum: für den denkbar niedrigsten Preis das denkbar beste Fahrzeug zu schaffen! Einen Wagen, der im weitesten Sinne ein Volkswagen war, der sich auf grundlosen Landwegen genau so bewährte, wie auf den Reichsautobahnen – der im Gebirge genau so zuverlässig und brauchbar war, wie in der Ebene, der zu jeder Jahreszeit unbedingt betriebssicher war.

Das war die Aufgabe, die Dr. Porsche zu lösen hatte. Es hat Jahre gedauert, bis sich in zäher und unermüdlicher Arbeit und in zahllosen Versuchen der vollkommene Typ herauschälte, der jetzt als „KdF-Wagen“ seine Produktionsreife erreicht hat. Es war ein Kampf um jedes Gramm Gewichtsersparnis, um jeden Pfennig in der Kalkulation. Und die Versuchswagen haben es nicht leicht gehabt: auf einer Gesamtstrecke von über 2,5 Millionen Kilometern wurden ihre Eigenschaften und ihr Verhalten den härtesten Prüfungen unterzogen! Alles, was sich bei diesen schweren Probefahrten als nicht vollständig zuverlässig erwies, wurde so lange verbessert, bis es allen Anforderungen genügte. Denn der KdF-Wagen soll jedem Stand und jedem Beruf dienen. Der Landwirt soll ihn auf unbefestigten Wegen und im Gelände genau so sicher fahren können wie der Kaufmann, der lange Strecken auf der Autobahn zurücklegen

muß. Dem Handwerker, der seine Erzeugnisse darin befördert, muß er genau so Platz bieten, wie dem schaffenden Menschen, der mit seiner Familie eine Erholungsfahrt machen will.

Dieses Ziel ist heute erreicht. Das war nur möglich dadurch, daß der Führer die gewaltige Organisation der Deutschen Arbeitsfront mit der Durchführung des gesamten Volkswagenprojektes beauftragte. Damit war eine ungestörte Entwicklung des Volkswagens bis zur völligen Reife gewährleistet, denn nur dadurch konnte jede Einzelheit sorgfältig ausprobiert und schließlich das Zusammenwirken aller Aggregate zu einer Gesamtleistung gesteigert werden, die auf Jahre hinaus unerreicht bleiben wird.

Damit ist eigentlich auch das ganze „Geheimnis“ des Volkswagens aufgedeckt. Das große Beschleunigungsvermögen und das schnelle Anzugsmoment ergeben sich durch die günstige Abstufung des Getriebes. Der KdF-Wagen braucht 14 Sekunden vom Start bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km! Ein Zurückschalten vom vierten Gang (der als Schnell- oder Schongang ausgebildet ist) auf den dritten ist bei 40 km Geschwindigkeit ohne Zwischengas möglich! Die windschlüpfige Form des Wagens vermindert den Staudruck der Luft derartig, daß der 23,5-PS-Motor bei einem Normalverbrauch von etwa 6,5 Liter auf 100 km ausreicht, um ohne Überanstrengung eine Spitzengeschwindigkeit von 100 km/St. zu erreichen. Daß diese Spitzengeschwindigkeit zugleich Dauerleistung auf der Autobahn bedeutet, ist dem luftgekühlten Boxermotor mit Ölkühlung zuzuschreiben. Bei dem normalen wassergekühlten Kraftwagen hing die Temperatur zu sehr von äußeren Einflüssen ab, von der Stärke des Luftstromes, der das Röhrensystem des Kühlers durchströmte. Dabei traten leicht Überhitzungen auf, wenn der scharfe Zug des Fahrwindes fehlte, wenn also der Wagen z. B. am Berg auf kleinem Gang gefahren wurde. Das Öl im Kurbelgehäuse wurde nicht mehr genügend abgekühlt, wurde zu dünnflüssig und verlor damit seine Schmierfähigkeit. Die Folgen waren ausgelaufene Lager und Kolben. Der KdF-Wagen jedoch hat einen eingebauten Ölkühler, der im Prinzip dem Wasserkühler gleicht und so bemessen ist, daß er unter allen nur denkbaren Umständen das Öl in schmierfähigem Zustande erhält. Da der Luftstrom des Kühlgebläses allein von der Tourenzahl des Motors reguliert wird und völlig unabhängig ist von der Stärke des Fahrwindes, kann der KdF-Wagen den steilsten Paß ohne Überhitzung nehmen, wie er auf ebener Strecke eine Dauergeschwindigkeit von 100 km/St. erreicht, ohne daß der Motor überanstrengt oder geschädigt wird.

Weiterhin ist durch die Luftkühlung des Motors die Frostgefahr völlig beseitigt worden. Der KdF-Wagen ist völlig unabhängig von Frost oder Hitze und ist unter jeder Bedingung sofort betriebsbereit und betriebssicher. Seine hervorragende Bergsteigefähigkeit und die außerordentliche Beschleunigung haben ihren Grund in dem niedrigen Eigengewicht von 650 kg, wie auch der geringe Verbrauch von etwa 6,5 Liter auf 100 km zum großen Teil auf das niedrige Eigengewicht und die windschnittige Form zurückzuführen sind. Die Torsionsstabfederung, die bisher den deutschen Rekord-Rennwagen zu ihren außerordentlichen Erfolgen verhalf, wurde beim KdF-Wagen erstmalig für ein Gebrauchsfahrzeug angewandt und gibt ihm eine vorzügliche Straßenlage. Einzelradaufhängung, Stoßdämpfer, günstige Gewichtsverteilung, tiefe Schwerpunktlage, das völlig verwindungssteife Fahrgestell sind derart aufeinander abgestimmt, daß ihr Zusammenwirken eine geradezu ideale Kurvenfestigkeit ergibt und die Leistung des Motors auch voll auszunützen gestattet.

Man sieht es dem kleinen Wagen von außen kaum an, wie geräumig und bequem er innen ist. Die verstellbaren Vordersitze bieten selbst außergewöhnlich großen und starken Personen genügend Platz. Kontrollapparate und Bedienungsteile sind neuartig, praktisch und sehr übersichtlich angeordnet. Die Hintersitze liegen, ebenso wie die Vordersitze zwischen den Achsen, also im günstigsten Federungsbereich, so daß auch auf schlechten Wegen für alle Insassen ein erschütterungsfreies und angenehmes Fahren garantiert ist. Zwei Stauräume bieten reichlich Platz für Gepäckstücke, Decken, Proviant u. a. m. Warmluftheizung, doppelte Scheibenwischer, Fußschalter für die Scheinwerferabblendung, zwei Aufbewahrungskästen im Armaturenbrett, Innenbeleuchtung, Platz für ein Rundfunkgerät vervollständigen die Einrichtung. Der glatte Boden des Fahrgestells erleichtert und vereinfacht die Pflege und Reinigung ebenso, wie die Ganzstahlkarosserie, die alle schmutzbildenden Ecken und Kanten vermeidet. Alle Teile des Wagens sind gegen Witterungseinflüsse geschützt, so liegt z. B. das Reserverad unter der vorderen Haube, vor dem ebenfalls dort angebrachten Tank, der dem Wagen mit seinen 25 Litern Inhalt einen Aktionsradius von rund 400 km gibt.

Wenn schon bei der Planung und Zielsetzung für den Wagen selber völlig neue Wege beschritten wurden, so trifft das auch für die Stätte zu, die bereits Ende dieses Jahres die Produktion aufnehmen wird: das Volkswagenwerk in der Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben. Das Gelände, auf dem das Volkswagenwerk entsteht, wurde gleichermaßen

nach wirtschaftlichen, wie nach landschaftlichen Gesichtspunkten ausgesucht. In vorbildlicher Weise ist so eine verkehrstechnisch günstige Lage in schöner Landschaft gefunden worden. Das Werk selbst liegt am Mittellandkanal, hat einen eigenen Hafen, eigene Gleisanschlüsse und beste Straßenverbindungen. Bereits Ende dieses Jahres werden die im ersten Bauabschnitt vorgesehenen riesigen Hallen (Werkzeughalle, Preßwerk, Karosseriewerk, mechanische Werkstatt und das Kraftwerk) vollendet sein, und noch im selben Jahr werden die ersten serienmäßigen KdF-Wagen vom Band rollen. Es würde im Rahmen dieser Arbeit zu weit führen, alle vorgesehenen Anlagen zu erwähnen, geschweige denn näher zu beschreiben. Hier sei nur hervorgehoben, daß das Werk für seine Wagen eine eigene Einfahrstraße haben wird, die alle Wege- und Geländearten aufweist, ferner Gemeinschaftshäuser, Sportplätze und eine Fernheizungsanlage, die außer dem Werk auch die entstehende Stadt des KdF-Wagens versorgen wird.

Diese Stadt liegt in unmittelbarer Nähe des Werkes, auf dem anderen Ufer des Mittellandkanals und gewährleistet ein ruhiges, gesundes und störungsfreies Wohnen. Sie wird vorerst 30 000 Einwohner aufnehmen, teilweise in Stockwerkwohnungen und teilweise in Siedlungshäusern. Jede, auch die kleinste Wohnung wird ein Bad oder mindestens einen Duschaum haben und vom Werk aus mit Fernheizung, Strom und Licht versorgt sein. Es versteht sich von selbst, daß in der Planung von Anfang an alle Bauten und Einrichtungen vorgesehen sind, die den sanitären, sozialen und kulturellen Ansprüchen der zukünftigen Einwohner gerecht werden.

Die neu entstehende Stadt wird einmal die schönste und größte Mustersiedlung des Großdeutschen Reiches sein. Sie wird zu einer Heimat werden für alle, die den Vorzug haben, an dem Werk mitzuschaffen, das ihnen eine kraftvolle Staatsführung und deutscher Ingenieurgeist aufgab: am deutschen KdF-Wagen!

Das Gemeinschaftslager des Volkswagenwerkes

In der Geschichte des Bauwesens war es außerordentlich selten der Fall, daß fast 10 000 Arbeiter verschiedener Nationen auf kleinem Raum für Jahre hinaus in Baracken untergebracht werden mußten, die frei sind von jeglicher Einzäunung und Beschränkung des Eigenlebens des einzelnen.

Die freigewählte Disziplin, die sich bei den Bauarbeitern im Gemeinschaftslager des Volkswagenwerkes in der Stadt des KdF-Wagens durchgesetzt hat, ist im wesentlichen der außerordentlich guten Betreuung zu verdanken, mit der die Sozialleitung die unterschiedliche Lebensweise der verschiedenen Nationen bedacht hat.

Heute leben in den Baracken des Gemeinschaftslagers des Volkswagenwerkes fast 10 000 Männer beieinander, von denen über die Hälfte italienische Arbeitskameraden sind. Die Lebensweise des Italieners ist sowohl in seiner Ernährung als auch in seinen sonstigen Lebensäußerungen unterschiedlich der der Deutschen. Man hat daran gedacht, die Italiener in ihren Baracken mit eigenen Küchen zu versorgen, die ihnen ihre Nationalspeisen herrichten, damit ihnen ihre Heimat in jeder Weise ersetzt wird. — Das Essen in den Kantinen ist außerordentlich kraftvoll und schmackhaft, und noch niemals war zu Klagen Anlaß gegeben.

Für die Freizeitgestaltung hat man den Bauarbeitern die Tullio-Cianetti-Halle errichtet, die in ihren gewaltigen Ausmaßen, sie faßt über 5000 Personen, dazu dient, alle Arbeitskameraden in ihrer Freizeit durch Vorführungen wie Kino, Theater, Vorträge, Boxen usw. zu unterhalten.

Die Wohnbaracken der Arbeiter sind zweckmäßig, hygienisch und nach allen Voraussetzungen des Begriffes „Schönheit der Arbeit“ ausgestaltet.

Bei einer Besichtigung des Gemeinschaftslagers hört man immer wieder von allen am Volkswagenwerk Arbeitenden, daß sie niemals unter günstigeren Verhältnissen beschäftigt gewesen wären.

Die Arbeitskameradschaft zwischen den deutschen und italienischen Arbeitern ist eine vorbildliche und geht weit über das berufliche Zusammenarbeiten hinaus.

Ende dieses Jahres wird die erste Ausbaustufe des Volkswagenwerkes beendet sein und die Stadt des KdF-Wagens wird die ersten Gefolgschaftsmitglieder aufnehmen können. Aber auf Jahre hinaus werden die Bauarbeiter in idealer Kameradschaft noch weiter am Volkswagenwerk tätig sein, um die nächsten Ausbaustufen zu vollenden und die Stadt weiter auszubauen.

Das Vorwerk und seine Bedeutung für das Volkswagenwerk

Als im Jahre 1937 der Führer den Reichsorganisationsleiter Dr. Ley und die hinter ihm stehende Deutsche Arbeitsfront mit der Aufgabe betraute, den deutschen Volkswagen herauszubringen, wurde vom Führer gleichzeitig bestimmt, daß für diesen Volkswagen eine eigene Produktionsstätte errichtet werden sollte.

Diese Notwendigkeit war gegeben, weil keine der bestehenden deutschen Automobilfabriken infolge der Verschiedenartigkeit ihres organisatorischen Aufbaues im Rahmen ihrer Produktion in der Lage gewesen wären, mit den vorhandenen technischen Einrichtungen so große Serien von Volkswagen herzustellen, wie sie den Anforderungen entsprechen.

Ebenso wie der Bau des Werkes selbst die Lösung von Problemen größten Ausmaßes bedingte, mußte von Anfang an daran gedacht werden, für die Nachwuchserziehung geeigneter Facharbeiter, die später einmal für die Produktion des KdF-Wagens eingesetzt werden sollen, Sorge zu tragen.

Als Vorbereitungsstätte für den künftigen Beruf im Volkswagenwerk wurde 1937 bereits das Vorwerk des Volkswagenwerkes in Braunschweig errichtet. Das Vorwerk dient der Herstellung von Spezialwerkzeugen und Einrichtungsgegenständen für das Hauptwerk. *In erster Linie* aber hat es die Aufgabe, Lehrlinge der verschiedensten Berufsarten auszubilden.

In der Ingenieurschule des Vorwerkes erfolgt eine systematische Fortbildung und Ausrichtung erwachsener Facharbeiter, die nach Aufnahme der Produktion die Gefolgschaft des Hauptwerkes werden sollen. — Auswahl und Ausbildung der künftigen Gefolgschaftsmitglieder des Werkes ist demnach die Hauptaufgabe des Vorwerkes.

Das Volkswagenwerk wird mit den modernsten Fabrikationsmitteln ausgestattet werden, um den Erfordernissen der Zuverlässigkeit

und der Billigkeit des KdF-Wagens gerecht zu werden. Diese Forderung allein ist aber nicht nur mit den besten Maschinen, der besten Organisation und dem besten Material, sondern vor allen Dingen auch durch den Einsatz wirklich bester Facharbeiter und höchstqualifizierter Menschen zu erreichen. Die spätere Gefolgschaft des Volkswagenwerkes wird unter Voraussetzungen arbeiten, die als besonders glücklich anzusprechen sind. Sie wird nicht nur in dem modernsten Industriewerk der Erde beschäftigt sein, sondern sie soll auch in der schönsten Mustersiedlung des Großdeutschen Reiches wohnen.

Die Auswahl der im Volkswagenwerk Arbeitenden ist unendlich sorgfältig vorzunehmen, weil diese Männer mit ihren Familien auf einem vollkommen neuen Raum angesiedelt werden und damit außer der Arbeits- auch eine Siedlungs- und vor allem Lebensgemeinschaft bilden müssen. —

Die Lehrlinge des Vorwerkes werden von Anfang an auf ihre zukünftigen Aufgaben vorbereitet und ihr Gemeinschaftssinn besonders stark entwickelt. Vor ihrer Eingliederung in die Lehrwerkstatt werden sie in HJ-Lagern zusammengefaßt. Diese Zusammenfassung dient der charakterlichen Beurteilung und soll die Eignung der jungen Menschen für ihren zukünftigen Beruf zeigen. Der Lageraufenthalt umfaßt eine Zeit von etwa 4 bis 6 Wochen.

Nach der Aufnahme wohnen die Lehrlinge auf dem Gelände des Vorwerkes in dort errichteten Lehrlingsheimen. Es ist Vorsorge getroffen, den Jungen gerade in der wichtigsten Zeit ihrer körperlichen und geistigen Entwicklung so weit wie möglich das Elternhaus zu ersetzen. Zur Zeit befinden sich etwa 500 Lehrlinge aus den verschiedensten Gauen des Großdeutschen Reiches zusammen mit einigen Auslandsdeutschen im Vorwerk in der Ausbildung.

Zunächst erhalten alle Lehrlinge, gleich welchen Beruf sie später erlernen wollen, eine Grundausbildung als Maschinenschlosser. Nach einem halben Jahre wird bei jedem einzelnen Lehrling auf Grund seiner erreichten Leistungen in Schule und Lehrwerkstatt unter Berücksichtigung seines eigenen Berufswunsches der endgültige Beruf bestimmt, und die entsprechende Spezialausbildung setzt ein. Folgende Lehrberufe sind im Vorwerk vorgesehen:

Maschinenschlosser — Werkzeugmacher — Dreher — Schmiede — Elektromechaniker — Klempner — Schweißer — Universalfräser — Universalschleifer — Härter — Tischler.

Die Lehrzeit dauert 3 Jahre. 2 Jahre dienen der Ausbildung in der Lehrwerkstatt, das 3. Jahr wird in der praktischen Arbeit in den Fertigungsbetrieben des Hauptwerkes verbracht.

Die Anlage des Vorwerkes mit seinen Gebäuden und den Lehrwerkstätten entspricht allen Voraussetzungen des Begriffes „Schönheit der Arbeit“, und die weiträumigen Werkhallen weisen alle neuzeitlichen Bedürfnisse der Werkshygiene auf.

Die einzelnen Hallen sind mit den modernsten Werkzeugmaschinen ausgestattet, und die maschinentechnische Ausbildung eines jeden Lehrlings gestattet eine über den üblichen Rahmen weit hinausgehende Förderung. –

Alle Lehrlinge werden in ihrer Arbeit in Leistungsgemeinschaften unterteilt, um bei den Einzelnen keinen falschen Ehrgeiz zu wecken. Nicht die Einzelleistungen, sondern nur die Leistungsergebnisse einer jeden Gruppe werden gewertet.

Der Leibeserziehung im Vorwerk wird besondere Beachtung geschenkt. Nicht die körperliche Ertüchtigung allein ist das Ziel, sondern die Leibesübungen der Lehrlinge sind eine auf ihren Beruf ausgerichtete notwendige Ergänzung des Erziehungsplanes. Ebenso wie die sportliche soll die Berufsleistung gefördert werden zur Leistungsentwicklung, Selbstdisziplin und Haltung.

Alle bekannten Sportarten werden betrieben: Leichtathletik, Turnen an Geräten, Boxen, Fechten, Schwimmen, Rudern usw. Eine Turnhalle, ein großer Sportplatz und ein Schwimmbad wurden auf dem Gelände des Vorwerkes errichtet.

Die Ernährung der Lehrlinge ist sehr reichhaltig und auf das Wachstum der Jungen besonders zugeschnitten.

Im Vorwerk des Volkswagenwerkes wird eine deutsche Facharbeiterschaft herangebildet, die in der ganzen Welt führend sein wird.

Das Volkswagenwerk in der Stadt des KdF-Wagens

Am 26. Mai 1938 legte der Führer den Grundstein zum Bau des Volkswagenwerkes. Nach 1½-jähriger Bauzeit wird das Werk bereits seiner Bestimmung übergeben und die Produktion aufgenommen werden. Das in diesen 1½ Jahren Geschaffene ist ungewöhnlich in seiner Größe und besteht würdig neben anderen Leistungen, die im Großdeutschen Reiche vollbracht wurden.

Der erste Bauabschnitt umfaßt ein Gelände von $2 \times 1,5$ km. Insgesamt sind drei Ausbaustufen vorgesehen. Die erste Ausbaustufe, die Ende dieses Jahres fertiggestellt ist, umfaßt vier große Hallen, das Kraftwerk und die Versandhalle. — Eine große Einfahrbahn, die alle Straßen- und Geländearten aufweist, wird dazu dienen, die vom Band rollenden KdF-Wagen einer allerletzten Prüfung zu unterziehen.

Die vier Hallen ergeben eine Gebäudefront von 1,3 km. Alle Hallen werden durch einen südlichen Randvorbau miteinander verbunden sein. Ihre Tiefe beträgt 256 m. In allen Hallen wird nur in den Obergeschossen gearbeitet werden. Die Unter- oder Installationsgeschosse nehmen die Kabel und Anschlüsse für die Arbeitshallen auf und sind außerdem als Umkleide-, Wasch- und Duschräume für die Gefolgschaft eingerichtet. Alle Hallen haben Gleisanschluß, nördliche und südliche Verbindungsbauten und Rampen für Zuträgerwagen. Die Fassaden sind mit Klinkern verblendet.

Das Kraftwerk beheizt alle Hallen mit Warmluft und liefert den Strom. In Nord-südrichtung wurde zwischen jedem einzelnen Werk eine breite Straße errichtet. — Der südliche Randvorbau enthält die Speiseräume für die Belegschaft und die Betriebsräume. — Alle Hallen bekommen Besichtigungsgänge, damit den KdF-Wagen-Sparern bei der Abholung ihrer Wagen Gelegenheit gegeben wird, die Werkanlage zu besichtigen, ohne den Betrieb zu stören.

Um jede Blendung bei der Arbeit auszuschalten, wurden die Oberlichter aller Hallen nach Norden gerichtet.

Nach Aufnahme der Produktion wird die Belegschaft der ersten Ausbaustufe in einer Schicht eine Stärke von etwa 9000 Mann haben.

Die *Werkzeughalle* dient der Herstellung von Sonderwerkzeugen und der Arbeitsvorbereitung für die gesamte Fertigung.

Im *Preßwerk*, einer Stahlkonstruktion mit Fundamenten aus Beton und Eisenbeton, sollen mit gewaltigen Pressen alle Preßteile des KdF-Wagens hergestellt werden.

Das *Karosierwerk* umfaßt eine Fläche von 72 000 qm. Die Tiefe beträgt 256 m und die Breite 282 m. Hier wird der KdF-Wagen montiert und lackiert. Außerdem wurde über die ganze Tiefe der Halle ein Zwischengeschloß von 18 m Breite eingebaut, das die Polsterei aufnimmt.

Die *Mechanische Werkstatt* dient der Fertigfabrikation. Diese Halle hat mehrere große Abfahrrampen für die fertigen Wagen mit direktem Anschluß an die Einfahrbahn.

Das *Kraftwerk* liefert außer dem Werk noch der Stadt des KdF-Wagens durch eine Fernheizanlage Wärme und Strom. Eine Anlage von 70 000 PS sichert die Stromversorgung. Das Gebäude ist 56 m hoch.

Das Volkswagenwerk liegt parallel, unmittelbar am Mittellandkanal. Hinter dem Kraftwerk wurde ein eigener *Hafen* angelegt. Er ist 400 m lang, 120 m breit und hat eine Wassertiefe von 3,25 m.

Eine *Großküche*, die als Zentralküche für die gesamte Belegschaft eingerichtet wird, soll die Verpflegung übernehmen.

Die gesamte Werkanlage wird in Grünflächen eingebettet sein. Außerdem ist für die Belegschaft eine große *Sportanlage* vorgesehen.

Nur durch die hohe Qualität der Arbeitsmittel und Materialien war es möglich, daß die gestellten Rekordtermine der Fertigstellung des Werkes eingehalten werden konnten. Heute bereits ist das gesamte Werk unter Dach und Fach und die Inneneinrichtung aller Hallen in Angriff genommen, so daß Ende dieses Jahres bereits die ersten KdF-Wagen vom Bande rollen werden.

Die Stadt des KdF-Wagens

Auf der anderen Seite des Mittellandkanals, in unmittelbarer Nähe des Volkswagenwerkes, wird die Stadt des KdF-Wagens errichtet. Diese Stadt wird als Mustersiedlung gebaut und den Gefolgschaftsmitgliedern des Volkswagenwerkes mit ihren Familien Wohnmöglichkeit bieten.

In landschaftlich schönster Lage umgeben von großen Staatsforsten werden die einzelnen Bauten terrassenförmig um den Klieversberg errichtet. Große, breite Straßen werden das ganze Gelände durchziehen. Man hat Wert darauf gelegt, Stockwerkbauten mit Einzelwohnungen in jeder Größe zu erstellen und auch idyllisch mitten im Walde gelegene Siedlungshäuser zu bauen, die straßenweise in ihrer Bauart voneinander abweichen. Zu jedem Siedlungshaus gehört eine schöne Gartenanlage.

Bei der Planung der Stadt ging man von dem Grundsatz aus, die gewerblichen Unternehmen wie Markthalle, Schlachthof usw. in einem besonderen Stadtviertel unterzubringen, um das Stadtbild in seiner gesamten Schönheit zu erhalten.

Auf der Höhe des Klieversberges werden alle offiziellen Bauten wie das Rathaus, Gebäude der Partei, Verwaltungen usw. stehen. Dieser Platz ist gewissermaßen das Zentrum, um das die Stadt herumgebaut wird. Von der Höhe wird man eine großartige Übersicht über die schönste Mustersiedlung des Großdeutschen Reiches haben. – Die Stadt selbst wird reichlich mit Grünflächen durchsetzt sein. Für die Anlage von Sportplätzen aller Art wurde Sorge getragen. – Hotels, Vergnügungstätten wie Kinos usw. sind ebenfalls in ausreichendem Maße vorgesehen.

Neben den Wohn- und Siedlungshäusern, die für die Gefolgschaftsmitglieder und ihre Familien vorgesehen sind, wird noch ein großes Ledigenheim geschaffen werden, das alle Unverheirateten aufnimmt, die es vorziehen, keine eigene Wohnung zu halten. In großen,

weiten Räumen werden dort je 2 bis 4 Personen untergebracht werden. Ebenso ist die Errichtung eines großen Wohnblockes mit Einzimmerwohnungen geplant.

Alle Wohnungen, auch die kleinsten, werden mit Bad oder Duschraum ausgestattet. Bereits im Juni dieses Jahres sind Wohngelegenheiten für mehrere Tausend Menschen fertiggestellt. Im Jahre 1942 werden dort etwa 30 000 Einwohner leben können. Insgesamt wurde die Stadt für etwa 90 000 Einwohner geplant.

Sämtliche Wohnungen der Stadt werden durch Fernheizung aus dem Kraftwerk des Volkswagenwerkes beheizt. Ebenso wird der Strom vom Kraftwerk geliefert. – Auf die hygienische Ausgestaltung wurde in jeder Weise der größte Wert gelegt. Die Küchen werden nur elektrisch beheizt sein.

Um dem zu erwartenden starken Straßenverkehr, der durch die unmittelbare Nachbarschaft des Volkswagenwerkes entstehen wird, Rechnung zu tragen, hat man die Straßenanordnung sehr großzügig gestaltet. Auf der einen Seite liegt parallel zum Mittellandkanal und der Reichsstraße das Volkswagenwerk, auf der anderen Seite die Stadt des KdF-Wagens. Um nun den Straßenverkehr auf der Reichsstraße durch die Überquerung von der Stadt zum Werk nicht unnötig zu stören, hat man die Straßen, die von der Stadt zum Werk führen, wie bei der Autobahn unter der Reichsstraße hinweggeführt, so daß keine Verkehrsstockungen eintreten können.

Die Planung der Stadt liegt in *einer* Hand, und nur so ist es möglich, daß hier, wie bei keiner Stadt der Welt bisher, Grundsätze verwirklicht werden können, die die Garantie geben, das Ziel zu erreichen und die Stadt des KdF-Wagens zu der schönsten Stadt des Großdeutschen Reiches zu machen.