

## »Aus der Geschichte lernen«

Anmerkungen zur Auseinandersetzung von  
Belegschaft, Arbeitnehmervertretung, Management  
und Unternehmensleitung bei Volkswagen mit  
der Zwangsarbeit im Dritten Reich

KLAUS KOCKS  
HANS-JÜRGEN UHL



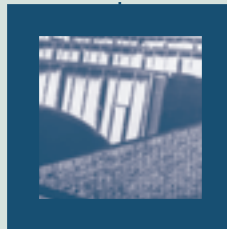
## Die Autoren

### **Klaus Kocks**

ist Mitglied des Markenvorstands Volkswagen für den Geschäftsbereich "Kommunikation" und Konzernpressesprecher der Volkswagen AG.

### **Hans-Jürgen Uhl**

ist Geschäftsführer des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG.



## Impressum

### **Herausgeber**

Bernd Graef, Manfred Grieger, Dirk Schlinkert

### **Gestaltung**

design agenten, Hannover

### **Litho**

Fröhlich Repro, Hannover

### **Druck**

Druckerei Schäfer, Sarstedt

974.802.290.00

Wolfsburg 1999

**03**  
**Den Opfern des Unrechts Respekt zollen**

**04**  
**Freiwillige Humanitäre Hilfe**

**05**  
**Das “Wunder von Wolfsburg“**

**06**  
**Zwangsarbeit im NS-Staat:  
Zivilarbeiter, Kriegsgefangene, KZ-Häftlinge**

**10**  
**Zwangsarbeit bei der damaligen  
Volkswagen-Gesellschaft**

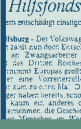
**13**  
**Zeichen gegen das Verdrängen**

**14**  
**Hans Mommsen und Manfred Grieger:  
Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich**

**16**  
**Lernen durch Begegnung – Der internationale  
Jugendaustausch von Volkswagen**

**18**  
**Stätten der Erinnerung im  
Volkswagenwerk Wolfsburg**

**20**  
**Volkswagen heute: Gelebte Kultur der  
Kooperation und der Partnerschaft**



## VW-Fonds mit 20 Millionen Mark ausgestattet

Autokonzern zahlt Entschädigung an alle noch lebenden Zwangsarbeiter/Peres und Vrazitzky entscheiden im Kuratorium

**Wolfsburg (In/mak).** Die Volkswagen AG hat am Freitag beschlossen, einen privaten Hilfsfonds für ehemalige Zwangsarbeiter einzurichten. Er wird mit 20 Millionen Mark ausgestattet. Der Aufsichtsrat des Automobilkonzerns stimmte einem entsprechenden Vorschlag des Vorstandes zu.

Aus dem Fonds sollen „humanitäre Leistungen“ an alle noch lebenden früheren VW-Zwangsarbeiter gezahlt werden. Das Unternehmen will Personen „ungeachtet ihrer Herkunft und Nationalität zügig und direkt in die Aussicht gestellte Unterstützung zukommen lassen“.

Wie der Automobilkonzern außerdem mitteilte, sei der Fonds gemäß dem bisherigen Kenntnisstand über die Zahl der noch lebenden Zwangsarbeiter hinreichend dotiert. Allerdings ist unklar, wie viele der 15 000 bis 20 000 ehemaligen VW-Zwangsarbeiter, darunter 15 000 Juden, heute noch leben. Auch über die Höhe der einzelnen Entschädigungen machte VW gestern keine Angaben. Das Unternehmen meint, daß Forderungen zwischen 5000 und 20 000 Mark gestellt werden.

Opfer-Anwälte in den USA, sagte am Freitag, die Gründung eines privaten Fonds von VW mache eine Sammelklage der Opfer „nicht überflüssig“. Dage-

gen früheren israelischen Ministerpräsidenten Schimon Peres und Österreichs Außenminister Franz Vranitzky gewonnen. Noch in diesem Jahr sollen die ersten Zahlungen geleistet werden. VW ist das erste deutsche Unternehmen, welches einen Entschädigungsfonds gegründet hat.

Volkswagen möchte mit dem Fonds auch den inzwischen erhebenden Klagen Edward Fagan, einer der Holocaust-Opfer-Anwälte in den USA, sagte am Freitag, die Gründung eines privaten Fonds von VW mache eine Sammelklage der Opfer „nicht überflüssig“. Dage-

## VW bringt den Stein ins Rollen

Industrie soll sich Entschädigung von Zwangsarbeitern anschließen

werk „Europa und der Reichseinsatz“ (das man auch bei VW benutzt) auch die einzelnen Herkunftsländer aufgelistet. Die Nationalität entschied häufig über Leben und Tod. Französische Fronarbeiter wurden bei VW und andernorts wie deutsche Arbeiter bezahlt. „Sie konnten nach Braunschweig zum Tanzen gehen.“ Für KZ-Häftlinge aus Polen oder Ungarn galt dagegen: Sie waren Sklaven. Von 400 000 jüdischen Zwangsarbeitern in deutschen Betrie-

ben fünf Monaten für vier Firmen gearbeitet“, weiß Graef. Der VW-Mann fände es daher „in höchstem Maße ungerrecht“, wenn nur die VW-Arbeiter jetzt finanzielle Hilfen erhielten. Lang ist die Liste der Unternehmen, die einst von der NS-Kriegswirtschaft und ihrem europaweiten Beutesystem profitierten, das auch die menschliche Arbeitskraft einschloß. Sie liest sich wie ein Who is Who der deutschen Industrie. Aber auch Kommunen hatten Zwangsarbei-

# Ende eines Tabus

Lange Zeit hat die deutsche Wirtschaft das Thema Zwangsarbeit ignoriert – jetzt wird sie von der Vergangenheit eingeholt

## VW stellt sich seiner Geschichte

Nach der Ankündigung des Auto-Konzerns, Zwangsarbeitern individuelle Entschädigung zu zahlen, geraten auch andere Firmen in Zugzwang.

Von Andrea Pflanz

**Waldshut.** Heute Reichsbuchung im Volkswagenwerk die Personalnummer 4523. In Tag und Nacht hat sich die Produktion der Bauteile von Dieselmotoren für die deutsche Wehrmacht mit Kriegspfeife aus aus Italien und Frankreich im Juli 1944 war die 1334ste im KZ-Ausschleiß von VW Vornstwerkzeuge zusammen mit 100 anderen Firmen angefertigt worden. Lange nicht als wärsen den Tag der Befreiung vom Nazistat später am 12. April 1945. Erst nach mehr als einem halben Jahrhundert kann die Fälligkeit der heute in Schloßmühle auf dem Entschädigung helfen.

Es gab kaum einen Industrie-

betrieb in Deutschland, der während der NS-Zeit nicht auf Zwangsarbeitern aus anderen Ländern, Kriegsgefangenen oder KZ-Häftlingen zurückgriff. Und wie mehrere alte Hochbegüterbetriebe hat auch die Volkswagen AG seine Produktion auf das Leinwand-Schloßmühlensystem von 1933 eine individuelle Entschädigung abgeben. Jetzt will die VW-Vorstand als erstes großes Unternehmen einen Kurswechsel. Er will einen privaten Hilfsfonds einrichten. Der Automobilkonzern bringt damit anderen deutschen Firmen in Zugzwang.

Von dem rund 15 000 VW-Zwangsarbeitern leben nur noch wenige. Selbstverleugung werden die meisten Kapitel in der VW-Geschichte in Waldshut wundert und verheißung, in im

Jahr 1988 der 50. Geburtstag von Werk und Stadt unangeführt das Licht auf die Leidensgeschichte warf. Beide wären ohne die Nationalsozialisten nicht entstanden. Prof. Dr. Pöschke, der Erfinder des VW Käfers, liest das Ghr Adolf Hitler. Und aus der Autoproduktion wurde Anfang der 40er Jahre schnell ein der größten Motorsportmaschinen des letzten Reichs.

Von allem auf Dingen des Betriebsrat gab der VW-Vorstand vor vielen Jahren den Weg frei. Die Vergangenheit erlaubten nur seinen. Unter Führung des ehemaligen Hans Meißner entstand eine 100köpfige Studie. Die Studie ist die besondere Rolle von VW. Mehr als jede andere Firma war das Werk auf Zwangsarbeitern angewiesen. Denn aus der staatsrechtlichen Region war keine Staatsbürgerschaft aufzubauen. So arbeiteten Pöschke und sein Schwagermeister Anton Pöschke als Betriebsrat bei dem NS-Stellenbesetzungsamt. Oben den Blick für die Realität der zu-

leitenden Untergang der Nazi-Staates ließen die Zwangsarbeiter laut Studie. Sie waren ihnen Angehörig des Käfers' Betriebsratler berufen.

Das Schicksal zu einer individuellen Entschädigung geht der heutigen VW-Chef Ferdinand Pöschke, nachdem mehrköpfige Klagen ehemaliger Zwangsarbeiter zu dem öffentlichen Druck wach werden ließen. „Nur wir können die Welt aus dem Weg räumen“, sagt Pöschke. Er hat die Idee, eine Entschädigung zu zahlen. „Nur wir können die Welt aus dem Weg räumen“, sagt Pöschke. Er hat die Idee, eine Entschädigung zu zahlen.

Auch die weltweite Expansion des Volkswagen Autokonzerns hat Überlegungen befruchtet, mit der eigenen Vergangenheit offener umzugehen. So geht bei einigen in der VW-Führung die Sorge um, dass Debatten über die Rolle von VW in der NS-Zeit könnten international den Image des deutschen Autokonzerns erheblich beschädigen.

## Den Opfern des Unrechts Respekt zollen

Als Volkswagen im Juli 1998 beschloß, einen Humanitären Fonds einzurichten, aus dem erstmals individuell an Betroffene der Zwangsarbeit in der während des Dritten Reiches existierenden Volkswagen-Gesellschaft ein Beitrag zur Gestaltung der Lebensführung gezahlt wird, da stieß dieser Schritt auf breite Zustimmung, überraschte aber auch. „Warum tut die heutige Volkswagen-Gesellschaft das – mehr als fünfzig Jahre nach dem Zusammenbruch der Nazi-Diktatur?“ Solche Fragen wurden nicht selten auch von Vertretern der ausländischen Medien gestellt.

Die Überraschung hatte ihre Gründe. Denn noch wenige Monate zuvor hatte Volkswagen klargestellt, daß es an dem durchgängigen Rechtsstandpunkt in bezug auf sogenannte Individualentschädigungen für ehemalige Zwangsarbeiter festhalten müsse. Dieser Standpunkt wird von den deutschen Unternehmen, die Vorgänger im Dritten Reich hatten, Rüstungsaufträge übernahmen und Zwangsarbeiter beschäftigten, einhellig vertreten: Die Zwangsarbeit war ein von staatlicher Gewalt ausgehendes Unrecht. Sie war Teil der vom NS-Staat induzierten Kriegswirtschaft. Die Beschäftigung von Zwangsarbeitern geschah neben der Industrie auch in der Landwirtschaft und bei öffentlichen Körperschaften.

Rechtsansprüche daraus können nur an die Bundesrepublik als Rechtsnachfolgerin des Dritten Reiches gerichtet werden. Die Bundesrepublik Deutschland hat sich durch ein Netz zwischenstaatlicher Vereinbarungen und durch nationale Entschädigungsgesetze der Verantwortung für nationalsozialistisches Unrecht gestellt.

Weniger bekannt war und ist, daß sich bei Volkswagen seit fast zwanzig Jahren ein aktiver Umgang mit dem Unrecht der Zwangsarbeit entwickelt hat. Dabei wird neben der rechtlichen seit Jahrzehnten die moralische Ebene der Bewertung einbezogen. Dieser Umgang mit der Geschichte sieht sich gerade dort in der Pflicht, wo es zwar keine unmittelbare Verantwortung nachfolgender Generationen gibt, wo es aber gilt, dem Grundsatz "Die Geschichte ist die Lehrmeisterin des Lebens" Geltung zu verschaffen und wo den Opfern von Unrecht Respekt zu zollen ist. ■

International Herald Tribune, 12.09.1998

### Volkswagen: \$12 Million Goes to Slave Labor Fund

By Edmund L. Andrews  
*New York Times Service*

FRANKFURT — Faced with a new lawsuit over the use of slave labor during World War II, Volkswagen AG announced plans Friday to set up a fund of 20 million marks (about \$12 million) to compensate surviving workers.

The fund will be overseen by Shimon Peres, a former prime minister of Israel, according to people working with the company.

The move comes at a time when U.S. lawyers have filed class-action suits over slave labor against Volkswagen and many other German industrial companies.

Most of the companies acknowledge that they used slave laborers during

profits that can be attributed to slave labor. If the suit against the companies is successful, it would mean compensation in the billions of dollars.

Volkswagen, along with most other German companies, continues to deny any legal responsibility for its actions during the Hitler years.

But Volkswagen announced nearly two months ago that it would create a compensation fund.

At the time, survivors' groups had not filed their lawsuit against Volkswagen but were threatening to do so.

Company executives warned that they did not want to be pinned down to precise numbers on the size of the new fund. But they estimate that between 1,000 and 2,000 forced laborers are still alive and that a fund of \$12 million would be enough to provide compen-

in 1996 by Benjamin Netanyahu. Mr. Peres, according to a person who spoke on the condition of anonymity, will head an independent board that will evaluate all the claims and decide how much to pay each survivor.

The pressure on Volkswagen and the other German companies that are being sued has increased since Switzerland's three biggest banks reached a \$1.25 billion settlement with Jewish organizations last month over money and gold that belonged to Holocaust victims and was never returned.

On the issue of slave labor, a group of lawyers in New York and Munich has sued all the German car manufacturers, including BMW and Daimler-Benz, electronic companies, including Siemens, steel companies, including Krupp, and chemical companies.

## Freiwillige humanitäre Hilfe

### ... für Projekte

Im Jahre 1991 stellte die Volkswagen AG eine Spende in Höhe von 12 Millionen DM zur Verfügung, mit der über geeignete Trägerorganisationen zukunftsbezogene Projekte in den Ländern finanziert wurden, aus denen die Zwangsarbeiter hauptsächlich stammten. Über die – im März 1993 abgeschlossene – Verwendung der Beträge entschied ein Förderkuratorium, dem folgende Persönlichkeiten angehörten:

- Professor Dr. Dietrich Goldschmidt,  
ehem. Vorsitzender der Aktion Sühnezeichen  
Friedensdienste e. V. (ASF)
- Hans Koschnik,  
ehem. Erster Bürgermeister der Hansestadt Bremen
- Professor Dr. Hans Mommsen,  
Historische Fakultät der Ruhr-Universität Bochum
- Klaus Volkert,  
Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats  
der Volkswagen AG
- Dr. Peter Frerk,  
Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG.

Die Mittel wurden zu etwa gleichen Teilen auf fast 30 Projekte in Belorußland, Israel, Polen und der Ukraine aufgeteilt. Gefördert wurden praxisorientierte Projekte sowohl in der Jugend- als auch in der Alten- und Behindertenarbeit sowie in Krankenhäusern.

### ... für individuell Betroffene

Der im Juli 1998 grundsätzlich beschlossene und im September 1998 geschaffene, mit 20 Millionen DM dotierte Humanitäre Fonds steht unter der Aufsicht eines Kuratoriums, dem der ehemalige israelische Ministerpräsident Shimon Peres als Vorsitzender sowie der ehemalige österreichische Bundeskanzler Dr. Franz Vranitzky und der ehemalige deutsche Bundespräsident Dr. Richard von Weizsäcker angehören.

Um eine unbürokratische und zügige Zuwendung der Mittel zu gewährleisten, hat Volkswagen die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG mit der Durchführung der administrativen Aufgaben und der Zahlungsabwicklung beauftragt. In insgesamt 22 Ländern wurden Anzeigen geschaltet, in denen von Zwangsarbeit bei der damaligen Volkswagen-Gesellschaft Betroffene gebeten werden, sich an den Humanitären Fonds zu wenden. Die Anschrift lautet:

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG  
Postfach 55 03 50  
60 402 Frankfurt am Main

## Das "Wunder von Wolfsburg"

Das Volkswagenwerk in der "Stadt des KdF-Wagens" war wenige Jahre alt, als Truppen der USA am 10. April 1945 in Fallersleben einmarschierten. Eine neue Zeit brach an. Ein amerikanischer Augenzeuge schrieb unmittelbar nach diesen Tagen:

*„Ein paar deutsche Arbeiter machten sich im Werk zu schaffen... Anfangs waren es sechs Mann, dann zwölf, immer mehr kamen hinzu. Sie waten durch knietiefes Wasser und versuchten, Schutt und Trümmer mit den Händen wegzuräumen. Sie brachten die Maschinen zurück, die in der Umgebung versteckt worden waren und begannen, sie instandzusetzen. Dann bauten sie zwei komplette Autos.“*

Das "Wunder von Wolfsburg" hatte begonnen. Bereits im Mai/Juni 1945 wurde die Arbeit wieder aufgenommen. Mitte August 1945 ging das Werk in die Treuhänderschaft der britischen Militärregierung über. Bis zum Jahresende produzierten 9.000 Mitarbeiter insgesamt 1.785 Volkswagen, die jedoch ausschließlich an die alliierten Besatzungsmächte und an die Deutsche Post ausgeliefert wurden. 1946 wurden bereits 10.020 Volkswagen hergestellt, die ersten, die tatsächlich für Zivilpersonen bestimmt waren.

In diesen Zeiten konzentrierten sich die Menschen bei Volkswagen in Wolfsburg wie überall in der Bundesrepublik Deutschland ganz auf wirtschaftlichen Wiederaufbau und sozialen Aufstieg.

Dabei stand das Geschehen in Wolfsburg in den ersten Jahren nach Kriegsende noch unter der durchaus realistischen Bedrohung der Demontage und damit dem Ende des Volkswagenwerkes.

Die britische Militärregierung und namentlich ihr Repräsentant vor Ort, Major Ivan Hirst, waren es, die damals durch ihr konstruktives, hilfreiches Verhalten und ihr Improvisationstalent den Aufbruch möglich machten. Hirst brachte die Produktion in Gang, mobilisierte die Möglichkeiten der Briten bei der Materialbeschaffung, half bei dem Zustandekommen des ersten, die spätere Existenz sichernden Großauftrags über 20.000 Käfer und wirkte stabilisierend und motivierend auf das deutsche Management des Werkes, das oft den Mut zu verlieren drohte.

Demokratie und Marktwirtschaft bestimmten – zunächst als "Leihgabe" der westlichen Alliierten – die neue Republik. Auf dieser Basis konnte Heinrich Nordhoff 1948 in Wolfsburg seine Aufbauarbeit beginnen, die Volkswagen schon sehr bald mit dem Käfer und Transporter zu einem "Global Player" machte.

Die nun eintretenden schnellen Erfolge erfüllten die Menschen mit Stolz und ließen sie – in einem entsprechenden gesellschaftspolitischen Klima – die Erinnerung an die Vergangenheit zunächst verdrängen. Erst die innenpolitischen Veränderungen Ende der sechziger/Anfang der siebziger Jahre brachten die sogenannte "Vergangenheitsbewältigung" wieder auf die politische Agenda. ■

## Zwangsarbeit im NS-Staat: Zivilarbeiter, Kriegsgefangene, KZ-Häftlinge

In der deutschen Volkswirtschaft wurden während des Zweiten Weltkrieges mehr als zehn Millionen Ausländer beschäftigt. Zwangsarbeit betraf rund sieben Millionen ausländische Zivilisten, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge, die auf Grund von Zwangsmaßnahmen die Arbeit in der damaligen deutschen Kriegswirtschaft aufnehmen mußten.

Zwangsarbeit war in der Kriegsgesellschaft des "Großdeutschen Reiches" ein allgegenwärtiges Phänomen, von der Urproduktion, wie Bergbau sowie Land- und Forstwirtschaft, über die Rüstungsindustrie bis hin zu Handwerk, Dienstleistungsbranche und Transportwesen, vom Landwirt oder Bäckermeister über Kommunalverwaltungen, die zum Beispiel die Müllabfuhr mit sowjetischen Kriegsgefangenen bewerkstelligten, bis hin zu den etwa 12 000 Industrieunternehmen, die Rüstungsaufträge übernommen hatten.

Im Sommer 1944 war im Deutschen Reich jeder vierte Arbeitsplatz von ausländischen Arbeitern besetzt. Die Produktion der deutschen Kriegswirtschaft wurde durch zunehmende Zwangsarbeit aufrechterhalten, die Ernährung der Bevölkerung durch den Zwangsarbeitereinsatz in der Landwirtschaft sichergestellt. Aus einer Notmaßnahme zur Überwindung kurzfristiger Beschäftigungsgenpässe im Winter 1939/40 wurde im Zuge der systemtypischen Improvisationen eine beschäftigungspolitische Dauereinrichtung.

Zwangsarbeiter waren einer staatlichen Diskriminierungspolitik unterworfen, die über die erzwungene Beschäftigung hinausging. Sie mußten wegen ihrer Herkunft, ihrer Nationalität oder ihrer Gruppenzugehörigkeit massive Benachteiligungen gegenüber der deutschen Bevölkerung und deutschen Beschäftigten hinnehmen. Die Diskriminierung war vorwiegend rassistisch motiviert, verstand sich selbst als politisch legitimiert und war ein Teil staatlicher Politik der nationalsozialistischen Ära.

Zu den Zwangsarbeitern zählten insbesondere deportierte Zivilisten aus Polen und der damaligen Sowjetunion, unter ihnen mehr als die Hälfte Frauen. Darüber hinaus wurden Kriegsgefangene aus Polen, Frankreich, Serbien, italienische Militärinternierte sowie hunderttausende sowjetische Kriegsgefangene zur Arbeit herangezogen. Schließlich wurden 1944/45 auch rund 400 000 KZ-Häftlinge der unterschiedlichsten Nationalität, darunter schätzungsweise 100 000 Juden, in der deutschen Kriegswirtschaft eingesetzt.

Neben der Herkunft der Zwangsarbeiter wirkte sich auch der unterschiedliche Status als Zivilisten, Kriegsgefangene oder KZ-Häftlinge auf die Lage der Betroffenen aus. Bei der Behandlung, Versorgung und Entlohnung der ausländischen Arbeiter wurde ein gestuftes West-Ost-Gefälle ausgeprägt.

Während Dänen oder Niederländer und ebenso Zivilarbeiter aus dem politisch verbündeten Italien deutschen Beschäftigten eher gleichgestellt waren, wurden Slawen rassistisch ausgegrenzt.



Für Polen und Russen etablierte die NS-Diktatur ein Sonderrecht, das alle Lebensäußerungen auf das Kleinlichste zu reglementieren suchte. Der Polizeiexecutive ausgeliefert, wurde die persönliche Bewegungsfreiheit drastisch eingeschränkt und die Stigmatisierung durch ein fest mit der Kleidung verbundenes "P"- bzw. "Ost"-Abzeichen verordnet.

Die Unterbringung der osteuropäischen Zwangsarbeiter erfolgte in der Regel in Massenunterkünften. Die Situation in den Barackenlagern und provisorischen Räumlichkeiten, wie Kinosälen, Turnhallen und Schuppen, fiel zwar unterschiedlich aus. In der Regel litten die ausländischen Bewohner aber unter der Enge, dem Schmutz und dem Mangel an sanitären Einrichtungen, die das teilweise jahrelange Zusammengepferchtsein unerträglich machten. In den zumeist mit Stacheldraht umzäunten Barackenbauten mußten sie sich wie Gefangene fühlen, denen durch die Einschränkung ihrer Bewegungsfreiheit, insgesamt durch Normierung aller Lebensregungen, die Individualität genommen werden sollte. Das NS-Regime führte überdies bei Polen und "Ostarbeitern" Sondersteuern ein, um deren Löhne auf Pfennigbeträge zu reduzieren.

Sowjetische Kriegsgefangene oder KZ-Häftlinge gingen ohnehin leer aus. Sie mußten die körperlich anstrengendsten, gesundheitsgefährdendsten und schmutzigsten Arbeiten ausführen und erhielten nur Hungerrationen. Es mangelte an geeigneter Kleidung, an medizinischer Versorgung, an allem Lebensnotwendigen. Entsprechend hoch war die Sterblichkeit sowjetischer Kriegsgefangener und der KZ-Häftlinge.

In den Konzentrationslagern waren Juden, Sinti und Roma, Widerstandskämpfer aus den besetzten Ländern, politische Gegner, insbesondere Kommunisten und Sozialdemokraten, sogenannte Asoziale, Zeugen Jehovas und Homosexuelle einer unmittelbaren Todesbedrohung ausgesetzt. Die Vernichtungslager Auschwitz oder Treblinka waren Orte des Völkermordes.

Die heutige historische Debatte unterscheidet nach der Gruppenzugehörigkeit zwischen KZ-Häftlingen, Kriegsgefangenen und zivilen Zwangsarbeitern. Zwangsarbeiter sind nach diesem Verständnis:

- Betroffene, die durch Zwangsmaßnahmen (Deportation, Abkommandierung, Dienstverpflichtung) zur Arbeitsaufnahme veranlaßt wurden;
- Betroffene, die hinsichtlich der Arbeits- und Lebensbedingungen drastische Benachteiligungen gegenüber deutschen Beschäftigten erfuhren. Diese Diskriminierungen waren bei Slawen (Polen, Russen, Ukrainer, Belorussen) und Juden rassistisch motiviert;
- Betroffene, die den Repressionsinstanzen (Gestapo, NSDAP, SS o.ä.) schutzlos ausgeliefert waren.



## Belegschaftsstruktur des VW-Hauptwerkes

In der damaligen Volkswagen-Gesellschaft kam es zahlenmäßig und der Zeitdauer nach zum nachstehend dargestellten Einsatz von Zwangsarbeitern:

	Deutsche	%	Ausländer	%	Summe
31.12.1939	2 696	100	0	0	2 696
31.12.1940	5 663	86	919	14	6 582
31.12.1941	5 997	74	2 070	26	8 067
31.12.1942	4 660	39	7 258	61	11 917
31.12.1943	5 621	33	11 401	67	17 022
31.12.1944	6 031	35	11 334	65	17 365

## Unternehmensentwicklung

1938 - 1939

Aufbau des Werkes

1939 - 1941

Umstellung auf Rüstungs-  
produktion

1941 - 1942

Konsolidierung der  
Rüstungsbetriebe

1942 - 1944

Expansion der  
Rüstungsfertigung

1944 - 1945

Dezentralisierung und  
Untertageverlagerung

## Zwangsarbeiterrekrutierung

1938 Anwerbung ausländischer Zivilarbeiter aus Italien  
als Form der zwischenstaatlichen Wanderarbeit

1940 polnische Zwangsarbeiterinnen (300),  
1941 deutsche Militärstrafgefangene (1000).  
Übergang zur unfreien Arbeit

1941 sowjetische Kriegsgefangene (1000),  
1942 KZ-Häftlinge (800). Ausdifferenzierung  
der Ausländerbeschäftigung zu Zwangsarbeit

1942 "Ostarbeiter" (5000),  
1943 polnische (600), französische (1500),  
niederländische (300) Zwangsarbeiter,  
1942 französische Kriegsgefangene (1800),  
1943 serbische Kriegsgefangene (200),  
1943 italienische Militärinternierte (1640)

1944 KZ-Häftlinge (4460),  
1944 jüdische "Sonderdienstverpflichtete" (400),  
1944 Justizgefangene (300)

## Zwangsarbeit bei der damaligen Volkswagen-Gesellschaft



Zwei Drittel der Belegschaft stammten aus dem Ausland

Zu den Besonderheiten der Verhältnisse im 1938 gegründeten Volkswagenwerk gehörte, daß sich der erste gravierende Arbeitskräfteengpaß schon in der Aufbauphase der Automobilfabrik bemerkbar machte. Im Sommer 1938 lagen die Baustellen am Mittellandkanal weithin still, weil mehrere Tausend deutsche Bauarbeiter zum Bau des sogenannten Westwalls abgezogen worden waren. Die Deutsche Arbeitsfront, die Inhaberin der Volkswagenwerk GmbH, betrachtete die am 6. August 1938 verabredete Anwerbung italienischer Bauarbeiter als kurzfristigen Ausweg aus dieser Beschäftigungskrise.

Die nationalsozialistische Aggression verhinderte die vorgesehene Massenfertigung von zivilen Personenkraftwagen und richtete die Produktion des Unternehmens auf die Rüstung aus. Anstatt Volkswagen stellte das Werk hölzerne Abwurfbehälter, Flugzeugtragflächen, später auch Kübel- und Schwimmwagen her. Nach Kriegsbeginn griff die damalige Volkswagen-Gesellschaft ständig auf ausländische Ersatzarbeitskräfte zurück, um die nur zögerlich anlaufende Rüstungsproduktion abwickeln zu können. Der Übergang zur Zwangsarbeit vollzog sich im Volkswagenwerk im Januar 1941, als dem Hauptwerk – nach 300 polnischen Frauen im Spätsommer 1940 – mehr als 1 000 deutsche Militärstrafgefangene zugewiesen wurden. Diese waren innerhalb des Barackenkomplexes in einem abgetrennten Lagerbereich untergebracht.

Die Zwangsarbeiterbeschäftigung wurde eine Dauerlösung der prekären Arbeitskräftelage. Dies bezog dann auch erstmals den industriellen Arbeitseinsatz von sowjetischen Kriegsgefangenen ein. Anfang Oktober 1941 kam es mit der Zuweisung von rund 650 sowjetischen Kriegsgefangenen aus dem Mannschaftsstammlager XI B an das Volkswagenwerk zum ersten Industrieinsatz dieser Personengruppe überhaupt. Ein regulärer Industrieinsatz war schon durch deren erbärmlichen Ernährungs- und Gesundheitszustand unmöglich. Manche dieser Kriegsgefangenen konnten wegen des Kräfteverfalls nicht mehr allein gehen oder bra-chen an den Maschinen erschöpft zusammen. Daraufhin veranlaßte die Unternehmensleitung mit Nahrungsmitteln der werkseigenen Gutsbetriebe eine "Aufpäppelung" der ausgezehrten Arbeitskräfte. Die Lebensmittelversorgung der sowjetischen Kriegsgefangenen wurde – nach Intervention der Werksleitung – verbessert, ohne daß jedoch eine befriedigende Situation erreicht werden konnte.

Zum kriegswirtschaftlichen System gehörte, daß sich die darin einbezogenen Unternehmen insbesondere um für sie geeignete Fachkräfte bemühten. Neben Zivilisten und Kriegsgefangenen schloß dies auch KZ-Häftlinge ein, die die SS der Industrie "leihweise" zur Verfügung stellte.

Im Hauptwerk in der Stadt des KdF.-Wagens, wo KZ-Häftlinge 1944/45 Flugbomben und Tellerminen bzw. Panzerfäuste produzierten, stellten die Unterbringung und Verpflegung eine Verbesserung gegenüber der Behandlung der Häftlinge in den KZ-Hauptlagern dar. In den Verlagerungsbetrieben waren KZ-Häftlinge dagegen vorwiegend damit beschäftigt, mit notdürftigsten Mitteln an verschiedenen Standorten Erzbergwerke, Asphaltgruben oder Eisenbahntunnel zu Fertigungsbetrieben oder Montagewerken auszubauen. Während nach dem Urteil der Historiker in den Produktionskommandos des Volkswagenwerks selbst die Bedingungen so waren, daß für die übergroße Mehrheit das Überleben gesichert war, kam es beim Ausbau der Untertagebetriebe zu zahlreichen Todesfällen.

Die alliierten Truppen, die die überlebenden Zwangsarbeiter befreiten, beendeten dieses dunkle Kapitel deutscher Geschichte. Zugleich legten die amerikanischen und britischen Offiziere den Anfang zu einer neuen Zeit, die im Bewußtsein der damaligen Belegschaft durch Major Ivan Hirst repräsentiert wurde, von dem Zeitzeugen bis heute mit großer Hochachtung sprechen. ■



Aufklärung · Begegnung  
Erinnerung · Versöhnungsversuche · Humanitäre Hilfe

## Zeichen gegen Verdrängen

In den achtziger Jahren nahmen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Volkswagen die in den siebziger Jahren begonnene gesellschaftspolitische Diskussion auf, die es für unverzichtbar hielt, sich der Aufarbeitung der Geschichte der NS-Zeit zu stellen. Namentlich die Arbeitnehmervertretung mit dem damaligen Gesamt- und Konzernbetriebsratsvorsitzenden Walter Hiller an der Spitze brachte dieses Thema immer wieder auf die Tagesordnung, forderte und setzte Zeichen gegen das Verdrängen und für das Aufzeigen der Lehren, die aus dem Geschehenen für die Zukunft zu ziehen seien.

- Aufklärung
- Begegnung
- Erinnerung
- Versöhnungsversuche
- humanitäre Hilfe

wurden seither zu den entscheidenden Elementen des Umgangs mit der eigenen Geschichte.

## Hans Mommsen und Manfred Grieger: Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich

Der Gedanke einer wissenschaftlichen Aufarbeitung der Zwangsarbeit im damaligen Volkswagenwerk durch einen unabhängigen Zeitgeschichtler kam bei der Volkswagen AG im Jahre 1986 auf – im Zusammenhang mit den Überlegungen, wie das Unternehmen mit seiner Geschichte im Hinblick auf das 50jährige Jubiläum im Jahre 1988 umgehen sollte.

In einer Pressemitteilung der Volkswagen AG vom 7. Mai 1986 hieß es:

*„Die Zeit der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft hat für Millionen unschuldiger Menschen unsägliches Leid gebracht. Wie in vielen anderen auf die Kriegswirtschaft umgestellten Industrieunternehmen sind nicht zuletzt im Volkswagenwerk Zwangsarbeiter unter unmenschlichen Bedingungen eingesetzt worden. Viele haben ihr Leben verloren oder ihre Gesundheit eingebüßt.“*

*Vorstand, Betriebsrat und Belegschaft der Volkswagen AG betrachten es als Verpflichtung, dazu beizutragen, daß nie wieder Unrecht und Gewalt, Rassenhaß und Volksverhetzung an die Stelle von Recht und Frieden treten. Insbesondere muß alles getan werden, um zu verhindern, daß Arbeitnehmer einer allen Grundsätzen der Menschenwürde widersprechenden Behandlung ausgesetzt werden.*

*Vorstand und Betriebsrat der Volkswagen AG halten es für erforderlich, diese Vorgänge so lückenlos und umfassend aufzuklären, wie dies aufgrund aller erhaltenen Dokumente möglich ist. Darum haben sie Professor Dr. Hans Mommsen, Neuhistoriker an der Ruhr-Universität Bochum, gebeten, eine eigenständige Forschungsgruppe zu bilden, die mit der Unterstützung des Instituts für Zeitgeschichte in München und des Bundesarchivs Koblenz den Komplex der Zwangsarbeit während des Dritten Reiches im damaligen VW-Bereich wissenschaftlich aufarbeitet. Die Ergebnisse ihrer Untersuchungen werden veröffentlicht. Die Forschungsgruppe erhält uneingeschränkt Zugang zum Archiv der Volkswagen AG und sonstigen einschlägigen Firmenunterlagen.*

*Vorstand und Betriebsrat der Volkswagen AG sind entschlossen, über das bisherige Maß hinaus Initiativen zu fördern, die dazu beitragen, die zwischen den Völkern stehenden Leiden und bitteren Erfahrungen des Zweiten Weltkriegs zugunsten der Verständigung und der internationalen Kooperation abzutragen. Ein erster Schritt dazu sollte in der Intensivierung des internationalen Kultur- und Jugendaustauschs bestehen.“*



### Neuland der industriehistorischen Forschung

Professor Mommsen machte den Vorschlag, das spezielle Thema Zwangsarbeit in eine Geschichte des Volkswagenwerks im Dritten Reich einzubetten. In der industriehistorischen Forschung stellte diese Studie Neuland dar; kein anderes Unternehmen hatte sich bis dahin einer so umfassenden wissenschaftlichen Aufarbeitung seiner Geschichte in der Zeit des Zweiten Weltkriegs gestellt. Die Rolle der Volkswagen AG wurde im Verlaufe der Arbeiten strikt beachtet: Finanzielle und organisatorische Unterstützung bei Unterlassung der inhaltlichen Beeinflussung.

Die Forschungsarbeiten nahmen mehr Zeit in Anspruch als ursprünglich vorgesehen. Dazu trugen die schwierige Materiallage, die Entdeckung unbekannter Bestände in den "Bunkern" des Werkes Wolfsburg ebenso bei wie die im Zuge der deutschen Vereinigung sich ab 1989/90 ergebenden neuen Zugriffsmöglichkeiten auf ostdeutsche Archive.

Nach zwei wissenschaftlichen Symposien der Ruhr-Universität Bochum zum Thema wurden die Ergebnisse der Studie dann im November 1996 unter dem Titel "Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich" im ECON Verlag veröffentlicht. ■



Ein "Meilenstein" der unternehmenshistorischen Forschung: 1996 erschien die Studie "Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich"

## Lernen durch Begegnung – Der internationale Jugendaustausch von Volkswagen

Bereits zum Zeitpunkt der Entscheidung für die Studie war es als notwendig erachtet worden, den historischen Forschungsarbeiten ein zukunftsbezogenes Element durch Intensivierung der internationalen Jugend- und Kulturarbeit von Volkswagen an die Seite zu stellen.

Schon in den sechziger Jahren hatte Volkswagen die internationale Jugendarbeit als Beitrag zur Versöhnung mit den westlichen Nachbarländern gefördert. Hier sind zum Beispiel der regelmäßige Austausch Auszubildender mit Renault in Paris und die Pflege von Soldatenfriedhöfen durch Auszubildende von Volkswagen zu nennen.

Zeitgleich mit der Beauftragung Professor Mommsens im Jahr 1986 begann Volkswagen dann mit dem Aufbau der internationalen Jugendbegegnungen in den Ländern Mittel- und Osteuropas, in denen die Zwangsarbeiter der damaligen Volkswagen-Gesellschaft beheimatet waren.



### Die Seminare von Oświęcim

Ein besonderer Rang kam und kommt dabei den regelmäßig stattfindenden Besuchen von Auszubildenden-Gruppen der Volkswagen AG in der Internationalen Jugendbegegnungsstätte Oświęcim/Auschwitz (IJBSt) zu. Diese zwei Kilometer vom Stammlager Auschwitz entfernte Stätte geht auf Initiativen der "Aktion Sühnezeichen Friedensdienste e.V." (ASF) zurück.

Die Begegnungsstätte wurde mit finanziellen Beiträgen vieler einzelner Spender – darunter Volkswagen – sowie der Bundesrepublik Deutschland und deutscher Bundesländer errichtet und ab Mitte der achtziger Jahre u.a. mit Spenden von Volkswagen erweitert und ausgebaut. Die Volkswagen AG hat die IJBSt finanziell mit insgesamt mehr als DM 800 000, vor allem aber auch durch ideelle und praktische Unterstützung gefördert. Ihrem Stiftungsrat gehört der Geschäftsführer des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG, Hans-Jürgen Uhl, an.

Seit 1987 führt Volkswagen Seminare in der Jugendbegegnungsstätte zur Auseinandersetzung mit der deutschen Geschichte und ihren Folgen durch. Jeweils 35 Auszubildende aller Volkswagenwerke beteiligen sich seit 1992 in zweiwöchigen Aufenthalten an Verbesserungen des baulichen Zustands der Gedenkstätte Auschwitz, um diese als Mahnmal für die kommenden Generationen zu erhalten. Die von Ausbildern begleiteten Aufenthalte dauern jeweils zwei Wochen und werden vor- und nachbereitet. Das pädagogische Ziel ist dabei, die Erinnerung wachzuhalten und heutige Bedrohungen von Demokratie und Menschenrechten wahrzunehmen.



VW-Auszubildende in der Gedenkstätte Auschwitz



Seminare, Zeitzeugenbefragungen, Jugendbegegnung und Rekonstruktionsarbeiten – prägende Erfahrungen für angehende Facharbeiter und Kaufleute

Begegnung mit  
den Betroffenen.  
Besichtigung der  
Bunkeranlagen  
durch eine Gruppe  
ehemaliger  
KZ-Häftlinge



VW-Auszubildende errich-  
ten am historischen Ort eine  
Erinnerungsstätte an  
die Zwangsarbeit  
im Volkswagenwerk

## Stätten der Erinnerung im Volkswagenwerk Wolfsburg

Dieses Kapitel begann im September 1991 mit einer Initiative von Teilnehmern der VW-Exkursionen nach Oświęcim. Eine der Gruppen setzte ihre Erlebnisse und Eindrücke in einer Ausstellung unter dem Titel "Mit der Geschichte leben – Zukunft partnerschaftlich gestalten" um, die erst im Werk Wolfsburg und dann in den übrigen inländischen Werken von Volkswagen gezeigt wurde.

### 1991: Gedenkstein Sektor 2

Anlässlich der Vorstellung der Zwischenergebnisse des Forschungsprojektes unter der Leitung von Professor Mommsen folgte dann ein weiterer Schritt: Am 9. Oktober 1991 wurde am Eingang Sektor 2, Südstraße, einem der herausgehobenen Kommunikationspunkte des Werkes Wolfsburg, ein Gedenkstein an die Zwangsarbeit im Volkswagenwerk enthüllt. Klaus Volkert, damals wie heute amtierender Gesamt- und Konzernbetriebsratsvorsitzender der Volkswagen AG, hielt aus diesem Anlaß eine Grundsatzrede. Darin hob er die historischen Verpflichtungen hervor, die sich aus dem Leiden und dem Tod jener ergäben, die auch bei Volkswagen Opfer eines gnadenlosen faschistischen Systems des Rassen- und Fremdenhasses geworden seien. Klaus Volkert fügte hinzu:

*„Niemand kann dafür diejenigen zur Rechenschaft ziehen, die heute bei Volkswagen Verantwortung tragen. Aber dies enthebt uns nicht der Verpflichtung, sich dieser Vergangenheit zu stellen. Denn nur, wer bereit ist, dies auf sich zu nehmen, kann auch Verantwortung für die Zukunft übernehmen. In dem Sinne ist es eben falsch, zu fordern, aus dem Schatten der Vergangenheit herauszutreten. Denn dieser Schatten ist unser eigener. Wir können uns nicht neben unsere geschichtliche Entwicklung stellen, sondern müssen bereit sein, die Verantwortung zu akzeptieren, die aus ihr erwächst. Und hierzu ist die schonungslose Aufarbeitung gerade der Seiten einer geschichtlichen Entwicklung notwendig, die sich nicht wiederholen dürfen.“*

### **1995/99: Erinnerungs- und Dokumentationsstätte in den „Bunkern“ Halle 1**

Eine besondere Stätte der Erinnerung befindet sich zur Zeit in der endgültigen Ausgestaltung. An historischem Ort, den Bunkern in Halle 1 des Werks Wolfsburg, in denen bei Luftangriffen im Zweiten Weltkrieg Zwangsarbeiter Schutz suchen mußten, war 1995 auf Initiative des Betriebsrats eine Stätte des Gedächtnisses eingerichtet worden. Auszubildende, die in Oświęcim gelernt und gearbeitet hatten, übernahmen – mit viel Engagement, aber bescheidenen Mitteln – die Herrichtung.

Die klimatischen Bedingungen der Bunker gefährdeten die Exponate bald, so daß eine Neugestaltung notwendig wurde. Auch unter dem Eindruck aktueller Diskussionen und Entwicklungen zu dem Thema Zwangsarbeit entschloß sich Volkswagen dabei zu einem besonderen Schritt:

Es wurde eine interne Arbeitsgruppe – bestehend aus Mitarbeitern der Coaching-Gesellschaft und der Kommunikation – mit dem Auftrag gebildet, als Dauereinrichtung eine „Erinnerungs- und Dokumentationsstätte an die Zwangsarbeit im Volkswagenwerk“ zu schaffen.

Dieser Gedächtnisort soll sich in seiner neuen Form an vergleichbaren internationalen Einrichtungen orientieren und ein in die aktuelle Unternehmenskommunikation einbezogenes Element der Geschichtsbewahrung bei Volkswagen darstellen. Die Fertigstellung ist für die Jahresmitte 1999 geplant.

Seit vielen Jahren ist es überdies für Vorstand und Betriebsrat von Volkswagen selbstverständlich, daß zu Veranstaltungen, die der geschichtlichen Erinnerung dienen, ehemalige Zwangsarbeiter eingeladen werden. Durch ihre Teilnahme halten diese Zeitzeugen die Erinnerung wach und wirken dem Vergessen entgegen.

Im Jahre 1990 besuchte auf Einladung des VW-Vorstands eine Gruppe von 24 ehemaligen Zwangsarbeitern, die jetzt in Israel leben, zusammen mit ihren Ehefrauen Wolfsburg. Dorthin waren sie 1944 aus Auschwitz gekommen. Die Unsicherheit auf beiden Seiten wurde durch die Begegnung auf menschlicher Ebene überbrückt. Der Vorstand gab seinem tiefen Bedauern über das NS-Unrechtsregime Ausdruck. Der Kontakt mit Mitgliedern dieser Gruppe besteht weiter. Volkswagen hat die Einrichtung eines Gedenkraums in Israel für diese Gruppe unterstützt. Kontakte zu ehemaligen Zwangsarbeitern aus Polen und Holland werden ebenfalls mit Unterstützung des Unternehmens gepflegt. ■

## Volkswagen heute: Gelebte Kultur der Kooperation und der Partnerschaft

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs und der vierjährigen Übergangszeit unter britischer Verwaltung wurde in Wolfsburg ein Unternehmen aufgebaut, das mit dem in der NS-Zeit gegründeten nur den Namen und den Ort gemeinsam hat.

Eingebettet in die demokratische Gesellschaftsordnung der Bundesrepublik Deutschland wuchs Volkswagen von Wolfsburg aus zu einem alle Kontinente umfassenden Mehrmarken-Verbund mit insgesamt 39 Standorten. In diesem Konzern sind heute fast 300 000 Menschen beschäftigt, und mehr als jeder neunte in der Welt verkaufte Pkw stammt aus diesem Konzern.

Der Geschichte verpflichtet zu sein, heißt für Volkswagen, soziale Verantwortung, Kooperation und Weltoffenheit als Maßstäbe des Handelns anzuwenden. Zunächst sind es vor allem die Innenbeziehungen, die durch eine Kultur der Partnerschaft geprägt sind. Dabei ist namentlich das Modell der kooperativen Konfliktbewältigung zwischen Management und Arbeitnehmervertretung Volkswagen-typisch und gilt als Erfolgsgarant. Als Plattform der Erörterung aktueller und langfristiger Fragen der Unternehmensentwicklung besteht schon lange ein europäischer Konzernbetriebsrat, der als Konsequenz aus der Globalisierung inzwischen zu einem Welt-Konzernbetriebsrat weiterentwickelt wurde.

Ein zusätzlicher wesentlicher Baustein der Kultur der Partnerschaft wurde 1996 hinzugefügt und – erstmals in einem Großunternehmen – in einer eigenen Betriebsvereinbarung mit interner Gesetzeskraft verankert: Danach ist bei Volkswagen jeder Diskriminierung aus rassistischen, ausländerfeindlichen oder religiösen Gründen in Aus- und Weiterbildung vorbeugend erzieherisch entgegenzutreten.

All dies findet nach außen seine Entsprechung in Aktivitäten und Investitionen, die in vielen Ländern der Welt zur Verbesserung der wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse bis hin zur wirtschaftlichen Absicherung von Prozessen der Friedensstiftung beigetragen haben.

Historische Tatsachen können nicht mehr verändert werden. Aber die Menschen können die Fähigkeit entwickeln, aus solchen Tatsachen zu lernen. Die Konsequenzen aus dieser Erkenntnis hat Volkswagen gezogen; die ersten sieben Jahre der Existenz des Unternehmens von 1938 bis 1945 wurden aktiv in die Geschichtsbewahrung einbezogen.

Nach der offenen und bewussten Auseinandersetzung mit diesem Teil seiner Vergangenheit ist das Unternehmen jetzt angehalten, sich auch dem eigentlichen Kern seiner Geschichte zuzuwenden: jenen zurückliegenden 50 Jahren, in denen von Wolfsburg aus einer der größten und spektakulärsten industriellen Erfolge der Nachkriegszeit ins Werk gesetzt wurde. ■

