

## Historischer Abriss

Kriegsende bei Volkswagen und in Wolfsburg vor 75 Jahren:

### **Stunde Null? Neuanfang sofort!**

**Vor 75 Jahren endete der Zweite Weltkrieg in der Region Braunschweig. Luftangriffe der Alliierten hatten im Jahr zuvor große Zerstörungen angerichtet und zahlreiche Opfer gefordert. Sie hatten die Infrastruktur, Straßen und Bahnschienen, aber auch Industrieanlagen, darunter das Volkswagenwerk in der Stadt des KdF-Wagens, stark in Mitleidenschaft gezogen. Die Amerikaner befreiten am 11. April 1945 Stadt und Werk und begannen kurz darauf mit der Produktion von „Volkswagen Jeeps“ – indem sie die Montage von Kübelwagen fortsetzten.**

Als NS-Prestigeprojekt hatte die Deutsche Arbeitsfront das Werk am Mittellandkanal ab 1938 zum Bau des von Ferdinand Porsche entwickelten Volkswagens finanziert. Die Menschen in Deutschland ließen sich für die Volkswagen Idee begeistern, und die NS-Propaganda nutzte diese Begeisterung für ihre Zwecke. Für die Arbeitskräfte der neuen, geradezu utopisch anmutenden Fabrik sollte eine NS-Musterstadt entstehen, mit deren Bau parallel zur Errichtung des Werks begonnen worden war. Ihr Name „Stadt des KdF-Wagens“ verwies auf die Unterorganisation der Deutschen Arbeitsfront „Kraft durch Freude“, die mit einem Ratensparprogramm den Absatz des Volkswagens fördern sollte. Das Bild der neuen Stadt prägten Holzbaracken. Sie dienten zur Unterbringung von italienischen Arbeitskräften, die zur Unterstützung beim Bau der Fabrik herangezogen wurden. Es gab nur wenige Steinhäuser, darunter solche für leitende Angestellte des Werks am Steimker Berg, aber auch Arbeiterwohnungen in der Nähe des Werks.

Bei Fertigstellung der Werksanlagen hatte der Zweite Weltkrieg im September 1939 bereits begonnen. Damit kamen alle Bauarbeiten in Werk und Stadt zum Erliegen. Die italienischen Arbeitskräfte verließen die Stadt Richtung Heimat. Die Volkswagenwerk GmbH wurde Teil der deutschen Rüstungswirtschaft. Da der Volkswagen als ziviles Fahrzeug während des Krieges nicht gefertigt werden konnte, wurden in der nagelneuen Fabrik bald Rüstungsgüter hergestellt. Ab 1940 entstanden am Mittellandkanal auch militärische Fahrzeuge für die Deutsche Wehrmacht, die von Porsche auf der Basis des Volkswagens konstruiert worden waren, etwa Kübelwagen und Schwimmwagen. Die Arbeitskraft einer fehlenden Stammebelegschaft wurde ab 1940 durch den Einsatz von Zwangsarbeitern und Zwangsarbeiterinnen kompensiert. Sie kamen aus den von der Wehrmacht besetzten Ländern, aus Polen, Belgien, den Niederlanden, Frankreich und aus der Sowjetunion. Sie wurden nach Deutschland deportiert, sie waren in ihren Heimatländern dienstverpflichtet worden oder mit falschen Versprechen nach Deutschland gelockt worden. Hier mussten sie nun Zwangsarbeit leisten. Hinzu kamen französische und sowjetische Kriegsgefangene, italienische Militärinternierte und Häftlinge aus Konzentrationslagern. Vor allem die Menschen aus Osteuropa und jüdische KZ-Häftlinge, sahen sich massiven und rassistischen Diskriminierungen ausgesetzt. Die nach dem Sturz Mussolinis als Verräter angesehenen italienischen Militärinternierten erfuhren lebensbedrohliche Misshandlungen.

Insgesamt leisteten 20.000 Menschen Zwangsarbeit bei der damaligen Volkswagenwerk GmbH, darunter etwa 5.000 Häftlinge aus Konzentrationslagern. 1944 waren zwei Drittel der Menschen, die im Volkswagenwerk arbeiteten, Zwangsarbeiter. Die meisten von ihnen waren in den Holzbaracken in der Stadt untergebracht, am Laagberg gab es ein eigenes Lager für Häftlinge aus Konzentrationslagern.

*Der 21-jährige Jean Baudet aus einem Dorf in den Ardennen erhielt am 9. Juli 1943 den Befehl, als Dienstverpflichteter im Rahmen des Service du Travail Obligatoire (STO) nach Deutschland zu gehen. Zusammen mit 400 anderen Franzosen traf er am 24. Juli in der Stadt des KdF-Wagens ein, wo sie im sogenannten Gemeinschaftslager in einer der Holzbaracken untergebracht wurden. Knapp ein Jahr lang arbeitete Jean Baudet als Hilfsarbeiter in der Mechanischen Fertigung, bevor er Ende August 1944 in einen Verlagerungsbetrieb verlegt wurde, der unter dem Tarnnamen „Kaffee“ etwa zehn Kilometer vom Werk entfernt in Neindorf errichtet wurde.*

Die insbesondere ab 1944 intensivierten Luftangriffe erschwerten die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Menschen zusätzlich. Viele Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter wurden in Auslagerungsorte verbracht, wo sie weiterhin in der Produktion eingesetzt waren. Bis Anfang April liefen die Arbeiten im Werk, die Rüstungsproduktion wurde fortgesetzt, auch im Angesicht der von allen Seiten näher rückenden Alliierten. Insgesamt wurden 66.285 Fahrzeuge gefertigt, darunter nur zivile 630 KdF-Wagen.

*Die 19-jährige Judith Berkovitz gehörte zu einer Gruppe von insgesamt fast 700 jüdischen Frauen und Mädchen aus Ungarn und Rumänien, die seit dem Sommer 1944 vor allem aus dem Konzentrationslager Auschwitz in das Volkswagenwerk deportiert worden waren. Sie mussten in der Halle 1 Tellerminen und Panzerfäuste fertigen und waren direkt unterhalb der Halle in einem umgebauten Waschraum untergebracht.*

Am 7. April trieb die SS die etwa 700 jüdischen Frauen, die Tellermine und Panzerfäuste in der Halle 1 fertigten, zusammen und brachte sie in geschlossenen Waggons nach Salzwedel, wo sie schließlich von den Amerikanern befreit wurden. In den Lagern in der Stadt des KdF-Wagens befanden sich auch nach dem Abtransport der jüdischen Frauen und Mädchen weiterhin Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen aus den besetzten Ländern Europas. Gerüchte machten schon lange die Runde, die Menschen warteten darauf, dass die Amerikaner näher rückten. Amerikanische Truppen der 9. Armee besetzten Anfang April 1945 große Gebiete Norddeutschlands und rückten ostwärts bis zur Elbe vor. Volkssturmeinheiten aus der Stadt des KdF-Wagens waren am 9. April Richtung Tangermünde in Marsch gesetzt worden. Bürgermeister Kurt Hofer hatte es den Männern freigestellt, den Marschbefehl anzunehmen oder in der Stadt des KdF-Wagens die öffentliche Ordnung zu gewährleisten. Die meisten der leitenden Angestellten der Fabrik waren weiterhin an ihren Arbeitsplätzen, Ferdinand Porsche befand sich in Zell am See, während Anton Piëch sich nach Neudek begeben hatte, wo 1942 in der Neudeker Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei AG ein Zweigbetrieb der damaligen Volkswagenwerk GmbH für die Flugzeugproduktion eingerichtet worden war. Auch hier kamen Zwangsarbeiter zum Einsatz.

Am 10. April 1945 war es schließlich soweit: Die Arbeit im Volkswagenwerk in der Stadt des KdF-Wagens kam vollständig zum Erliegen. Panzeralarm hatte das Heranrücken der amerikanischen Truppen angekündigt. Der Kampfverband rollte von Fallersleben am Mittellandkanal entlang zur damaligen Brücke in Hesslingen durch die Stadt hindurch, ohne dort auf militärischen Widerstand zu treffen. Die Amerikaner und rückten noch am selben Tag bis zur Elbe vor. Stadt und Werk waren auf den Karten dieser Bodentruppen gar nicht eingezeichnet.

Zu diesem Zeitpunkt befanden sich etwa 9.100 Menschen im Werk, von denen mehr als 7.700, gut 85 Prozent, Ausländer, mithin vor allem Zwangsarbeiter waren. Die größte Gruppe unter ihnen stellten 3.000 Ostarbeiter aus der Sowjetunion, vor allem Ukrainer.

SS und Werkschutz waren abgezogen oder vor den Amerikanern geflüchtet. Der Volkssturm hatte sich aufgelöst, ein Machtvakuum entstand, das bedrohlich zu werden schien. Es kam zu Plünderungen und Zerstörungen durch Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene, die nun das Ende ihrer Leidenszeit herannahen sahen, und deren Wut über das ihnen angetane Unrecht sich nun entlud.

*Der 48-jährige Fritz Kuntze war am 1. Juli 1937 als Betriebsleiter für das Kraftwerk eingestellt worden, dessen Aufbau er mitverantwortete. Kuntze hatte in Stuttgart und Danzig studiert und war als junger Diplom-Ingenieur in die USA ausgewandert. Er hatte bei Ford in Detroit gearbeitet und war dort Ferdinand Porsche auf dessen Amerika-Reise begegnet. Porsche warb ihn und andere Deutschstämmige ab und gab ihm leitende Positionen in der geplanten Fabrik zum Bau des Volkswagens. 1939 erfolgte die Einbürgerung Kuntzes, der damit auch weder deutscher Staatsbürger wurde.*

Fritz Kuntze, Leiter des Kraftwerks, wollte unbedingt verhindern, dass dieses Schaden nahm, denn es war für Stadt und Werk lebensnotwendige. So hatte er auch unmittelbar zuvor, den Befehl der Gauleitung, Kraftwerk und Brücken zu sprengen, verweigert. Mit zwei anderen deutsch-amerikanischen Ingenieuren, die wie er selbst von Ferdinand Porsche auf seiner USA-Reise im Jahr 1937 in Detroit als Spezialisten angeworben worden waren, rief er nun die amerikanischen Militäreinheiten zu Hilfe. Zusammen mit dem Prälaten Antonius Holling fuhren sie nach Fallersleben, wo es ihnen gelang, die amerikanischen GIs von der Dringlichkeit ihrer Bitte zu überzeugen. Bis zum 15. April hatten die Amerikaner Werk und Stadt besetzt und nach und nach trafen nun die Stäbe der 9. Armee ein. Als Werkleiter setzten sie am 8. Mai zunächst Hans Mayr ein, der jedoch schon 14 Tage später des Amtes wieder enthoben wurde. An seine Stelle trat Rudolf Brörmann, zuvor Leiter der Inspektion.

Die amerikanischen Befreier wollten im Werk zunächst einen Reparaturbetrieb für Militärfahrzeuge einrichten. Sie erkannten jedoch schnell, dass die Fabrik darüber hinaus weitere Möglichkeiten bot: Bereits im Mai meldete das Hauptquartier der 9. US-Armee, dass im Volkswagenwerk die Produktion mit zunächst 200 Beschäftigten aufgenommen worden sei. Ihre Zahl sollte auf 1.000 erhöht werden. Monatlich, so die kühnen Pläne, sollten sie 500 Fahrzeuge fertigen. Längst hatten die Amerikaner bemerkt, dass sich Einzelteile und Lagerbestände zur Produktion von Fahrzeugen im Werk und in der Umgebung befanden. Insgesamt 133 der nun „Volkswagen Jeep“ genannten Kübelwagen wurden unter sehr provisorischen Bedingungen für den Mobilitätsbedarf der US-Truppen gefertigt. Diese Fahrzeuge markieren die Wiederaufnahme der Produktion in der Fabrik nach dem Krieg. Diese lief unter sehr behelfsmäßigen Vorzeichen an und es waren zunächst militärische Fahrzeuge, die nun jedoch für die Besatzungsmacht und zur späterem Verwendung für deutsche Funktionsstellen gebaut wurden. Das wichtige Signal aber war: Die Produktion ging weiter.

Unmittelbar nach dem Ende des Krieges begann damit bereits der Umbau der durch Luftangriffe beschädigten und teils zerstörten Rüstungsfabrik, zu einer zivilen Fahrzeugfabrik. Als die Briten im Juni 1945 in ihre Besatzungszone eintraten und die Verantwortung für Werk und Stadt von den Amerikanern übernahmen, knüpften sie an das an, was die Amerikaner begonnen hatten. Im Dezember 1945 setzten sie die zivile Serienfertigung des Volkswagen Typ 1, des Käfers, in Gang, ebenfalls unter herausfordernden Bedingungen.

Die Amerikaner hatten nicht nur im Volkswagenwerk für eine neue Leitung gesorgt. In der Stadt des KdF-Wagens begann der Demokratisierungsprozess mit der Bildung eines Magistrats und einer Stadtverordnetenversammlung. In ihrer ersten Sitzung am 25. Mai 1945 stimmten die Stadtverordneten dem Vorschlag des Magistrats zu, den Namen der Stadt, der sich von der untergegangenen NS-

Organisation „Kraft durch Freude“ ableitete, in „Wolfsburg“ umzubenennen. Das gleichnamige Schloss, im Jahr 1302 das erste Mal urkundlich erwähnt, gab der jungen Stadt damit einen traditionsreichen Namen. Es prägte den Ort und sein Stadtbild zunächst allein, ab den 1960er Jahren zusammen mit den vier Schornsteinen des Kraftwerksgebäudes des Volkswagenwerks.

*Judith Berkovitz hatte überlebt. Sie wollte nach Palästina auswandern. Ihr Weg führte sie über Prag nach Budapest, wo sie ihren späteren Ehemann, David Berger traf, einen jungen Mann, den sie bereits aus der Zeit vor der Deportation kannte. Er hatte das Konzentrationslager Buchenwald überlebt. Judith und David heirateten und erreichten ihr Ziel im Januar 1947. In Rishon Le Zion bei Tel Aviv gründeten die beiden eine Familie und bekamen zwei Töchter, denen sie die Namen ihrer ermordeten Mütter gaben: Miriam und Rivka. Judith Berger arbeitete als Feinmechanikerin bis zum Eintritt in den Ruhestand 1985. David Berger starb im Alter 49 Jahren im Jahr 1972. Judith ist niemals wieder in Wolfsburg gewesen. Ihre Tochter Rivka besuchte die Erinnerungsstätte 2017 mit Ihrer Familie. Judith Berger starb 2011.*

*Jean Baudet erlebte am 12. April in Neindorf die Befreiung durch die Amerikaner. Schon am 4. Mai trat er am Bahnhof der Stadt des KdF-Wagens die Heimreise nach Frankreich an. Die Fahrt dauerte mehrere Tage. Später trug er seine Erinnerungen basierend auf Kalendernotizen und zeitgenössischen Aufzeichnungen zusammen. In der Publikation „Jean Baudet STO à KdF, 1943 – 1945. Erinnerungen.“, erschienen in der Schriftenreihe der Historischen Kommunikation schildert er seine Eindrücke und seine Erinnerungen an die Zeit der Zwangsarbeit. Er kam mehrmals nach Wolfsburg zu Besuch, unterstützte bei der Einrichtung der Erinnerungsstätte und ist bis heute ein wichtiger Zeitzeuge. Der 97-jährige Jean Baudet lebt in Nizza.*

*Beide erhielten nach 1998 eine Auszahlung aus dem Humanitären Fonds der Volkswagen AG.*

*Fritz Kuntze, der Kraftwerksleiter, wurde von den Amerikanern am 13. April 1945 interniert. Er kam im November 1945 zurück nach Wolfsburg. Ab April 1947 arbeitete er wieder im Volkswagen Werk, wo er eine leitende Position im Kraftwagenpark übernahm. Im August desselben Jahres war er Hauptabteilungsleiter des Kraftwagenparks. Im Sommer 1961 trat er in den Ruhestand ein. Fritz Kuntze starb im Januar 1983.*

Link zur Volkswagen Chronik: <https://www.volkswagenag.com/de/group/history.html>

Wolfsburg, im April 2020