

PAUL KLUKE

HITLER UND DAS VOLKSWAGENPROJEKT

Kein einziger Volkswagen eines privaten Besitzers ist je über die Straßen des Dritten Reiches gerollt. Und doch war die lockende Verheißung des Autos für jeden deutschen Volksgenossen zu einer Zeit, als die Motorisierung erst in ihren Anfängen steckte und der eigene Wagen erst einer sehr kaufkräftigen kleinen Schicht des gehobenen Mittelstandes erreichbar war, ein Kernstück der nationalsozialistischen Propaganda, ja noch heute gilt vielfach die Schaffung dieses Autos als eine der wenigen positiven Leistungen dieser Epoche, „die man doch anerkennen müsse“. Die magische Wirkung der Verheißung war so groß, die propagandistische Technik der nationalsozialistischen Menschenführung hatte hier solche Erfolge, daß sich Hunderttausende bereit zeigten, ihre Ersparnisse für den Erwerb eines Volkswagens zur Verfügung zu stellen, und dies großenteils selbst noch zu einer Zeit, als der Krieg bereits entfesselt war und sein Ausgang erst einmal den Fortbestand der nationalsozialistischen Herrschaft bestätigen mußte, ehe mit der Auslieferung des begehrten Autos gerechnet werden konnte. So ist die Volkswagenpropaganda fast zu einem Symbol nationalsozialistischer Propagandatechnik geworden, mit der Schaffung eines erst in der Zukunft zu befriedigenden Verlangens, das gerade darum die Massen, die nun auch ihre eigenen Spargroschen „ins Geschäft“ gesteckt hatten, um so enger an das Regime binden mußte; Symbol auch der blinden Vertrauensseligkeit breiterer deutscher Volksschichten. Das Volkswagenprojekt ist also geradezu ein Modellfall für das Studium nationalsozialistischer Verführungskünste, zumal dann noch neben die alte privatkapitalistische Wirtschaft mit der Begründung des Volkswagenwerkes ein von der Deutschen Arbeitsfront (DAF) geführtes großes Wirtschaftsunternehmen geschoben wurde, sich also auch eine neue Wirtschaftsform abzuzeichnen begann.

Will sich aber die Geschichtsforschung diesen Problemen zuwenden und den Motiven Hitlers in der Förderung der Volkswagenkonstruktion und den konkreten politischen Verflechtungen der Inangasetzung eines so großen Unternehmens nachspüren, so steht sie vor einer enttäuschenden Dürftigkeit des Quellenmaterials. Es hat sich nämlich bis jetzt unter den Akten der Obersten Reichsbehörden nur ein einziges Faszikel der Reichskanzlei¹ auffinden lassen, das alles bei der Führungsbehörde des Reiches vorhandene Material zu diesem Thema enthält. Die insgesamt 64 Seiten dieses schmalen Bandes aus den Jahren 1934 und 1936 geben aber bei weitem keine erschöpfende Auskunft über die angeschnittenen Fragen. Die nach diesem Fund im Bundesarchiv angestellten Nachforschungen bei anderen Behörden verliefen leider ganz ergebnislos. Das Bundesverkehrsministerium hat keine Bestände aus der Zeit vor 1945 erhalten, und das Reichswirtschaftsministerium ist offenbar an dem Projekt nicht beteiligt worden, ebensowenig wie das Reichskabinett damit befaßt worden ist². Das Reichswirtschaftsministerium hatte, wie sein da-

¹ Bundesarchiv, Akten der Reichskanzlei „Kraft 3, Volkskraftwagen“.

² Persönliche Mitteilung von Reichsminister a. D. Hjalmar Schacht vom 26. 4. 1959.

maliger Staatssekretär Posse erklärt hat, bereits 1937 begonnen, „im Wettbewerb mit dem Vierjahresplan sich zu einer quantité négligeable zu entwickeln. Wir wurden um unsere Meinung zur Durchführung des Volkswagenprojektes nicht gefragt und haben nur gehört, daß der Plan im Schoß der Arbeitsfront geboren worden ist³.“ Auch die noch erhalten gebliebenen Archivbestände der Deutschen Arbeitsfront, die noch in den Vereinigten Staaten liegen, vermögen hier nicht weiter zu helfen. Die in Washington hergestellten Repertorien⁴ lassen erkennen, daß sich anscheinend nur Akten lokaler und regionaler Dienststellen der Deutschen Arbeitsfront aus den 1945 zuerst besetzten Westgebieten erhalten haben, während die für die vorliegende Fragestellung relevanten Akten der Reichsleitung der Deutschen Arbeitsfront wohl nahezu sämtlich vernichtet sind. Gleich ergebnislos blieben schließlich auch die Versuche, diese behördlichen bzw. parteiamtlichen Lücken von der Industrie her zu schließen. Das Archiv des Reichsverbandes der Automobilindustrie (RDA) muß als verloren gelten, und auch der Nachlaß seines Präsidenten während der dreißiger Jahre, des Geheimrats Allmers, der seinerzeit maßgeblich an der Förderung der Konstruktion des Volkswagens beteiligt war, ist im Kriege vernichtet worden. Endlich ist auch das Werksarchiv Ferdinand Porsches, des Konstrukteurs des Volkswagens, damals untergegangen, und sein Sohn, Herr Ferdinand Porsche, sowie sein ehemaliger Privatsekretär, Herr Ghislaine Kaes, mußten sich für bereitwillig erteilte Auskunft, für die ihnen auch an dieser Stelle gedankt sei, auf ihre Erinnerung beschränken.

Hitlers geistiger Horizont war der eines halbgebildeten Autodidakten, der seine Wurzeln flach, aber zäh in den geistigen Bodensatz des ausgehenden 19. Jahrhunderts geschlagen hatte. In anderer Beziehung jedoch war er ein sehr moderner Mensch. Die dämonische Genialität seiner Volksführung und -verführung beruhte auf intuitiven Einsichten in das Wesen und die Künste einer dem 1917/18 anhebenden Massenzeitalter angepaßten politischen Demagogie, die erst die Sozialpsychologie unserer Zeit, zum guten Teil durch eine Analyse der Wirkungsweise dieses Mannes, langsam in Begriffe zu fassen sich bemüht. In seinem Verhältnis zur Technik, der Erkenntnis ihrer Möglichkeiten, ihres Einflusses auf das menschliche Zusammenleben und auch auf die Kriegsführung, war er allen Staatsmännern der Weimarer Republik, Walther Rathenau vielleicht ausgenommen, weit voraus. Das neue, von ihm zu schaffende Deutschland sollte auch an der Spitze des technischen Fortschritts der Welt stehen, auf allen Gebieten seine Führerstellung bestätigen, durch technische Wunderwerke „gigantischen Ausmaßes“ Hitlers Nachruhm künden. So war Hitler von jeher für alle Fragen der Motorisierung aufgeschlossen, und in den Kampfsjahren jagte er ruhelos von Massenversammlung zu Massenversammlung mit dem Auto über alle Landstraßen Deutschlands, ja er benützte bereits das Flugzeug; auch in dieser Rastlosigkeit und Nicht-Erschöpfbarkeit seiner hysterischen Energie war er seinen Gegnern und ihrem älteren politischen Kampfstil überlegen. Um so

³ Schreiben von Staatssekretär Posse an den Verfasser vom 12. 4. 1959.

⁴ Vgl. dazu die Guides to German Records, Microfilmed at Alexandria Va., insbesondere Guide Nr. 3, Records of the NS-German Labor Party.

härter traf Hitler die Einsicht, daß Deutschland in der Motorisierung hinter anderen Ländern, nicht nur den USA, sondern auch Westeuropa, noch weit zurückstand. Zudem hatte die Wirtschaftskrise die deutsche Automobilindustrie besonders schwer getroffen, und die Produktion an Personenkraftwagen hatte 1932 gerade noch 42000 Stück betragen. Die Produktionskrise zu überwinden, die Motorisierung voranzutreiben, betrachtete Hitler daher als eine seiner wichtigsten Aufgaben, und so eröffnete er selbst, wenige Tage nach der Regierungsübernahme und mitten in den Vorbereitungen zur entscheidenden Reichstagswahl, die jährlich in Berlin stattfindende Deutsche Automobilausstellung mit einer Rede, die das Motorisierungsprogramm groß herausstellte. Einige Monate später erfolgte die Verkündigung des Autobahnprojekts, das nicht nur Kernstück des ersten Programms zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit war, sondern überhaupt als das Bauwerk der „Straßen Adolf Hitlers“ unvergängliches Zeugnis von dem Wirken des neuen Bauherrn ablegen sollte und als solches von der nationalsozialistischen Propaganda weit und breit verkündet wurde. Es ist selbstverständlich, daß bei dem Autobahnprojekt, mit dem wir uns hier des näheren nicht zu beschäftigen brauchen, hinter dem vordergründigen Ziel der Arbeitsbeschaffung und der maßlosen Ruhmgier auch sehr konkrete Erwägungen des modernen Kriegstechnikers Hitler standen. Es sind nicht nur die Gegner, die sich sehr bald bemühten, die ganze Motorisierung lediglich als getarnte Aufrüstung zu deuten⁵, sondern auch eine zum Massenvertrieb bestimmte amtliche Broschüre⁶ des Dritten Reiches spricht sehr offen davon, daß das Programm der Motorisierung und des Autobahnbaues als ein Ganzes, als eine Maßnahme im Rahmen der Landesverteidigung gewürdigt werden müsse.

In dieses Gesamtprogramm einer Motorisierung Deutschlands unter dem nationalsozialistischen Regime mit seinen Rüstungs- und außenpolitischen Fernzielen ist nun auch das Volkswagenprojekt einzufügen, ja von diesem Aspekt her ergibt sich überhaupt erst das rechte Verständnis für die Politisierung einer technisch-konstruktiven Idee, wie wir sie zu beobachten haben. Die Konstruktion des Volkswagens stellt gewiß eine bedeutende schöpferische Leistung eines großen Konstrukteurs dar. Sie ist aber von Hause aus politisch neutral gewesen und drängte in dem normalen Gang technischen Fortschritts auf einer bestimmten Stufe ohnehin zu ihrer Verwirklichung, während ihre tatsächliche Umsetzung in die Wirklichkeit sie in enger Verknüpfung mit der Führung des Dritten Reiches erscheinen ließ. Sobald nur Hitler von der Möglichkeit des Baues eines leistungsfähigen Autos, das auch preislich breiten Käuferschichten erreichbar sein könnte, erfuhr, hat er sich hinter die Pläne gestellt und sie für seine Mühlen nutzbar zu machen versucht. Aus seinem Munde zuerst hat die deutsche Öffentlichkeit, und zwar schon anlässlich der Eröffnung der 2. Automobilausstellung nach der Macht-

⁵ So z. B. eine Veröffentlichung aus der deutschen Emigration: A. Müller, *Hitlers motorisierte Stoßarmee. Heeres- und Wirtschaftsmotorisierung im Dritten Reich*, Paris (Editions du Carrefour) 1936.

⁶ „Parole: Motorisierung. Ein Jahr nat. soz. Kraftverkehrswirtschaft“. März 1934. Hrsg. vom Inst. f. Konjunkturforschung im Auftrage des Reichsverkehrsmin., S. 7f.

übernahme, der des Frühjahrs 1934, von der bevorstehenden Produktion eines solchen Wagens gehört. Welche Vorgänge lagen dieser Erklärung zugrunde, und wie ist es zu der Verbindung der nationalsozialistischen Regierung mit dem Konstrukteur des deutschen Wunderautos der Zukunft, dem Dr.-Ing. Ferdinand Porsche, gekommen?

Ferdinand Porsche⁷ hatte in einer von ihm geleiteten Fabrik in Wiener Neustadt bis 1923, dann als technischer Direktor und Vorstandsmitglied der Daimler-Werke (bis 1929) und der Steyr-Werke, sodann in freier Mitarbeit für NSU und Zündapp und schließlich in dem von ihm 1931 in Stuttgart-Zuffenhausen begründeten Konstruktionsbüro immer wieder an der Konstruktion besonders leistungsstarker und repräsentativer Kraftwagen und andererseits von Kleinwagen gearbeitet. 1932 ließ er auch schon dem Reichswirtschaftsministerium ein Memorandum über die Konstruktion eines Kleinwagens zukommen, das aber in der damaligen Wirtschaftssituation in irgendeiner Schublade abgelegt und vergessen wurde⁸. Trotzdem hat Dr. Porsche in seinem Konstruktionsbüro noch einen derartigen Kraftwagen als „Typ 32“ (nach seiner Numerierung) entwickelt, der von den NSU-Werken 1932 als ein Prototyp gebaut worden ist und mit seinem 4-Zylinder-Heckmotor und auch in der Form der Karosserie schon als ein Vorläufer des VW angesehen werden kann⁹. Der Wagen wurde aber nicht in Serienfertigung genommen, und das Konstruktionsbüro Porsche stand in der deutschen Wirtschaftskrise in schwerem finanziellem Ringen. Als Hitler sein Motorisierungsprogramm verkündete, empfand daher auch Porsche die Bedeutung der Ankündigung für seine unmittelbaren Nöte und für seine schöpferischen Pläne überhaupt. Er war kein Nationalsozialist, und war als ein Mensch, den seine technisch-schöpferische Phantasie voll ausfüllte, überhaupt recht gleichgültig gegen alles politische Geschehen, das ihm nur etwas bedeutete unter dem Gesichtspunkt, wie weit gegebene politische und wirtschaftliche Verhält-

⁷ Die folgenden Angaben beruhen auf persönlichen Mitteilungen des Sohnes von Dr.-Ing. Porsche, Herrn Ferdinand Porsche, dem jetzigen Leiter der Porsche KG in Stuttgart-Zuffenhausen, auf Mitteilungen des langjährigen Privatsekretärs Ghislaine E. J. Kaes, und schließlich Angaben des Buches von Herbert A. Quint (Pseudonym für von Frankenberg): Porsche, der Weg eines Zeitalters, Stuttgart 1951, das mit weitgehender Unterstützung der genannten Herren geschrieben wurde.

⁸ Mitteilung von Herrn Kaes. Das Memorandum selbst ist nicht mehr erhalten; das Archiv der Porsche-KG ist dreimal durch Kriegseinwirkung schwer betroffen und größtenteils vernichtet worden.

⁹ Es ist nicht Aufgabe dieser Untersuchung und würde auch die sachliche Kompetenz des Verfassers überschreiten, feststellen zu wollen, ob und wie weit etwa Patente anderer Konstrukteure für die endgültige Konstruktion des KDF-Wagens mitverwendet wurden. Wegen der Priorität von Patenten hatte nach dem Erscheinen des Buches von Quint der bei Daimler-Benz tätige ungarische Konstrukteur Barényi ein gerichtliches Verfahren angestrengt. Dabei ist „die Patent-Kammer des Landgerichts Mannheim als letzte Instanz zur Feststellung gekommen, daß Barényi entscheidende Konstruktionsmerkmale des Volkswagen-Triebwerkes zeichnerisch festgelegt habe, ehe Prof. Porsche die Entwicklungsarbeiten am Volkswagen aufgenommen hatte“. Auskunft von Herrn Dr.-Ing. Friedrich Schildberger, dem Leiter des Archivs der Daimler-Benz AG, an den Verfasser vom 10. Juni 1960.

nisse seinen Plänen förderlich wären. 1932 war er durch die sowjetische Regierung nach der SU eingeladen und erhielt glänzende Angebote, die ihn zum Bleiben bewegen sollten. Es wurde ihm Gelegenheit gegeben, durch ausgedehnte Besichtigungsreisen die neuen Industrieanlagen kennenzulernen, und Porsche war durch die großen technischen Aufbauleistungen zutiefst beeindruckt. Doch lehnte er schließlich die Angebote ab, und zwar letztlich aus dem Grunde, weil er in seinem Alter nicht mehr die russische Sprache zu lernen sich instande fühlte und darum nicht jene Selbständigkeit und Unabhängigkeit gegenüber seinen Untergebenen erlangen zu können glaubte, die er für die Überwachung des Produktionsprozesses als unerlässlich ansah.

Bald nach seiner Rückkehr gelangte Hitler an die Macht, und nun bemühte sich Porsche, einen persönlichen Zugang zu dem neuen Reichskanzler zu finden, der sich selbst so nachdrücklich für die Wiederbelebung der Autoindustrie eingesetzt hatte. Es gelang ihm auch tatsächlich, zu Hitler vorzudringen und diesem einen von ihm entwickelten Hochleistungsmotor vorzuführen, worauf ihm der Reichskanzler eine Million Reichsmark zur Verfügung stellte, mit dem Auftrag, einen deutschen Rennwagen zu entwickeln. Die Verbindung war hergestellt. Sie wurde in der Folgezeit besonders gefördert durch Jakob Werlin, den Porsche seit der gemeinsamen Tätigkeit für die Daimler-Werke kannte. Werlin war als Leiter der Münchner Verkaufsorganisation von Mercedes mit Hitler, dem er die großen, repräsentativen Wagen verkaufte, bekannt geworden, von diesem in seinen engeren Kreis gezogen und ist späterhin mit einem hohen SS-Rang bedacht worden.

Porsche arbeitete nun nicht nur an der ihm aufgetragenen Entwicklung des Rennwagens, der in wenigen Jahren bei den internationalen Autorennen Triumphe feiern konnte, sondern verfolgte auch seine alten Pläne für einen Kleinwagen weiter. Auch hierfür suchte er erneut amtliche Unterstützung zu gewinnen und legte noch im gleichen Jahre dem Reichsverkehrsministerium, am 17. Januar 1934 auch der Reichskanzlei eine diesbezügliche Denkschrift vor. Hitler war von ihren Ausführungen sofort so angezogen, daß er den Ingenieur zu einer Rücksprache nach Berlin in das Hotel Kaiserhof lud¹⁰.

Porsche erklärte in seiner Denkschrift, daß ein Volkswagen, gegenüber dem normalen Kraftwagen, nicht ein durch eine künstliche Verringerung seiner Abmessungen, Leistungen, seines Gewichtes usw. erzielter Kleinwagen sein dürfe, sondern „nur ein vollwertiges Gebrauchsfahrzeug, das mit jedem anderen Gebrauchsfahrzeug gleichberechtigt in Wettbewerb treten kann“. Dafür stellte er folgende rechnerische Forderungen auf: Radspur 1200 mm, Achsstand 2500 mm, Höchstleistung 26 PS bei einer Höchstdrehzahl von 3500 U/min., Höchstgeschwindigkeit 100 km/h, Bergsteigefähigkeit von 30% und Treibstoffverbrauch von 8 l. Er legte in einem Anhang zum Exposé weitere rechnerische Daten vor, die eine solche Konstruktion unter Einführung grundsätzlich neuer Lösungen als in naher

¹⁰ Von dem Exposé konnte mir Herr F. Porsche jun. keine Kopie mehr zur Verfügung stellen. Quint hat es noch für sein Buch benutzen können und zitiert es als „großes historisches Exposé“ in langen Partien wörtlich; a. a. O., S. 185–186.

Zeit herstellbar erscheinen ließen. In der Einleitung betonte er nachdrücklich die wirtschaftliche Bedeutung für die deutsche Kraftfahrzeugindustrie, vor allem aber für Deutschlands künftige Kraftverkehrsentwicklung, die „mehr denn je eine Sache des ganzen deutschen Volkes, insbesondere seiner Jugend“, sein müsse. Abschließend ersuchte er die Reichsregierung, seinem erprobten Konstruktionsbüro den Bau eines Volkswagens als Studienobjekt zu übertragen, und versprach die Konstruktion und Erprobung eines solchen Wagens in Jahresfrist. Es werden in dem Exposé also die technischen Erfordernisse und wirtschaftlichen Vorteile dargelegt, dagegen die Gewinnung einer ganz neuen Käuferschicht mit einer erfolgreichen Konstruktion nur in einem Satz sehr oberflächlich gestreift.

Wenn Hitler trotzdem auf das Ansinnen des Konstrukteurs sogleich so bereitwillig eingegangen ist, so beweist dies, daß der Gedanke an ein leistungsfähiges Kleinauto als Massenverkehrsmittel der Zukunft ihm nicht erst jetzt blitzartig aufgegangen war. Es wurden vielmehr bei ihm allgemeinere Erwägungen angerührt, die ihn schon lange beschäftigt hatten, die sich bis in die Formung seiner politischen Grundanschauungen, ihre Fixierung in der Landsberger Haft zurückverfolgen lassen. Aus dem politischen Hintergrund begreift sich sein lebhaftes Interesse für eine technische Idee, sein persönliches Eingreifen in allen Stadien ihrer Realisierung.

In der nationalsozialistischen Propaganda wird öfters in sentimentalem Stil vom Führer mit dem Herzen für den armen Volksgenossen erzählt, der erste Gedanke sei ihm in der Kampfzeit gekommen, als er bei einer Autofahrt im Wahlkampf über Deutschlands von Winterstürmen gepeitschte Landstraßen einigen sich abmühenden Radfahrern begegnet sei. Aus dieser billigen trivialen Umkleidung kann gleichwohl der Kern des Problems herausgeschält werden. So fern Hitler jedes echte Gefühl für seine Mitmenschen lag, so gleichgültig ihm echte soziale Zielsetzungen als Selbstzweck waren, so wichtig konnten ihm doch sozialpolitische Maßnahmen oder besser gesagt Maßnahmen, die von der Propaganda als sozialpolitisch herausgestellt werden konnten, als Mittel zum Zweck werden. Für die außenpolitischen Ziele, die er von der Regierungsübernahme an geradlinig verfolgte, war nicht nur die „Beseitigung des Krebschadens der Demokratie“¹¹ Voraussetzung, sondern mußte er sich auch nach der Gewinnung des Bürgertums einer zustimmenden Haltung weitester Schichten der deutschen Arbeiter versichern. Sie mußten für den bald von ihnen zu fordernden großen Einsatz gewonnen werden, d. h. zuvor wirtschaftlich und sozialpolitisch zufriedengestellt oder zumindest mit großen Erwartungen auf die Leistungen des Regimes erfüllt werden. Schon in sehr frühen Jahren hatte er sich darum die Aufgabe einer „Nationalisierung“ des Arbeiters gesetzt und sie schließlich als die „höchste und gewaltigste Aufgabe“ seiner Bewegung bezeichnet; denn eine „günstige Lösung der deutschen Zukunft ist an die nationale Gesinnung der breiten Masse“ gebunden¹². Für den vom Dämon der Macht ge-

¹¹ Vgl.: Neue Dokumente zur Geschichte der Reichswehr, hrsg. von Th. Vogelsang, in dieser Zeitschrift 2 (1954), S. 434f.

¹² Mein Kampf, S. 369.

triebenen Mann hatte alles der Vorbereitung der kommenden großen Völkerausinandersetzungen zu dienen und mußten sämtliche Lebensbereiche daraufhin überprüft werden, wie weit sie solchen Zielsetzungen entsprachen. Das gilt dann auch für alle staatlichen Ordnungsmaßnahmen, die man unter dem Begriff der Sozialpolitik zusammenzufassen pflegt. Hitlers Diktatur ist auch darin totalitär, daß er soziale Fragen ebenfalls nur in der Unterordnung unter die von ihm gesetzten Kampfziele zu sehen vermochte, sie allerdings auch, soweit es unter diesem Aspekt dienlich erschien, energisch anzupacken bereit war. So erklärt er schon früh: „1. Um die Massen der nationalen Erhebung zu gewinnen, ist kein soziales Opfer zu schwer . . . , und 2. Die nationale Erziehung der breiten Masse kann nur über den Umweg einer sozialen Hebung stattfinden, da ausschließlich durch sie jene allgemeinen wirtschaftlichen Voraussetzungen geschaffen werden, die dem einzelnen gestatten, an den kulturellen Gütern der Nation teilzunehmen¹³.“ Das blieb auch später für ihn gültig, aber es waren, wie es ihm in einer unendlich aufschlußreichen Formulierung entschlüpft ist, Forderungen „in taktischer Hinsicht“, die nicht zum Selbstzweck erhoben werden dürfen. Ansätze zu einem echten sozialistischen Denken, das die Verbesserung des Menschenloses als in sich selbst gerechtfertigten Endzweck ansieht, darf man darin nicht sehen. Sozialistische Ansatzpunkte gab es vielleicht in der Kampfzeit der NSDAP in dem Kreise der Brüder Strasser oder der Berliner NSBO, aber das waren für Hitler Irrwege, Ablenkungen von dem wahren Ziel, die er zeitweilig notgedrungen tolerierte, aber bei erster Gelegenheit abbog und ausmerzte. Man kann bei ihm und dem Nationalsozialismus nach der Machtübernahme nur noch von einer vorgetäuschten, einer manipulierten Sozialpolitik sprechen, besser vielleicht von einer „Sozialtechnik“ im Sinne Karl Mannheims¹⁴ als Instrument zur Erzeugung einer bestimmten politischen Haltung, eines der Führung bedingungslos hörigen Menschentyps.

Aber eben auch aus der reinen Taktik stellte sich dann doch der Partei die Aufgabe, neben dem ihr ohnehin hörig gewordenen „bürgerlichen Wahlstimmvieh“¹⁵ die Arbeiter zu gewinnen, und einer der Ansatzpunkte für ihre Einfangung wird nun das Volks-Automobil sein. Es stellte sich nämlich Hitler nach der Machtübernahme das Problem, daß nicht gerade durch die von ihm so leidenschaftlich geforderte Motorisierung eine neue Kluft in der erst zu schaffenden nationalsozialistischen Volksgemeinschaft aufgerissen würde. Das Auto bildete doch immer noch das Kennzeichen des reichen oder wenigstens sehr wohlbegüterten Mannes, dessen Besitz sowohl wegen des hohen Anschaffungspreises wie der Unterhaltungskosten den breiten Schichten bislang unerreichbar war. Was die Automobilindustrie bisher herausgebracht hatte, war, mit Ausnahme des auf die amerikanischen Verhältnisse zugeschnittenen „Ford“, immer noch zu teuer oder eben allzu unvollkommener

¹³ Mein Kampf, S. 369.

¹⁴ Vgl. Karl Mannheim, *Mensch und Gesellschaft im Zeitalter des Umbaus*, insbesondere Teil V, Kap. 1 (Begriff der Sozialtechnik) und Kap. 2 (Stufen der Entwicklung zur Sozialtechnik), Darmstadt 1958, S. 279–309.

¹⁵ Mein Kampf, S. 375.

Kleinwagen. Mit der Denkschrift vom Januar 1934 aber versprach ein erprobter Konstrukteur, einen vollwertigen, leistungsfähigen Gebrauchswagen für breite Schichten in absehbarer Zeit herzustellen. Es ist ganz offenkundig diese Idee, die Hitler im Stadium der beginnenden deutschen Motorisierung faszinierte, die ihm in Aussicht stellte, auch breiteste Volksschichten aktiv an den Erfolgen seines Werkes teilhaben und nicht etwa aus dem Neid gegen die Besitzenden neue Gegensätze aufbrechen zu lassen, und so griff er Porsches Vorschlag bereitwillig auf, stellte aber offensichtlich sofort eine zusätzliche Bedingung: Der Preis des Wagens sollte noch erheblich niedriger werden. Porsche hatte¹⁶ seinen Konstruktionsvorschlag auf einen Endpreis von etwa 1550.-RM aufgebaut. Hitler dagegen erklärte dem Konstrukteur: „Es muß möglich sein, dem deutschen Volke einen Kraftwagen zu schenken, der im Preis nicht mehr kostet als früher ein mittleres Motorrad¹⁷.“

Die ersten Besprechungen, die nun von den Reichsbehörden eingeleitet wurden, lassen erkennen, wie wenig konkrete Vorstellungen bis dahin vorlagen. Auf einer vom Reichsverkehrsministerium als dem zuständigen Ressort einberufenen und von Ministerialdirektor Brandenburg geleiteten Sitzung vom 11. April 1934¹⁸ wurden die wichtigsten Anforderungen an den zu bauenden Volkswagen so zusammengestellt: Ein Anschaffungspreis von höchstens 1000.-RM – hier ist zum ersten Male diese runde Zahl genannt, deren politisch werbender Wert offenkundig ist, und die daher vielleicht schon auf eine Weisung aus der Reichskanzlei zurückgeht –, Betriebskosten von höchstens 6 Rpf./km und Raum für drei Erwachsene und ein Kind. Aber ein brauchbares Automobil zu diesem Preis konnte man sich noch nicht recht vorstellen, denn der Sachreferent des gleichen Ministeriums schlug allen Ernstes als greifbare Lösung „die dreirädrige Bauart mit zwei Rädern vorn, einem Rad hinten und Heckmotor“ vor, und auch der Vertreter des Propagandaministeriums hob dessen Vorteile heraus: „Symmetrischer Antrieb, gute Geländegängigkeit, geringeren Rollverlust gegenüber vierrädrigen Wagen, kleines Gewicht, natürliche Stromlinienform.“ Dr. Scholz vom Reichsverband der Automobilindustrie nahm die Ausführungen mit gemischten Gefühlen auf. Er sah in erster Linie die Gefahr, daß die Industrie durch Konstruktionsvorschriften gebunden würde, und verlangte nachdrücklich, „die Lösung des Problems der Industrie zu überlassen“,

¹⁶ Quint, a. a. O., S. 189.

¹⁷ Dieser Ausspruch Hitlers, den Quint als damals gegenüber Porsche geschehen zitiert, fällt in ähnlicher Form auch in der Rede Hitlers zur Automobilausstellung 1935. Schon in der Rede, mit der Hitler kurz nach der Unterhaltung mit Porsche die Automobilausstellung 1934 eröffnete, wies er darauf hin, daß bei der vom nationalsozialistischen Staat mit allen Mitteln geforderten Motorisierung das Automobil nicht ein Verkehrsmittel besonders begüterter Kreise bleiben dürfe, daß man ihm seinen klassenbetonten und daher klassenspaltenden Charakter nehmen müsse. Es sei daher, ähnlich wie die Rundfunkindustrie einen Volksempfänger konstruiert habe, die besondere Aufgabe der deutschen Kraftfahrzeug-Industrie, einen Wagen zu konstruieren, der zwangsläufig eine Millionenschicht neuer Käufer erschließe, damit neben dem volkswirtschaftlichen auch der soziale Nutzen unbestreitbar erscheine. Vgl. Völkischer Beobachter v. 9. 3. 1934, S. 2.

¹⁸ Siehe Anlage 1.

die in kürzester Zeit ihre Vorschläge unterbreiten würde. Ministerialrat Willuhn von der Reichskanzlei fühlte die Berechtigung dieser Bedenken so sehr, daß er zwar pflichtgemäß die Warnung an die Industrie wiederholte, nicht zu teure Wagen zu bauen, „die den Einkommensverhältnissen der breiten Volksschichten nicht entsprechen“, aber zugleich auch die Bereitschaft erkennen ließ, notfalls das Risiko der Industrie „durch reichsseitige Unterstützung“ zu verringern. Auf die Denkschrift Porsches wird von keinem der Teilnehmer der Besprechung Bezug genommen, und die Erörterungen lassen zunächst noch ein sehr allgemeines Herumtasten erkennen.

Auch ein Vertreter der Wehrmacht, der als Verbindungsoffizier im Reichsverkehrsministerium hinzugezogen worden war, ging nicht darüber hinaus. Die „von seinem Standpunkt aus an einen Volkswagen zu stellenden Anforderungen“ scheinen sich darauf beschränkt zu haben, eine solche Größe des Wagens zu verlangen, daß sich nach Entfernung des Aufbaus 3 Mann, ein Maschinengewehr und Munition unterbringen lassen würden. Wenn diese Ausführungen ein Hinweis sind, daß natürlich bei der Motorisierung stets auch militärische Überlegungen mit im Spiel waren, so lassen sie noch deutlicher werden, auf welchem niedrigen Stand die damalige Technisierung der Reichswehr sich noch bewegte. Eine militärische Einflußnahme auf das Projekt hat in den nächsten Jahren nicht mehr stattgefunden. Erst aus dem letzten Jahre vor Ausbruch des Krieges, als die Produktion des durchkonstruierten Wagens in dem neuerstellten Werk bei Fallersleben schon angelaufen war, liegen Nachrichten über eine Ausnutzung des Werkes auch für unmittelbare Rüstungszwecke vor, die uns hier nicht weiter zu beschäftigen brauchen.

Von diesen Besprechungen wurde Hitler sofort unterrichtet. Der ihm vorgelegte Aktenvermerk Brandenburgs ist erst am 20. Juli 1934, mit seiner Paraphen versehen (einem der wenigen Zeugnisse normalen bürokratischen Aktengangs in der sich herausbildenden Führerregierung), in die Registratur der Reichskanzlei zurückgelangt¹⁹. Noch im April überreichte auch der Reichsverband der Automobilindustrie der Reichskanzlei einige Exemplare seines Autotypen-Buches Jahrgang 1934, von denen eines an Hitler ging und das einen Überblick über die gesamte Kraftwagenproduktion der deutschen Autoindustrie enthielt²⁰. Es wurden dabei der Reichskanzlei gegenüber nochmals die Vorteile eines dreirädrigen Wagens dargelegt, aber vor der Vorlage eines endgültigen Kostenvoranschlags eine Entscheidung des Reichskanzlers über die Bevorzugung eines drei- oder vierrädrigen Typs erbeten. Am 9. Mai erging über Staatssekretär Lammers Hitlers Entscheidung für den vierrädrigen Typ, und am 12. wurde der RDA davon unterrichtet.

Jetzt suchte sich auch die Industrie- und Handelskammer Berlin einzuschalten; ihr Präsident Gelpcke reichte am 7. Juni dem Reichskanzler eine Denkschrift ein²¹.

¹⁹ S. Anlage 2.

²⁰ Schreiben des RDA an die Reichskanzlei vom 25. 4. 34 mit entspr. Vermerk. Akten der Reichskanzlei (s. Anm. 1). Dazu Anlagen 3a und 3b.

²¹ S. Anlage 4. Dr. jur. Karl Gelpcke, seit 1930 Ehrenbürger der Handelshochschule Berlin, war 1929 Vizepräsident, 1932 Präsident der Industrie- und Handelskammer Berlin

Sie beschäftigte sich, abgesehen von der Zusammenstellung von einer Reihe von Mindestforderungen, weniger mit den technischen als vielmehr den allgemeinen volkswirtschaftlichen Problemen, die durch die Produktion eines Volkswagens aufgeworfen wurden. Die Aufgabe erscheint so groß, daß die Errichtung einer Zentralstelle vorgeschlagen wird, die zwar nicht die Privatinitiative in der Wirtschaft ausschalten oder eine staatliche Regie einführen, aber doch „entsprechend den Grundsätzen nationalsozialistischer Wirtschaftspolitik Richtlinien für die Durchführung des Problems Volkswagen“ geben sollte. Es sollten durch sie Kalkulation und Preisgestaltung überprüft, Fabrikanten und Händler überwacht werden. Bei einem durchaus erreichbaren Herstellungspreis von 1100.– RM wird ein Bedarf von mindestens 100000 Stück angenommen, deren serienmäßige Herstellung aber in einer weitgehenden Arbeitsteilung vorgenommen werden könnte, so daß sich Kapitalneueinvestitionen bei der Automobilindustrie selbst vermeiden ließen; vielmehr sollte die Kraftfahrzeugteile- und -zubehörindustrie für die Herstellung von möglichst viel genormten Einzelteilen herangezogen werden, und sodann die Endmontage in einigen Werken erfolgen, die neu zu errichten wären und natürlich über das Deutsche Reich unter Berücksichtigung besonders notleidender Wirtschaftsbezirke verteilt werden könnten. Dieses Memorandum der Berliner Handelskammer ist zwar dem Sprachstil der neuen Zeit angepaßt, es zeigt eine gewisse Reglementierfreudigkeit, hält sich aber doch in dem gewohnten Rahmen volkswirtschaftlichen Denkens. Es stehen Überlegungen zur Überwindung der großen Wirtschaftskrise und der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit voran, und noch lassen sich die Kapitalnöte der Zeit und die geringe Gesamtkapazität der deutschen Autoindustrie an ihm ablesen, so daß selbst die Konkurrenz japanischer Automobile für den Weltmarkt bedrohlich erscheint. Ebenso aufschlußreich aber ist, daß derartige Betrachtungen über die allgemeinen Auswirkungen des Projekts auf die deutsche Wirtschaft in der Reichskanzlei noch keiner eingehenden Überlegung gewürdigt werden. Sie werden als „für die praktische Inangriffnahme des Problems wenig brauchbar“ betrachtet und zu den Akten geschrieben²², da der Reichskanzler dem in der Denkschrift entwickelten Plan einer Gemeinschaftsarbeit nicht zugestimmt habe.

Vielmehr hatte Hitler seinerseits schon die entscheidenden Schritte in einer ganz anderen Richtung getan, auch ohne den angekündigten Konstruktionsvorschlag des RDA abzuwarten: er hatte offenbar von sich aus Dr. Porsche der deutschen Autoindustrie als den geeigneten Konstrukteur vorgeschlagen. Porsche hatte nämlich auf Grund der Forderungen Hitlers, daß der Volkswagen nicht mehr als ein mittleres Motorrad kosten dürfe, noch eine neue Kalkulation aufgestellt, die einen Preis statt von ursprünglich 1550.– RM jetzt von 900.– RM vorsah. Quint, aus dessen Porsche-Biographie wir allein davon wissen²³, stellt selbst die Frage, ob

geworden. Er wurde bald von dieser Stelle verdrängt und ist 1935 Direktor der Hamburger Hypothekenbank geworden.

²² Vgl. Anlage 5.

²³ Quint a. a. O., S. 189.

Hitler bei seinen Forderungen auch die Realitäten, die nun einmal nicht überspielt werden konnten, bedacht habe, und ob es auch praktisch möglich sein würde, die daraufhin von Porsche in seiner neuen Kalkulation versprochene unterste Grenze einzuhalten. Gleichviel, Porsche versprach eine solche preisgünstige Konstruktion, Hitler gewährte ihm seine Unterstützung, und am 14. Juni erklärten sich alle im Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie zusammengeschlossenen Firmen bereit, den Konstruktionsauftrag an den Herrn Dr.-Ing. Ferdinand Porsche zu geben. Die einzelnen Werke wollten ihm ihre Erfahrungen und diesbezügliche Patente zur Verfügung stellen²⁴. Dabei sollten aber auch, bei möglichst wenig Neuinvestitionen, alle bestehenden Werke, auch der Teilindustrie, für den Bau des Wagens ausgenutzt werden, die Quotenverteilung auf die einzelnen Werke sollte später erfolgen. Am 22. Juni wurde auf dieser Basis zwischen dem RDA und dem Konstruktionsbüro Dr.-Ing. Porsche ein Vertrag geschlossen, nach welchem Porsche im Auftrag des Verbandes binnen 10 Monaten den ersten Versuchswagen fertigzustellen hatte, „um die Motorisierung des deutschen Volkes auf der Grundlage einer Gemeinschaftsarbeit unter Einsatz der besten Kräfte des Automobilwesens mit allen Mitteln zum Wohle des Deutschen Reiches zu fördern“. Die Kalkulation sei aufzubauen „auf einem Gestehungspreis von 900.– RM je Wagen bei einer Serie von 50 000 Stück“. Für Konstruktionsarbeiten sollte Porsche während dieses Zeitraums monatlich 20 000.– RM erhalten²⁵.

Über diese Entwicklung unterrichtet uns, neben Quints Porsche-Biographie, auch der Aktenvermerk²⁶ über die Behandlung der Denkschrift der Berliner Handelskammer. In diesem Vermerk verdienen, abgesehen von den sachlichen Angaben, zwei kurze Hinweise unsere Aufmerksamkeit, da sie symptomatisch für die damalige Führung der Amtsgeschäfte in der Reichskanzlei sind und auf die geringe Einschaltung bzw. zunehmende Ausschaltung der normalfunktionierenden alten Bürokratie selbst in der zentralen Behörde des Führerstaates hindeuten. Der zuständige Referent erfährt nämlich eine wichtige Entscheidung Hitlers offenbar sehr zufällig aus einer Mitteilung des Herrn Keppler, und wenn er empfiehlt, seine eigenen Informationen aus dem Reichsverkehrsministerium „dem Herrrn Reichskanzler zu unterbreiten“, so weiß er offensichtlich auch jetzt noch nichts von den direkten Besprechungen des Konstrukteurs – den der Ministerialrat ursprünglich „Porche“ schrieb, um dann die richtige Schreibweise des Namens zugleich mit dem Dr.-Titel erst handschriftlich in seinen Aktenvermerk einzufügen – mit dem Reichskanzler und von der guten Stellung, die dieser offenbar bereits bei Hitler errungen hatte. Diese Beobachtung macht uns auch die Lückenhaftigkeit des amtlichen Aktenmaterials für die Folgezeit verständlich.

Hitler hat die beamteten Referenten der Reichskanzlei nicht mehr ausreichend zu unterrichten für nötig befunden, war als der institutionell unbeschränkte Führer an keine amtliche Beratung gebunden und hat es auch nicht für nötig ge-

²⁴ Vgl. dazu S. 375.

²⁵ Quint a. a. O., S. 189–192.

²⁶ S. Anlage 5.

halten, über die innersten Motive zu seinen Entschlüssen Aufzeichnungen zu machen bzw. anfertigen zu lassen. Wir erfahren nur noch zufällig davon und sind auf indirekte Schlüsse angewiesen. In der jetzt aufkommenden Regierungstechnik bilden zuverlässige Festlegungen von Hitlerschen Äußerungen durch einen klugen, kompetenten Mitarbeiter, wie etwa die Aufzeichnungen diplomatischer Gespräche durch den Dolmetscher Paul Schmidt, oder gar der Tischgespräche durch beauftragte Stenografen, die Ausnahme²⁷. Und auch Porsche hat von seinen Gesprächen mit Hitler wohl seinem Privatsekretär berichtet, leider jedoch keine einzige Aufzeichnung darüber gemacht, wie er auch kaum je einen Brief selbst geschrieben oder auch nur richtig diktiert hat. So sind wir denn gerade für die folgenden Jahre der entscheidenden Beschlüsse ohne schriftliche Zeugnisse von den beiden für unsere Frage wichtigsten Personen und müssen versuchen, die Entwicklung aus den allgemeinen Zusammenhängen zu deuten.

Aus den wenigen verfügbaren Akten der Reichskanzlei läßt sich doch deutlich erkennen, daß das Projekt von Anfang an unter einem Spannungsverhältnis stand. Hatte schon in der ersten Sitzung mit den Ministerialreferenten der Geschäftsführer des RDA dagegen protestiert, daß der Industrie bestimmte Konstruktionsvorschriften gemacht würden, so wurde der RDA, noch ehe er selbst die von ihm angekündigten Vorschläge hatte einreichen können, zu dem Vertrag mit Porsche veranlaßt. Die Schnelligkeit, mit der Porsche seine kalkulatorischen Grundlagen um beinahe die Hälfte heruntersetzte, mag im Reichsverband, der Vorwürfe wegen seiner hohen Preise von den Regierungsvertretern hatte entgegennehmen müssen, ebenfalls verstimmt haben. Schließlich aber standen bei einem Erfolg der Konstruktion enorme finanzielle Interessen, große Gewinnmöglichkeiten und andererseits vielleicht auch der Verlust einer potentiellen Käuferschicht, auf dem Spiel. Konkurrenzüberlegungen der verschiedenen Firmen in einer ohnehin kritischen Wirtschaftslage und in der zu diesem Zeitpunkt von dem staatlichen Dirigismus der nationalsozialistischen Spätzeit noch kaum erfaßten Wirtschaft mußten natürlicherweise sich ergeben. So hat Quint in seiner Monographie auch ausgeführt²⁸, daß von Anfang an die Industrie das Projekt nicht offen, aber faktisch sabotiert habe, daß eine privatwirtschaftlich geführte Industrie kein Interesse an einem Volkswagen haben konnte, mit dem sie sich praktisch die eigene Konkurrenz heranzüchtete, und daß es ihr lieber gewesen wäre, Porsche hätte nach dem Ablauf des Vertrages bekennen müssen, daß unter den gegebenen Bedingungen eine gute Konstruktion nicht möglich sei. Porsche habe in den Jahren 1934–38 zweifellos einen Kampf gegen die gesamte deutsche Automobilindustrie geführt, einen heimlichen, unterirdischen Kampf. Er fährt dann wörtlich fort: „Daß der Volkswagen ein KdF-Wagen geworden ist, daß schließlich die Arbeitsfront allein Bau und Finanzierung des Werkes und damit die Obhut über den ganzen Wagen übernahm, daß der Parteigenosse Ley, der von Automobilen verteuftelt wenig verstand, zum Schirmherrn dieses Wagens wurde

²⁷ Vgl. die Einleitung von Gerhard Ritter zur Ausgabe der Tischgespräche Hitlers im Führerhauptquartier 1941/42, Bonn, 1951, S. 11 ff.

²⁸ Quint a. a. O., S. 190 ff.

und sein Adlatus Dr. Lafferentz von da an eine maßgebende Rolle bei der ganzen Planung spielte, daß also der Staat sich in so radikaler Form der Volkswagenidee bemächtigte, das ist nur das Ergebnis von dreieinhalb Jahren intensivster Bemühungen, den Volkswagen mit Hilfe der Deutschen Automobilindustrie auf die Räder zu stellen, was diese über ihren Reichsverband zunächst pro forma – und weil die Initiative von Hitler, dem Führer des Staates kam und man also nicht ein offenes Nein wagen konnte – begrüßte und förderte, aber in Wirklichkeit nach Kräften zu verhindern suchte²⁹.“ Und selbst das Reichsverkehrsministerium hat in einem späteren Bericht³⁰ erklärt, man müsse die Frage offenlassen, ob die Automobilindustrie die angegebenen Zeiträume in der Vergangenheit aus rein sachlichen Gründen benötigt habe, oder ob sie in der mit Zustimmung des Führers eingereichten Gemeinschaftsarbeit möglicherweise auch ein Mittel gesehen habe, die für manche Firmen unbequeme Angelegenheit dilatorisch zu behandeln.

Diese Behauptungen und Zweifel können nur registriert werden, ohne daß eine Möglichkeit besteht, aus den wenigen, uns überkommenen Unterlagen ihre Stichhaltigkeit in concreto zu bestätigen oder überhaupt zu überprüfen. Sicher ist dagegen, daß von seiten der Regierung zunächst nichts geschehen ist, solchen natürlichen wirtschaftlichen Gegebenheiten in irgendeiner Weise Rechnung zu tragen. Das geschah wohl in erster Linie, weil Hitler der Bürokratie die Beschäftigung mit diesem Problem aus der Hand genommen hatte, selbst aber an Wirtschaftsvorgängen an sich uninteressiert und nur mit dem technischen Problem und seiner politischen Auswirkung beschäftigt war; so hat er die Dinge laufen lassen, da er ohnehin gewiß sein konnte, zu jeder Zeit mit seinem Führerwort die ihm erwünschte Entscheidung erzwingen zu können. Daher wurden die sachlichen zuständigen Reichsbehörden nur sehr zufällig und ganz am Rande beteiligt, ohne daß ihre an dem privatwirtschaftlichen Konkurrenzkampf unbeteiligte Bürokratie die gesamten volkswirtschaftlichen Verpflichtungen des Projekts hätte durchdenken und evtl. einen Ausgleich der Interessen herbeiführen können. Die Denkschrift der Berliner Handelskammer hatte, so unreif ihre Vorschläge sein mochten, die entscheidenden Fragen wenigstens aufgeworfen; sie war aber, ohne eine bessere Lösung anzubahnen, abgelegt und vergessen worden. So blieb es dabei, daß an Porsche einstweilen nur der gemeinsame Konstruktionsauftrag des RDA vergeben wurde, und daß die Industrie erwartete, nach der Zurverfügungstellung ihrer Erfahrungen und Patente quotenmäßig an der Produktion beteiligt zu werden.

Zunächst gab Porsche am 31. Januar 1935 dem RDA einen Zwischenbericht³¹, der sich mit der Entwicklungsarbeit am Motor, vor allem aber mit dem Preisproblem beschäftigte und darauf hinwies, daß das Projekt im Sinne des Führers nur zu lösen sei, wenn die Industrie für das Rohmaterial und die Zubehörteile unter Heranziehung amerikanischer Erfahrungen ganz bedeutende Preisherabsetzungen vornehme. Nach dieser Berichterstattung wurde der Auftrag des RDA an den Kon-

²⁹ Quint a. a. O., S. 191.

³⁰ Vgl. Anlage 7.

³¹ Quint a. a. O., S. 188f.

strukteur nochmals um ein Jahr verlängert, aber schon nach wenigen Monaten trieben die Dinge zur Krise.

Die Autoindustrie wurde über den langsamen Fortgang von Porsches Entwicklungsarbeit immer unzufriedener, und seit Mitte November 35 versuchte ihr Präsident, Geheimrat Allmers, zu Hitler vorzudringen, um ihm über den Stand der Dinge zu berichten³². Das Gespräch ist aber, trotz einer ersten Zusage des Kanzlers über Herrn Werlin, nicht zustande gekommen; dagegen konnte Werlin erreichen, daß Porsche einen der von ihm inzwischen fertiggestellten Wagen nach München schaffte und persönlich Hitler vorführte. Allmers war empört über das Vorgehen des von dem RDA beauftragten Konstrukteurs, der damit seinem direkten Auftraggeber entgegen gehandelt hatte, konnte ihm aber nur nachträglich Vorhaltungen machen und versuchen, den Reichskanzler seinerseits wenigstens noch schriftlich vor der bevorstehenden Eröffnung der Automobil-Ausstellung 1936 zu informieren. So sandte er am 8. Februar einen Bericht über Staatssekretär Lammers an den in Garmisch zur Winter-Olympiade weilenden Hitler.

Die Eingabe von Allmers ist zwar als interner, streng vertraulicher Bericht an den Vorstand des RDA gehalten, aber ganz offenkundig auf Hitler abgestimmt. Sie ist eine Generalkritik an Porsche, um sich von ihm trennen zu können. Das Verhalten des Konstrukteurs in seinem Zusammenspiel mit Werlin wird verständlicherweise nur kurz gestreift und statt dessen sofort schweres Geschütz technischer Einwände aufgeföhren. Porsche neige, wie es heißt, zu optimistischen Darstellungen und sei nicht geeignet, Hitler ein klares und objektives Bild der Gesamtsituation zu geben. Man müsse den Eindruck gewinnen, „daß Porsche sich in dem Traum wiegt, der technische Direktor eines zu errichtenden großen Spezialwerkes für den Bau des Volkswagens zu werden“. Es müsse aber festgestellt werden, daß die von Porsche entwickelte Konstruktion überhaupt noch nicht genügend erprobt und keineswegs fabrikationsreif sei und daß auch der Preis des Wagens noch immer viel zu hoch liege. Von dieser Prämisse aus konnten dann von Allmers die allgemeinen wirtschaftlichen Bedenken herausgestellt werden: Wagen solcher Preislage seien als ausgereifte Konstruktionen bereits vorhanden bei Opel wie bei der Auto-Union, mit denen sich der Volkswagen in den Markt teilen müßte, so daß im Endergebnis keines der drei Werke Aussicht habe, eine genügend große Massenproduktion zu erreichen. Da aber der Absatz von Kleinwagen derzeit mit zwei Dritteln des Gesamtabsatzes das Rückgrat der Personenwagenindustrie bilde, wäre eine volkswirtschaftliche Erschütterung ihres Gefüges nur zu rechtfertigen, wenn wirklich eine Konstruktion mit erheblichen konstruktiven Fortschritten und einem niedrigen Preis vorliege. Es empfehle sich daher, um das vom Führer gesteckte Ziel zu erreichen, ein hochdotiertes Preisausschreiben unter den Konstrukteuren auszuschreiben. Allmers versuchte also mit der Kritik an dem einen Konstrukteur und den Hinweisen auf die Tragweite für die gesamte Wirtschaft nochmals alle im RDA zusammengeschlossenen Werke ins Spiel zu bringen.

³² S. Anlagen 6a–d.

Ob Porsche schon in seiner Unterhaltung mit Hitler die ihm von Allmers zugesobenen persönlichen Pläne hat erkennen lassen, muß dahingestellt bleiben. Die technischen Einwendungen der Autoindustrie gegen die bisherige Konstruktion waren aber nicht zu entkräften, und so legte sich Hitler bei seiner Rede zur Eröffnung der Automobil-Ausstellung 1936³³ noch eine gewisse Zurückhaltung auf und verkündete nur seine rücksichtslose Entschlossenheit, die Vorarbeiten für die Schaffung eines deutschen Volkswagens zum Abschluß zu bringen. Er engagierte sich dabei wohl persönlich für Porsche mit seinem Bekenntnis zu „der Genialität des damit betrauten Konstrukteurs“, andererseits aber läßt die Redewendung von „den späteren Produzenten“ noch alle Fragen der fabrikatorischen Erzeugung offen. Doch schwingt auch ein deutlicher Unterton der Verärgerung über die Automobilindustrie mit, wenn Hitler ihre Konkurrenzfurcht anprangert, die eine Abwanderung ihrer bisherigen Käuferschicht zum Volkswagen fürchte, statt in diesem Projekt die Motorisierung von Millionen neuer Käufer zu sehen.

Eine Woche nach dieser Rede führte Porsche nun auch den Vertretern der Autoindustrie zwei der inzwischen fertiggestellten Probewagen in Berlin im Ausstellungsraum von Daimler-Benz vor. Anwesend waren, unter dem Vorsitz von Geheimrat Allmers, Direktoren der Firmen Adler, Auto-Union, BMW, Bosch, Daimler-Benz, Hansa-Lloyd, Opel und Stoewer. Die Aussprache vor den Modellen ließ ebenso die sachlichen Einwände wie die Konkurrenzbedenken bei einigen Werken hervortreten. Die Kritik von Allmers und anderen leitenden Industriellen richtete sich dagegen, daß Porsche sich noch nicht über die endgültige Form des Motors klargestellt sei (noch hatte er einen 2-Zylinder-4-Takt-Motor vorgesehen), daß vor allem die Preise nicht richtig klargelegt seien, da der angegebene Preis für die Karosserie zu niedrig liege. Selbst bei einem angenommenen Preis von 520.- RM würde sich plus dem zu 712.- RM kalkulierten Chassis ein Endpreis von 1376.- RM ab Werk, wahrscheinlich aber von 1456.- bis 1506.- RM ergeben. Porsches Hinweis auf niedrigere amerikanische Karosserieprie sei, so wurde allgemein kritisiert, ein Trugschluß. Auch Porsche gab in der Diskussion zu, daß zu einem Preis von 1000.- RM nicht ein viersitziger Wagen, sondern allenfalls ein zweisitziger mit Notsitz herzustellen wäre. Die Stimme der Konkurrenz ertönte am deutlichsten bei dem Vertreter von Opel, Direktor Fleischer, wenn er erklärte, der Preis des Volkswagens liege in etwa gleicher Höhe wie der für den Opel-Kleinwagen, und hier läge eine Konkurrenz vor. „Unsere Auffassung ist, daß der deutsche Volkswagen nicht unabhängig von den fabrikatorischen Möglichkeiten der vorhandenen Anlagen in verhältnismäßig kurzer Zeit auf dem Wege einer noch so geistvollen Neukonstruktion geschaffen werden kann, daß vielmehr im Laufe einer bereits sehr bemerkenswerten Senkung der Gestehungs- und Verkaufspreise der deutsche Kleinwagen in einem natürlichen Entwicklungsvorgang, der sich bereits deutlich abzeichnet, nach und nach entstehen wird . . . Wir glauben andererseits, daß es nicht gerechtfertigt werden kann, wenn bereits für die nächste Zukunft ein Fahrzeug zu einem Preis in

³³ Ihr Text im VB vom 17. 2. 36.

Aussicht gestellt wird, zu dem zur Zeit weder die konstruktive Arbeit des Herrn Dr. Porsche noch die Entwicklungsarbeit der einzelnen Werke der deutschen Automobil-Industrie die sachlichen Unterlagen bieten.“ Die Aufgabe sei vom Führer der gesamten Deutschen Automobil-Industrie gestellt, und nur der Weg „einer Entwicklung aus der Industrie sei für erfolversprechend und gangbar“ zu halten. So sprach sich der Generaldirektor Kissel von Daimler-Benz für eine Politik praktisch-technischer Erprobung und der Erprobung auch der Absatzmöglichkeiten aus, ohne daß gleich eine Fabrik für die Produktion des Volkswagens gebaut werden müsse. Für die weiteren Überlegungen geht man von der Annahme einer Serie von 100000 Stück aus, mit dem Hinweis, daß sich Auto-Union und Opel, die jetzt 75–80 Stück ihres Kleinwagens täglich erzeugten, in den Absatz teilen müßten. Deutlich ist jedenfalls das Bemühen, die gesamte Auto-Industrie im Rennen zu belassen, und als Ergebnis der Vorführung ergeht ein gemeinsamer Beschluß der Industriellen, der verschiedene Werke beauftragte, Fragen der Materialbeschaffung, der Preiskalkulation, der Werkzeugmaschinen, der Marktanalyse zu prüfen, während Porsche noch einmal ein neuer Termin bis zum 30. 6. 36 gesetzt wurde, um den Fabriken das neue Chassis fahrfertig zur Verfügung zu stellen³⁴.

Zu dem genannten Zeitpunkt näherte sich Porsches Konstruktion wirklich der Fabrikationsreife, und auch der von Hitler verlangte Preis schien sich in der Herstellung erreichen zu lassen³⁵. So erhob sich nun gebieterisch die Frage nach der Fertigungsstätte. Der RDA sah sich am Ziel des von ihm in der Gesamtvertretung der Werke erteilten Auftrags und erwartete daher auch eine Gesamtbeteiligung der deutschen Firmen, die die ersten 30000 Wagen in Arbeitsteilung bei verschiedenen Werken herstellen lassen könnten. Für die weitere Großfertigung stellte sich dem RDA die Frage, ob der Wagen in einer eigenen Fabrik, die vielleicht als Gemeinschaftsunternehmen der gesamten Automobilindustrie zu betreiben wäre, hergestellt werden, oder ob die Herstellung der Einzelteile in verschiedenen Fabriken mit nachfolgender Montage an einer oder mehreren Stellen erfolgen sollte. Zeitweise hoffte Allmers, von Hitler einen Betrag von 100 Millionen RM für die Anlage einer Volkswagenfabrik zur Verfügung zu erhalten, aber nach kurzer Zeit sah die Autoindustrie diese Hoffnung schwinden und kehrte zu dem Plan eines Sammelverfahrens der Produktion zurück.

Bei diesem Stand der Dinge fühlte sich der Reichsverkehrsminister v. Eltz noch einmal gedrängt, sich einzuschalten. Sein Ministerium war seit jener einleitenden Sitzung vom April 1934 nicht mehr hervorgetreten und hatte die Feststellungen über die nunmehrige Lage auch erst zur Beantwortung einer Anfrage aus dem Propagandaministerium getroffen. Solange es sich bei dem Projekt um Entwürfe

³⁴ Den vorliegenden Ausführungen liegt eine „Denkschrift über die Besichtigung der zwei von Dr.-Ing. Porsche konstruierten Probewagen durch Vertreter der Deutschen Automobil-Industrie in Berlin am 24. Februar 1936“ zugrunde. Fotokopie des Tagungsprotokolls befindet sich im Besitz von Herrn Kaes von der Porsche-KG Stuttgart, daraus handschriftliches Exzerpt des Verfassers.

³⁵ Vgl. Anlage 7, Schreiben des Reichsverkehrsministers v. 4. Juli 1936.

und Konstruktionsarbeiten handelte, konnte man deren Erfolg abwarten; jetzt aber reiften Entscheidungen von größter Bedeutung für die Wirtschaft heran. So wandte sich Eltz Ende Juli an Staatssekretär Lammers, um einen Vortragstermin bei Hitler zu erhalten und die Frage der Verantwortlichkeit für die kommende Realisierung großer Pläne zu klären³⁶. Schon klingt dabei die Resignation des an sich zuständigen Ressortministers durch, wenn er bittet, festzustellen, ob er, der bisher „nicht beteiligt worden“, dem Führer gegenüber für die Ausführung seiner Wünsche verantwortlich sei, oder ob Hitler selbst die Verhandlungen mit dem RDA in der Hand behalten wolle. Hitler hat zunächst³⁷ seinen Reichsverkehrsminister noch zu empfangen gewünscht, doch ist eine Unterhaltung wegen der Olympischen Spiele nicht zustande gekommen. Dann aber läßt ein Aktenvermerk vom 24. August, daß Hitler diesen Vortrag „erst nach dem Parteitage“ wünsche, die Vermutung aufkommen, daß eine Hinausschiebung des Termins nicht allein aus Zeitgründen erfolgte. Der bevorstehende Parteitag sollte doch im Zeichen der Verkündung des Vierjahresplans stehen, welcher tiefste Eingriffe in die Wirtschaft bringen würde. In diesen großen Umformungsprozeß konnte vielleicht auch das Volkswagenprojekt eingeordnet werden, wie noch des weiteren darzulegen sein wird. Bei der Vorbereitung dieser Maßnahmen hat Hitler sich nicht nur durch eine gerade in diesen Wochen eigenhändig entworfene Denkschrift in ganz ungewöhnlicher Weise persönlich engagiert, er hat auch seinen Wirtschaftsminister Schacht nicht herangezogen. Der Vierjahresplan ist vielmehr die große Wende geworden, durch die Hitler in Zusammenarbeit mit Göring seine Politik von den Fesseln freizumachen versuchte, die ihr noch von den Geboten wirtschaftlicher Vernunft und den Mahnungen seines bis dahin die Wirtschafts- und Finanzpolitik bestimmenden Beraters Hjalmar Schacht angelegt waren. In diesem größeren Zusammenhang aber liegt es nahe, daß sich Hitler auch dem Vortrag seines Reichsverkehrsministers zu entziehen wünschte, der trotz aller in seinem Ministerium vorhandenen Kritik an dem dilatorischen Vorgehen der Automobilindustrie doch bei der Weiterentwicklung des Projekts immer im Rahmen gewohnter Vorstellungen verbleiben würde und auf eine Erzeugung des Volkswagens durch eine der alten Firmen hinzu- steuern schien³⁸. Es mußte Hitler überflüssig erscheinen, sich in diesem Stadium auf eine längere Auseinandersetzung einzulassen. So wurde der Vortrag am 30. September erst für die zweite Oktoberhälfte angesetzt, am 27. 10. erneut verschoben und hat endlich am 27. November stattgefunden, d. h. erst kurz bevor Frhr. v. Eltz Anfang 1937 seinen deutlich als Protest gegen die antichristliche Entwicklung im Dritten Reich gekennzeichneten Rücktritt aus dem Reichskabinett vollzog. Leider liegt eine Aufzeichnung über diese Besprechung nicht mehr vor, offenbar ist der

³⁶ Vgl. Anlage 8.

³⁷ Vgl. dazu Staatssekretär Lammers an Reichsverkehrsminister Frhr. v. Eltz am 29. 7. und am 1. 10. 1936; ferner die Aktenvermerke von Lammers vom 17. und 24. 8., vom 30. 9., vom 27. 10., vom 2. und 17. 11. und des Ministerialdirigenten Meerwald vom 2. 12., in den Akten der Reichskanzlei „Kraft 3“ im Bundesarchiv.

³⁸ Vgl. Anlage 8.

Vortrag kaum mehr als eine bloße Formalität gewesen. Denn wie auf dem Nürnberger Parteitag im September mit der Proklamierung des Vierjahresplans die große Wirtschaftswende eingeleitet wurde, so war inzwischen auch im Volkswagenprojekt die grundsätzliche Entscheidung Hitlers bereits gefallen. Mit ihr wurde eine völlig neue Entwicklung eingeleitet.

Bei dieser Entscheidung sind offenkundig Überlegungen Hitlers aus seinem jetzt beginnenden gewaltsamen Eingreifen in die Wirtschaft mit persönlichen Wünschen Dr.-Ing. Porsches zusammengetroffen. Der von Allmers am Jahresanfang geäußerte Verdacht, daß Porsche sich nicht lediglich als Konstrukteur zu betätigen, sondern auch die Produktion an leitender Stelle zu bestimmen wünschte, war vielleicht damals schon wohlfundiert und wird von der folgenden Entwicklung als zutreffend bestätigt. Er war übrigens auch nach Porsches bisherigem Lebensgang naheliegend. Dem Konstrukteur war in seiner früheren Laufbahn – die Gründe brauchen uns hier im einzelnen nicht zu interessieren, die Fakten genügen – immer wieder eine leitende Stellung versagt oder entzogen worden. 1923 hatte man ihm die Leitung des Werkes in Wiener Neustadt genommen, 1929 hatten die Daimler-Werke, in deren Vorstand Porsche gesessen, den Vertrag mit ihm nicht erneuert, der Zusammenbruch der Kreditanstalt in Wien hatte ihn seinen Posten als technischer Direktor bei Steyr gekostet, ein anschließend von Opel erfolgtes Angebot hatte er ausgeschlagen, da es nicht mit einer Position im Vorstand verbunden war. Jetzt 1936 erscheint es natürlich, daß er nicht bloß in fremdem Auftrage seine konstruktive Phantasie zu betätigen, sondern selbst die große Chance wahrzunehmen suchte, auch in der Produktion des von ihm konstruierten Wagens eine maßgebliche Rolle zu spielen, sobald diese Konstruktion fabrikreif geworden war und ihre Herstellung in großem Umfange erfolgen sollte. Dr. Porsche hatte in diesen Jahren den unmittelbaren Zugang zu Hitler gewonnen, genoß das unbeschränkte Vertrauen des allmächtigen Mannes, und er hatte auch, wie die von Allmers geschilderten Vorgänge um die Vorführung des Probewagens bei Hitler selbst Ende 1935 zeigen, seit langem die Unterstützung von Jakob Werlin, der zu dem engsten Kreis um Hitler gehörte – und der dann selbst einer der Geschäftsführer des neuerrichtenden Werkes wurde. So konnte Porsche an dem RDA, seinem Auftraggeber, von dem er ohnehin den Eindruck hatte, daß einige seiner Mitglieder einen durchschlagenden Erfolg der neuen Konstruktion nicht allzu gern sehen würden, jederzeit leicht vorbeikommen zu Aussprachen mit dem Manne, von dessen Entscheidung bereits alles in Deutschland abhing.

Die Konstruktion war aber gerade zu einem Zeitpunkt zur Produktionsreife gediehen, zu welchem der Reichskanzler selbst sich schon aus allgemeinpolitischen, wirtschaftlichen und finanziellen Gründen zu tiefen Eingriffen in das Wirtschaftsleben entschlossen hatte. In Hitler reiften in jenem Sommer 1936 die Gedanken, die er in der Denkschrift zum Vierjahresplan vom August 1936 niederlegte³⁹. Damit schickte er sich an, die wirtschaftspolitischen Warnungen Schachts oder

³⁹ Vgl. Wilhelm Treue, Hitlers Denkschrift zum Vierjahresplan 1936, in dieser Zeitschrift 3 (1955), S. 184ff.

gar Goerdelers⁴⁰ in den Wind zu schlagen und die deutsche Wirtschaft auf eine Totalmobilmachung zur Kriegsbereitschaft innerhalb vier Jahren umzustellen, mit dem konkreten Riesenprogramm der Autarkieforderungen für Treibstoff, synthetischen Kautschuk und die Eisen- und Stahlerzeugung aus deutschen Erzen. Hitler hatte in der Denkschrift auch geschrieben, daß aus der politischen Gesamtkonzeption heraus ohne Rücksicht auf Einwände aus der Wirtschaft die Regierung „die nationalwirtschaftlichen Aufgaben“ stellen werde, „und die Privatwirtschaft hat sie zu erfüllen, wenn aber die Privatwirtschaft nicht glaubt, dazu fähig zu sein, dann wird der nationalsozialistische Staat aus sich heraus diese Aufgaben zu lösen wissen“. Wenn dann unter diesem Programm neben der Privatindustrie der große, reichseigene Konzern der „Hermann-Göring-Werke AG“ sich aufbaute, warum sollte dies nicht auch in kleinerem Maßstab bei der Automobilindustrie geschehen? Hitler hatte in seiner maßlosen Ungeduld, die auch vor technischen Realitäten nicht halt machte, zum ersten Mal das Erscheinen des Volkswagens auf dem Markt bereits für Mitte 1935 angekündigt und war damit sogar der damaligen optimistischen Voraussage Porsches vorausgeeilt⁴¹. Ein Jahr darauf schwingt in seiner Rede für die neue Autoausstellung schon eine beträchtliche Animosität gegen die Automobilindustrie unüberhörbar mit⁴², wenn er auch immer noch bereit scheint, die Fabrikation durch die alten Werke, vielleicht in Aufteilung, vornehmen zu lassen und sie durch die Hergabe größerer Reichsmittel zu fördern. Wenn sich aber im Sommer dieses Jahres selbst das Reichsverkehrsministerium zu der Auffassung einer dilatorischen Taktik von seiten der Industrie bekehrte, so mochte sich Hitler jetzt erst recht von einem solchen Verdacht bestimmen lassen.

Dazu müssen wir aber auch die Überlegungen sozialpolitischer Taktik in Rechnung stellen, die Hitler, wie dargelegt, von Anbeginn an für das Projekt eines Volkswagens eingenommen hatten. Die von dieser Schöpfung erstrebte politische Wirkung aber würde sich für sein Regime unendlich steigern, wenn nicht nur die Konstruktion auf einen Führer-Wunsch zurückgeführt werden könnte, sondern auch die Produktion des neuen Autoschlagers in einem eigenen Werk, hinter dem ganz sichtbar eine nationalsozialistische Organisation stand, durchgeführt würde, d. h. also, wenn der Volkswagen in jeder Phase der Konstruktion und der Produktion dem Volke durch die Propagandamaschine als Plan, Wille und Tat des Führers und seiner Partei dargeboten werden konnte.

⁴⁰ Der ehemalige Oberbürgermeister und Reichspreiskommissar war von Göring im Sommer 1936 aufgefordert worden, eine Denkschrift über die Wirtschaftspolitik einzureichen und hatte eine Einschränkung der Rüstung und eine Rückkehr in die Weltwirtschaft unter Absage an verfehlte Autarkiebestrebungen, sogar mit Inkaufnahme einer neuen größeren Arbeitslosigkeit, aber der Aufrechterhaltung einer gesunden Währung, vorgeschlagen. Es war die letzte Ausarbeitung, die Goerdeler für die nationalsozialistische Regierung vorgenommen hat. Seine Vorschläge wurden von Göring in dem Ministerrat vom 4. 9. 36 als „völlig unbrauchbar“ beiseite geschoben. Vgl. dazu: Gerhard Ritter, Carl Goerdeler und die deutsche Widerstandsbewegung, S. 76 ff. Das Protokoll des Ministerrats: Nürnberg. Dok., EG 416; Schacht, 76 Jahre meines Lebens, S. 440 ff.

⁴¹ Vgl. seine Rede zur Eröffnung der Automobil-Ausstellung im VB vom 15. 2. 1935.

⁴² Siehe oben, S. 355.

Daß dann hierfür die DAF heranzuziehen wäre, war ein sehr naheliegender Gedanke, aber wann ihn Hitler gefaßt hat oder wer einen entsprechenden Vorschlag an ihn herangetragen hat, läßt sich nicht feststellen⁴³. In der DAF war ja die Aufgabe der organisatorischen Zusammenfassung aller deutschen Arbeiter zwecks ihrer politischen Überwachung und Schulung mit der zweiten, zur „Sozialtechnik“ entwickelten Aufgabe ihrer sozialpolitischen Zufriedenstellung durch die KDF-Unternehmen eng verbunden. Warum konnte nicht neben die übrigen Darbietungen von KDF für die breiten Massen auch noch das Geschenk des Führers an die deutschen Arbeiter in Gestalt des Volkswagens treten? Damit waren sogar noch finanzpolitische Vorteile verbunden. Während die Reichsfinanzen unter der steigenden Anspannung der Rüstungsanforderungen standen und daher Reichssubventionen an die Automobilindustrie in dem gelegentlich erwogenen Umfang eine weitere zusätzliche Belastung bedeuteten, brauchten bei der Einschaltung der Arbeitsfront die Finanzierungsfragen keine Sorge zu bereiten. Denn Ley verfügte aus dem in Generationen aufgebauten und von ihm im Mai 1933 beschlagnahmten Vermögen der deutschen Gewerkschaften sowie in den Millionenbeiträgen der DAF-Mitglieder über eine noch nicht ausgeschöpfte finanzielle Reserve. Mit der Einschaltung seiner Organisation und ihres für alle Zwecke verfügbaren großen Apparats von Amtswaltern konnte schließlich auch der Endpreis des Volkswagens auf die gewünschte Summe herabgedrückt werden. Noch in seinen Kalkulationen von 1936⁴⁴ hatte der RDA trotz eines effektiven Selbstkostenpreises von rund 950 RM mit einem Verkaufspreis von rund 1500 RM wegen der Vertriebsunkosten und des Händlerverdienstes gerechnet. Wurde aber die private Vertriebsorganisation ausgeschaltet, so konnte, ohne daß hieraus eine besondere zusätzliche Belastung für die DAF erfolgte, die 1000-RM-Grenze eingehalten werden.

Solche Überlegungen allgemeinpolitischer Art mußten schließlich um so näher rücken, als das Volkswagen-Projekt auch von manchen materiellen Voraussetzungen her sich mit dem Vierjahresplan und dessen ebenfalls wieder ins Allgemeine vorstoßenden Gedankengängen verknüpfte. Es bedurfte gewiß nicht des Hinweises des Reichsverkehrsministeriums in seinem Schreiben vom 4. Juli 1936⁴⁵, um Hitler darauf aufmerksam zu machen, daß die Massenproduktion des Wagens einen erheblichen Mehrbedarf an Kautschuk bedingen würde, jenem Rohstoff, dessen Einfuhr die meisten Sorgen bereitete, und der aus der neu aufzunehmenden Produktion auf synthetischem Wege hergestellt werden sollte. Gleiche Überlegungen der Rohstoffbeschaffung galten schließlich für andere Teile des Wagens, so daß das Autarkieprogramm des zweiten Vierjahresplans, der die Umformung und Überlagerung der bisherigen privatkapitalistischen Unternehmerschaft durch die direkten Reichs-

⁴³ Ebenso wie die Akten der Reichskanzlei lassen uns die wenigen erhaltenen Akten der DAF, da sie, wie erwähnt, fast nur von regionalen Dienststellen stammen, hier im Stich. Vgl. dazu Guide to German Records, Microfilmed at Alexandria Va., Records of the NS-German Labor Party, Washington Nr. 3.

⁴⁴ Vgl. Anlage 7.

⁴⁵ Vgl. Anlage 7.

eingriffe zur Folge hatte, Voraussetzung auch für die mögliche Durchsetzung der Volkswagenproduktion wurde. In der Sitzung des Ministerrats vom 4.9.1936⁴⁶, in der die Denkschrift Hitlers zum Vierjahresplan bekanntgegeben wurde, hatte Göring von einem Schreiben des Geheimrats Allmers gesprochen, in dem von einer zwei- bis dreitägigen Beschäftigung der Automobil-Industrie die Rede war, und Göring hatte dem Industriellen vorgeworfen, daß er zu seinem Schreiben gar nicht legitimiert gewesen sei. In dem nicht erhaltenen Brief handelte es sich offensichtlich um Hinweise auf drohende Stilllegungen wegen der Rohstoffnöte, denn Göring versprach sogleich Überbrückungsmaßnahmen bis zur endgültigen Entscheidung Mitte Oktober. Solche Rohstoff Sorgen sollte späterhin der Vierjahresplan überflüssig machen.

Aber diese Planung brachte ja nicht nur die Eingriffe in die Unternehmerwirtschaft, sondern erhöhte auch die Anforderungen an die Arbeiter durch Zwangsverpflichtungen, Beschränkung des Arbeitsplatzwechsels, Lohnstoppverordnungen u. ä. und verschlechterte damit allgemein das Arbeitsklima. Damit wurde auch die Notwendigkeit für einen psychologischen Ausgleich, für eine Gegengabe des Regimes um so größer. Endlich konnte in diesem Rahmen die Phantasie Hitlers als des großen Bauherrn, der überall in Deutschland bleibende architektonische Zeugnisse seiner Tätigkeit hinterlassen wollte, in Dimensionen schweifen, die bis jetzt nicht erwogen waren, aber nun auch den wirtschaftlichen Gewaltsamkeiten und Größenordnungen des Vierjahresplans parallel gingen. Die bisherigen Kalkulationen beim RDA waren auf eine Produktion von 100 000 Wagen aufgebaut, Hitler aber gab höchstwahrscheinlich damals schon den Auftrag⁴⁷, das Werk für den VW in solcher Größenordnung zu planen, daß im ersten Jahre 500 000 Wagen und in der Endstufe 1,5 Mill. jährlich gebaut werden konnten.

Schließlich bestach auch der Gedanke der absoluten Einförmigkeit und Einheitlichkeit beim Bau in einem einzigen großen Werk: „Es kann in Deutschland nur einen Volkswagen geben und nicht zehn“, erklärte Hitler 1937⁴⁸. Diese propagandistische, dem monolithischen Einparteistaat des einen Führerwillens angemessene, einprägsame Formel hatte übrigens auch einen sehr realen, praktischen Hintergrund. Die nach modernster Fertigungstechnik durchgeführte Massenproduktion war ein praktischer Schritt auf dem Weg zur Typenbereinigung, die Hitler sehr richtig als eine Vorbedingung der weiteren Motorisierung erklärt hatte, die auch von militärischen Gesichtspunkten her verlangt wurde, während damals in der deutschen Automobil-Industrie noch jede Firma an ihrem eigenen Modell festhalten wollte. Der im November 1938 im Rahmen des Vierjahresplans zum „Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen“ ernannte Oberst von Schell erließ darum als eine seiner ersten Maßnahmen eine Verordnung über die Typenbeschränkung im Autobau, deren Ausführungsbestimmungen vom 15. März 1939

⁴⁶ Vgl. Nürnberg. Dok. EC-416, Archiv des Instituts f. Zeitgesch.

⁴⁷ Persönliche Mitteilung von Herrn Kaes.

⁴⁸ Eröffnung der Automobil-Ausstellung am 21. Febr. VB vom 22. 2. 37. Vgl. auch die Broschüre „Leistungen der DAF“ a. a. O., S. 58.

neben einer Herabsetzung der Haupttypen vor allem bei den Lastkraftwagen die Typenzahl der Pkw von 52 auf 30 herunterdrücken wollte⁴⁹. Im Sinne dieser Bestrebungen konnte ein neues Werk mit seinen großen Kapazitäten für die übrige deutsche Automobil-Industrie auch aus Wettbewerbsgründen Anlaß zu beschleunigter Rationalisierung und Standardisierung geben.

Diese Überlegungen alle haben damals Hitler beschäftigt. Wenn sie uns nicht mehr in einem Aktenstück der Reichskanzlei begegnen, so klingen sie doch sämtlich in der einen oder anderen Phrasierung in den Reden an, die er in den folgenden Jahren zum Thema gehalten hat; das ist vor allem in seiner Rede zur Eröffnung der Automobil-Ausstellung von 1937 der Fall, die zumal den Zusammenhang mit dem Vierjahresplan überaus deutlich hervortreten läßt⁵⁰. In einer Bilanz vierjähriger Bemühungen um die Motorisierung des deutschen Volkes stellt er fest, daß Deutschland in seiner Motortechnik technische Höchstleistungen vollbringe, die besten sportlichen Leistungen der Welt und das modernste Autostraßennetz aufweise, daß das deutsche Volk in seiner Gesamteinstellung „kraftwagenfreundlich“ geworden sei und die Auffassung aufgegeben habe, „daß das Automobil ein Klassenmittel und deshalb abzulehnen sei“. Auf diesen Grundlagen gelte es daher die letzten Voraussetzungen für die Produktion des neuen Volkswagens sicherzustellen und dann mit der Produktion zu beginnen. Dazu sei es notwendig, alle jene Bedingungen zu überprüfen, die die Produktion und auch die Haltung des Kraftwagens verteuerten; innerhalb der Autoindustrie sei eine Typenbereinigung vorzunehmen. Hitler bemüht sich sodann, der Industrie ihre Absatzsorgen wegen der Konkurrenz des Volkswagens zu nehmen: Im Gegenteil würde der Volkswagen zunächst eine Käuferschicht erschließen, die die anderen Firmen mit ihren teuren Wagen noch nicht erreichen, jedoch würden gerade aus den Schichten der Volkswagenkäufer mit steigender Lebenshaltung neue Käufer für die teureren und somit besseren Produkte hervorgehen. Endlich erklärte er, daß es, wenn man die Motorisierung vom allgemeinen Gesichtspunkt betrachte, „ein wahrhaft verbrecherischer Leichtsinns sein würde, so eine gewaltige Industrie auf unsicheren wirtschaftlichen Grundlagen aufzubauen“. Es sei daher die allerhöchste Aufgabe, Deutschland von der Einfuhr der Rohstoffe unabhängig zu machen, „die gerade für diese Produktion benötigt würden. Es ist dies nicht nur der Brennstoff, sondern es sind dies auch die notwendigen Metalle oder neue Stoffe wie Kunstharz usw. Ich habe diese Arbeit in dem Vierjahresplan mit einer Reihe weiterer Aufgaben zusammengefaßt und verbunden. Die Lösung wird erfolgen, weil sie erfolgen muß.“

Damit war auch für die Öffentlichkeit schon eine enge Verbindung mit dem Vierjahresplan hergestellt, mit allen in diesem großen Wirtschaftseingriff liegenden Möglichkeiten, ohne daß schon Einzelheiten der weiteren Pläne bekanntgegeben wurden, genau so wenig wie außerhalb des engsten Kreises der Vertrauten jemand erfuhr, daß es letztes Ziel des Vierjahresplanes war, die deutsche Wirtschaft in

⁴⁹ Vgl. Gerold v. Minden, *Wirtschaftsführung im Großdeutschen Reich, Polit. Aufgaben u. wirtschaftl. Möglichkeiten*, Berlin 1939. S. 87f.

⁵⁰ VB vom 22. 2. 37.

4 Jahren kriegsbereit zu machen. Allmers, der nach Hitler redete, sprach jedenfalls vor dem großen Hörerkreis noch zuversichtlich namens des RDA von der im Gang befindlichen Erprobung und versprach, daß das Endprodukt ein Fahrzeug sein wird, „das voll die Erwartungen des Führers und des Volkes erfüllt“⁵¹.

Tatsächlich aber war, wenn die Erinnerung von Dr. Porsches Privatsekretär nicht trügt, schon Ende 1936 bei einer Besprechung in Stuttgart-Zuffenhausen die Entscheidung für eine ganz neue Gesellschaftsgründung im Zusammenwirken der DAF mit dem Konstrukteur gefallen. Sie wurde in eine rechtsverbindliche Form gebracht, als am 28. Mai 1937 in Berlin die „Gesellschaft zur Vorbereitung des deutschen Volkswagens“ gegründet wurde, zu deren Geschäftsführern neben Dr.-Ing. Porsche und Jakob Werlin als Dritter der Amtsleiter der DAF Dr. Bodo Lafferentz bestellt wurde. Nach der Gesellschaftsgründung konnte Ley sogleich aus Mitteln der DAF 50 Millionen RM zur Verfügung stellen, und man begann mit dem Bau eines „Vorwerks“ bei Braunschweig, wo vor allem Spezialarbeitskräfte und Lehrlinge ausgebildet wurden. Porsche dagegen fuhr im Juni 1937 ein zweites Mal nach Amerika, um dort für das Bauvorhaben am Hauptwerk mit seinen für Deutschland noch unbekanntenen Dimensionen sich praktische Eindrücke zu verschaffen, vor allem auch einige deutsch-amerikanische Fachleute zu gewinnen, z. B. für den Bau des großen Kraftwerks, für den Karosseriebau, bei dem die neue Technik des Elektrodenschweißens angewendet werden sollte, und für die Produktionsleitung. Auch ein großer Teil der modernen Werkzeugmaschinen wurde damals in den USA gekauft, meist von der Cincinnati Milling Mach. Co., wofür also auch beträchtliche Devisen bereitgestellt werden mußten, da die amerikanischen Lieferungsbedingungen vorherige Barzahlung vorsahen.

So konnte Hitler vor der Berliner Automobil-Ausstellung 1938⁵² nach einem selbstzufriedenen Überblick über seine Motorisierungsarbeit verkünden, daß nun auch die Konstruktion des Volkswagen nach einer vierjährigen Entwicklung zu einer Reife gediehen sei, die in der Leichtigkeit der Produktion und in der Preislage den gewünschten Bedingungen entspreche, und daß der Wagen, der noch weiterhin verschärften Prüfungen in diesem Jahre unterworfen werde, nach seinem Erscheinen den deutschen Käufern eine 100%ige Befriedigung gewähren werde. Es werde „nunmehr mit dem Bau der gewaltigen Volkswagenfabrik begonnen werden“. Auch hier bemühte sich Hitler, der übrigen deutschen Automobil-Industrie die Furcht vor der Konkurrenz zu nehmen, und erging sich, als einem weiteren Motiv für die Produktion des Volkswagen, in Überlegungen der Kaufkraftlenkung, damit das gesteigerte Einkommen auf ein autarkes Erzeugnis gerichtet und nicht für zu importierende Lebensmittel ausgegeben werde: „Je mehr das Volkseinkommen anwächst, um so wichtiger ist es, die zusätzliche Kaufkraft auf für uns wirtschaftlich tragbare Gebiete hinzudirigieren bzw. auf Objekte zu wenden, die wir selbst zu erzeugen in der Lage sind. Wenn das ganze deutsche Volk sein Ein-

⁵¹ G. Rühle, *Das Dritte Reich*, Bd. V, S. 215

⁵² Vgl. VB vom 19. 2. 1938.

kommen nur veressen wollte, würden wir dies mangels genügenden eigenen Grund und Bodens nicht sicherzustellen in der Lage sein.“

Am 26. Mai des gleichen Jahres wurde der Grundstein zum Volkswagenwerk in Fallersleben gelegt. Wir stehen bereits in der Sudetenkrise: Nach dem Wochenende vom 20. 5., das mit einer tschechischen Teilmobilmachung einen von Prag zweifellos beabsichtigten Prestigeverlust durch eine Brückierung Hitlers und eine erhebliche Verschärfung der Lage gebracht hatte, verkündete Hitler am 30. Mai mit der Herausgabe der Operationsstudie „Grün“ seinen unabdingbaren Entschluß, die Tschechoslowakei in absehbarer Zeit durch eine militärische Aktion zu zerschlagen⁵³. Inmitten dieser diplomatischen Spannungen und der Arbeiten am beschleunigten Ausbau des Westwalls mußte es erst recht erwünscht erscheinen, mit Bauwerken des Friedens die „wahren Intentionen“ des Regimes der Öffentlichkeit zu bekunden. Hitler selbst hielt die Rede zur Grundsteinlegung, die die gleichen Gedanken über die Gewinnung neuer Käuferschichten und über die Kaufkraftlenkung wie zu Anfang des Jahres in Berlin enthielt, und er bestimmte, daß der in dem neuen Werk zu produzierende Wagen den Namen „KdF-Wagen“ tragen solle. In der Folgezeit wurde der Bau des Werkes trotz der zahlreichen Engpässe in der „gerüsteten Wirtschaft“ mit allen Mitteln gefördert, vor allem dank der Einschaltung des Volkswagenwerkes in die Reihe der selbständigen Baustoffkontingenträger, die über die knappgewordenen Baustoffe in eigener Regie verfügen durften⁵⁴.

Es wurden auch Werkzeugmaschinen so schnell herbeigeschafft, daß schon im folgenden Jahr ein großer Teil der Werkhallen fertiggestellt war. Zum 15. Oktober 1939 sollten die ersten 500 Wagen vom Band laufen, und noch vor Jahresende sollte die Serienproduktion in vollem Gange sein.

Im Sommer 1938 war bereits die Dauererprobung einer Serie von 30 Wagen, die bei Mercedes-Benz gebaut waren, zufriedenstellend abgeschlossen. Von Herbst an wurde das Modell des Wagens auch in der Öffentlichkeit vorgeführt. Das geschah erstmals⁵⁵ auf der Straßenbaumaschinen-Schau, die vom 15.–28. September in München auf der Theresienhöhe veranstaltet wurde, wozu die KdF-Organisation einen verbilligten Besuch vermittelte, und zugleich auch auf der Wiener Herbstmesse⁵⁶. Wenn sich von der Seite Dr. Porsches her alle die genannten Zeitpunkte aus dem natürlichen Ablauf der Konstruktionsarbeiten und der Erprobung ergaben, so fügen sich auf seiten der nationalsozialistischen Auftraggeber die Termine doch auch wiederum in die allgemeinen politischen Zielsetzungen ein. So geschah die Vorführung des Volkswagens in der Öffentlichkeit als Zeugnis der nationalsozialistischen Leistung für das gesamte deutsche Volk zu einem Zeitpunkt, wo die Sudetenkrise programm- und termingemäß dem von Hitler gesetzten Höhepunkt zutrieb,

⁵³ Vgl. dazu die Akten zur Deutschen Auswärtigen Politik, Serie D, Band II, und die Darstellung von Boris Celovsky, *Das Münchner Abkommen 1938*, Stuttgart 1957, besonders S. 214ff.

⁵⁴ Vgl. dazu Gerold v. Minden a. a. O., S. 41ff.

⁵⁵ Meldung des VB vom 9. Sept. 1938.

⁵⁶ VB vom 11. Sept. 1938.

der nach seinem Willen ohne das wiederholte persönliche Eingreifen Chamberlains schon in jenen Herbsttagen zur kriegerischen Aktion geführt hätte. Und so wurde auf der Wiener Herbstmesse⁵⁷ gleich neben dem Anziehungspunkt der beiden Volkswagen eine Sonderschau „Gasschutz- und Verdunklungsanlagen“ gezeigt, auf der stahlgepreßte Türen und Fenstervorhänge, die einen wirksamen Schutz gegen Giftgas gewähren, vorgeführt wurden! Im folgenden letzten Friedensjahr, das mit der Besetzung Prags und der anschließenden Aufblähung des Danzig-Polen-Konflikts das Überschreiten der Schwelle in den Krieg brachte, lief die Werbung für den Kauf des Volkswagens – gleichwohl oder vielleicht gerade deswegen – durch die seit 1938 aufgebaute Verkaufsorganisation der KdF auf hohen Touren; das für den Autokauf eingeführte Sparsystem und die eigene, von dem verteuerten Privathandel unabhängige Absatzorganisation erwiesen sich als sehr werbewirksam; der Erfolg in der Gewinnung von Kaufwilligen war groß und hielt auch im ersten Kriegsjahr noch an.

Der Leistungsbericht der KdF vom November 1940⁵⁸ verzeichnete, daß die Anzahl der Käufer für den Wagen auf fast 300 000 gestiegen sei, daß im Krieg 15 000 neue Bestellungen kamen, daß 140 000 schon einen vertraglichen Anspruch auf die Lieferung besaßen und daß 60 000 bereits voll bezahlt hätten. Anordnungen aus der harten Wirklichkeit des Krieges und Friedensschalmeien einer vernebelnden Propaganda tönnten nebeneinander her: auf Befehl des Führers, so hieß es, würden im Volkswagenwerk schon jetzt die erforderlichen Vorbereitungen getroffen, um nach Kriegsende mit der Umstellung auf die Friedensproduktion unverzüglich beginnen zu können. Und selbst noch nach dem Frankreich-Feldzug werden weiter ansteigende Käuferzahlen voller Stolz gemeldet, als „Vertrauensbeweis breiter Volksschichten gegenüber dem vom Führer ins Leben gerufenen Werk“. Dann aber wird es still um den Volkswagen und die große neue Fabrik: in einem parteioffiziösen Artikel des „Völkischen Beobachters“ zum zehnjährigen Jubiläum der Arbeitsfront wurde unter ihren vielen sozialpolitischen Leistungen das Volkswagenwerk überhaupt nicht mehr erwähnt⁵⁹! Der Osten verschlang jetzt Sieg und Ruhm und auch die gesamte Kriegsproduktion des Volkswagenwerkes, den bekannten Kübel-Wagen der Wehrmacht. So war es besser, den Mantel des Schweigens über unerfüllbare Versprechungen und getäuschte Erwartungen der Volkswagen-Interessenten zu decken, noch ehe das Dritte Reich unter den Trümmern Deutschlands zusammenbrach.

⁵⁷ Nach der gleichen Meldung des VB vom 9. Sept.

⁵⁸ „Die nationalsozialistische Gemeinschaft ‚KdF‘ im Kriegsjahr 1940.“ Leistungsbericht zum 7. Jahrestag am 27. November 1940, S. 30.

⁵⁹ Vgl. Otto Marrenbach, „10 Jahre Deutsche Arbeitsfront“, im VB vom 3. Mai 1943.

Anlage 1

Abschrift zu K.4. 2263.

Aktenvermerk¹

über die Besprechung am 11. April 1934, betreffend Schaffung eines Volkswagens.

Vertreten waren die Reichskanzlei, das Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda, das Reichswirtschaftsministerium und der Reichsverband der Automobilindustrie. Den Vorsitz führte Ministerialdirektor Dr.-Ing. e. h. Brandenburg.

Der Vorsitzende wies auf die Rede des Herrn Reichskanzlers anlässlich der Eröffnung der diesjährigen Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung hin. Der Führer habe der Automobilindustrie die Schaffung des Volkswagens als Ziel gesteckt. Um die gestellte Aufgabe zu lösen, müsse man sich zunächst über die Beschaffenheit des künftigen Volkswagens und die an ihn zu stellenden Anforderungen klar werden. Der Anschaffungspreis des Wagens dürfe 1000 RM und die Betriebskosten dürften 6 Rpf/km nicht übersteigen. Trotzdem müsse der Wagen betriebstüchtig sein und Raum für 3 erwachsene Personen und 1 Kind bieten.

Der Sachreferent des Reichsverkehrsministeriums erörterte hierauf die konstruktiven Möglichkeiten für den Bau eines solchen Wagens. Als eine greifbare Lösung erscheine die dreirädrige Bauart mit 2 Rädern vorn, 1 Rad hinten und Heckmotor. Als Vorteile seien hervorzuheben: symmetrischer Antrieb, gute Geländegängigkeit, geringerer Rollverlust gegenüber den vierradrigen Wagen, kleines Gewicht, natürliche Stromlinienform.

Der Vertreter des Reichsverbandes der Automobilindustrie erklärte, daß die Industrie die Angelegenheit bereits aufgegriffen habe. Die Meinungen der Konstrukteure gingen jedoch sehr auseinander, so daß sich die Frage noch nicht abschließend beantworten lasse. Man dürfe auch das Risiko für die Industrie nicht verkennen. Völlig verfehlt sei es, der Industrie konstruktive Vorschriften zu geben. Die Lösung des Problems müsse vielmehr der Industrie überlassen bleiben. Auf Verlangen werde man der Regierung Vorschläge unterbreiten, und zwar könne dies innerhalb kürzester Frist – gewünschten Falls schon bis zum 15. Mai d. Js. – geschehen.

Der Vertreter der Reichskanzlei bestätigte die Ausführungen des Vorsitzenden. Die Industrie baue viel zu teure Wagen, die den Einkommensverhältnissen der breiten Volksschichten nicht entsprächen. Der Preis des Volkswagens dürfe nicht über 1000 RM liegen. Nötigenfalls könne das Risiko der Industrie durch reichsseitige Unterstützung vermindert werden².

Der Vertreter des Reichsministeriums für Volksaufklärung und Propaganda bezeichnete die Anregung des Reichsverkehrsministeriums zum Bau eines dreiradrigen Volkswagens als unbedingt wertvoll. Der Volkswagen müsse sich in der Anschaffung und im Betrieb billig stellen. Für einen solchen billigen Wagen würde auch eine Ausfuhrmöglichkeit bestehen.

Der Vertreter des Reichswirtschaftsministeriums erkannte das Risiko für die Industrie an. Die Industrie habe aber bisher keine hochwertigen Kleinfahrzeuge gebaut. Hier bestehe zweifellos eine Lücke. Nur auf dem Wege der Serienanfertigung könne der billige Volkswagen geschaffen werden.

Der Verbindungsoffizier im Reichsverkehrsministerium erläuterte die von seinem Standpunkt aus an einen Volkswagen zu stellenden Anforderungen.

Als Ergebnis der Besprechung würden folgende Bedingungen für die Beschaffenheit des Volkswagens festgelegt:

¹ Verfaßt in der Reichskanzlei; weder signiert noch paraphiert.

² Am Rande handschriftlich (hs.): „d. h. Aufklärung und Behördenbestellung derartiger Typen“.

Anschaffungspreis höchstens 1000 RM
 Betriebskosten je km (10 000 km jährlich) 6 Rpf
 Sitzplätze für 3 erwachsene Personen und 1 Kind
 Brennstoffverbrauch je 100 km 4 bis 5 Liter
 Höchstgeschwindigkeit 80 km/h
 Geländegängigkeit u. Bodenfreiheit entsprechend einem starken Kraftrad mit Beiwagen.

Anlage 2

Aktenvermerk von Min.Dir. Brandenburg

Rk 3468⁸⁴ (Will[uhn])Tho³

Berlin, den 11. April 1934

Vorg. betr. Volkswagen
 (RK 5180/34) l. vorüber-
 gehend bei.³

Eingangsstempel:
 Reichsverkehrsministerium
 12 Apr. 1934

Herrn
 Minister

vorzulegen⁴

Betrifft: Volkswagen.

Am 11. April 1934 fand eine Besprechung über die an einen Volkswagen zu stellenden Bedingungen statt. Es nahmen teil:

Ministerialdirektor Brandenburg,

Ministerialrat Sußdorf,

Oberregierungsrat Eras,

R.V.M.

" Schumann

Amtmann Glaser

Major Zuckertort V.O. des

R.V.M.

Ministerialrat Willuhn

Reichskanzlei

Ministerialrat Ruelberg

Reichswirtschaftsministerium

Dr. Küke

Reichspropaganda-Ministerium

Dr. Scholz

Reichsverband der Automobilindustrie.

Als Ergebnis der Besprechung wurden folgende Bedingungen für die Beschaffung des Volkswagens festgelegt:

Anschaffungspreis: 1000 RM

Betriebskosten je km 6 Rpf

(bei 10 000 km jährlich)

Sitzplätze für: 3 Erwachsene, 1 Kind*)

*) Diese Bedingung entspricht auch den militärischen Erfordernissen, da sich nach Entfernung des Aufbaus 3 Mann, 1 Maschinengewehr und Munition unterbringen lassen

Brennstoffverbrauch: 4,5 l je 100 km

Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h

Geländegängigkeit: Entsprechend der eines starken Motorrads mit Beiwagen.

Nach Angabe von Dr. Scholz ist der R.d.A. in der Lage, am 15. Mai d. Js. Angaben über die Pläne der Automobilindustrie zur Schaffung eines Volkswagens zu machen.

³ hs.

⁴ Paraphie Hitlers zwischen hs. Vermerk „von H[errn] RK[= Reichskanzler]“ und „20. 7. 34“. – Verfügung: „ZdA. Th. 20. 7.“ am linken Rand.

Ehe an den R.d.A. in dieser Angelegenheit herangetreten wird, empfiehlt es sich, die oben aufgestellten Bedingungen dem Herrn Reichskanzler vorzulegen.

Br. 11.4.⁵

Anlage 3a

zu Rk. 4088⁶.

Berlin, den 5. Mai 1934.

1. Vermerk:

Der Reichsverband der Automobilindustrie E.V. hat das anliegende Typenbuch über die deutschen Personenwagen, Lastwagen, Omnibusse, Anhänger, Krafträder, Motoren und über einbaufertige Aggregate übersandt. Dieses Typenbuch gibt Aufschluß über die Bestandteile der einzelnen Wagen.

Der Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie richtete an den Unterzeichneten die Anfrage, ob eine Entschließung des Herrn Reichskanzlers darüber vorläge, ob der Volkswagen 3- oder 4rädig sein soll. Das Reichsverkehrsministerium hat sich mit den konstruktiven Möglichkeiten für den Bau eines 3rädigen Wagens beschäftigt. Der Wagen soll 2 Räder vorn und 1 Rad hinten haben und Heckmotor besitzen. Als Vorteile dieses Wagens werden hervorgehoben: Symmetrischer Antrieb, gute Geländegängigkeit, geringerer Rollverlust gegenüber dem 4rädigen Wagen, kleines Gewicht und natürliche Stromlinienform. Die Automobilindustrie ist zur Zeit an der Arbeit, um dem Reichsverkehrsministerium Vorschläge zu unterbreiten. Um dieser Arbeit Fortgang geben zu können, möchte sie in Erfahrung bringen, ob der Herr Reichskanzler den Bau eines 3- oder 4rädigen Wagens für zweckmäßig hält. Meines Erachtens müßte die Industrie auf die Herausarbeitung von Vorschlägen für einen 4rädigen Wagen angesetzt werden, da allein der 4rädige Wagen den normalen Typ eines „Wagens“ wiedergibt⁷. Die Reichswehr verlangt einen Wagentyp, der u. a. Platz für 3 Mann und für ein schweres Maschinengewehr bietet. Zu der Frage, ob 3 oder 4 Räder, hat sie sich noch nicht geäußert.

2. Dem

Herrn Staatssekretär

gehorsamst vorgelegt.

W.⁸

Rk. 4088/34

- 1) Der Herr Reichskanzler hat sich gegen den dreirädigen und für den vierrädigen Volkswagen ausgesprochen.
- 2) Ein Autotypenbuch entnommen.
- 3) Dem Herrn Referenten

erg.

B., am 9. Mai 1934

L⁹

⁵ Paraphe von Brandenburg u. weitere unleserl. Paraphe.

⁶ Rk. 4088: Anschreiben des Reichsverbandes der Automobilindustrie vom 25. 4. 34 zur Übersendung von 3 Exemplaren des Autotypenbuches, 22. Aufl., Jahrg. 1934, an die Reichskanzlei.

⁷ Die beiden folgenden Sätze hs. durch Min.Rat Willuhn (Reichskanzlei) hinzugefügt.

⁸ hs., Paraphe von Min.Rat Willuhn.

⁹ hs., Paraphe von Lammers.

Anlage 3b

Zu Rk. 4088/34

Berlin, den 12. Mai 1934.

1.) Vermerk

Ministerialdirektor Brandenburg im Reichsverkehrsministerium und der Geschäftsführer des Reichsverbandes der Automobil-Industrie, Dr. Scholz, sind darüber unterrichtet worden, daß der Herr Reichskanzler den Bau eines vierrädrigen Volkswagens wünsche.

2.) Z.d.A.

W¹⁰

Anlage 4

Rk. 5180 -9. JUN. 1934 Will¹¹
Industrie- und Handelskammer
zu Berlin

Berlin NW 7, den 7. Juni 1934
Dorotheenstr. 8

J.-Nr. XI/Ha/1 C 4798/34

W. 11.6.¹²

An den

Herrn Reichskanzler¹³

Berlin W 8
Wilhelmstraße

Hochzuverehrender Herr Reichskanzler!

Die Industrie- und Handelskammer zu Berlin ist dem Appell des Herrn Reichskanzlers an die deutsche Wirtschaft auf Förderung des deutschen Automobilwesens gefolgt und hat sich insbesondere mit dem Problem des Volkswagens befaßt. Das Ergebnis der Beratungen, die mit den Mitgliedern unseres Fachausschusses für das Kraftfahrzeuggewerbe und unter Hinzuziehung namhafter Fachleute stattfanden, haben wir in einer allgemeinen Arbeitsbeschaffungseingabe, die wir in der Anlage überreichen¹⁴, in seinen Grundzügen dargelegt. Wir erlauben uns nunmehr, dem Herrn Reichskanzler im einzelnen Vorschläge zur Schaffung eines Volksautos zu unterbreiten.

Maßgebend für die Beschäftigung der Kammer mit dem Problem des Volkswagens war vor allem die Bedeutung, die dem Volksauto hinsichtlich der Arbeitsbeschaffung, der Förderung der Automobilindustrie, der Exportpolitik, der Motorisierung des Verkehrs und der Förderung des sportlichen Gedankens zukommt. Darüber hinaus hat jedoch die Kammer von Anfang an die Ansicht vertreten, daß der Begriff und die Entwicklung des Volkswagens durch feste Grundsätze bestimmt werden müssen. Die Schaffung des Volkswagens kann u. E. nicht unbeschränkt dem freien Wettbewerb überlassen werden. Durch die Einschaltung des freien Wettbewerbs dürften in erster Linie die bisherigen Bestrebungen der Automobilfabriken zur Schaffung der verschiedenen Kleinwagen gefördert werden, was wegen der nicht zu vermeidenden

¹⁰ hs., Paraphe von Min.Rat Willuhn.

¹¹ Stempel mit hs. Vermerken.

¹² hs.

¹³ Im Original am Ende des ersten Blattes.

¹⁴ Liegt dem Aktenstück nicht bei.

Kapitalfehlleitungen unerwünscht ist und nicht im Sinne des angestrebten Zieles der Schaffung eines technisch einwandfreien, wirtschaftlich arbeitenden und billigen Gebrauchswagen liegt. Außerdem ist der Weg des freien Wettbewerbs schon deshalb nicht zweckmäßig, weil im Interesse der vordringlichen Arbeitsbeschaffung eine baldmögliche Lösung des Problems angestrebt werden muß.

Mit diesem unseren Vorschlag für die Schaffung eines Volkswagens soll weder eine Ausschaltung der Privatinitiative noch eine Regie des Staates verbunden sein, sondern entsprechend den Grundsätzen nationalsozialistischer Wirtschaftspolitik nur Richtlinien für die Durchführung des Problems „Volkswagen“ gegeben werden.

Wie muß der Volkswagen beschaffen sein und die Organisation seiner Herstellung aussehen? Grundsätzlich ist zu fordern, daß das Volksauto nur in einer Grundtype herausgebracht werden darf, die analog der Herstellung des Volksempfängers in serienmäßiger Fabrikation auf alle an der Automobilherstellung beteiligten Stellen zur Verteilung kommen kann. Zur Entwicklung des Volkswagens ist die Gründung einer Zentralstelle notwendig, die über die erforderlichen Fachkräfte und Mittel verfügt. Die erste Aufgabe dieser Zentralstelle, die eine von der Automobilindustrie unabhängige Organisation sein muß und deren Leitung einem aus der Automobilindustrie kommenden anerkannten Fachmann übertragen werden soll, ist die Durchkonstruktion des zukünftigen Volkswagens. Die Zentralstelle wird sich naturgemäß der führenden Ingenieure der Kraftfahrzeugindustrie bedienen müssen. Da der Volkswagen einem ideellen Zweck dienen soll, müßte von der erwähnten Zentralstelle aus eine Überwachung der gesamten Kalkulation und der Preisgestaltung vorgenommen werden. Es müßte auch dafür gesorgt werden, daß sich die einzelnen Fabrikanten und Händler mit einem Minimum an Verdienst zufrieden geben. Für die genormten Teile des Wagens müssen Festpreise bestimmt werden. Zum Vertrieb des Volkswagens könnten alle Händler im Deutschen Reich herangezogen werden.

Den Fachkräften dieser Zentralstelle muß es überlassen bleiben, die technischen Einzelheiten des Volkswagens zu bestimmen. Ohne daher diesen Plänen vorzugreifen, halten wir jedoch die Beachtung folgender Mindestforderungen, gesehen vom Standpunkt der Wirtschaftlichkeit, für zweckmäßig:

Das Volksauto, darf kein Kleinwagen im Sinne des heutigen Produktionsstandes sein. Es muß Raum für vier Personen und für begrenztes Gepäck bieten, zumal sich ein wesentlicher Anteil der Käuferschicht aus Einkommensbezieher zusammensetzen dürfte, die bereits gewisse Zeit über eine gesicherte Existenz verfügen und eine Familie haben. Das Fahrzeug muß für jeglichen Verwendungszweck geeignet und der Wagen daher technisch so vollkommen sein, daß er als reiner Gebrauchswagen anzusprechen ist. Der Motor muß 1 ½–2 Liter Zylinder-Volumen haben, muß sehr robust und unempfindlich gegen schlechte Behandlung sein. Fahrgestell und Karosserie sollen wegen evtl. Auswechselbarkeit der Karosserie getrennt sein. Das Fahrgestell muß im Interesse günstiger Straßensituation eine genügende Breite und Länge aufweisen. Aus dem gleichen Grunde wäre eine Verlegung der Sitze zwischen die Achsen und eine unabhängige Federung sämtlicher Räder anzustreben. Die Tragfähigkeit des Wagens muß 400 bis 500 kg betragen. Andererseits soll das Eigengewicht des Wagens so leicht wie möglich sein, jedoch nicht auf Kosten der Stabilität bestimmt werden. Entscheidend hierfür wird sein, über welche Rohstoffe wir zur Zeit der Herstellung des Volkswagens verfügen können. Die Geschwindigkeit braucht 80–90 Stundenkilometer nicht zu übersteigen. Es muß ferner darauf geachtet werden, daß eine genügende Bodenfreiheit geschaffen wird. Die Innenausstattung des Wagens kann dem Zweck des Volkswagens entsprechend einfach aber dauerhaft sein. Jeder Komfort muß hinter die Fahreigenschaften zurücktreten.

Das Volksauto muß zu einem Preis hergestellt werden, der der breiten Schicht derjenigen Volksgenossen, die über relativ niedrige Einkommen verfügen, den Kauf ermöglicht. Als Käufer dürften im wesentlichen die Einkommensbezieher in Betracht kommen, die über ein Jahreseinkommen zwischen 3 bis 8000 RM. verfügen. Diese Gruppen werden auch für die nächste Zukunft kaum in der Lage sein, einen Wagen zu kaufen, für dessen Beschaffung ein wesentlich höherer Preis als 1000–1100 RM zu zahlen ist. Hierbei dürfen jedoch zwei wesentliche Voraussetzungen für die Anschaffung des Volkswagens nicht übersehen werden. Einmal ist in Betracht zu ziehen, daß ein großer Teil der in Frage kommenden Bevölkerungskreise nicht sofort über das erforderliche Anschaffungskapital, selbst bei einem Preise von 1100 RM für das Volksauto, verfügt. Es dürfte zweckmäßig sein, und im Interesse der Förderung des Volkswagens liegen, wenn eine günstige Finanzierung für den Kauf des Autos geschaffen würde, um den Kauflustigen einen Anreiz und die Möglichkeit des Erwerbs zu bieten. Neue Wege zur Finanzierung von Autokäufen liegen bereits vor, so z. B. hinsichtlich des „beamteneigenen Wagens“ der Reichspost und der Finanzierungsmethode des Autokaufs für die Angestellten eines bedeutenden deutschen Industrie-Unternehmens. Weiterhin ist die Frage des Absatzes des Volkswagens abhängig von einer befriedigenden Lösung des Problems der Unterhaltskosten für Kraftfahrzeuge. Da die zurzeit hohen Kosten, unter denen die Treibstoffkosten neben den Garagengebühren den wesentlichsten Anteil ausmachen, den Absatz und die Ausnutzung des Volkswagens stark beeinträchtigen, dürfte Anlaß bestehen, der Frage der Herabsetzung der Benzinpreise unter teilweisem Verzicht auf fiskalische Abgaben näherzutreten. Wir sind auf Ersuchen gern bereit, uns zu dieser besonderen Frage gutachtlich zu äußern.

Ob ein Volkswagen mit den aufgezeigten Merkmalen zu einem Preis von ungefähr 1000 RM geliefert werden kann, ist in erster Linie von der Auflage der Wagen, die gebaut werden können, abhängig, die von der Größe der Käuferschicht bestimmt wird.

Zur Ermittlung der Absatzmöglichkeiten kann von der Einkommensstatistik des Statistischen Reichsamts ausgegangen werden. Es gab an Einkommensbezieher in der Klasse

von 3000–5000 RM	von 5000–8000 RM
1485000	530000
1991000	779000
1442000	449000

Für das Jahr 1935 ist bei vorsichtiger Schätzung mit einer Erhöhung der Anzahl der Einkommensbezieher in diesen Klassen auf zusammen 2 Millionen zu rechnen, die als Käufer für den Wagen unter Umständen in Frage kämen. Es dürfte nicht zu optimistisch geschätzt sein, wenn sich bei der vorhandenen großen Kaufneigung für ein Auto im ersten Jahr ein Bedarf von mindestens 100000 Stück = 5% ergibt. Unter der Voraussetzung, daß die derzeitige jährliche Gesamtproduktion an Kraftfahrzeugen von ca. 90000 Stück gleichbleibt, würde also eine Verdopplung der Kraftwagenproduktion auf 200000 Stck. eintreten. Legt man diese zu erwartenden Absatzziffern einer Kalkulation zugrunde, so dürfte nach den Erhebungen der von uns befragten Fachkreise die Herstellung des Volksautos zu einem Preise von rd. 1100 RM durchaus möglich sein.

Für die serienmäßige Herstellung des Volkswagens muß eine weitgehende Arbeitsteilung vorgenommen werden, um auch die Kraftfahrzeugteile- und Kraftfahrzeugzubehörindustrie an der Produktion zu beteiligen. Dies dürfte schon deswegen zweckmäßig sein, weil so Kapitalneueinvestitionen bei der Automobilindu-

strie selbst vermieden werden könnten. Der Wagen muß bis zum letzten in genormte Einzelteile zerlegt werden. Alle diese Einzelteile sollten bei kleinen und mittleren und größeren Unternehmen gleichmäßig in Auftrag gegeben werden. Die Größe der Auflage würde es zweckmäßig erscheinen lassen, Automobilfabriken im einzelnen nicht mit der Durchführung der Herstellung und der Montage zu betrauen, da diese in ihren meist organisch unterschiedlich voneinander aufgebauten Betrieben große Umorganisationen für die Herstellung des Volkswagens vornehmen müssen und hierdurch fraglos eine Gefährdung der derzeitigen Arbeitsweise eintreten würde. Die Zusammensetzung der von einer Reihe von Fabriken hergestellten genormten Einzelteile dürfte zweckmäßigerweise in einigen neu zu schaffenden Montagefabriken vorgenommen werden. Diesen Montagewerkstätten liegt es ob, die endgültige Fertigstellung des Wagens vorzunehmen. Es dürfte sich empfehlen, diese Montage-Werkstätten auf das Deutsche Reich zu verteilen und mehrere regionale Abschnitte zu bilden, in denen sowohl die Hersteller der Aggregate wie Vertriebsfirmen ansässig sind. Bei der Auswahl der Orte des Deutschen Reichs, an denen Montage-Werkstätten errichtet werden sollen, könnten besonders notleidende Wirtschaftsbezirke berücksichtigt werden. Die Industrie- und Handelskammer zu Berlin hält es für zweckmäßig, wenn eine dieser Montagefirmen nach Berlin verlegt werden würde, um so für positive Arbeitsbeschaffung der Reichshauptstadt zu sorgen, da Berlin bisher aus dem Aufschwung der Kraftfahrzeugwirtschaft infolge Fehlens dieser Industrie keinen Nutzen ziehen konnte. Die erwähnte Zentralstelle hat auch bei diesen Montage-Werkstätten eine dauernde Kontrolle über die gleichbleibende Qualität auszuüben.

Die Herstellung des Volkswagens liegt im Interesse der Arbeitsbeschaffung und wird sich sowohl mittelbar als unmittelbar belebend auf den Arbeitsmarkt auswirken. Es ist daraufhinzuweisen, daß die Kraftfahrzeug- und Motorenindustrie sich längst aus einer Spezialindustrie zu einer wichtigen Schlüsselindustrie entwickelt hat, deren Tätigkeit, ähnlich wie die der Bauwirtschaft, auf zahlreiche Gewerbe befruchtend einwirkt. Schon bis zur endgültigen Fertigstellung des Automobils werden neben der Automobilindustrie im eigentlichen Sinne zahlreiche Vor- und Hilfsindustrien beansprucht, welche die Verarbeitung von Roh-, Halbstoffen und Fertigfabrikaten aller Art vorzunehmen haben. Will man entsprechend dem angenommenen Produktionsprogramm einen Überschlag machen, welche Arbeitskräfte durch die Schaffung des Volkswagens wieder in den Produktionsprozeß eingegliedert werden, so kann als Vergleich die Mehrbeschäftigung von Arbeitern und Angestellten im Verfolg der Steigerung des Automobilabsatzes im letzten Jahre herangezogen werden. Bei der eingetretenen Erhöhung der Absatzziffer von 48000 Kraftwagen im Jahre 1932 auf 94000 Kraftwagen im Jahre 1933 wurden nach den uns gegebenen Informationen 30000 Arbeitsplätze in der eigentlichen Kraftfahrzeugindustrie neubesetzt, das heißt, die Belegschaft dieser Industrie ist im Laufe des Jahres verdoppelt worden. In den Vorindustrien und Zubehörindustrien dürfte etwa die gleiche Anzahl von Volksgenossen untergekommen sein, so daß bei einer Produktionserhöhung von rd. 50000 Kraftfahrzeugen eine Mehrbeschäftigung von insgesamt 60000 Arbeitern eingetreten ist. Hierbei sind die Neueinstellungen des Automobilhandels, der Bereifungsindustrie, des Reparaturgewerbes, der Treibstoffindustrie und des Tankstellen- und Garagen-Gewerbes nicht berücksichtigt worden. Die Mehrbeschäftigung in den Nebenindustrien darf nicht unterschätzt werden, zumal die Umsätze der gesamten Kraftverkehrswirtschaft auf das Siebenfache des Wertes der Kraftfahrzeugproduktion zu veranschlagen sind. Die Gesamtzahl der Mehrbeschäftigten in der Kraftfahrzeugwirtschaft im Jahre 1933 wird mit 90000 nicht zu gering angenommen sein, so daß sich das Verhältnis zwischen Wagen und Mehrbeschäftigten auf 1 : 3 stellt¹⁵. Berücksichtigt

¹⁵ Am Rande: „?“.

man diese Vergleichszahlen und die Tatsache, daß die Herstellung des Volkswagens naturgemäß gegenüber den bisher hergestellten Kraftwagen eine Verringerung der erforderlichen Arbeitsstunden aufweist, so dürfte immerhin bei einem Mehrabsatz von 100 000 Volkswagen mit einer Mehrbeschäftigung von 200 000 Arbeitern, also im Verhältnis 1 : 2 im Mindestfalle zu rechnen sein.

Daß durch die Herstellung des Volkswagens eine zusätzliche Beschäftigung eintritt, dürfte außer Frage stehen, da es sich beim Absatz dieses Volkswagens um die Zuführung neuer Käuferschichten handelt. Eine Konkurrenz oder Verringerung der Produktion anderer Autotypen wird durch den Volkswagen kaum zu befürchten sein, ebensowenig wie er der individuellen Bauart und Werbung der einzelnen Firmen keinen Abbruch tun kann. Sollte evtl. ein Rückschlag in den Produktionsziffern der anderen Wagen eintreten, so dürfte dieser jedoch nur vorübergehend sein und sich in Kürze ausgleichen; denn die Mentalität des Deutschen geht daraufhin, entsprechend der Besserung der Einkommensverhältnisse von dem Volkswagen zum höherwertigen Spezialwagen überzugehen. Hierbei können die praktischen Auswirkungen des Absatzes von Volksempfängern als Vergleich herangezogen werden, wo gleichfalls eine Einschränkung des Absatzes von höherwertigen Radioapparaten nicht zu verzeichnen ist.

Neben der Belebung des Inlandsmarktes durch die Schaffung eines Volkswagens wird gleichzeitig erreicht werden können, daß dieses Kraftfahrzeug auf den Auslandsmärkten in größerem Umfange abgesetzt werden kann. Die Ausfuhrziffern der deutschen Kraftfahrzeugindustrie beweisen, daß insbesondere der Export von Kleinwagen, die standardisiert sind, Aussicht auf Erfolg hat. Den größten Anteil der deutschen Automobilausfuhr stellt zurzeit die Firma Adam Opel AG., wobei zu berücksichtigen ist, daß sie sich hinsichtlich ihres Kundendienstes des Vertriebs- und Organisationsapparates der General Motors Company bedienen kann. Aus diesen Erfolgen ist ersichtlich, daß nur ein einheitlich typisierter Volkswagen Aussicht auf Absatz auf dem Weltmarkt hat, da hierdurch gleichzeitig die Lagerhaltung von Ersatzteilen, wie überhaupt der Kundendienst, wesentlich erleichtert wird. Es ist anzunehmen, daß der zukünftige Volkswagen bei einem Preise von rd. 1100 RM auch im Ausland erheblich nachgefragt wird, zumal als Konkurrenten höchstens der Ford-Wagen und der Austin-Wagen vorhanden sind. Es dürfte erforderlich sein, den Volkswagen im Interesse der Arbeitsbeschaffung und der Ausnutzung der Exportchancen mit größtmöglicher Beschleunigung zur Ausführung zu bringen, insbesondere, da zu erwarten ist, daß sich in Kürze die Konkurrenz der japanischen Automobilindustrie auf dem Weltmarkt immer stärker bemerkbar machen wird. Es müßte daher Vorsorge getroffen werden, daß bei dem Abschluß zukünftiger Handelsverträge bereits der Export des Volkswagens mitberücksichtigt wird. Ohne daß der Export ziffernmäßig abgeschätzt werden kann, ist durch ihn eine Vermehrung der Automobilproduktion gleichfalls zu erwarten, so daß die auf Grund der deutschen Verhältnisse geschätzten Absatzmöglichkeiten des Volkswagens nicht zu optimistisch sind.

Ein leistungsfähiger Volkswagen dürfte der deutschen Volkswirtschaft auf jeden Fall ein Mehr an Arbeitsbeschaffungsmöglichkeiten und Devisen bringen.

DIE INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU BERLIN

(Stempel)

Dr. Gelpcke¹⁶

¹⁶ hs.

374

Paul Kluge

Anlage 5

Der Staatssekretär
in der Reichskanzlei
Rk. 5180

W[iedervorlage]
nach 1 Monat
W 18. 7.¹⁷

Berlin, den 20. Juni 1934

s. auch Rk 3468²⁴
W[iedervorlage]
nach 1 Monat
W 14. 8.¹⁷

1.) Vermerk

betreffend Volkswagen¹⁸.

Die Industrie- und Handelskammer zu Berlin beschäftigt sich in dem anliegenden Schreiben mit dem Volksautomobil. Die bei der Herstellung dieses Automobils zu beachtenden Gesichtspunkte seien folgende:

Arbeitsbeschaffung,
Förderung der Automobilindustrie,
Exportpolitik,
Motorisierung des Verkehrs,
sportliche Förderung,
Abschaffung des freien Wettbewerbs, damit Kapitalfehlleistungen vermieden werden,
eine Grundtype, analog Volksempfänger,
serienmäßige Herstellung,
Gründung einer Zentralstelle, die unabhängig von der Automobilindustrie arbeitet,
Überwachung der Kalkulation und Preisgestaltung durch diese Zentralstelle,
Festpreise für die genormten Teile,
kein Kleinwagen,
Raum für 4 Personen und Gepäck,
robuster Motor mit 1 ½-2 Zylinder-Volumen,
Fahrgestell und Karosserie auswechselbar,
Tragfähigkeit 400-500 kg,
Höchstgeschwindigkeit 80-90 Stundenkilometer,
genügende Bodenfreiheit,
Preis 1.000-1.100 RM,
günstige Finanzierung,
Senkung der Unterhaltskosten,
Herabsetzung der Benzinpreise unter teilweise Verzicht auf fiskalische Abgaben,
weitgehende Arbeitsteilung bei der Herstellung,
Montage in besonderen Werkstätten,
Verteilung der Montagewerkstätten auf das ganze Reich unter Berücksichtigung besonders notleidender Wirtschaftsbezirke.

Die Industrie- und Handelskammer schätzt den Jahresbedarf an solchen Wagen auf mindestens 100.000 Stück. Bei dieser Wagenzahl würde eine Mehrbeschäftigung von 200.000 Arbeitern herauskommen. Die Ausfuhr derartiger Wagen hätte Aussicht auf Erfolg. Diesem Wagen würde höchstens der Ford-Wagen und der Austin-Wagen Konkurrenten sein.

¹⁷ hs.

¹⁸ 3 Stempel mit hs. Vermerken am Rande: Wiedervorgelegt Büro 14. 8. – Wiedervorgelegt Büro 14. 9. – nach 1 Monat W. 14. 9. – Wiedervorgelegt Büro 16. 10. – Z.d.A. W.16.10.

An die Lösung des Problems müßte baldmöglichst herangegangen werden, da sonst zu besorgen ist, daß in Kürze die Konkurrenz der japanischen Automobilindustrie stärker fühlbar wird.

Das Schreiben der Industrie- und Handelskammer ist auch den zuständigen Ministerien zugegangen.

Soweit dem Unterzeichneten aus einer Mitteilung des Herrn Keppler bekannt ist, stimmt der Herr Reichskanzler dem Plan einer Gemeinschaftsarbeit nicht zu. Die Darstellung der Handelskammer ist für die praktische Inangriffnahme des Problems wenig brauchbar¹⁹.

Der Reichsverband der Deutschen Automobil-Industrie hat sich gleich nach der diesjährigen Automobil-Ausstellung an die Vorarbeiten für ein Volksautomobil gemacht. Alle Firmen des Reichsverbandes der deutschen Automobil-Industrie haben nunmehr zugestimmt, daß am 14. d. Mts. der Konstruktionsauftrag für das Volksautomobil an Dr. Porsche²⁰ gegeben werde mit bestimmten Terminen, so daß die Konstruktionsarbeit nach 5 Monaten beendet ist, und nach 10 Monaten einige Wagen fabriziert sind. Die einzelnen Werke stellen ihre Erfahrungen und Patente und auf Anforderung auch bewährte Konstrukteure Dr. Porsche²⁰ zur Verfügung.

In technischer Beziehung ist hinsichtlich dieses Wagens folgendes vorgesehen:

4sitziger Vierradwagen

1 ½ Liter Motor (etwa 28 PS-Leistung) in Heckanordnung,

Motor in 3 Ausführungen;

projektiert sind: luftgekühlter 4 Zylinder 4-Takt,

„ „ 4 „ 2-Takt

(beide mit Benzinbetrieb),

luft- oder wassergekühlter 2-Zylinder Diesel für Öl

3-Ganggetriebe (Einbau von Schnellgang vorgesehen),

Schwingachsenanordnung mit allen Neuerungen,

die bisher in Versuch erprobt (evt. hydraulisches Getriebe),

Gewicht ca 550–580 kg,

der Wagen soll alle modernen erprobten Prinzipien aufweisen und dadurch in hohem Grade exportfähig werden.

Über die spätere Quotenverteilung unter den deutschen Automobilfabriken ist noch nichts festgelegt. Es ist jedoch der Grundsatz aufgestellt, daß möglichst wenig Neuinvestitionen erfolgen²¹, daß vielmehr alle bestehenden Werke, insbesondere der Teilindustrie, stärker als bisher ausgenutzt werden.

Der Hauptwert dieser Entschloßung liegt darin, daß der Markenbegriff überwunden wird, daß nur an einer Stelle entwickelt wird, daß die Teilindustrie größere einheitliche Serien liefern kann und daß ein Fahrzeug geschaffen werden soll, das Ausfuhr bringt.

Die vorstehenden Angaben über das Ergebnis der Vorarbeiten des Reichsverbandes der Deutschen Automobil-Industrie sind dem unterzeichneten Referenten von dem Sachbearbeiter im Reichswirtschaftsministerium, Ministerialrat Ruelberg, gemacht worden. Die Angaben werden aus Konkurrenzgründen²² geheimgehalten. Es dürfte sich empfehlen, dem Herrn Reichskanzler die Angelegenheit zu unterbreiten.

2.)

¹⁹ Dieser Satz hs. von Min.Rat Willuhn eingefügt.

²⁰ Ursprünglich geschrieben: „Porche“; das s der richtigen Schreibung und Dr.-Titel sind hs. eingefügt.

²¹ Letztes Wort hs.

²² Die beiden letzten Worte hs. eingefügt.

Anlage 6a

Reichskanzlei
Rk. 1489²³

Berlin, den 7. Februar 1936

Sofort!²³

Betrifft: Bau eines Volkskraftwagens

s. Rk 1489II²³

1.) Vermerk:

Der Präsident des Reichsverbandes der Automobilindustrie, Geheimrat Dr. Allmers, teilte fernmündlich mit, daß Ingenieur Porsche²⁴ zwar einen Volkswagen zum Preis von ungefähr 1500 RM gebaut habe, dieser Wagen jedoch nach seiner (Geheimrats Allmers) Auffassung nicht brauchbar sei. Zum mindesten habe Porsche bisher stets vermieden, eine unumgänglich notwendige Probefahrt über rd. 50000 km mit dem Wagen vorzunehmen. Er (Geheimrat Allmers) traue dem Wagen keine Stabilität zu und wolle deshalb diese Probefahrt unbedingt ausgeführt sehen.

Da nun der Führer und Reichskanzler wahrscheinlich²⁵ in seiner Rede bei der Eröffnung der Automobilausstellung am 15. Februar die Frage des Volkswagens berühren werde, sei es unbedingt notwendig, daß er über diesen Sachverhalt unterrichtet werde. Er (Geheimrat Allmers) bitte deshalb den Führer und Reichskanzler dringend um eine kurze Unterredung *noch vor dem 15. Februar*.

Geheimrat Allmers erklärte sich auch bereit, gegebenenfalls nach Garmisch-Partenkirchen zu kommen.

2.) Hiermit

Herrn Staatssekretär
gehorsamst vorgelegt.

W.²⁶

6b

1.) Nach Mitteilung des Herrn Ministerialrats Wienstein hat sich Herr Geheimrat Allmers bereit erklärt, einen Bericht über die Probefahrt des Volkskraftwagens zu übersenden. Der mündliche Vortrag von Herrn Geheimrat Allmers würde sich dann erübrigen. Ich habe Herrn Geheimrat Allmers mitgeteilt, daß ein Empfang sich kaum ermöglichen lassen werde und gebeten, er möge zu morgen früh Herrn Staatssekretär den Bericht schriftlich mit der Post in die Reichskanzlei senden. Herr Geheimrat Allmers hat mir dies zugesagt und wollte, um zu vermeiden, daß der Brief in andere Hände gelangt, diesen mit der Aufschrift „privat“ versenden.

2.) Herrn Staatssekretär

gehorsamst vorgelegt

Md. 8. 2.²⁷

²³ hs.

²⁴ Dahinter „(Autounion)“ hs. gestrichen.

²⁵ Dahinter „doch“ hs. gestrichen.

²⁶ Paraphe von Ministerialrat Wienstein. Am linken Rand Paraphe von Lammers 8. 2.

²⁷ Paraphe von Min.Dirigent Meerwald.

6c

Rk 1489 5. Mrz. 1936 Will[uhn] (Stempel u. hs.)

Berlin W 8.
 Unter den Linden 12-13
 8.2.1936. V/F/Kü
 L 9.2. 1 Anl.²⁸

REICHSV ERBAND DER AUTOMOBILINDUSTRIE
 DER ERSTE VORSITZENDE

Sehr verehrter Herr Staatssekretär!

Wie besprochen, überreiche ich Ihnen in der Anlage einen internen Bericht über den gegenwärtigen Stand der Volkswagenangelegenheit und bitte Sie sehr, den Führer und Reichskanzler mit dem Inhalt desselben bekannt zu machen.

Da es leider nicht zu dem in Aussicht genommenen Vortrag und der Aussprache des Führers mit der Industrie gekommen ist, müssen wir großen Wert darauf legen, daß der Führer recht bald über den Stand der Angelegenheit wenigstens auf diese Weise unterrichtet wird.

Ich weiß, daß er vielleicht enttäuscht sein wird, aber er hat in seiner letzten Rede ja auch selbst gesagt, daß es noch Jahre dauern könne, bis das Problem gelöst sei.

Ich bedaure selbst außerordentlich, daß ich noch kein günstigeres Ergebnis melden kann; die Lösung des Problems ist viel schwieriger als die Konstruktion irgend eines anderen Fahrzeugs. Auch der Führer hat ja in seiner Rede bei der letzten Ausstellung darauf hingewiesen, daß es noch Jahre dauern könne.

Heil Hitler
 Ihr sehr ergebener
 Allmers²⁹

Herrn

Staatssekretär Dr. Lammers²⁸,
 Reichskanzlei
 Berlin.

6d

Interner Bericht

5. 2. 1936 V/F.

an

den Vorstand des R.D.A.
 Betr. Volkswagen.

Streng vertraulich!

Gemäß Beschluß des Vorstandes am 12. 11. 1935 sollte versucht werden, dem Führer Vortrag über den Stand der Angelegenheit zu halten. Herr Werlin teilte dann mit, daß es die Absicht des Führers sei, einen Kreis von Automobilindustriellen zu einer Aussprache noch vor Weihnachten zu berufen.

Daraus ist leider nichts geworden, wohl aber hat Herr Werlin inzwischen Herrn Dr. Porsche veranlaßt, einen Wagen nach München zu schaffen und dem Führer zu zeigen.

Da wir über diesen Vorgang nichts Näheres erfuhren, fragte ich bei Porsche an, warum er seinem Auftraggeber nicht Bericht in dieser wichtigen Angelegenheit erstatte. Er antwortete, die Angelegenheit eigne sich nicht zur schriftlichen Wiedergabe. Er hat dann mündlich hier in Berlin am 4. Februar berichtet.

²⁸ hs.

²⁹ Randvermerke von Lammers: 1.) Aufzeichnung dem Führer heute ausgehändigt
 2.) Geheimrat Almers [sic] durch Telegramm verständigt, abgesandt 14. 2.
 3.) Wv. Garmisch 15. 2. 36 L.

Aus den Äußerungen Porsches ist zu entnehmen, daß seine Einstellung nicht geeignet scheint, dem Führer ein klares und objektives Bild des Standes der Angelegenheit zu geben. Ich kann mich des Eindrucks nicht erwehren, daß P. sich in dem Traum wiegt, der technische Direktor eines zu errichtenden großen Spezialwerkes für den Bau des Volkswagens zu werden und daß er zu einer zu optimistischen Darstellung neigt.

Es ist jedoch nötig darauf hinzuweisen, daß:

- 1.) die Konstruktion noch keineswegs genügend erprobt, geschweige denn fabrikationsreif ist,
- 2.) daß sie nach Ansicht des Auftraggebers nicht den gegebenen Richtlinien entspricht, insbesondere noch immer erheblich zu teuer wird,
- 3.) daß eine besondere Fabrik nicht mehr erreichen könnte, als die von Porsche angegebenen 50 Lohnstunden, die das Chassis erfordern soll, auf vielleicht 45 Stunden herunterzubringen und daß große Neuinvestitionen sehr riskant sind, solange nicht feststeht, ob das Fahrzeug im Publikum Anklang findet und ein sehr großer Absatz gesichert ist,
- 4.) daß die Schwierigkeiten in erster Linie beim Material, (ca. RM 450.-) liegen; hier wäre zuerst der Hebel anzusetzen,
- 5.) daß die Industrie noch keineswegs überzeugt ist, daß die Konstruktion Porsches den zu stellenden Anforderungen in bezug auf Leistung, Zuverlässigkeit und *Dauerhaftigkeit* entspricht, weil trotz allen Drängens P. bis jetzt noch keine Gelegenheit genommen hat, die neue Ausführung der Industrie vorzuführen und sie einer *Dauerprobe* unterwerfen zu lassen,
- 6.) daß die Erfahrungen der Radio-Industrie mit dem „Volksempfänger“ zu besonderer Vorsicht mahnen.

Die Erfahrung, die sowohl die Auto-Union mit dem Rennwagen P. gemacht hat, der erst in der Fabrik nach vielfachen Umarbeitungen auf den heutigen Stand gelangt ist, wie auch die Erfahrungen, die Daimler-Benz früher mit Porsche-Konstruktionen gemacht haben, nötigen zur Zurückhaltung im Urteil.

P. ist ein genialer Konstrukteur, aber er arbeitet teuer, gewisse Konstruktions-Details sind gewagter und diffiziler als es für die Massenfertigung eines Volkswagens von guter *Lebensdauer* erwünscht ist. Gewiß ist seine Konstruktion bestechend schön und überraschend einfach im Aufbau, aber wir brauchen keine Gazelle, sondern ein robustes Pferd. Niemand weiß, ob die Konstruktion sich in der Praxis bewähren wird, weil Porsche sie bisher einer harten Dauerprobe noch nicht unterworfen hat.

Ob vielleicht daneben auch bei P. der Gedanke mitspielt, möglichst lange im Genuß der erheblichen monatlichen Zahlungen des RDA zu bleiben, läßt sich nicht klar erkennen. Tatsache ist, daß er $\frac{3}{4}$ Jahre durch die mißlungene Konstruktion des Zweitakt-Doppelkolbenmotors verloren hat.

Es blieb nichts anderes übrig, als ihm und seinem Herrn von Mahlberg positiv zu erklären, daß Zahlungen über den 31. März 1936 hinaus vorläufig nicht bewilligt werden würden, daß nunmehr zunächst eine scharfe Dauerprüfung von 2 Fahrzeugen über mindestens 50 000 km unter Aufsicht des technischen Stabes des RDA zu erfolgen hat.

Die Probefahrt soll am 1. März beginnen und wird, wenn alles gut geht, etwa $2\frac{1}{2}$ bis 3 Monate in Anspruch nehmen.

Aber selbst wenn sie ein günstiges Ergebnis haben sollte, ist die zweite wichtige

Frage, die der Herstellungskosten, noch leider weit von einer befriedigenden Lösung entfernt.

Als obere Preisgrenze für den *Detailverkauf* waren von uns in der Frankfurter Tagung vom 15. 6. 1934 RM 1200 festgesetzt; der Führer gab in seiner Rede vom 14. Februar 1935 als Limit das an, „was früher ein mittleres Motorrad“ kostete, also noch erheblich weniger.

Die Konstruktion Porsche dürfte jedoch in ihrer jetzigen Form und bei einer Massenaufgabe von 100000 Stück einen Kundenpreis bedingen, der nicht viel unter RM 1600 liegt.

Enthalten sind darin 15% Händlerverdienst, ferner 6% für Vertriebskosten und 4% für Verdienst der Fabrik, so daß der Nettopreis bei RM 1200.- läge. Porsches Absicht, die Händlerspanne auf 5% zu kürzen, um dadurch auf einen billigeren Detailpreis zu kommen, ist abwegig; der Händler hat 10% und mehr Unkosten und muß daher mindestens 15% Rabatt haben. Eine Reduktion würde nur dazu führen, diesen eingespielten und bewährten Riesenvertriebsapparat für den Vertrieb des Volkswagens praktisch auszuschalten.

Gewiß scheinen einige weitere Verbilligungen von Porsche erzielt worden zu sein, aber andererseits sind inzwischen die Materialpreise nicht unerheblich gegenüber der letzten Kalkulation gestiegen. Die Kosten der Karosserie sollen nach Angabe von P. von RM 500.- auf RM 320.- zu senken sein. Diese Angabe begegnet starkem Zweifel. Weder in Sindelfingen noch bei Ambi-Budd, neben Opel den beiden leistungsfähigsten Karosseriefabriken, hält man zurzeit einen Preis, der wesentlich unter RM 500.- liegt, für möglich.

Einen Volkswagen herauszubringen, der RM 1600.- oder auch nur RM 1500.- kostet, dürfte keineswegs den Absichten des Führers entsprechen; denn Wagen in annähernd dieser Preislage sind bereits vorhanden.

Die Bemühungen um die Schaffung eines Volkswagens haben bislang den Erfolg gehabt, daß Opel den Preis seines kleinsten Wagens von RM 1800.- auf RM 1650.- gesenkt hat und daß die Auto-Union dem Beispiel gefolgt ist. Maßgebende Herren des Opel Werks haben erklärt, daß sie bei genügendem Absatz noch weiter mit dem Preis heruntergehen würden, möglicherweise bis auf RM 1400.-.

Wenn das der Fall wäre, so würde sich bei annähernd gleicher Preislage von etwa RM 1400.- der Volkswagen mit den genannten beiden Fabriken in den Absatz teilen müssen und keine der drei Fabriken hätte Aussicht, auf eine genügend große Massenproduktion zu kommen.

Der Absatz an Kleinwagen macht zurzeit etwa 65–70% des Gesamtabsatzes unserer Personenwagenindustrie aus, bildet also ihr Rückgrat, das zu erschüttern volkswirtschaftlich nur dann verantwortet werden könnte, wenn wirklich eine Konstruktion vorläge, die ganz erhebliche konstruktive Fortschritte aufweist und deren Herstellungspreis so niedrig ist, daß das Ziel, ein Fahrzeug für breitesten neue Schichten der Bevölkerung zu schaffen, auch wirklich erreicht werden würde.

Die Automobilindustrie hat die Pflicht, alles nur Erdenkliche anzubieten, um der Forderung des Führers gerecht zu werden. Sie kann nicht abwarten, bis Porsche mit einer Konstruktion aufzuwarten vermag, die dem gesteckten Ziel besser entspricht; vielmehr sollte sie nunmehr den Versuch machen, durch ein *hochdotiertes Preisausschreiben unter den Konstrukteuren aller Werke*, insbesondere auch denen der Motorradfabriken zu einer voll geeigneten Konstruktion zu gelangen.

Wir sollten uns nicht durch das Beispiel Frankreichs abschrecken lassen, wo ähnliche Problemlösungen mißglückt sind und aufgegeben wurden, sondern zähe versuchen, auf einem anderen Wege zum Ziele zu kommen.

gez. Allmers

Anlage 7³⁰

RK 8853/36/B (Will) Röh³¹
Der Reichs- und Preußische Verkehrsminister

Berlin W 8, den 4. Juli 1936
Wilhelmstraße 80

K 4.9076.36

- 1.) Der Führer hat Kenntnis
- 2.) Dem Herrn Referenten erg.
m.d.B. um Kenntnisnahme
H. Min.rat Dr. Willuhn³²
- 3.) Zu den Akten
Berchtesgaden, 16. Juli 1936.
L.³³

An
den Herrn Reichsminister für Volks-
aufklärung und Propaganda
Berlin W 8

Betrifft: Volkswagen.

Auf das Schreiben vom 22. Juni 1936

- II 2842/20.6./586-3/4-.

l. in Abschr. bei³⁴

Ich bin der Entwicklung des vom Führer und Reichskanzler aufgeworfenen Gedankens, einen Volkswagen in den deutschen Verkehr und die deutschen Ausfuhrmöglichkeiten einzuführen, nicht nur beobachtend gefolgt, sondern ich bin auch dauernd bemüht gewesen, die Verwirklichung dieses Gedankens vorwärts zu treiben. Ich möchte jedoch bemerken, daß meine Einwirkung insofern erschwert war, als der Reichsverband der Automobil-Industrie mir gegenüber stets darauf hinwies, daß er in der Angelegenheit in ständiger unmittelbarer Verbindung mit dem Wirtschaftsbeauftragten des Führers und dem Propagandaministerium stehe. Über den Stand der Angelegenheit kann ich zur Zeit folgendes mitteilen:

Vorbemerkung:

Die Aufgabe teilt sich in die Konstruktion eines Fahrzeugs und die Organisation der Herstellung und des Vertriebes.

Konstruktion des Volkswagens.

Der Reichsverband der Automobil-Industrie hat die *Dr. Porsche GmbH* mit der Konstruktion des Volkswagens beauftragt. Er hat bisher bereits über 800000 RM für diese Arbeit aufgewandt. Sowohl die Motor- wie die Fahrgestell-Konstruktion war Gegenstand zahlreicher Entwürfe, von denen der größte Teil zunächst nicht befriedigte. Auch die zur Zeit der letzten Automobil-Ausstellung vorhandenen 2 Probefahrzeuge mußten noch in verschiedenen Punkten beanstandet werden. Insbesondere befriedigte die Motorleistung des Viertakt-Zweizylinders nicht.

Der Reichsverband der Automobil-Industrie hielt meinem Drängen stets entgegen, daß die *Dr. Porsche GmbH* die ihr gesetzten Fristen unausgesetzt überschritten habe. Die jetzt von Porsche entwickelten Fahrzeuge scheinen der Endlösung näher zu

³⁰ Abschrift (Durchschlag); vgl. Anlage 8!

³¹ hs.

³² hs., mit Paraphe von Min.Rat Willuhn 27. 7.

³³ Paraphe von Lammers.

³⁴ Vermerk hs. Liegt nicht vor.

kommen. Das eine dieser Fahrzeuge ist mit einem Zweitakt-Zweizylindermotor, das andere mit einem Viertakt-Vierzylindermotor ausgerüstet. Beide Motoren sind luftgekühlt und haben einen Hubraum von rund 1 Liter. Die Fahrzeuge sollen bei den gegenwärtigen Materialpreisen mit einem Selbstkostenpreis von etwa 950.– RM herzustellen sein, was einem Vertriebspreise von etwa 1500.– RM entsprechen könnte. Der Reichsverband der Automobil-Industrie verhandelt zur Zeit mit den Lieferanten und Kartellen wegen einer Herabsetzung der für den Volkswagenbau benötigten Werkstoffpreise. Die Verhandlungen scheinen auf dem Gebiet der Stahl- und Eisenpreise Erfolg zu haben und werden auch hinsichtlich der Leichtmetalle nicht als aussichtslos angesehen, so daß bei Großfabrikation die Aussicht besteht, den Verkaufspreis auf etwa 1200 RM zu bringen. Voraussetzung eines größeren Absatzes wird jedoch auch die Zuteilung der für den Kautschukbedarf erforderlichen Devisen sein.

Die beiden Mitte Juli fahrbereiten Volkswagenmodelle sollen einer Erprobung über 50000 km unterworfen werden. Hierfür werden, wenn keine Störungen auftreten, mindestens 3 Monate erforderlich sein. Erst wenn sich bei dieser Vorprobe gezeigt hat, daß die Anforderungen in Bezug auf Haltbarkeit, Fahreigenschaft, Leistung, Brennstoffverbrauch usw. erfüllt sind, kann eine Entscheidung über den Bau einer größeren Probewagen-Serie von 30 Stück getroffen werden, mit der dann weitere Erfahrungen zu sammeln sind. Auch hierfür wird eine angemessene Zeit – der Reichsverband der Automobil-Industrie rechnet für Bau und Erprobung ca. 6 Monate – vorzusehen sein. Erst dann kann entschieden werden, in welcher Ausführung der Wagen in Massenfabrikation zu nehmen ist.

Fabrikation.

Schon während der Erprobung der Modelle und der ersten Serie von 30 Fahrzeugen soll die Planung der Fabrikation beraten und vorbereitet werden. Der Reichsverband der Automobil-Industrie rechnet vom Augenblick der Entscheidung bis zu dem Tage, an welchem der erste Wagen in der Massenfabrikation das laufende Band verläßt, mindestens 9 Monate. Auch diese Frist ist nach Ansicht des Verbandes nur inne zu halten, wenn von allen Behörden und Wirtschaftsstellen größtes Entgegenkommen in jeder Beziehung stattfindet. Bis zur Stunde besteht noch keine Klarheit darüber, ob der Wagen in einer einzelnen Fabrik, die vielleicht als Gemeinschaftsunternehmen der gesamten Automobil-Industrie zu betreiben ist, hergestellt werden soll oder ob die Herstellung der Einzelteile in verschiedenen Fabriken mit nachfolgender Montage an einer oder mehreren Stellen gewählt werden soll. Die Herstellung der ersten 30000 Wagen soll unter allen Umständen in Arbeitsteilung bei verschiedenen Fabriken vorgenommen werden. Das Sammelverfahren wird an sich als etwas teurer beurteilt. Der Geheime Kommerzienrat Allmers teilte vor einiger Zeit hier mit, daß der Führer und Reichskanzler erwäge, einen Betrag von etwa 100 Millionen Reichsmark für die Anlage einer Volkswagenfabrik zur Verfügung zu stellen. Vor wenigen Tagen übermittelte er jedoch die Nachricht, daß dieser Gedanke jetzt wieder in den Hintergrund zu treten scheine, und daß es wohl bei dem Sammelverfahren verbleiben werde.

Schlußbemerkung.

Aus dem Dargelegten ergibt sich, daß der Volkswagen bei der nächsten Automobil-Ausstellung als Modell wohl gezeigt werden kann, daß jedoch verbindliche Liefertermine dann noch nicht genannt werden können. Die Industrie hat mir mitgeteilt, daß sie im Hinblick auf den Absatz der laufenden Erzeugung kleinerer Typen Bedenken trage, die Modelle des Volkswagens auszustellen, bevor die Lieferfähigkeit gewährleistet ist.

Ich würde es für zweckmäßig halten, wenn demnächst eine Besprechung bei mir stattfände, an welcher Sie, der Reichs- und Preußische Wirtschaftsminister und der

Wirtschaftsbeauftragte des Führers und Reichskanzlers zu beteiligen wären, um eine einheitliche Führung der Reichsregierung in der Volkswagenfrage sicherzustellen.

Einstweilen habe ich den genannten Stellen Abschrift von vorstehendem Schreiben zugeleitet.

Im Auftrag
gez. Brandenburg

An
den Herrn Reichs- und Preußischen
Wirtschaftsminister,

den Herrn Wirtschaftsbeauftragten
des Führers und Reichskanzlers
in der Reichskanzlei
- je besonders -

Berlin.

Abschrift beehre ich mich zur Kenntnis zu übersenden. Den Zeitpunkt der in Aussicht genommenen Besprechung werde ich noch mitteilen.

Im Auftrag
Brandenburg³⁵

Anlage 8

RK 9671/36 B.³⁶
Der Reichs- und Preußische Verkehrsminister
K 4. 10574

L. 27.7. 1 Anl.³⁷

Berlin W 8, den 25. Juli 1936
Wilhelmstraße 80

An
den Chef der Reichskanzlei
Herrn Staatssekretär Dr. Lammers,
Berlin

Vertraulich!
Dem Herrn Staatssekretär
geh. vorgelegt. R 27. 7.³⁸

Sehr verehrter Herr Lammers!

Vor einiger Zeit erkundigte sich das Propagandaministerium bei mir nach dem Stande der Volkswagensache. Ich habe darauf die beiliegende Aufzeichnung³⁹ gemacht, die ich dem Herrn Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda, dem Herrn Reichswirtschaftsminister und dem Herrn Wirtschaftsbeauftragten des Führers und Reichskanzlers übersandt habe. In der am Schluß dieser Aufzeichnung angeregten und inzwischen stattgehabten Besprechung mit den drei Stellen ist zunächst die Frage aufgetreten, ob der Führer und Reichskanzler einem Ressort oder einer Parteidienststelle einen ausdrücklichen Auftrag gegeben habe, seinen auf Schaffung des Volkswagens gerichteten Wunsch auszuführen. Dies ist an sich bisher nicht geschehen.

³⁵ Namensstempel.

³⁶ hs.

³⁷ hs., Paraphe von Lammers.

³⁸ hs.

³⁹ S. Anlage 7.

Ich habe mich zwar für zuständig gehalten, bin aber zweifelhaft geworden, ob ich dem Führer gegenüber die Verantwortung trage, da ich an den Vorführungen und Besprechungen des Reichsverbandes der Automobilindustrie beim Führer nicht beteiligt worden bin. Bei einem Vortrage, den ich selbst im Mai 1934 dem Führer gehalten habe, äußerte sich dieser dahin, daß der Volkswagen einen luftgekühlten Dieselmotor haben solle und daß weder Vorderachsenantrieb noch Heckmotor in Betracht komme. Diese Anforderungen sind auf Grund unmittelbarer Vorträge offenbar zurückgetreten. Jedenfalls gehen die Porsche'schen Konstruktionen einen anderen Weg.

Die beigelegte Aufzeichnung ergibt, daß die bisherige Arbeitsmethode bereits viel Zeit verbraucht hat und daß ihre Durchführung bis zur Massenfabrikation nochmals 1 ½ Jahre erfordert. Ich will die Frage offen lassen, ob die Automobilindustrie die angegebenen Zeiträume in der Vergangenheit aus rein sachlichen Gründen benötigt hat oder ob sie in der mit Zustimmung des Führers eingerichteten Gemeinschaftsarbeit möglicherweise auch ein Mittel gesehen hat, die für manche Firmen unbequeme Angelegenheit dilatorisch zu behandeln. Ich kann mir jedenfalls durchaus denken, daß der Führer eine Abneigung dagegen haben könnte, nochmals eine Automobil-ausstellung zu eröffnen, wenn er nicht die Möglichkeit hat, das endgültige Erscheinen des Volkswagens anzukündigen. Ich vermag die Sorge nicht zu unterdrücken, daß die vom Reichsverband der Automobilindustrie in Angriff genommene Gemeinschaftsarbeit nur mit außerordentlichem Druck oder unter Einsetzung öffentlicher Mittel zum Ziele führen wird, und daß die eigentlichen Schwierigkeiten erst auftreten werden, wenn die fabrikatorische Aufgabe beginnt.

Diejenigen Firmen, welche bisher kleine und billige Wagentypen mit gutem Erfolge hergestellt haben und über weitgehend abgeschriebene Fabrikationseinrichtungen verfügen, also etwa Opel und Auto-Union (DKW), würden möglicherweise unter Verwendung bewährter Aggregate in 15 Monaten in der Lage sein, einen Wagen herauszubringen, dem das Prädikat „Volkswagen“ zugebilligt werden könnte. Ich empfinde das Bedürfnis, Sie auf diese Sachlage hinzuweisen und Sie zu bitten, dem Führer bei nächster Gelegenheit Vortrag zu halten. Ich möchte nicht ohne Zustimmung des Führers Arbeiten des Reichsverbandes der Automobilindustrie durch Ermunterung von Parallelbestrebungen stören. Die von mir mit Wissen des Führers nach den Wünschen des Reichsleiters Bouhler finanziell unterstützte Konstruktion des Herrn Boehler (Konstruktors des bekannten und bewährten Hanomag-Kleinwagens) eröffnet nicht nur keine bessere Perspektive als die Porsche'sche Gemeinschaftsarbeit, sondern tritt wahrscheinlich hinter dieser zurück.

Es kommt mir im Augenblick vor allem darauf an, die Frage der Verantwortlichkeit zu klären, und ich wäre Ihnen deshalb dankbar, wenn Sie eine Entscheidung darüber herbeiführen würden, ob ich dem Führer gegenüber für die Ausführung seines Gedankens verantwortlich bin oder ob der Führer die Durchführung seines Planes auf unmittelbare Verhandlungen zwischen dem Reichsverband der Automobilindustrie und sich selbst beschränkt wissen möchte.

Heil Hitler!
Ihr ergebener
Frhr. v. Eltz⁴⁰

⁴⁰ hs.