

IMPRESSUM INHALT

Umschlaggestaltung:
Valentin Schneider

Bildnachweis:

Die Fotos stammen bis auf wenige Ausnahmen aus dem Archiv der Volkswagenwerk AG. Detailliert Bildnachweis auf Seite 255.

Besonderer Dank gilt (in alphabetischer Reihenfolge):

Frank Grube/DK (liebsich begeistern), Werner Hartung/BREKIN (macht weg eines einzigen Fotos Kopfständer) und Heppe (half mit Original-Dokument und Prospekt ein Stück weiter außerhalb der Mitarbeiterkapitel Vorläufer, Prototypen) Hans Joachim Klersy (fand die Idee schon 1980 gut, stiftet Archivmaterial und unterstützt das Projekt bis zuletzt auch mit dem Text zum Kapitel Schienenbus) Gustav Mayer/Ex-Entwicklungsleiter bei VW (hatte auch nach der Pensionierung noch Zeit für Gespräche) Gerhard Möhrke/DK (gab den Anstoß zur Realisierung 2002 und zur Neuauflage 2012) Christine Neefe/VW (liefert nicht nur 1980, sondern klug auch noch 22 Jahre später Informationen) Christoph Schneider (Bruder des Autors und Mitglied der Freiwilligen Feuerwehr Weitenburg, bereichert das Kapitel Feuerwehrlöschfahrzeuge wesentlich mit Informationen) Dr. Bernhard Wiersch (stellt 1980 das Bild- und Quellenmaterial zur Verfügung und wartete geduldig bis zur ersten Veröffentlichung 2002).

Copyright 2012 by:
SCHNEIDER MEDIA UK LTD.

1. Auflage 2002 durchgesehen und erweitert 2. Auflage 2012; Originalausgabe
Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Wiedergabe durch elektronische Medien sowie Fotokopie vorbehalten.
Erfassung und Nutzung auf elektronischen Datenträgern und Netzwerken inkl. Internet und Magazin- oder Buchportalen verboten.

Herstellung

Redaktion Gestaltung: Hans-Jürgen Schneider
Scan, digital & Produktion: Valentin Schneider
Scan Farbteil: Vincent Schneider
Druck und Bindung:
Offizin Andersen Nexö, Leipzig,
Buchhersteller seit 1746

Vertrieb:

Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwalder 1,
D-3360 Bielefeld, Tel. 0521/5590,
Fax 0521/559111, Mail: info@delius-klasing.de

ISBN für D, A, CH:
978-3-7688-5802-1

Printed in Germany

- 5 Vorwort: Bilder vom ersten VW-Transporter als Stück Zeitgeschichte
- 6 Einführung: Phönix aus der Asche – eine Idee und ihre Verwirklichung
- 14 Vorläufer: skurrile Transport-Vehikel auf „Käfer“-Basis
- 18 Prototypen, Vorserienmodelle: Serienstart nach nur 12.000 Testkilometern
- 26 Produktion: Fertigung überwiegend in Handarbeit – das sichert die Arbeitsplätze
- 34 Kastenwagen Grundmodelle: spartanisch, schwach, laut – und doch ein Welterfolg
- 42 Einsatz im Bergbau: unentbehrlicher Helfer dort, wo man heute Atommüll lagert
- 46 Brot-, Fleisch- und Schweinewagen: für Bäcker, Metzger, Bauern
- 50 Melkwagen, Trinkwasseraufbereiter, Winzerkombi: mit Pumpe und Filter
- 54 Kühlwagen: vom Trockeneis zu Kühlmaschine und Tiefkühlgeschäft
- 64 Verkaufswagen: mit Seitenklappe, Regal und Theke über die Dörfer
- 70 Jetstarter: huckepack V8-Motor von BMW für Druckluft
- 74 Kinowagen: Werbung, Schulung, Aufklärung – und manchmal auch Unterhaltung
- 78 Krankenwagen: mit Blaulicht und Martinshorn zum Einsatzort
- 90 Wasserunfall-Rettungswagen: Zinkwanne für hoffnungslose Fälle
- 96 Blutspendewagen: tiefgekühlter Lebenssaft für Notfälle aller Art
- 102 Feuerwehrlöschfahrzeug: Komplettausstattung für den Kampf gegen den Roten Hahn
- 116 Polizeiwagen für Streife, Unfallaufnahme, Radarüberwachung: allgegenwärtig
- 124 Postauto für Paket- und Schalterdienst: maßgeschneidert für Stadt und Land
- 132 Postlieferungswagen „Fridolin“: Spezialentwicklung mit fortschrittlichem Konzept
- 134 Pritschenwagen Standardmodelle: Dauereinsatz auf der Baustelle
- 140 Pritschenwagen Spezialmodelle: Langholz, Rohre, Fensterglas – kein Problem
- 150 Pritschenwagen mit Doppelkabine: Universal-Volkswagen als Pickup-Vorläufer
- 156 Pritschenwagen im Kommunaldienst: flickt Löcher und streut Salz
- 160 Pannenhilfs- und Kundendienstwagen: rückt öfter aus, als die Legende behauptet
- 164 Tieflader: schiefe Ebene und Muskelkraft statt Hydraulik und Joystick
- 168 Hubwagen: im Arbeitskorb Auge in Auge mit der Bogenlampe
- 172 Drehleiterwagen, Modelle mit Dachleiter: ohne Netz und Gurt in luftigen Höhen
- 178 Kombiwagen: Kasten mit Fenstern und variabler Möblierung
- 190 Kleinbus in Normalausführung: für Landpfarrer, Zubringerdienste, Taxibetriebe
- 198 Schienenbus: Spezialversion mit Gleisfahrgestell für die Deutsche Bundesbahn
- 202 Kleinbus-Sondermodelle, Sambabus: chic durch Dachverglasung und viel Chrom
- 212 Campingwagen: Duft der großen, weiten Welt für kleines Geld
- 224 Geldtransporter, Jagdwagen, Leichenwagen: keine Angst vor heiklen Aufgaben
- 232 Baubeschreibungen 1952 bis 1966: Original-Dokumente Technik und Modellpflege
- 246 Was anders wurde: Original-VW-Liste aller wichtigen Modellpflegemaßnahmen
- 255 Fahrgestellnummern 1950 bis 1967, Bildnachweis
- 256 Typschlüssel, Produktionszahlen, Quellenverzeichnis: Fakten und Helfer
- 257 VW Transporter T 1 in Farbe: Sambabus, Feuerwehr, Liefer-, Pritschen- und Campingwagen

Er hat mit kleinem Motor und großem Laderaum die Nachkriegslandschaft mitgestaltet: der Ur-Transporter von VW.

Gute Wände und Fotos von Automobilen haben eines gemeinsam: Sie werden mit der Zeit immer wertvoller. Die Bilder, die mir Volkswagen-Historiker Dr. Bernhard Wiersch 1980 für ein seinerzeit geplantes Buch über die Geschichte des VW-Transporters von den Anfängen bis zur (damaligen) Gegenwart zur Verfügung stellte, waren erst 13 bis 19 Jahre alt, als sie in stabilen Ersatzteilkartons bei mir eintrafen. Interessantes Pressematerial, gewiß, aber unter historischen Aspekten zum Veröffentlichen eigentlich noch zu jung. Einige Bilder erwiesensich zur Illustrierung von Geschichten rund ums Wohnmobil als nützlich, doch der „Rest“ von rund 4000 (!) großformatigen Original-Schwarz-Weiß-Abzügen auf (licht)echtem Fotopapier geriet zunächst in Vergessenheit, wanderte auf den Speicher überstand mehrere Umzüge, lagerte zuletzt – in einem alten Weinkeller. Wo er still vor sich hin reifte, um dann im September 2001 (für die 1. Auflage dieses Buchs) aus dem Dornröschenschlaf geweckt zu werden, damals in seinen ältesten Teilen ein halbes Jahrhundert alt. Und auf einmal sah ich die Fotos mit ganz anderen Augen.

Transporterbilder als Beitrag zur Zeitgeschichte

Das war ja viel mehr als Bildmaterial von alten Lieferwagen. Das war ein Schatz, ein Stück Zeitgeschichte, Dokumente von hohem Wert, die zeigten, wie man in den Nachkriegsjahren mobil wurde, mit dem Auto lebte und arbeitete. Nicht nur Bilder von nostalgischen Karosseriewaren, sondern auch Bilder von Menschen, die sich, meist schüchtern und ein wenig verkrampft, den Fotografen stellten, die alles daransetzten, Mensch und Maschine in einem möglichst milden und gefälligen Licht erscheinen zu lassen. Auch wenn Wolkenden Himmel verdüsterten oder Schneereise auf der Straße lagen: Mit der Leica, Hasselblad oder Rolleiflex holtendie (überwiegend im Auftrag von VW arbeitenden) Lichtbilder noch die feinsten Grauschattierungen aus den Motiven heraus. Blenden-, Zeit- und Programmautomatik waren noch nicht erfunden, geschweide denn Digitalisierung und nachträgliche Bildbearbeitung

Deshalb ist jede der in diesem Buch gezeigten rund 650 Aufnahmen ein kleines Kunstwerk, Ergebnis handwerklichen Könnens und streng sachbezogener Kreativität. Es handelt sich bei den Vorlagen zudem um Originale, die von VW Ende der 70er Jahre aussortiert wurden, als man begann, alle Dokumente



auf Mikrofilm zu speichern. Nicht auszudenken, wenn dieser Fundus in den Schredder gewandert wäre.

Im Respekt vor der Geschichte von Deutschland und VW nach dem Krieg ist das vorliegende Buch keineswegs nur ein Werk für autophile Nostalgiker. Obwohl es mehr Bilder von einem einzigen Automodell enthält als die meisten anderen Werke über Autos, soll es vor allem ein Geschichtsbuch sein, Aufarbeitung der Zeit für die Älteren, unterhaltsame Anregung und Information für die Jüngeren. So befassen sich die Texten am Rand mit Autotechnik und Modellentwicklung. Sie beschreiben in erster Linie, wie das damals wirklich war mit Währungsreform und Wirtschaftswunder, Lebensstil und Politik, Kunst und Gesellschaft

2012: um Farbteil erweiterte Neuauflage

Automobile sind ja immer auch ein Stück Kultur und spiegeln daher in Design und Ausstattung gut den jeweiligen Zeitgeist wider. Der antike Transporter von VW war zum Geldverdienengemacht, für den Wiederaufbau, für eine Art von Mobilmachung in allen Bereichen. Für Sicherheits- und Umweltaspekte war da kein Platz. Ein Auto wie die Nierentischepöche: laut, lustig, durstig, leichtsinnig und apolitisch. Erst zum Modelljahr 1967 wurden Gewirke für Sicherheitsgurt eingebaut. Zufall, daß im gleichen Jahr mit der Erschießung des Studenten Benno Ohnesorg die Studentenrevolte begann. Von da an war Schluß mit lustig. „Bitte anschnallen“ hieß jetzt die Devise, im Auto und in der Politik. Die im wesentlichen unveränderte Neuauflage von 2012 haben wir lediglich mit bislang unveröffentlichten Farbfotos angereichert.

Hans-Jürgen Schneider
August 2012

Wo heute sündhaft teure und von nur einem Mann bedienbare Hydraulik, Elektrik und Elektronik eingesetzt wird, genügt in den 50ern ein simpler, kastenförmiger Blechwürfel mit Pkw-Motor und 25 PS, um notfalls Berge zu versetzen. Der Ur-Transporter ist mehr Werkzeug als Auto, erleichtert in jedem Fall Millionen die Arbeit. Im Bild ein Transporter im norddeutschen Salzbergbau 1954.



Farben mit der Sprühpistole auf. Sie schützen sich mit Anzügen und Atemschutzmasken vor den gefährlichen Kunstharz- und Lösungsmitteldämpfen. Die Farbnebelrückstände werden, nur grob gefiltert, ins Freie abgesaugt. Deutlich intensiver automatisiert ist bereits die Motor- und Getriebefertigung. In riesigen Hallen stehen ganze Straßen von Vielfachbohrmaschinen, die in einem Arbeitsgang sämtliche Bohrungen an einem Zylinderblock anbringen.

Keine Angst vor Asbest

Die Qualitätssicherung kontrolliert mit feinmechanischen Präzisionsmeßgeräten die Toleranzen bei Kolben, Ventilen, Pleuelstangen, Kurbelwellen. Asbest wird in Unkenntnis der Gefahren bei vielen hitzeempfindlichen Teilen und angesichts der steigenden Fahrzeugstückzahlen in immer größeren Mengen verarbeitet. Er findet sich in Kupplungsscheiben und Bremsbe-

lägen, Zylinderkopf- und Auspuffdichtungen. Ihr ganzes Gefahrenpotential entwickelnde lungengängigen Mikrofasern erst später bei Wartung und Reparatur der Automobile. Bis in die 80er Jahre wird Bremsabrieb bedenkenlos mit Druckluft aus den Trommelgebläsen...

Von Jahr zu Jahr verbessert VW Fahrzeugkonstruktion und Produktionsverfahren (Details s. An-



Links (1956): Vor dem Spachteln werden die Bleche sorgfältig geschliffen und notfalls mit dem Hammer nachbearbeitet. Unten: Blick in die Karosserie-montage 1953.



Oben: Aufbaumontage 1953; gut erkennbar: die bereits verspachtelten Punktschweißnähte auf dem Dach. Unten (1954), rechts (1953): Feinarbeit an der Karosserie.



arbeiter bringt durchschnittlich nur rund 220 Mark im Monat nach Hause. Für einen Käfer Standard, der etwa 5000 Mark kostet, muß er fast zwei Jahre lang arbeiten. Heute hat ein VW-Werkemach nur sieben Monate das Geld für den billigsten Golf beisammen.

Lackiert wird in jenen Jahren ebenfalls noch von Hand. Nachdem die Karosserie im Tauchverfahren grundiert worden ist, tragen versierte Spezialisten die



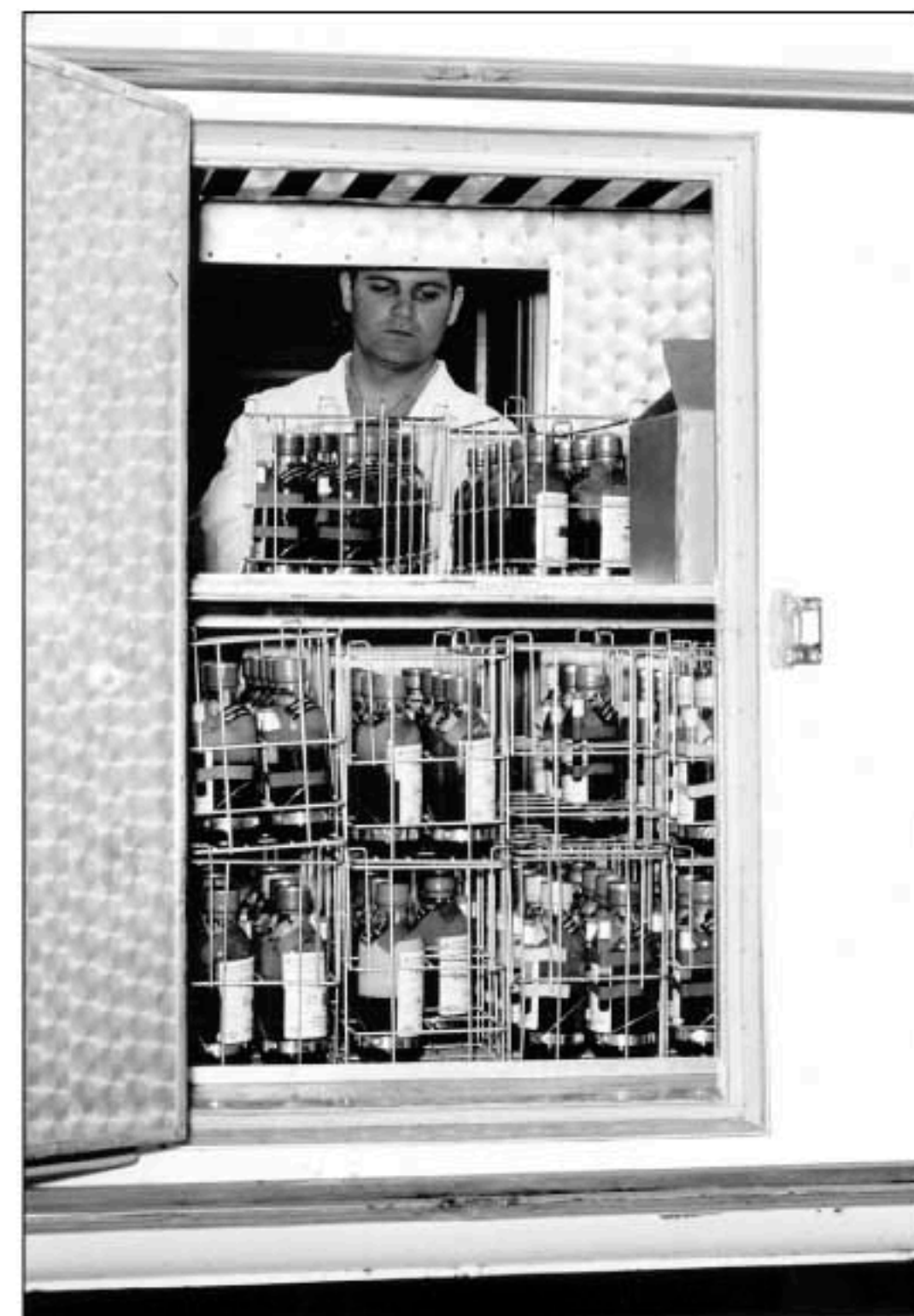


ken Jahr für Jahr bei Betriebsunfällen, stürzen von Leitern, erleiden Verbrennungen durch Kontakt mit Stromkabeln, die keineswegs schon überall so verlegt sind, wie es sicherheitstechnischen Anforderungen entspricht. Die Netze stammen überwiegend noch aus den 20er und 30er Jahren. Auf den Baustellen und in der Industrie wird überwiegend im Akkord gearbeitet. Wer kann, „kloppt“ Überstunden und zur Hand ist nicht nur das Werkzeug, sondern meist auch die Bierflasche. Hektik, Übermüdung, Fahrlässigkeit und Alkohol am Steuer – das alles fördert das Unfall- und Verletzungsrisiko.

Unter diesen Umständen sind Blutkonserven bald Mangelware. Viele Operationen sind nur unter Zuführung erheblicher Mengen des kostbaren Lebenssafts durchführbar. So wird denn schon Ende der 50er Jahre landesweit und in regelmäßigen Abständen zum Blutspendenaufgerufen. Bedenken werden zügig ausgeräumt: Der Mensch kann gefährlos einen Liter Blut abgeben, denn die Flüssigkeit regeneriert sich schnell im Körper. Gelockt wird mit Prämien von 20 bis 40 Mark und einem Frühstück. Das spricht sich vor allem unter (den in noch überschaubarer Zahl an den Universitäten eingeschriebenen) Studenten und (den wenigen) Arbeitslosen schnell herum. Mancher wird zum Stammkunden und besert so sein Budget auf. Fixer sind noch rar, AIDS ist noch nicht bekannt – entsprechend gering die Gefahr



Oben: Szene in Würzburg 1962 mit DRK-Blutplasma-Transporter. Darunter das gleiche Fahrzeug beim Beladen, rechts außen Blick in die Transportbox. Rechts: Warnlampen Armaturenbrett (1960).



Oben: Der Blutspendendienst-Wagen vor dem Würzburger Schloß 1962. Links: Parkplatz-Szene 1962 mit Transportern und typischen Limousinen der Zeit, vor allem von VW.

BAHN FREI

Nichts ist unmöglich in den 1950ern: Die Deutsche Bundesbahn läßt den Transporter nach entsprechender Umrüstung auf die Schiene.

Dampflokomotiven der Baureihen 01, 38 oder 44 von Borsig, Maffei und der Berliner Maschinenbau AG donnern mit rumpelnden Personen- oder Güterwagen im Schleppzug über die Gleise, lassen Häuserwände zittern, nebelnd die frisch gewaschene Wäsche auf der Leine mit rußigen Rauchschwadern ein. Die Schüler-Monatsbahnfahrkarte für eine tägliche Strecke von 20 km hin und 20 km zurück kostet nur 7,20 Mark, eine Hotelübernachtung auf dem Land ist schon ab 4,50 Mark zu haben. Es ist die Zeit, zu der in Deutschland noch Platz ist für unkonventionelle, um nicht zu sagen verrückte Lösungen.

Für einen Schienenbus auf VW-Transporter-Basis zum Beispiel. Allein der optische Reiz ist ungeheuer. Denn der Mensch wundert sich nun einmal gern über Dinge, die er meist nie oder nur höchst selten zu sehen bekommt, und bei denen Ebenen miteinander verschmelzen, die normalerweise nicht das Geringste miteinander zu tun haben. Der VW-Schienenbus ist so ein Ding, bei dessen Anblick die Leute stehen bleiben und sich verwundert die Augen reiben. Das es Autos mit Sportfahrwerkergibt, die „wie auf Schienen“ laufen, hat man schon gehört, doch ein Kleintransporter auf Gleis 1 vor dem Bahnhof von Wermelskirchen? Schon irgendwie seltsam.

Waggon-Räder und hydraulische „Ausheb- und Wendevorrichtung“

1955 präsentiert der im bayrischen Rosenheim ansässige Schienenfahrzeug- und Schneeräumgeräte-Hersteller Martin Beilhack GmbH (mit Segen von VW) einen „Gleiskraftwagen für universelle Verwendung“ – einen vom Bus zum Schienenbus mutierten Transporter. Entwicklungshilfe hat die Deutsche Bundesbahn geleistet; sie will ein Mobil, das in der Lage ist, Angestellte und Arbeiter der Bahnämter schneller als die herkömmlichen Draisinen zur Gleisbaustelle zu bringen. So wird der „Typ 22 Schiene“ denn überwiegend im internen Bahnverkehr eingesetzt.

Von der Straßenversion unterscheidet sich der „Typ GBA 1“ oder „Klv 20“, wie er in der Bahnsprache auch genannt wird, vor allem durch das massive Schienenfahrgestell aus soliden Profilstahlelementen in Leiterbauweise, die Waggon-Scheibenräder, die hydraulische „Ausheb- und Wend-



Ungewöhnlicher Anblick: Beilhack-Schienenbus mit DB-Logo vor einem süddeutschen Bahnhof 1955. Fahrgäste sind überwiegend Bahnarbeiter.