

Cornelia Daurer – Marcus Gräser – Brigitte Kepplinger –
Martin Krenn – Walter Schuster – Cornelia Sulzbacher (Hg.)

Bericht der Linzer Straßennamenkommission

Auszug aus dem Gesamtbericht

<https://stadtgeschichte.linz.at/strassennamenbericht.php>

Christian Reiter

Ferdinand Porsche

Autokonstrukteur, 3.9.1875–30.1.1951

Porscheweg, benannt 1954

Kurzbiographie

Ferdinand Porsche wurde als Sohn eines Bauspengers am 3. September 1875 in Maffersdorf in Böhmen geboren und besuchte die Gewerbeschule in Reichenberg: „Neben einer Installateurlehre besuchte er in Abendkursen die Staatsgewerbeschule in Reichenberg. Als er mit 18 Jahren in Wien in die Vereinigte Elektrizitäts AG Bela Egger eintrat, hatte er keine konstruktionstechnische Vorbildung.“¹ In diesem Unternehmen, das unter dem Namen Brown Boveri bekannt wurde, stieg er zum Leiter der Prüfungsabteilung auf. Porsche erfand den Radnabenmotor und wechselte zum Wagenbau. Seit dem Jahr 1898 war er Konstrukteur der k. u. k. Hofwagenfabrik Lohner & Co. in Wien, für die er im Jahr 1900 das „Lohner-Porsche-Elektromobil“ entwickelte.² „Da ein Studium für ihn nicht finanzierbar war, schmuggelte er sich in Abendkurse der Technischen Universität Wien für Maschinenbau und Konstruktionszeichnen ein“³, ohne jemals ein Studium abzuschließen: „Der ‚Professor Doktor‘ ohne akademischen Abschluss – eine Hochschule sah er nur als Gasthörer von innen – galt als eigenwillig, unkalkulierbar und im Umgang mit Geld als verschwenderisch.“⁴

Im Jahr 1906 wechselte er zur Firma Daimler nach Wiener Neustadt, die sich später in Austro-Daimler-Werke umbenannte. Porsche war dort 17 Jahre lang Direktor, Chefkonstrukteur und außerdem noch Rennfahrer: „1905 wurde er über Betreiben von Emil Jellinek-Mercedes als Nachfolger von Paul Daimler zum Technischen Direktor der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft in Wiener Neustadt bestellt.“⁵

Im Ersten Weltkrieg konstruierte er Zugmaschinen für Skoda-Mörser und andere militärische Fahrzeuge: „Unter seiner Leitung entstanden gigantische Zugmaschinen für die schwere Artillerie des Ersten Weltkrieges“⁶.

¹ Freimüller, Tabakfabrik, 116.

² Vgl. ebenda, 116–117.

³ Ebenda, 116

⁴ Viehöver, Ferdinand Porsche, 241.

⁵ Pfundner, Austro Daimler und Steyr, 41.

⁶ Ebenda.

Im Jahr 1917 wurden Porsche das Ehrendoktorat der Technischen Hochschule Wien und das Offizierskreuz des Franz-Josephs-Ordens verliehen. 1923 wurde er Direktor und fünf Jahre später Vorstandsmitglied des Daimler-Stammwerkes in Stuttgart-Untertürkheim: „Nach einem Zwist mit Camillo Castiglioni ging Porsche 1923 zu Daimler nach Stuttgart.“⁷

Die Technische Hochschule Stuttgart verlieh Porsche im Jahr 1929 den Titel „Dr. Ing.“ ehrenhalber. Im gleichen Jahr begann Porsche bei der Steyrer Waffenfabrik: „Die Fusion von Daimler und Benz verursachte Spannungen im Vorstand, sodass Ferdinand Porsche 1929 als Technischer Direktor zu den Steyr-Werken wechselte.“⁸

Ein Jahr später, 1930, eröffnete er in Stuttgart-Zuffenhausen eine eigene Entwicklungsfirma und ein Konstruktionsbüro, das 1937 von einer GmbH in eine KG umgewandelt wurde: „Wegen der Machtübernahme durch die Creditanstalt schied er dort schon nach 15 Monaten aus und gründete in Stuttgart sein eigenes Konstruktionsbüro, wo unter anderem 1934 der Grand-Prix-Wagen für die Auto-Union (P-Wagen) entwickelt wurde.“⁹ Am 8. Oktober 1937 beantragte Ferdinand Porsche die Aufnahme in die NSDAP.¹⁰

Im Jahr 1938 wurde Porsche mit der Gesamtplanung des Volkswagenwerkes in Wolfsburg betraut. Dieser Rüstungskonzern der Deutschen Arbeitsfront (DAF) war ein Vorzeigebetrieb der NS-Diktatur. Er führte das Werk als verantwortlicher Leiter bis Mai 1945. Porsche wurde bereits im Jahr 1938 mit dem Deutschen Nationalpreis für Kunst und Wissenschaft ausgezeichnet und zwei Jahre später zum Honorarprofessor an der Technischen Hochschule Stuttgart ernannt. Nach der Ernennung zum Wehrwirtschaftsführer im Jahr 1939 war Porsche von 1941 bis 1943 Vorsitzender der Panzerkommission. Er galt als „Lieblingsingenieur“ des Führers und war auch Mitglied im Rüstungsrat. Ein Jahr vor Kriegsende wurden die VW-Werke nach Gmünd in Kärnten verlegt, wohin auch das gesamte Vermögen illegal verschoben wurde. Porsche selbst lebte ab Jänner 1945 in Zell am See, Salzburg. Das Stuttgarter VW-Werk wurde nach dem Zusammenbruch der NS-Diktatur beschlagnahmt.

Im Dezember 1945 wurde Porsche gemeinsam mit seinem Sohn Ferry und Anton Piech in Baden-Baden verhaftet, wobei Ferry bereits nach drei Monaten wieder entlassen wurde.

⁷ Pfundner, Austro Daimler und Steyr, 41.

⁸ Ebenda.

⁹ Ebenda.

¹⁰ BArch, NSDAP Mitgliederkartei – Zentralkartei, 3100/M 0076, NSDAP-Mitgliedskarte von Ferdinand Porsche.

Die französischen Besatzer verhafteten Porsche und seinen Mitarbeiterstab und internierten sie für 22 Monate in einem Kriegsgefangenenlager.¹¹ Danach wurde er gegen Zahlung einer Kaution von einer Million DM im August 1947 entlassen, ohne von den Vorwürfen entlastet worden zu sein. Porsche wurde von der französischen Regierung vorgeworfen, während der Besetzung Frankreichs „die Deportation französischer Arbeiter, die Verschleppung von Direktoren der Firma Peugeot in ein Konzentrationslager und die Demontage und Verlagerung von Maschinen und Werkzeug der Firma Peugeot ins Volkswagenwerk angewiesen zu haben“, so Nemeč.¹²

Porsche befand sich im 76. Lebensjahr, als er am 30. Jänner 1951 in Stuttgart verstarb. Sein Leichnam wurde nach Zell am See überführt und dort in der Hauskapelle des Schüttgutes beigesetzt.

Leistungen

Für die Wiener Kutschenfabrik Lohner entwickelte Porsche das Lohner-Porsche Elektromobil. Es wurde von Radnabenmotoren angetrieben, auf die auch heute noch manche Elektroautohersteller setzen. Nach wie vor aktuell ist auch der von Porsche entwickelte Hybridantrieb mit Verbrennungsmotor zum Nachladen der Fahrzeugbatterien. Im Jahr 1900 entstand der Hybridwagen „Semper Vivus“. 1910 gewann Porsche mit dem von ihm entwickelten Austro Daimler die Prinz-Heinrich-Fahrt. Für die Steyr-Werke in Graz konstruierte er den Steyr-Wagen 30. Als erstes Patent in Stuttgart meldete er 1931 die Drehstabfederung an.

„Untrennbar mit dem Namen Porsche verbunden ist die 1934 gestartete Entwicklung des VW-Käfers [...]. Parallel entstanden im Auftrag der Auto Union Grand Prix-Rennwagen wie der Typ 22, die erfolgreich gegen die ‚Silberpfeile‘ von Mercedes-Benz antraten.“¹³

Auszeichnungen vor 1933

Porsche wurde im Jahr 1917 mit dem Ehrendoktor der Technischen Hochschule Wien ausgezeichnet.¹⁴ Bereits im Jahr 1912, „wohl nicht zuletzt für seine militärischen Entwicklungen“, wurde er von Kaiser Franz Josef mit dem Ritterkreuz des Franz-Josef-Ordens ausgezeichnet.¹⁵ Das Ende der Habsburgermonarchie verhinderte eine geplante Erhebung in den Adelsstand von Porsche: „Für seine Verdienste ernannte die Technische Hochschule Wien Porsche 1917

¹¹ Autengruber u.a., Umstrittene Wiener Straßennamen, 241.

¹² Nemeč, Ferdinand Porsche, 241.

¹³ Freimüller, Tabakfabrik, 117.

¹⁴ Nemeč, Ferdinand Porsche, 239.

¹⁵ Hofinger, Porsche, 572.

zum Ehrendoktor, die vom k. u. k. Handelsministerium auf Anregung des k. u. k. Kriegsministeriums im Oktober 1918 kam aufgrund des Zusammenbruchs der Habsburgermonarchie nicht mehr zustande."¹⁶

In Stuttgart verlieh ihm die Technische Hochschule im Jahr 1924 den Doktor-Ingenieur ehrenhalber, den Porsche „sein ganzes Leben lang als Namensteil seines Firmenimperiums führte“¹⁷.

Problematische Aspekte

„Anschluss“ Österreichs: Mit „Ja“ gestimmt

Porsche hatte 1938 den „Anschluss“ Österreichs befürwortet, ebenso die Einverleibung des Sudetenlandes. Die Neue Freie Presse berichtete darüber am 9. April 1938 im Sportteil mit dem Titel „Sportler zum 10. April“:

„Der deutsche Automobilkonstrukteur Dr. Porsche, der vom Führer Adolf Hitler mit der Schaffung des Volkswagens betraut ist, erklärte in einem Interview: Eine ausführliche, alle Umstände richtig erfassende Begründung, warum ich ‚Ja‘ sage, würde ein Elaborat von zwanzigtausend Druckzeilen erfordern. Und so glaube ich mich bei meiner Begründung nur auf eine Druckziele beschränken zu können – ich stimme mit ‚Ja‘, weil ich ein Deutscher bin!“¹⁸.

Nach Ansicht Hofingers war diese Aussage „eher seiner deutschnationalen Sozialisation als Sudetendeutscher denn einer dezidiert nationalsozialistischen Einstellung“¹⁹ zuzurechnen.

Pyta, der die Anschluss-Euphorie für wenig aussagekräftig hält, um Porsches politische Überzeugungen zu beurteilen, bestätigte, dass Porsche und Teile seines engen Umfeldes den „Anschluss“ sowohl Österreichs als auch des Sudetenlandes „gleichsam als natürliche und legitime Vereinigung von alter und neuer Heimat zu einem Großdeutschland stürmisch begrüßten“²⁰.

NS-Auszeichnungen

Ulrich Viehöver bezeichnet Ferdinand Porsche als einen Nationalsozialisten, der zu denen zählte, die mit den höchsten Ehren der NS-Diktatur geradezu überschüttet wurden:

¹⁶ Kerschbaumer, Nobilitierungen, 184.

¹⁷ Hofinger, Porsche, 573.

¹⁸ „Sportler zum 10. April“. In: Neue Freie Presse, Morgenblatt, Nr. 26.430 vom 9. April 1938, 15.

¹⁹ Hofinger, Porsche, 584.

²⁰ Pyta u.a., Vom Konstruktionsbüro zur Weltmarke, 312.

„Nahtlos fügte sich der als Professor und Doktor zu Ehren gekommene Ferdinand Porsche ins NS-Korsett: Parteimitglied, registriert unter der Nummer 5.643.287 in Württemberg-Hohenzollern seit dem 8. Oktober 1937, und später im Rang eines SS-Oberführers ‚ehrenhalber‘. Der Konstrukteur wurde unter anderem als Mitglied im NSKK (Nationalsozialistisches Kraftfahrkorps) geführt, der auch den Personenschutz von NS-Größen und Rallyes organisierte; er gehörte der DAF an (Deutsche Arbeitsfront) oder der NS-Volkswohlfahrt (NSV). 1938 wurde dem Parteigenossen der Deutsche Nationalpreis (100.000 RM) verliehen und zu Hitlers Geburtstag 1942 das Kriegsverdienstkreuz I. Klasse. Der Zivillist – diesen Status hoben Porsche und sein Sohn stets hervor – dürfte einer der am meisten geehrten Männer des Naziregimes gewesen sein.“²¹

Von einigen weiteren Ehrungen wusste Porsche-Treuhänder Karl Kirn, der am 22. Oktober 1947 sich folgendermaßen dazu äußerte: „Das Rüstungskommando Stuttgart verlieh dem ‚Musterbetrieb‘ die ‚Goldene Fahne‘ (1944) und ‚für die Gefolgschaft‘ einige Kriegsverdienstkreuze I. und II. Klasse sowie Kriegsverdienstmedaillen, die an Angestellte und Arbeiter nach Gutdünken verteilt wurden.“²²

Mitglied der schlagenden Burschenschaft

Im Jahr 1938 erhielt Porsche von der schlagenden Burschenschaft Bruna Sudetia Wien das Ehrenband. Sein Schwiegersohn Anton Piech gehörte der Burschenschaft bereits seit dem Jahr 1913 an.²³

NS-Parteimitglied seit 1937

Ferdinand Porsche stellte am 8. Oktober 1937 den Antrag und wurde rückwirkend mit 1. Mai 1937 in die NSDAP unter der Mitgliedsnummer 5.643.287 aufgenommen. Die Mitgliedskarte erhielt Porsche am 1. Juni 1938 übermittelt.²⁴ Er zählte damit zu den Hundertausenden neuer „Parteigenossen“, die von der Lockerung der am 30. April 1933 verhängten Mitgliederaufnahmesperre Gebrauch machten:

„Er nutzte das Zeitfenster, um in die Reihen der NSDAP aufgenommen zu werden, und gehörte damit zu der Flut von Neumitgliedern, von denen man mutmaßen kann, dass sie zumeist keine Gesinnungsnationalisten waren, sondern sich von Opportunitätserwägungen leiten ließen.“²⁵

²¹ Viehöver, Ferdinand Porsche, 243.

²² Ebenda, 243–245.

²³ Hofinger, Porsche, 585.

²⁴ BArch, NSDAP Mitgliederkartei - Zentralkartei, 3100/M 0076, Mitgliedskarte Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche. Vgl. dazu Hofinger, Porsche, 584.

²⁵ Pyta u.a., Vom Konstruktionsbüro zur Weltmarke, 309.

Deutscher Nationalpreis 1938

Goebbels setzte sich für Porsche ein, als es darum ging, geeignete Kandidaten für den Deutschen Nationalpreis 1938 zu nominieren. Diese Auszeichnung war ins Leben gerufen worden, um herausragende Künstler und Wissenschaftler zu ehren. Ideologische Linientreue war nicht gefragt, aber eine fachlich unbestrittene herausragende Leistung im jeweiligen Berufsfeld. Porsche stand mit anderen Technikern wie Heinkel und Messerschmitt in der engsten Wahl und allein dieses Bewerberfeld zeigte, so Pyta, wie sehr die Techniker in der NS-Diktatur angesehen waren. Goebbels vermisste einen Künstler im engeren Bewerberkreis, konnte sich aber mit der Wahl abfinden, weil er auch Techniker für geniefähig hielt. Ein auf Technik zugeschnittener „Geniediskurs“ stellte das „überwölbende semantische Bezugsfeld“ dar, so Pyta weiter, das Porsches konstruktive Leistungen in eine „Genieerzählung“ einfiel. Die im Schriftverkehr unumgängliche Laudatio Porsches enthielt nach Ansicht Pytas eine sehr zutreffende Auflistung seiner konstruktiven Tätigkeiten, die im Geniestreich des Volkswagens ihren Höhepunkt erreichten: „Der neue Volkswagen bildet die Krönung seines Lebenswerkes.“²⁶ Das Genie Porsches habe sich an der souveränen Meisterung der ihm von Hitler selbst übertragenen Aufgabe grandios bewährt: „Er hat sie mit der ihm eigenen Genialität und Zähigkeit gelöst.“²⁷

Porsche hatte damit den ersten Höhepunkt seiner NS-Karriere erreicht. Er war beim Reichsparteitag 1938 mit dem „Nationalpreis für den Bau des Volkswagens“ ausgezeichnet worden.²⁸ Möglicherweise, so Hofinger, muss die Parteizugehörigkeit Porsches als Voraussetzung für die Zuerkennung des „Deutschen Nationalpreises für Kunst und Wissenschaft“ gewertet werden, der von Hitler 1937 gestiftet worden war. Die Auszeichnung sollte jedes Jahr an drei verdiente Deutsche vergeben werden und war mit je 100.000 Reichsmark dotiert. Damit war es den Ausgezeichneten allerdings verboten, den Nobelpreis anzunehmen. Am 6. September 1937 standen die Preisträger fest und am 30. Jänner 1938 wurden sie in der Berliner Reichskanzlei übergeben: Fritz Todt, Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen, Willy Messerschmitt und Ernst Heinkel, Flugzeugkonstrukteure sowie Ferdinand Porsche, Konstrukteur. Für Hofinger ist der militärische Aspekt in der Arbeit der Ausgezeichneten „unschwer zu erkennen“²⁹.

²⁶ Zitiert nach Pyta u.a., Vom Konstruktionsbüro zur Weltmarke, 211.

²⁷ Ebenda.

²⁸ Völkischer Beobachter, Berliner Ausgabe vom 3. September 1938; vgl. dazu Krause-Schmitt, Er läuft und läuft, 24.

²⁹ Hofinger, Porsche, 584.

„Ein wahres deutsches Erfinder- und Konstrukteurleben steht in Dr. Porsche vor uns. Er hat mit genialer Begabung und unermüdlicher Energie auf einem technischen Gebiet Bahnbrechendes und Bewundernswertes geleistet. In einigen Jahren wird sein Volkswagen das Glück von hunderttausenden Familien darstellen. Der Name Porsche geht damit in die Geschichte der Technik unseres Volkes über. Der Führer ehrt Träger dadurch, dass er ihm den Nationalpreis 1938 verleiht.“³⁰

Honorarprofessor und NS-Dozentenbundsführer 1940

Für seine Verdienste in der NS-Diktatur wurde Porsche im Herbst 1940 zum Honorarprofessor an der Technischen Hochschule Stuttgart für Fahrzeugkonstruktion an der Abteilung für Maschinenbauwesen ernannt mit dem Recht, „über die zu seinem wissenschaftlichen Gebiet gehörenden Fächer in der genannten Fakultät Vorlesungen und Übungen zu halten“³¹. Außerdem wurde er zum stellvertretenden Dozentenbundsführer vorgeschlagen.³²

SS-Mitgliedschaft: Oberführer 1942

Nach Nemeč wurde er bereits 1942 zum SS-Oberführer befördert.³³ Porsche machte wie bei der NS-Mitgliedschaft zu Unrecht, bei der SS-Mitgliedschaft zumindest für die Ehrenführerschaft zu Recht geltend, dass er keinen Antrag gestellt hatte. Pyta geht davon aus, dass Porsche anfänglich tatsächlich nur eine „Ehrenführerschaft“ und ein damit verbundener hoher Dienstgrad von der SS-Führung angeboten worden war. Porsche kam daher seinen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maße nach und handelte sich eine Rüge des für Stuttgart zuständigen SS-Führers ein. Danach drängte die SS-Führung Porsche, den überfälligen Schritt zu setzen und nach der unverbindlichen Ehrenführerschaft eine Aufnahme in die Allgemeine SS zu beantragen. Porsche scheint zu der Ansicht gekommen zu sein, so Pyta, dass er sich dieser Forderung nicht länger widersetzen durfte und ließ über einen seiner Mitarbeiter, der selbst SS-Hauptsturmführer war, den ausgefüllten Fragebogen an das zuständige SS-Personalhauptamt zu schicken. Porsche hatte damit entgegen seinen Beteuerungen nach 1945 einen formellen Antrag gestellt und es kam zu einem Aufnahmeverfahren in die Allgemeine SS:

„Er scheint die Verbindung zur SS als politischen Preis aufgefasst zu haben, den er entrichtete, um Verbindungen zum mächtigen Reichsführer SS, Heinrich Himmler zu pflegen. Zwar konnte Himmler keine vergleichbaren technischen Projekte wie Robert Ley offerieren, aber es konnte nicht schaden, auch bei der SS Fürsprecher zu haben. Es war also viel

³⁰ „F. Porsche – Konstrukteur des KdF.-Wagens“. In: Völkischer Beobachter, Berliner Ausgabe vom 7. September 1938.

³¹ Hofinger, Porsche, 585.

³² Völkischer Beobachter, Berliner Ausgabe vom 14. Oktober 1940.

³³ Nemeč, Ferdinand Porsche, 241.

Opportunismus im Spiel, wenn sich Ferdinand Porsche und sein Sohn bei NSDAP und SS rückversicherten.“³⁴

Verleihung Totenkopfring 1944

Im März 1944 erhielt Porsche vom Reichsführer-SS den Totenkopfring der SS, eine von Himmler persönlich vergebene Auszeichnung an etwa 16.000 führende SS-Mitglieder, die gegen Ende des Zweiten Weltkrieges, so Hofinger, „jedoch zusehens inflationär“ verliehen wurde.³⁵ Nemeč bestätigt, dass Porsche nach den SS-Führerpersonalakten den Totenkopfring erhielt und ist ebenfalls der Ansicht, dass er „zu diesem Zeitpunkt jedoch keine hohe Auszeichnung mehr darstellte“³⁶. Erhalten ist ein kurzes Schreiben im SS-Führerpersonalakt vom 4. März 1944, abgestempelt am 2. Juni 1944, das der Reichsführer-SS von der Feld-Kommandostelle an den SS-Oberführer Dr. Ferdinand Porsche verschickte: „Ich verleihe Ihnen den Totenkopfring der SS.“³⁷

Porsche als NS-Konstrukteur

Beginnend mit dem Jahr 1934 konstruierte Porsche den deutschen Volkswagen als Leiter seines Büros „Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH, Konstruktionen und Beratung für Motoren und Fahrzeuge“ mit Sitz in der Stuttgarter Kronenstraße und im Auftrag des Reichsverbandes der Automobilindustrie. Der KdF-Wagen wurde trotz aller NS-Propaganda nie ausgeliefert. Porsche stellte seine technischen Entwicklungen stattdessen für die Kübel- und Schwimmwagen der deutschen Wehrmacht zur Verfügung. Während des Zweiten Weltkrieges wurde das gesamte Volkswagenwerk auf die Produktion von Rüstungsgütern umgestellt.

„Auf Grund der Erfahrungen, die Porsche als Arbeiter und Konstrukteur von der Pike auf gesammelt hatte, war er geradezu berufen, den Auftrag des Führers auf Konstruktion des neuen Volkswagens zu erfüllen. Die ersten 30 Wagen haben nun die härtesten Prüfungen unter allen möglichen Beanspruchungen bestanden. Bis in die kleinsten Einzelteile ist der Wagen so vollendet konstruiert, dass er die Anforderungen, die an einen deutschen Volkswagen billigerweise gestellt werden dürfen, voll erfüllt. Er kostet 990 Mark, hat 24 PS und nur 6 bis 7 Liter Brennstoffverbrauch. Die Volkswagenfabrik ist im Bau, das Spar[...] der

³⁴ Pyta u.a., Vom Konstruktionsbüro zur Weltmarke, 311 f.

³⁵ Hofinger, Porsche, 585.

³⁶ Nemeč, Ferdinand Porsche, 241.

³⁷ BArch, SS-Führerpersonalakt, SS 389 A, Schreiben des Reichsführers-SS an Dr. Ferdinand Porsche, Verleihung des „Totenkopfrings der SS“, 4.3.1944.

Deutschen Arbeitsfront hat begonnen. Die Aufgabe des Konstrukteurs kann als erfüllt angesehen werden.“³⁸

Porsche als Vorsitzender der Panzerkommission

Als hochdekoriertes SS-Oberführer gelang ihm durch die Fürsprache des Ministers für Bewaffnung und Munition Fritz Todt der Sprung an die Spitze der Panzerkommission im Jahr 1940. Porsche wurde als Vorsitzender der Panzerkommission im Jahr 1943 abgesetzt, weil der von ihm entwickelte und nach ihm benannte Panzerjäger Ferdinand an der Ostfront völlig versagt hatte und daher öfter zurückgelassen als im Kampf zerstört worden war. Die zwei Prototypen für den Panzerkampfwagen Maus wurden nie in Serie produziert.

Selbst als er durch Rüstungsminister Albert Speer 1943 des Vorsitzes wegen eklatanter Unfähigkeit enthoben worden war, wurde er nicht gänzlich entfernt: „Die in Zuffenhausen entwickelten Panzermotoren und -techniken sollen an der Russlandfront kläglich versagt haben. Trotzdem blieb Porsche Mitglied im Panzergremium; Speer berief ihn sogar in den ‚Rüstungsrat des Reiches‘, der jedoch seine Bedeutung bald verloren hatte.“³⁹

Nach Krause-Schmitt lobte Speer Porsches Einsatz noch, als er aus der Panzerkommission bereits ausgeschieden war: „In einer Durchhalterede im Sportpalast vom 5. Juni 1943 nennt er ihn als einen derjenigen, die für den Fortgang des Krieges an führender Stelle verantwortlich sind. Porsche diente dem Nazi-System tatsächlich bis zum Schluß, bis ringsum alles in Trümmern lag.“⁴⁰

Porsche als Nutznießer der NS-Zwangsarbeit

Tausende Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter sowie KZ-Häftlinge mussten in den VW-Werken arbeiten, die eine Vorreiterrolle für Zwangsarbeit im NS-Staat einnahmen. Die VW-Werke setzten Zwangsarbeiter aus Polen, Frankreich und Südosteuropa sowie sowjetische Kriegsgefangene, italienische Soldaten sowie jüdische und nichtjüdische KZ-Häftlinge ein. Die Arbeitsbedingungen für die Zwangsarbeiterschaft waren ein einziges Elend. Körperliche Züchtigungen, mangelnde Verpflegung, mangelnde Hygiene und mangelnde ärztliche Betreuung gehörten zum Alltagsleben. Unvollständige Totenlisten haben ergeben, dass alleine

³⁸ „F. Porsche – Konstrukteur des KdF.-Wagens“. In: Völkischer Beobachter, Berliner Ausgabe vom 7. September 1938.

³⁹ Viehöver, Ferdinand Porsche, 243.

⁴⁰ Krause-Schmitt, Er läuft und läuft, 24.

in Wolfsburg mehr als fünfhundert Menschen ums Leben kamen, unter ihnen Kriegsgefangene, Verschleppte, KZ-Häftlinge und Kinder. Ein Zeitzeuge, der den Arbeitseinsatz bei VW überlebte, berichtete davon, dass binnen eines halben Jahres jeder zweite seines Kommandos gestorben sei.⁴¹

„Pionier“ Porsche bei der Zwangsarbeit russischer Kriegsgefangener

Eines der zentralen Probleme der NS-Kriegswirtschaft war die Beschaffung von Arbeitskräften und bei dieser Problematik begnügte sich Porsche nicht nur mit Zwangsrekrutierungen der SS in den besetzten Gebieten, sondern vollbrachte, so Krause-Schmitt, in zwei Bereichen der Zwangsarbeit regelrechte „Pioniertaten“, und zwar beim Arbeitseinsatz von sowjetischen Kriegsgefangenen und der Ausbeutung von KZ-Häftlingen. Gegen den Einsatz sowjetischer Soldaten hatten andere Konzerne große Bedenken, weil sie sich nicht vorstellen wollten oder konnten, ob „diese Untermenschen“ überhaupt zu effektiver Arbeit in der Lage wären. In dieser Pattstellung ergriff Porsche die Initiative und ließ seine Vertreter seit dem Herbst 1941 direkt in die Durchgangslager für sowjetische Kriegsgefangene ausschwärmen, um sich an Ort und Stelle die kräftigsten Gefangenen herauszupicken. In einem Bericht vom Jänner 1942 erklärte das Volkswagenwerk seine Zufriedenheit mit der Arbeitsleistung der Russen, empfahl aber „sofortige strenge Bestrafung bei Vergehen irgendwelcher Art“ und regte ganz besonders die Entlausung an. Dies deswegen, weil die Werksführung in Wolfsburg sie nicht rechtzeitig durchgeführt hatte und folglich die meisten Kriegsgefangenen an einer Epidemie verstorben waren. Das Beispiel machte Schule, so Krause-Schmitt:

„In allen großen Betrieben wurden nun Kriegsgefangene unter den erbärmlichsten Bedingungen zur Zwangsarbeit eingesetzt. Auch in Wolfsburg selbst waren in der Folgezeit immer wieder sowjetische Kriegsgefangenenkommandos, vermutlich aus dem Stalag Fallingb., im Arbeitseinsatz.“⁴²

Nach Hofinger stellten den größten Anteil der Zwangsarbeiterschaft 4.000 bis 5.000 Ostarbeiterinnen und Ostarbeiter, die primär aus Russland und aus der Ukraine in das „Dritte Reich“ verschleppt wurden und im Volkswagenwerk arbeiten mussten. Ungebracht waren sie in insgesamt elf Lagern in und um das Werksgelände in Wolfsburg. Nach der NS-Rassenideologie bestanden große Unterschiede in der Art der Unterbringung, der medizinischen Betreuung und der Ernährung der Arbeiterschaft.⁴³

⁴¹ Krause-Schmitt, Er läuft und läuft, 24.

⁴² Ebenda.

⁴³ Hofinger, Prof. Porsche, 589.

Projekt Arbeitsdorf Fallersleben

Auf persönlichen Wunsch von Porsche wurde am 8. April 1942 in Wolfsburg ein eigenes Konzentrationslager erreicht und die KZ-Häftlinge wurden „auf Vorschlag Porsches und Weisung Hitlers“ zum Bau einer neuen Leichtmetallgießerei eingesetzt. Das „Arbeitsdorf Fallersleben“ diente als eines der Pilotprojekte, mit denen geprüft werden sollte, ob sich nicht auch KZ-Häftlinge effektiv in der Rüstungsindustrie einsetzen ließen und welche Formen hierfür am effektivsten sein könnten, so Krause-Schmitt. Auf persönlichen Befehl Himmlers mussten die Konzentrationslager so umorganisiert werden, dass sie den Anforderungen eines Rüstungseinsatzes gerecht wurden. Neben dem „Modell Porsche“ wurden noch zwei weitere Vorschläge getestet. In Kooperation mit der SS bauten die Gustloffwerke ein Werk im KZ Buchenwald und die IG-Farben eines in der Nähe des Vernichtungslagers Auschwitz. Der Aufwand für diese beiden „Projekte“ war aber anscheinend größer als beim „Modell Porsche“. Am 11. Oktober 1942 wurde daher das Projekt „Arbeitsdorf“ Fallersleben aus Sicht der NS-Diktatur erfolgreich abgeschlossen. Die Erfahrungen wurden in einer Konferenz zwischen SS und Reichsministerium für Rüstung und Munition ausgewertet. Porsches Modell setzte sich „in harter Konkurrenz“, so Krause-Schmitt, zu dem der IG Farben in Auschwitz durch: „Künftig wurden zahllose Außenkommandos der zuständigen Lager in unmittelbarer Nähe der Betriebe errichtet, wohin immer die SS Häftlinge vermieten konnte.“⁴⁴ Porsche nutzte sein mitentwickeltes System der Anmietung von KZ-Häftlingen nicht nur einmal, zuletzt im Frühjahr 1944 im besetzten Lothringen. In Wolfsburg erreichte das KZ Neuengamme noch im April 1944 ein Außenkommando für männliche, im August 1944 eines für weibliche Häftlinge. Diese Frauen waren wahrscheinlich Jüdinnen, die an der Rampe von Auschwitz zur Arbeit ausselktiert und nach Bergen-Belsen verschleppt worden waren, wo dann „Eignungsprüfer“ der verschiedenen Firmen sich ihre Arbeitssklavinnen aussuchten.⁴⁵

„Ausländerkinder-Pflegestätte“

Im Jahr 1942 wandte er sich direkt an Hitler und orderte KZ-Häftlinge zum Bau der neuen Leichtmetallgießerei bei VW. Auf Anordnung des Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz Fritz Sauckel ließ Porsche daher in Rügen eine „Ausländerkinder-Pflegestätte“ für die Kinder der Zwangsarbeiterinnen bauen. Hofinger spricht von mehreren hundert Säuglingen, die aufgrund mangelnder Hygiene und unterbliebener Versorgung an Brechdurchfall und

⁴⁴ Krause-Schmitt, Er läuft und läuft, 24.

⁴⁵ Ebenda.

ähnlichen epidemischen Erkrankungen im Kinderheim verstarben, das 1943 im „Ostlager“ eingerichtet worden war.⁴⁶

Der SS-Arzt Hans Körbel informierte Porsche Ende 1944 auf einer Direktorenkonferenz über die Zustände in der „Pflegestätte“, aber der Lieblingsingenieur Hitlers unternahm nichts und ließ alle Kinder sterben.⁴⁷ Der direkt Verantwortliche für den Kindermord, Körbel selbst wurde nach Kriegsende zum Tode verurteilt und hingerichtet.

„Auf einem Friedhof bei Wolfsburg sind mehr als hundert Säuglinge begraben. Schwangere polnische und russische Frauen, die im Volkswagenwerk arbeiteten, mußten kurz vor der Geburt in eine Baracke am Schachtweg. Bei der Entbindung wurden sie nicht medizinisch betreut, spätestens sechzehn Tage nach der Geburt wurden die Mütter wieder zurück an ihren Arbeitsplatz gezwungen, die Kinder blieben ohne Pflege zurück und waren in einem chronisch vernachlässigten Kinderheim Epidemien und Elend ausgesetzt. Von 274 Babys erreichten nach einer erhalten gebliebenen Liste nur wenige das Alter von drei Monaten. Porsches Modell Arbeitsdorf war ohne Opfer nicht zu haben.“⁴⁸

Anzahl der „Fremdarbeiter“ bei der Porsche KG

Bis 1945 hatte das Unternehmen insgesamt mindestens 214 „Fremdarbeiter“ gemeldet, darunter 15 Frauen. Der größte Teil von ihnen stammte aus Frankreich, es folgten Polen, Italien und die Niederlande. Aus Russland oder der Ukraine kamen 18, aus Belgien 15 und aus Kroatien sieben Menschen. Die übrigen kamen aus anderen Ländern oder ihre Herkunft war unbekannt. Diese Anmeldungen umfassten, so Pyta, nur einen Teil der ausländischen Arbeiter, die bei der Porsche KG beschäftigt waren. Denn es gab neben den offiziell Gemeldeten eine Kategorie von „Fremdarbeitern“, die sich die Porsche KG von anderen Unternehmen „auslieh“. Das waren in erster Linie „Facharbeiter“, die vom Volkswagenwerk auf Zeit „verborgt“ wurden oder russische Kriegsgefangene, die sich das Konstruktionsbüro von anderen Unternehmen in Stuttgart wie der Adolf Zaiser Maschinenfabrik GmbH ausgeliehen hatte. Die Anzahl derjenigen, die die Porsche KG auf Zeit von anderen Betrieben übernahm, ohne dass sie über das Konstruktionsbüro registriert wurden und solche, die sich aus eigenem Antrieb beim Unternehmen beworben hatten, konnten, so Pyta, „nicht einmal annähernd“ ermittelt werden.⁴⁹ Pyta schätzt, dass sich die Gesamtzahl der bei der Porsche KG beschäftigten Zwangsar-

⁴⁶ Hofinger, Prof. Porsche, 589.

⁴⁷ Knopp u.a., Hitlers Manager, 325.

⁴⁸ Krause-Schmitt, Er läuft und läuft, 24.

⁴⁹ Pyta u.a., Vom Konstruktionsbüro zur Weltmarke, 319.

beiterinnen und Zwangsarbeiter aller Kategorien „in einem hohen dreistelligen Bereich“ bewegte. Sie erreichte damit nicht jene Zahlen, die in anderen bekannten Unternehmen der Automobilindustrie belegt sind:

„Dies lag allerdings nicht an einer aus Skrupeln erwachsenen Zurückhaltung, sondern daran, dass die Porsche KG ein vergleichsweise kleines Unternehmen blieb, dessen Schwerpunkt weiterhin auf der Konstruktion und Entwicklung und eben nicht auf der Herstellung lag. Daher war der Bedarf an Hilfskräften, die einfache Tätigkeiten verrichteten, nur schwach ausgeprägt.“⁵⁰

SS-Wache für die Zwangsarbeiterschaft

Im Juni 1941 forderte Porsche persönlich ein Kommando der SS für den Wachdienst auf dem Gelände der Porsche KG an. Geplant waren zwei Wachhabende und zwölf Mannschaftsdienstgrade, die sich im 24-Stunden-Rhythmus abwechseln sollten. Bezahlung und Versorgung dieser Kräfte wurden „bis ins kleinste Detail geregelt“, so Pyta. Die Wachsoldaten fanden in der Polizeiunterkunft bei der Polizeiausbildungsabteilung in Zuffenhausen eine Unterkunft. Sie sollten vor allem „ein scharfes Auge auf eine Sonderwerkstätte richten“ und dafür Sorge tragen, dass keine Fotos gemacht wurden und sich „kein Unbefugter dort zu schaffen machte“. Im Februar 1943 wurde die SS-Wache nach einigen „Vorkommnissen“, die nicht näher erläutert wurden, angewiesen, „die ausländischen Arbeiter bei Betriebsbeginn und Betriebsschluss besonders zu überwachen“. Außerdem wurde festgelegt, „dass die Ausländer jeweils ihren Ausweis mit Fotografie vorzeigen müssen“⁵¹. Solche Maßnahmen belegen eine Angst vor Saboteuren oder Spionen, denen Betriebsgeheimnisse in die Hände gelangen könnten, die sie an den „Feind“ weiterverkaufen würden, womit vor allem die konkurrierenden französischen Autobauer gemeint waren. Die Angst vor Industriespionage führte dazu, dass es in den „geschützten Betrieben“ generell der Zustimmung übergeordneter Behörden bedurfte, Franzosen an wichtigen Positionen einzusetzen, selbst dann, wenn sie im Hause „schon seit langem bekannt“ waren.⁵² Die meisten ausländischen Arbeiter erhielten, vor allem die Osteuropäer, einfache Hilfsarbeiten, von harter körperlicher Arbeit am Bau über Botengänge bis hin zum Einsatz als Chauffeur, zu dem ein Pole im Jänner 1943 eingeteilt wurde, nachdem ein Deutscher „zu unregelmäßig zur Arbeit“ gekommen war.⁵³

⁵⁰ Pyta u.a., Vom Konstruktionsbüro zur Weltmarke, 319 f.

⁵¹ Ebenda, 320 f.

⁵² Ebenda, 321.

⁵³ Ebenda.

Porsche als „Kriegsgewinnler“

Gestohlene DAF-Gelder

Die im Mai 1933 gegründete Zwangsgewerkschaft DAF raubte den Gewerkschaften das Vermögen, so Viehöver, verwendete es zweckentfremdet für das VW-Werk und übernahm so auch das Kommando über das VW-Werk. Daher liefen der Volkswagen, das Werk und die Stadt während der NS-Diktatur unter dem Etikett „KdF“: „Porsche störte es nicht im Geringsten, dass die DAF seinen Lebensraum mit gestohlenen Gewerkschaftsgeldern als KdF-Auto finanzierte. Ihm war wichtig, so viel wie möglich von dem Diebesgut abzubekommen.“⁵⁴

Obwohl im Jahr 1938 bereits der Gedanke an den Bau von zivilen Autos verworfen worden war, zog die Deutsche Arbeitsfront, so Krause-Schmitt, „der Naziersatz für die verbotenen Gewerkschaften“, ihren Mitgliedern durch das sogenannte „Volkswagen sparen“ das ganze Geld aus der Tasche, um den Rüstungsbetrieb in Wolfsburg zu finanzieren:

„Der ‚Volkswagen‘ blieb was er war, ein reines Propaganda-Manöver: Bis auf einige Vorzeige-Käfer wurden in Wolfsburg nur Militär-KFZ gebaut. Mehr noch: Das Volkswagenwerk stieg – mit Hilfe der Spargroschen der geprellten Arbeiter – in die Produktion der V1-Rakte ein.“⁵⁵

Der Cheftreuhänder des DAF-Vermögens für Württemberg-Baden und oberster Beauftragter der US-Militärregierung in Württemberg, Hans Papst, bezeichnete Porsche als „Kriegsgewinnler übelster Sorte!“⁵⁶ Seine Aufgabe war es, jene Gelder einzutreiben, die mithilfe der Deutschen Arbeitsfront veruntreut bzw. dem Staat, den Gewerkschaften, Firmen oder Privatleuten gestohlen worden waren: „Zur Erinnerung: Die DAF war die wichtigste Förderin, Geldgeberin und Partnerin von Porsche und dessen Firma seit 1937 gewesen.“⁵⁷ Papst fand auch heraus, dass die Firma Porsches auch auf andere Art und Weise finanziert wurde: „Ich kann Ihnen vertraulich mitteilen, dass die Porsche K.G. noch kurz vor der Währungsreform RM 600.000 vom Amt für Besatzungsleistungen erhalten hat.“⁵⁸

Profite aus den Rüstungsaufträgen

Wie Porsche durch die Rüstungsaufträge der NS-Diktatur profitierte, belegen verschiedene Finanzberichte, Zwischenbilanzen und Aktennotizen der Porsche-Treuhänder an das Amt für Vermögenskontrolle, Stuttgart, sowie Unterlagen aus Prozessakten der Zentralspruchkammer

⁵⁴ Viehöver, Ferdinand Porsche, 245.

⁵⁵ Krause-Schmitt, Er läuft und läuft, 24.

⁵⁶ Ebenda, 258.

⁵⁷ Ebenda.

⁵⁸ Ebenda, 259.

Nord-Württemberg, Ludwigsburg. Demnach stiegen die jährlichen Gewinne der Firma fast kontinuierlich, von 501 RM im Jahr 1933 auf gigantische 2,075.613 RM im Jahr 1944. Porsche Senior steigerte sein jährliches Einkommen von 28.275 Reichsmark (RM) im Jahr 1932 auf sagenhafte 711.530 RM im Jahr 1938. Porsche Junior verdiente 1932 bescheidene 2.200 RM, im Jahr 1938 bereits 60.150 RM und 1943 bemerkenswerte 387.197 RM.⁵⁹

Nach Viehöver hatten die Porsches und Piechs von Februar bis April 1945 durch ihre Firma beträchtliche Geldbeträge von Stuttgart nach Gmünd und Zell am See überweisen lassen. Am 15. Februar 1945 gingen jeweils 100.000 RM an die Buchhalterin Ege sowie an den Mitarbeiter März in Gmünd, am 23. Februar folgten 50.000 RM an Porsche Senior, 21.000 RM an Porsche Junior und 20.000 RM an Luise Piech. Am 27. Februar gingen an den Prokuristen Kern 300.000 RM, am gleichen Tag weitere 100.000 RM wieder an Ferry Porsche nach Zell am See und am 31. März erhielt Prokurist Kern noch einmal 200.000 RM. Die letzte Barüberweisung über 40.000 RM ging am 4. April 1945 ebenfalls an Kern. Alles in allem, so Viehöver, flossen in diesen letzten Kriegsmonaten 931.000 RM aus Zuffenhausen nach Österreich ab – „eine Summe, die nach heutiger Kaufkraft mehr als neun Millionen Euro bedeutet.“ Davon strich, so Viehöver weiter, „die Familie 201.000 RM (Kaufkraft in Euro heute: gut zwei Millionen) ein“⁶⁰. Gleichzeitig begann die Stammfirma in Stuttgart „auszubluten“, Löhne, Gehälter und Rechnungen konnten kaum mehr beglichen werden. Noch 1947 teilte Porsche-Treuhänder Kirn mit, dass rund 400 Arbeiter und Angestellte diverse Ansprüche aus der Zeit vor dem Mai 1945 geltend machten. Porsches erster Treuhänder Karl Fröhlich vermerkte am 30. November 1945 und am 4. Jänner 1946 in seinen ersten Finanzberichten an die „Property Control Section“ Stuttgart der US-Militärregierung: „In Stuttgart fanden wir Buchbeträge, welche sagen, dass größere Barbeträge nach Österreich gingen, kurz bevor Stuttgart besetzt wurde.“ Seiner Meinung nach war es „klar ersichtlich, dass der österreichische Teil der Porsche KG alles Geld hat und die Porsche-Fabrik in Stuttgart hat alle Schulden“⁶¹. Frühere Zulieferer hätten ihre Rechnungen bis 30. November 1945 in Stuttgart präsentiert. Hinzu kämen Schulden bei Banken von fast 1,2 Millionen RM. In Fröhlichs erstem Finanzstatus mit Stand vom 30. Oktober 1945 wurden sogar Forderungen der Firma an Porsche Senior in Höhe von mindestens 3,537.239 RM genannt: „Der Betrag wurde aber nicht weiter präzisiert und tauchte später nicht mehr auf.“⁶²

⁵⁹ Krause-Schmitt, Er läuft und läuft, 248 f.

⁶⁰ Viehöver, Ferdinand Porsche, 254.

⁶¹ Zitiert nach ebenda.

⁶² Ebenda, 255.

Keine österreichische Staatsbürgerschaft

Sein Antrag auf österreichische Staatsbürgerschaft wurde aber abgelehnt, weil bis 1956 alle Personen davon ausgeschlossen wurden, die von 1933 bis 1938 ins Deutsche Reich eingebürgert worden waren.⁶³ Im Jahr 1934 hatte Porsche die tschechoslowakische Staatsbürgerschaft abgelegt und die deutsche angenommen. Er hatte sich nach dem Ende der Habsburgermonarchie gegen die österreichische Staatsbürgerschaft entschieden, weil er mit der tschechoslowakischen ohne Probleme in den 1920er Jahren an Automessen und Autorennen teilnehmen konnte. Der SPÖ-Innenminister Oskar Helmer versuchte Porsches Ansehen in den 1950er Jahren reinzuwaschen und ihn unter allen Umständen wieder in Österreich einzubürgern.

„Innenminister Helmer problematisierte diese Bestimmung mehrfach. Im Ministerrat vom 8. August 1950 bezeichnete er – aus Anlass des Falls Ferdinand Porsche – das Gesetz als ‚Großes Unrecht‘. Porsche sei ‚kein Nazi‘ gewesen, er habe nur eine nationalsozialistische Auszeichnung erhalten. Er sei als er im Jahr 1934 nach Deutschland gegangen sei, tschechoslowakischer Staatsbürger gewesen. Da man ihm 1935 die deutsche Staatsangehörigkeit verliehen habe, sei es nun unmöglich, ihn in Österreich wieder einzubürgern.“⁶⁴

„Persilscheine“ der Kärntner Landesregierung

Am 21. Dezember 1948 erklärte die Kärntner Landesregierung die NS-Vergangenheit von Porsche und seinem Sohn als völlig unbedenklich. Der stellvertretende Landeshauptmann bestätigte, „dass Herr Prof. Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche [...] in seiner Eigenschaft als hervorragender Konstrukteur auf dem Gebiete des Maschinen- und Kraftfahrzeugbaues, zu dem industriellen Wiederaufbau Österreichs, im Besonderen des Landes Kärnten, beigetragen hat“⁶⁵. Die Leistungen des Sohnes Ferry werden ebenfalls „in seiner Eigenschaft als Geschäftsführer der Porsche Konstruktionen Ges.m.b.H.“ in höchsten Tönen gelobt. Gemeint ist damit, so Viehhöver, der Fahrzeuge und Landmaschinen produzierende Betrieb, den der „Doppelclan Porsche-Piech“ zur Rettung des Vermögens kurz vor dem Untergang der NS-Diktatur in Gmünd errichtet hatte. Obwohl Kärnten in der britischen und Stuttgart in der amerikanischen Besatzungszone lag, betonte die Kärntner Landesregierung, „dass Herr Prof. Porsche nach den hier geltenden Gesetzen politisch nicht belastet erscheint und auch kein Verfahren in diesem Zusammenhang hieramts gegen ihn anhängig ist“⁶⁶. Sogar von der NS-Mitgliedschaft wurde

⁶³ Kolonovits/Burger/Wendelin, Staatsbürgerschaft und Vertreibung, 354.

⁶⁴ Ebenda, 355.

⁶⁵ Zitiert nach Viehöver, F. Porsche, 239.

⁶⁶ Zitiert nach ebenda.

Ferry Porsche entlastet. Die Landesregierung bestätigte den Umstand, „dass Herr Porsche junior nicht der NSDAP angehört hat, also auch politisch in keiner Weise belastet ist“⁶⁷. Wegen der „wirtschaftspolitisch wertvollen Tätigkeit“ ließ die Kärntner Landesregierung „Herrn Porsche auch in der Ausführung seiner Pläne ihre größtmöglichen Förderungen angedeihen“⁶⁸. Porsche erhielt vom stellvertretenden Landeshauptmann außerdem die Zusicherung, „ihm, wie bisher, auch in Zukunft ihre weitgehendste Unterstützung bei der Erfüllung seiner Aufgaben zuteil werden“⁶⁹ zu lassen. Dieses Entnazifizierungsdokument, das, so Viehöver, einem „Kotau der Kärntner Regierung vor den Porsches“ gleichkommt, findet sich in den Unterlagen mehrerer Regierungs- und Dienststellen sowie der Besatzungsmächte:

„Somit bildet der Freibrief aus Klagenfurt auch in Stuttgart den Schlüssel, der dem Porsche-Piech-Clan überall die Türen bei den obersten Kontrollorganen aufstoßen wird. Ohne diesen wirkungsvollen Persilschein hätten die Porsches und Piechs ihr gesperrtes Vermögen, ihre Stammfirma nebst Villen in Stuttgart, kaum zurückbekommen.“⁷⁰

Bereits am 26. Oktober 1950 sowie am 17. November 1950 gab das Amt für Vermögenskontrolle in Stuttgart ihr „unter dem Verdacht des Kriegsverbrechens“ blockiertes Vermögen, den Firmenkomples in Stuttgart-Zuffenhausen, die wertvollen Lizenz- und Patentrechte aus Verträgen mit der NS-Diktatur, die beiden Villen im Feuerbacher Weg 48 und 50 in Stuttgarts „aussichtsreicher Halbhöhenlage sowie ein beträchtliches Geldvermögen komplett frei“⁷¹.

Porsches Falschaussagen beim Entnazifizierungsverfahren

Porsche hat, betont Pyta, in seinem Entnazifizierungsverfahren falsche Angaben „hinsichtlich des Eintrittsdatums und des Umstands seines Beitritts gemacht, um seine Mitgliedschaft in der NSDAP zu bagatellisieren. Dieser Umstand spricht dafür, dass er bewusst Spuren verwischen wollte“⁷². Porsche verwendete dabei eine beliebte Ausrede ehemaliger Nationalsozialisten, indem er behauptete, die Mitgliedschaft in der NSDAP sei ihm ohne eigenes Zutun quasi verliehen worden, also ohne eine aktive Bewerbung oder einen individuellen Aufnahmeantrag. Dafür musste Porsche lediglich den Zeitpunkt seines Parteieintritts auf das Jahr 1938 verschieben. Das Parteibuch sei ihm „im Zusammenhang mit der Verleihung des Nationalpreises für die Konstruktion des Volkswagens im Jahre 1938 [...] kurzerhand zugestellt“⁷³

⁶⁷ Zitiert nach Viehöver, F. Porsche, 239.

⁶⁸ Zitiert nach ebenda.

⁶⁹ Zitiert nach ebenda.

⁷⁰ Ebenda, 240.

⁷¹ Ebenda.

⁷² Pyta u.a., Vom Konstruktionsbüro zur Weltmarke, 309.

⁷³ Zitiert nach ebenda.

worden. Die Parteimitgliedschaft sollte als „lästiges Abfallprodukt“, so Pyta, einer renommierten Auszeichnung bagatellisiert werden, das man notgedrungen in Kauf nehmen musste: „Porsche konstruierte überaus geschickt ein Narrativ, in dem seine unzweifelhaften Verdienste für die Technik ihn unbeabsichtigt in den Besitz des braunen Parteibuchs gebracht hatten.“ Damit begab er sich in die schlechte Gesellschaft vieler anderer Prominenter, die nach dem Krieg ihre Parteimitgliedschaft „mit fantasievollen Begründungen zu beschönigen suchten“⁷⁴.

Für seine SS-Mitgliedschaft fand Porsche eine ähnliche Ausrede wie für seine NSDAP-Mitgliedsnummer. Er sei, so Porsche, 1938 ohne Antrag oder Bewerbung „zum Ehrenführer der SS mit dem Range eines Standarten- bzw. Oberführers ernannt“ worden.⁷⁵ Die Zentrale Spruchkammer wertete diese Interpretation so stark, betont Pyta, „dass sie aufgrund dieser Verleihung der Mitgliedschaft deren mangelnde Rechtsgültigkeit konstatierte“⁷⁶.

Als Porsche am 10. Juni 1949 seinen Meldebogen für das Entnazifizierungsverfahren ausfüllte, war sein erstes Ziel, so Pyta, „aus dem Verfahren ungeschoren herauszukommen – und dies bedeutete, Restriktionen hinsichtlich seiner unternehmerischen Betätigung sowie empfindliche Geldstrafen unbedingt abzuwenden. Immerhin hatte die zuständige Zentralspruchkammer Nord-Württemberg den Streitwert des Verfahrens auf eine Summe von 771.530 DM festgelegt.“⁷⁷ Daraus ergab sich, dass Porsche selbst bei Straffreiheit die Verfahrenskosten in der Höhe von 37.576,50 DM hätte zahlen müssen. Porsche profitierte aber von der politischen Lage im Sommer 1949, als bereits der Eifer, die NS-Profiteure vom Typ Porsche politisch und ökonomisch empfindlich zu bestrafen, zu erlahmen begann. Da Porsche trotz der optimalen politischen Großwetterlage seinen Neustart in Stuttgart nicht gefährden wollte, ließ er zahlreiche bestochene Entlastungszeugen auftreten, die eidesstattliche Erklärungen in seinem Sinne abgaben. Prominente traten in diesem Verfahren allerdings nicht auf, bemerkte Pyta: „Die Zeugen stammten fast alle aus der zweiten Reihe, gaben zum Teil nichtssagende Erklärungen ab oder standen – wie der Prokurist Hans Kern – in einem Beschäftigungsverhältnis mit Porsche.“⁷⁸ Der Freispruch entschied aber weniger an der Qualität und Quantität der Aussagen, sondern an der allgemeinen Trägheit, nicht mehr so genau hinsehen zu wollen. Außerdem hatte auch die Strategie der Anwälte Erfolg, die Porsche zum unpolitischen Menschen

⁷⁴ Pyta u.a., Vom Konstruktionsbüro zur Weltmarke, 309.

⁷⁵ Zitiert nach ebenda, 311.

⁷⁶ Ebenda.

⁷⁷ Ebenda, 310.

⁷⁸ Ebenda.

erklärten: „Professor Porsche war von jeher nur Techniker, Konstrukteur. Politik, politische Tagesfragen lagen und liegen ihm noch heute völlig außerhalb seines Gedankenkreises.“⁷⁹

Das am 10. Juni 1949 begonnene Entnazifizierungsverfahren wurde vor der Zentralspruchkammer Nord-Württemberg am 30. August 1949 eingestellt. Porsche musste damit nicht einmal die Verfahrenskosten in der Höhe von 37.576,50 DM zahlen. Danach verließ er Österreich und kehrte wieder nach Stuttgart zurück.⁸⁰ Am 12. Jänner 1950 zeigte Porsche nicht nur seine Erleichterung, das Verfahren gewonnen zu haben, sondern amüsierte sich über die Verfahren in zynischer Weise: „Mein Verfahren ist seit einiger Zeit abgeschlossen. Ich wurde kostenlos entbräunt. Das ‚kostenlos‘ war sehr bedeutend für mich.“⁸¹

Keine Unterstützung für das jüdische Geschwisterpaar Herrmann

Am 19. Jänner 1943 ersuchte Josef Herrmann in einem Brief seinen Freund Porsche, mit dem er bei Austro-Daimler zusammengearbeitet hatte, seiner Schwester zu helfen, mit der er seit der Flucht aus Deutschland im Jahr 1933 in den Niederlanden lebte. Am 13. Jänner 1943 wurde Helene Herrmann im Zuge der „Maßnahmen zum Arbeitseinsatz der Juden in Deutschland“ „aus der Wohnung abgeholt und auf Transport nach dem Durchgangslager Westerbork gestellt“⁸². Herrmann setzte zur Rettung seiner Schwester auf die minimale Chance, bei der Selektion auf der Rampe des Konzentrationslagers als „arbeitsfähig“ eingestuft zu werden. In dem Brief an Porsche zeigte er sich entsetzt darüber, dass sie unter einer Gürtelrose, einer Neuritis und einem verletzten Ischias litt und daher „selbst Pflege bedürftig“ sei. Daher richtete er an Porsche die dringliche Bitte „in Erinnerung an die jahrelange ersprießliche Zusammenarbeit in Wien, mir, sofern Ihnen dies möglich ist, behilflich sein zu wollen, zu erreichen, dass meine Schwester wieder in unsere gemeinsame Wohnung in Amsterdam zurückkehren darf“⁸³. Porsche antwortete nicht persönlich, sondern teilte Herrmann über sei-

⁷⁹ Pyta u.a., Vom Konstruktionsbüro zur Weltmarke, 311.

⁸⁰ Ebenda.

⁸¹ Zitiert nach ebenda.

⁸² Im Juni 1942 legte die NS-Diktatur fest, 100.000 Juden aus Westeuropa, davon 40.000 aus den Niederlanden, in Vernichtungslager zu deportieren. Trotz der Tarnung als „Arbeitseinsatz in Deutschland“ machten bald Gerüchte die Runde, dass die Juden nach Polen gebracht werden sollten. Viele versuchten daher, sich dem sogenannten „Arbeitseinsatz“ zu entziehen, aber die deutschen Besatzer versammelten seit dem Sommer 1942 immer größere Menschenmassen im Lager Westerbork. Von dort fuhren zwischen 15.7. 1942 und 23.2. 1943 insgesamt 52 Züge mit 46.455 Juden in Richtung Konzentrationslager Auschwitz. Von den 3.540 männlichen Juden, die Züge in Kosel verließen und dort in ein Arbeitslager gebracht wurden, überlebten nur 181 den Krieg, von den 42.915 anderen Deportierten lediglich 85. Vgl. dazu Viehöver, F. Porsche, 313.

⁸³ Zitiert nach Pyta u.a., Vom Konstruktionsbüro zur Weltmarke, 314.

nen Sekretär Kaes am 8. Februar 1943 mit „dass er sich noch Ihrer erinnerte und daher erwogen hat, ob und wie er Ihnen helfen könnte“. Leider sei es ihm „nicht möglich, Ihnen behilflich zu sein, um Ihre Schwester wieder in die gemeinsame Wohnung nach Amsterdam zurückzuholen“⁸⁴. Die einzige Überlebenschance für Josef Herrmann selbst wäre es gewesen, in das Konzentrationslager Theresienstadt im „Reichsprotektorat Böhmen und Mähren“ überführt zu werden und damit einer direkten Deportation in die Vernichtungslager zu entgehen. Dazu musste er vom „Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD“ in eine Liste aufgenommen werden, die bestimmten Juden eine Ausnahmeregelung wegen besonderer Verdienste gewährte.⁸⁵ Am 27. Mai 1943 ersuchte Herrmann um prominente Fürsprache durch Porsche, damit er auf die Liste gesetzt werden konnte. Er bat darum, eine „Bescheinigung direkt an den Befehlshaber der Sicherheitspolizei in Den Haag“ zu verfassen, in der er die Verdienste Herrmanns „um die österreichische Volkswirtschaft und Industrie“ betonen sollte. Porsche erhielt den Bittbrief und verfasste wie gewünscht am 5. Juni 1943 die Bescheinigung für Dr. Harster, den Befehlshaber der Sicherheitspolizei. Grundsätzlich konnten selbst im Jänner 1944 noch Juden aus dem Sammellager Westerbork nach Theresienstadt überstellt werden, wenn sie in der Kategorie „Juden mit Verdiensten um das Reich“ erfasst wurden. Doch die lebensrettende Bescheinigung schickte Porsche nie ab. Herrmann erhielt ein mit 15. Juni 1943 datiertes Schreiben von seinem Sekretär Kaes, in dem dieser ohne Angaben von Gründen sein Bedauern darüber zum Ausdruck brachte, dass Porsche „sich nicht in der Lage sah, eine Bestätigung über Ihre seinerzeitlichen Zivilverdienste an den Herrn Befehlshaber der Sicherheitspolizei, Den Haag, zu senden“⁸⁶. Josef Herrmann entging, ebenso wie seine Schwester, den Vernichtungslagern nicht. In der von Yad Vashem initiierten Zentralen Datenbank der Holocaustopfer ist Herrmann registriert, aber ohne konkrete Angaben über sein Schicksal.

„Warum erfolgte dieser Rückzieher? Warum war Ferdinand Porsche nicht bereit, dem ersten Schritt – dem Ausstellen der erbetenen Testierung – auch den zweiten Schritt, deren Expedierung, folgen zu lassen? Gerade der Umstand, dass er die gewünschte Bestätigung hatte ausfertigen lassen, deutet darauf hin, dass ihm deren möglicherweise lebensverlängernde Wirkung durchaus klar gewesen sein dürfte. Doch warum verweigerte er sich dann

⁸⁴ Pyta u.a., Vom Konstruktionsbüro zur Weltmarke, 314.

⁸⁵ „Obgleich der zuständige Befehlshaber, Dr. Wilhelm Harster, ein besonders rabiater Weltanschauungstäter war und maßgeblich dafür Verantwortung trug, dass sein Einzugsbereich von allen westeuropäischen Ländern die höchste Quote an ermordeten Juden zu verzeichnen hatte, war es nicht ausgeschlossen, in den Niederlanden lebende Juden aufgrund von ‚Friedensdiensten‘ auf diese Liste setzen zu lassen. Etwa 5.000 von ihnen gelangten auf diesem Weg seit Frühjahr 1943 nach Theresienstadt, darunter nicht wenige deutsche Juden, die in den Niederlanden nach 1933 Exil gefunden hatten und nach der deutschen Besetzung ihres Gastlands wieder unter NS-Herrschaft geraten waren.“ Ebenda.

⁸⁶ Ebenda, 315.

dieser Hilfsaktion? War es Angst vor der eigenen Courage? War es das Unbehagen, sich durch ein solches Empfehlungsschreiben zu sehr zu exponieren und damit unangenehme Nachfragen zu provozieren? Aber welche Nachteile konnten ihn erwarten, wenn er eine Art Empfehlungsschreiben an einen SD-Mann sandte, der im fernen Den Haag residierte, wo doch auf Basis solcher Schreiben ‚arischer‘ Deutscher Dutzende von Hilfsbedürftigen auf die Liste der Theresienstädter Juden gesetzt wurden?“⁸⁷

Rezeption

Porscheweg in Linz seit 1954

Im Jahr 1954 benannte die Stadt Linz einen Weg nach Ferdinand Porsche: „Porscheweg. Herkunft: nach dem Motorenbauer Ferdinand Porsche (1875 bis 1951); Lage: Parallelweg südlich des Flötzerweges von der Daimler- zur Siemensstraße, 200 m.“⁸⁸

Umbenennung in Klagenfurt

Die nach Ferdinand Porsche, „einem von Hitlers Lieblingsingenieuren“⁸⁹, benannte „Prof.-Porsche-Straße“ wurde nach der 2007 erfolgten Fertigstellung eines Kommissionsberichts in eine „Porschestraße“ umbenannt, mit einem neutralen Bezug zum Auto und nicht mehr zum Konstrukteur selbst.⁹⁰

Ortsschild im Geburtsort Maffersdorf: Name „Porsche“ entfernt

In Porsches Geburtsort Maffersdorf (Vratislavice nad Nisou), einem Stadtteil von Reichenberg/Liberec in Tschechien, wurde das 2011 von der Firma Skoda erworbene Geburtshaus Porsche im Jahr 2015 abgerissen und als Museum mit einer Ausstellung über Porsche neu aufgebaut. Am Gebäude hängt seit dem Jahr 2000 eine Gedenktafel des Künstlers Ubbo Enninga aus Stuttgart. Der Name Ferdinand Porsche wurde im Jahr 2013 von einem Willkommensschild am Ortseingang entfernt.⁹¹

⁸⁷ Pyta u.a., Vom Konstruktionsbüro zur Weltmarke, 315.

⁸⁸ AStL, Stadtratsprotokolle, 111. Sitzung, 24.5.1954.

⁸⁹ Nemeč, Ferdinand Porsche, 239.

⁹⁰ Vgl. dazu Deuer, Empfehlungen.

⁹¹ Autengruber u.a., Umstrittene Wiener Straßennamen, 239. Vgl. dazu „Ferdinand Porsche vom Ortsschild verbannt“. In: Der Standard (online-Ausgabe) vom 28. November 2013, 1.

Bewertung Porsches durch die Grazer Kommission

Der Autokonstrukteur Ferdinand Porsche wurde 1937 in die NSDAP aufgenommen, war der „Lieblingsingenieur von Hitler“, führte einen Rüstungsbetrieb und hatte eine „zentrale Rolle im NS-Regime“. Nach Meinung der Kommission war Porsche „allerdings sicherlich kein Kriegsverbrecher“, obwohl er als erster Zwangsarbeiter für die VW-Werke anforderte und in den letzten Kriegsjahren ebenso KZ-Häftlinge ausbeutete. Insgesamt wird Porsche von der Kommission als „problematisch“, aber nicht als „sehr problematisch“ wie etwa der Komponist Hans Pfitzner eingestuft.⁹²

Bewertung Porsches durch die Wiener Kommission

Der Techniker und Konstrukteur Ferdinand Porsche war in den letzten Jahren, so Nemeč, bereits vermehrt in Kritik, da er eine steile Karriere in der NS-Zeit machte, mit einer Parteimitgliedschaft ab 1937 und einem Rang des SS Oberführers (Totenkopfring): „Er genoss zahlreiche Ehrungen in der NS-Zeit, galt als der gefeiertste Konstrukteur Hitlers, war neben der Auto-, in der Panzer- und Waffenkonstruktion engagiert und beschäftigte im Zuge dessen ZwangsarbeiterInnen.“⁹³

Bewertung Porsches durch die Salzburger Kommission

Ferdinand Porsche wird wie Pfitzner vom Salzburger Fachbeirat Straßenbenennungen in der höchsten Kategorie 3 eingestuft.⁹⁴

„Porsche, Ferdinand, Dr. Ing. h. c. (Konstrukteur): 3. 9. 1875 in Maffersdorf (Kronland Böhmen) – 30. 1. 1951 Stuttgart (BadenWürttemberg, BRD) NSDAP-Mitglied (Mitgliedsnummer: 5.643.287; 1. 5. 1937), SS-Oberführer ‚Erfinder‘ des für die NS-Propaganda zentralen ‚Volkswagens‘ (KdF-Wagen); Profiteuer der ‚Arisierung‘ von Grundstücken in Stuttgart; Geschäftsführer der Volkswagenwerk GmbH, das eines der wichtigsten Rüstungsunternehmen im ‚Dritten Reich‘ war (Flugzeugmotoren, Kübelwagen, Schwimmwagen, Panzer, Minen, V1-Flugbombe etc.), in dieser Funktion für den Einsatz von tausenden Zwangsarbeiter*innen, Kriegsgefangenen und KZ-Häftlingen verantwortlich, die er z. T. direkt bei Adolf Hitler oder Heinrich Himmler anforderte.“⁹⁵

⁹² Vgl. dazu den Endbericht der ExpertInnenkommission für Straßennamen Graz, Porscheweg, 11.

⁹³ Nemeč, Ferdinand Porsche, 239.

⁹⁴ Kategorie 3: „Aufgrund der gravierenden NS-Verstrickung besteht Diskussions- und Handlungsbedarf für die politischen Entscheidungsträger*innen. Es ist zu klären, ob mit einer Erläuterungstafel, dem ausführlichen Eintrag im digitalen Stadtplan (www.stadtsalzburg.at/strassennamen) und der biografischen Darstellung auf der NS-Homepage (www.stadt-salzburg.at/ns-projekt) das Auslangen gefunden wird oder eine Umbenennung in Erwägung gezogen werden sollte.“ (Schlussbericht, „NS-belastete Straßennamen in der Stadt Salzburg“, 8).

⁹⁵ Schlussbericht, „NS-belastete Straßennamen in der Stadt Salzburg“, Teil A, 29.

Zusammenfassung

Die Rolle von Ferdinand Porsche im System der NS-Diktatur führte bereits zu kontroversiellen Diskussionen unterschiedlicher Lager. Einerseits wird er nur als NS-Technokrat bezeichnet, der nicht als Kriegsverbrecher gelten darf und andererseits als führendes Mitglied im NS-System gesehen, dem persönliche Mitschuld an den Leiden tausender zur Zwangsarbeit gezwungener Menschen aus den besetzten Gebieten und KZ-Häftlingen angelastet wird.

Ferdinand Porsche gehörte nicht zu den lebenslang überzeugten Antisemiten wie etwa der Komponist Hans Pfitzner, aber er war ein besonders skrupelloser Profiteur des NS-Systems, „ein Kriegsgewinnler übelster Sorte!“⁹⁶ Die US-Militärbehörde Property Control in Stuttgart bezeichnete die Vermögensangaben des Porsche-Treuhänders als „Lüge“ und als „verlogen durch und durch“⁹⁷.

Letztlich war er ein – wenn auch ideologisch nicht fanatischer – NS-Täter, der als einer der ersten bei Himmler und Hitler zahlreiche russische Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter sowie deren Kinder und in der Endphase des Krieges auch KZ-Häftlinge für seine großwahnsinnigen Rüstungs- und Raketenprojekte unter Tag angefordert und auch bekommen hatte.

Der deutsche Historiker Hans Mommsen bezeichnete Porsche als skrupellosen Opportunisten, der die Gunst der Stunde in der NS-Diktatur zu nutzen wusste: „Porsche gehörte zu den Technikern, die die ungeahnten produktiven Freiräume, die das Regime ihnen plötzlich eröffnete, um jeden Preis zu nutzen entschlossen waren, ohne sich an den politischen Rahmenbedingungen zu stoßen.“⁹⁸

Obwohl Zivilist, so Viehöver, dürfte Porsche „einer der am meisten geehrten Männer des Naziregimes“⁹⁹ gewesen sein. Noch mehr als Titel schätzte Porsche lukrative Posten und damit verbundene Großaufträge. Porsche erhielt nicht nur das Entwicklungsmonopol bei Volkswagen, sondern auch noch eine Erfolgsprämie von 0,5 Prozent pro KdF-Wagen.¹⁰⁰

Der Techniker und Konstrukteur Ferdinand Porsche, so Autengruber, stand in den vergangenen Jahren bereits vermehrt in der Kritik, da er in der NS-Zeit eine steile Karriere gemacht hatte, mit einer Parteimitgliedschaft ab 1937 und einem Rang des SS-Oberführers (Totenkopfring):

⁹⁶ Zitiert nach Viehöver, F. Porsche, 258.

⁹⁷ Zitiert nach ebenda.

⁹⁸ Mommsen/Grieger, Das Volkswagenwerk, 91.

⁹⁹ Viehöver, F. Porsche, 243.

¹⁰⁰ Ebenda, 245.

„Er genoss zahlreiche Ehrungen in der NS-Zeit, galt als der gefeiertste Konstrukteur Hitlers, war neben der Auto- in der Panzer- und Waffenkonstruktion engagiert und beschäftigte im Zuge dessen ZwangsarbeiterInnen. Von seiner Position im NS-Regime zeugen, davon abgesehen, zahlreiche wohlwollende Artikel im ‚Völkischen Beobachter‘.“¹⁰¹

Kritik an den Motoren- und Panzerentwürfen Porsches, die nie in Serie gingen oder schon als Kleinserie in Russland versagten, wurde sofort zum Verstummen gebracht. Himmler belohnte Porsche mit dem „Totenkopfring des Reichsführers SS, als Dank, dass sich Porsche und sein Sohn bei ihm dafür stark machten, KZ-Gefangene als ‚Schutzhäftlinge der SS‘ in unterirdischen Höhlenfabriken von VW in Lothringen einzusetzen.“¹⁰²

Porsche hatte nachweislich im Oktober 1941 als einer der ersten Wirtschaftsführer beim Reichsführer SS Heinrich Himmler persönlich sowjetische Kriegsgefangene als Zwangsarbeiter angefordert, wie Viehöver hervorhebt:

„Obwohl sie nachdrücklich Zwangsarbeiter, Kriegsgefangene und schließlich Juden aus Konzentrationslagern bei Nazigrößen wie Heinrich Himmler bis Hitler für ihre Zwecke angefordert hatten, glänzt ihre Fassade makellos. Patron Porsche strahlt bis heute fürs Unternehmen, für Schulen, Straßen und Plätze wird er aufs Schild gehoben. Aber war das nicht der Professor, der Arbeitskräfte ohne Rücksicht auf Krankheit und Tod für seine bombensicheren Geschäfte oder im Auftrag der NS-Kriegsrüstung schufteten und sterben ließ?“¹⁰³

Hofinger gibt Pyta zwar Recht, wenn er konstatiert, dass über die Anforderung von Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeitern, deren Tätigkeiten, Unterbringung und Lebensverhältnisse bei der Porsche KG relativ wenige Informationen bekannt sind, verweist aber im Gegensatz zu Pyta vehement auf den enormen Einsatz ausländischer Arbeitskräfte, Kriegsgefangener und KZ-Häftlinge im Volkswagenwerk für die Rüstungsproduktion und entlässt Porsche nicht aus dieser Verantwortung. Er hält auch fest, dass ab 1941 rund 850 Soldaten der Roten Armee in der Rüstungsproduktion zur Arbeit gezwungen wurden und das entgegen den völkerrechtlichen Vereinbarungen der Genfer Konvention. Abschließend verweist Hofinger beim Thema Zwangsarbeit auf die unglaublichen Dimensionen:

„Insgesamt verrichteten rund 20.000 Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter bis Kriegsende in den Produktionsstätten des Volkswagenwerkes unfreiwillige Arbeit. Das entsprach rund zwei Drittel der Gesamtbelegschaft in den Kriegsjahren.“¹⁰⁴

Die Historikerin Ursula Krause-Schmitt fand heraus, dass Porsche bis kurz vor Kriegsende KZ-Häftlinge für seine Zwecke missbrauchte:

¹⁰¹ Autengruber u.a., Umstrittene Wiener Straßennamen, 239.

¹⁰² Ebenda, 243. Vgl. dazu Mommsen/Grieger, Das Volkswagenwerk, 810 f.

¹⁰³ Viehöver, Ferdinand Porsche, 240 f.

¹⁰⁴ Hofinger, Prof. Porsche, 589.

„Noch im Februar 1945 ließ Porsche KZ-Opfer aus Buchenwald herbeischaffen. Sie sollten in Eschershausen bei Holzminden die Stollen ausbauen, in die er seine Rüstungsproduktion verlegen wollte, bombensicher, bis zum Endsieg. Anders als die meisten seiner Zwangsarbeiter starb Ferdinand Porsche in hohem Alter, wohlangesehen und gepriesen als der ‚Vater des Käfers‘, als Identifikationsfigur des Wieder-Aufbaus und des Wirtschaftswunders.“¹⁰⁵

Literatur

- Autengruber u.a., Umstrittene Wiener Straßennamen = Peter Autengruber, Birgit Nemeč, Oliver Rathkolb und Florian Wenninger, Umstrittene Wiener Straßennamen. Ein kritisches Lesebuch. Wien 2014.
- Czeike, Ferdinand Porsche = Felix Czeike, Ferdinand Porsche. In: Felix Czeike, Historisches Lexikon Wien, Band 4. Wien 1992, 578–579.
- Deuer, Empfehlungen = Wilhelm Deuer et al., Empfehlungen der Fachkommission für die Klagenfurter Straßen- und Plätze-namen (Schlussbericht). Klagenfurt 2007.
- Endbericht der ExpertInnenkommission für Straßennamen Graz, Porscheweg, Graz November 2017.
- Freimüller, Tabakfabrik = Christian Freimüller, Tabakfabrik im Zeichen des Mythos Porsche. In: Linz aktiv 204 (2012), 116–117.
- Hofinger, Prof. Porsche = Johannes Hofinger, Prof. Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche. In: Schlussbericht des Projektes „NS-belastete Straßennamen in der Stadt Salzburg“ des Fachbeirates für Straßenbenennungen, Teil B, 560–584.
- Klee, Porsche Ferdinand = Ernst Klee, Porsche Ferdinand. Konstrukteur. In: Ernst Klee, Das Personenlexikon zum Dritten Reich. Wer war was vor und nach 1945. Frankfurt am Main 2005, 470.
- Knopp, Hitlers Manager = Guido Knopp, Stefan Brauburger und Mario Sporn, Hitlers Manager. Berlin 2004.
- Kolonovits/Burger/Wendelin, Staatsbürgerschaft und Vertreibung = Dieter Kolonovits, Hannelore Burger und Harald Wendelin, Staatsbürgerschaft und Vertreibung (Veröffentlichungen der Österreichischen Historikerkommission 7). Wien 2004.
- Krause-Schmitt, Er läuft und läuft = Ursula Krause-Schmitt, Er läuft und läuft. Bis alles in Scherben fällt. Ferdinand Porsche, Konstrukteur. In: Achtung Fertig Los. Vorkrieg 1935–1939. Hrsg. von Witich Rossmann und Joachim Schmidt-Sasse. Berlin 1989, 23–25.
- Mommsen/Grieger, Das Volkswagenwerk = Hans Mommsen und Manfred Grieger, Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich. Düsseldorf 1997.
- Nemeč, Ferdinand Porsche = Birgit Nemeč, Ferdinand Porsche. In: Peter Autengruber, Birgit Nemeč, Oliver Rathkolb und Florian Wenninger, Umstrittene Wiener Straßennamen. Ein kritisches Lesebuch. Wien 2014, 239–242.
- Parr, Porsche Ferdinand = Klaus Parr, Porsche Ferdinand, Neue Deutsche Biografie, Band 20. Berlin 2001, 638–640.

¹⁰⁵ Krause-Schmitt, Er läuft und läuft, 3.

Pfundner, Austro Daimler und Steyr = Martin Pfundner, Austro Daimler und Steyr. Rivalen bis zur Fusion. Die frühen Jahre des Ferdinand Porsche. Wien 2007.

Pyta u.a., Vom Konstruktionsbüro zur Weltmarke = Wolfram Pyta, Nils Havemann und Jutta Braun, Porsche. Vom Konstruktionsbüro zur Weltmarke. München 2017.

Viehöver, F. Porsche = Ulrich Viehöver, Ferdinand Porsche. In: Stuttgarter NS-Täter. Vom Mitläufer bis zum Massenmörder. Hrsg. von Hermann Abmayr. Stuttgart 2009, 239-267.