

HISTORISCHES UNTERNEHMENS- UND PERSONENPORTRAIT · NS-FORSCHUNG · INDUSTRIEGESCHICHTE

DR.-ING. H.C. F. PORSCHE

Genie, Komplize und Schweiger – ein Leben zwischen Rennwagen und Rüstung

1933 – 1945

Geschichte · Macht · NS-Verstrickung · Silberpfeile · Panzer · Zwangsarbeit · Legende und Wahrheit

Person:	Ferdinand Porsche (3.9.1875 Maffersdorf – 30.1.1951 Stuttgart)
Unternehmen:	Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH, Stuttgart-Zuffenhausen, gegr. 1929
Zeitraum:	1933 Hitler-Beauftragung bis 1945 Kriegsende Verhaftung Dez. 1945
Schwerpunkte:	Volkswagen, Silberpfeile, NSDAP/SS, Panzer (Tiger, Elefant, Maus), Zwangsarbeit
Quellen:	Mommsen/Grieger (2008), Biografien, Bundesarchiv, VW-Unternehmensarchiv

CHRONOLOGIE 1875 – 1951

1875	Ferdinand Porsche wird am 3. September in Maffersdorf, Boehmen, geboren.
1900	Erste elektro-mechanische Fahrzeugentwicklungen; Porsche-Radnabenmotoren auf der Weltausstellung Paris.
1906	Chefkonstrukteur bei Austro-Daimler; Entwicklung erster Rennwagen und Serienfahrzeuge.
1923	Wechsel zu Daimler in Stuttgart; Entwicklung der Mercedes-Kompressor-Rennwagen.
1929	Gruendung des eigenen Konstruktionsbueros 'Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH' in Stuttgart.
1931	Vertrag mit Zundapp ueber Entwicklung eines Volkswagens; Prototypen gebaut, Projekt gestoppt.
1933	Erstes Treffen mit Hitler im Januar 1933; Auftrag zur Entwicklung des Volkswagens; NSDAP-Beitritt.
1934	Offizieller Volkswagen-Entwicklungsauftrag; Porsche legt ersten Entwurf vor; Prototypenbau beginnt.
1935	Erste Fahrerproben der KdF-Wagen-Prototypen; positive Resonanz bei NS-Fuehrung.
1936	Serienreife Prototypen; Porsche beginnt Zusammenarbeit mit Auto Union und Mercedes-Benz fuer Rennsport.
1937	Porsche entwirft den Auto-Union-Rennwagen Typ D; Mitarbeit am Volkswagenwerk-Konzept.
1938	Grundsteinlegung Volkswagenwerk; Porsche erhalt SS-Obergruppenfuehrer-Rang; Reise in die USA.
1939	Kriegsbeginn; Porsche-Buero auf Ruestungsentwicklung umgestellt; Kuebelwagen-Entwicklung.
1940	Entwicklung militaerischer Fahrzeuge; erste Panzerkonstruktionen fuer Wehrmacht.
1941	Panzerprojekte; Typ 100 (Maus) und Elefant (Ferdinand) in Planung; Zwangsarbeiter im Buero.
1942	SS-Mitgliedschaft vertieft; Ernennung zum Kriegswirtschaftsfuehrer; Tiger-Panzer-Wettbewerb.
1943	VK 4501 (P) verliert Wettbewerb gegen Henschel-Tiger; 'Elefant' aus Restfahrzeugen gebaut.
1944	Entwicklung des Maus-Panzers; Panzerprojekte zunehmend unrealistisch; Kriegswende.
1945	Kriegsende; Porsche nach Bayern gefluechtet; Verhaftung durch Franzosen Dezember 1945.
1947	Freilassung gegen Kautio; Wiedereintritt ins Ingenieursleben.
1948	Sohn Ferry gruendet Porsche AG; erster 356-Sportwagen auf VW-Basis.
1951	Ferdinand Porsche stirbt am 30. Januar in Stuttgart.

SCHLUESSELFAKTEN: FERDINAND PORSCHE

Buero-Gruendung: Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH, Stuttgart-Zuffenhausen, 1929; Konstruktionsbuero ohne eigene Fabrik

Volkswagen: Entwicklungsauftrag 1934; KdF-Wagen-Prototypen 1935-1938; nie als Serienfahrzeug gebaut vor Krieg

NSDAP: Parteibeitritt ca. 1937-1938; Mitgliedsnummer 5.643.287; spaeter Ehrenmitglied

SS-Rang: SS-Obergruppenfuehrer (Ehrenrang) ab ca. 1941/42; entspricht Generaloberst-Niveau

Ruestung: Kuebelwagen (Typ 82), Schwimmwagen (Typ 166), Tiger (VK 4501 P), Elefant, Maus, Panzerprojekte

Zwangsarbeit: Mindestens 30-50 Zwangsarbeiter direkt im Stuttgarter Buero; Kontrolle ueber Werkstaetten mit mehr

Franzoesische Haft: Verhaftung Dezember 1945; Internierung; Kaution gezahlt 1947; kein Prozess

Rennwagen: Auto-Union-Silberpfeile als internationale Propaganda-Fahrzeuge des NS-Regimes

Familienunternehmen: Sohn Ferry Porsche (1909-1998); Schwiegersohn Anton Piech (VW-Werksdirektor NS-Zeit)

Aufarbeitung: Keine eigenstaendige Historikerkommission der Porsche AG; VW-Studie (Mommesen/Grieger) beruehrt Porsches Rolle

KAPITEL I

Biographie eines Genies: Ferdinand Porsche vor 1933

1.1 Kindheit und Aufstieg in der Habsburger Monarchie

Ferdinand Porsche wurde am 3. September 1875 im bohmischen Maffersdorf geboren, einer kleinen Stadt im damaligen oesterreichisch-ungarischen Reich, die heute zum tschechischen Liberec gehoert. Sein Vater Anton war Klempnermeister – ein handwerklicher Beruf, der das Bild des jungen Ferdinand pragte. Schon in der Kindheit zeigte sich eine ausserordentliche Begabung fuer Mechanik und Elektrotechnik: Der Jugendliche installierte in elterlichen Haus eine selbstgebaute elektrische Anlage, bestellte Elektrotechnik-Schriften und baute Experimente auf, die weit ueber das Verstaendnis seiner Zeitgenossen hinausgingen. Diese fruehreife Begabung, verbunden mit einem fast ruecksichtslosen Verfolgungswillen seiner technischen Visionen, sollte sein gesamtes Leben kennzeichnen.

Die oesterreichisch-ungarische Herkunft Porsches ist fuer das Verstaendnis seiner Persoenlichkeit und seiner spaeten politischen Entscheidungen von Bedeutung. Er war kein 'Altreichsdeutscher', kein Produkt der deutschen Nationalstaatsbildung des 19. Jahrhunderts, sondern ein Kind der multinationalen Habsburger Welt, die politische Identitaeten anders konstruierte als das wilhelminische Deutschland. Dass Porsche spaeter – als erwachsener Mann, als international anerkannter Ingenieur – dem Nationalsozialismus und Hitler persoenlich nahekam, war keine zwangslaeufige Entwicklung seiner Herkunft; es war eine Wahl, die er traf. Diese Wahl verdient eine genaue historische Analyse.

Nach seiner Ausbildung und ersten Arbeiten in Wien trat Porsche 1906 als Chefkonstrukteur bei Austro-Daimler ein, dem oesterreichischen Ableger des deutschen Daimler-Konzerns. In den folgenden Jahren entwickelte er eine Reihe von Fahrzeugen, die seinen Ruf als aussergewoehnlichen Ingenieur begruendeten: Aero-Automobile, Rennwagen, Militaerfahrzeuge fuer den Ersten Weltkrieg. Der Erste Weltkrieg, in dem Porsche Motor- und Antriebs-Konzepte fuer das Militaer entwickelte, formte sein Verstaendnis dafuer, dass Ingenieurstechnik und staatliche Macht in einer engen Verbindung stehen. Diese Verbindung sollte sein spaeteres Verhaeltnis zum NS-Regime wesentlich praegen.

1.2 Stuttgart, Daimler und die Unabhaengigkeit

Der Wechsel zu Daimler in Stuttgart im Jahr 1923 markierte den Uebergang von Oesterreich nach Deutschland; es war auch ein Uebergang in eine neue kulturelle und politische Welt. Stuttgart und Sueddeutschland im allgemeinen waren in der Weimarer Republik politisch anders gepraegt als Berlin oder das Ruhrgebiet; der schwaebische Mittelstand, der die Wirtschaft der Region dominierte, war konservativ, nationalistisch gefaerbt und nicht ohne Sympathie fuer die autoritaere Bewegung, die im benachbarten Bayern in diesen Jahren aufstieg. Porsche, der bei Daimler und spaeter beim fusionierten Daimler-Benz die bedeutendsten deutschen Rennwagen der 1920er Jahre entwickelte – die Kompressor-Mercedes, die internationalen Rennerfolge feierten –, bewegte sich in einem Milieu, das dem Nationalsozialismus aufgeschlossen gegenuberstand.

Die Gruendung des eigenen Konstruktionsbueros 'Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH' in Stuttgart-Zuffenhausen im Jahr 1929 war der entscheidende Schritt in Porsches unternehmerischer Biographie. Mit einem kleinen Team hochqualifizierter Ingenieure – darunter Karl Rabe, Erwin Komenda und andere, die sein Lebenswerk mitgestalten sollten – bot das Buero Konstruktionsdienstleistungen fuer Automobilhersteller und oeffentliche Auftraggeber an. Es war kein Produktionsunternehmen; es war ein Buero von Denkern und Zeichnern, das technische Loesungen verkaufte. Das Geschäftsmodell war riskant – es hing

von Aufträgen ab, die gefunden werden mussten –, aber es passte zur Persönlichkeit Porsches: unabhängig, eigen, an keine institutionelle Einengung gebunden.

Die ersten Jahre des Porsche-Büros waren wirtschaftlich herausfordernd. Die Weltwirtschaftskrise, die 1929 begann und Deutschland besonders hart traf, trocknete den Automobilmarkt aus. Porsche arbeitete für Wanderer, für Zundapp, für NSU – alle im Bereich erschwinglicher Volksfahrzeuge, die der Markt forderte, aber nicht kaufen konnte. Das Zundapp-Volkswagen-Projekt, das 1931 mit Prototypen endete und dann gestoppt wurde, war ein Vorläufer des später von Hitler in Auftrag gegebenen Volkswagens; es zeigte, dass Porsche die Idee des Massenautomobils schon vor seiner Verbindung zum NS-Regime verfolgt hatte. Die Frage, ob diese Idee ohne den Nationalsozialismus je zu einem Produkt geworden wäre, bleibt offen – aber sie illustriert, dass Porsche und Hitler in dieser Hinsicht gleichgerichtete Interessen hatten, die unabhängig voneinander entstanden waren.

1.3 Das erste Treffen mit Hitler: Januar 1933

Das erste dokumentierte Treffen zwischen Ferdinand Porsche und Adolf Hitler fand im Januar 1933 statt, wenige Wochen vor Hitlers Ernennung zum Reichskanzler am 30. Januar. Der Ort war Berlin; der Anlass war eine Unterredung über Porsches Pläne für ein Volksfahrzeug. Hitler hatte sich seit Jahren mit der Idee befasst, Deutschland zu einem Autoland zu machen; er hatte Henry Fords Buch studiert; er hatte auf der Automobilausstellung von der Motorisierung der Volksmassen gesprochen. Als er Porsche traf – einen bereits international anerkannten Ingenieur, der genau an dem Fahrzeugtyp arbeitete, den Hitler im Sinn hatte –, muss das Gespräch den Charakter einer Konvergenz gehabt haben: zwei Männer mit verwandten Visionen, die sich erkannten.

Was dieses Treffen für Porsches spätere NS-Nähe bedeutete, ist eine Frage, die die historische Forschung unterschiedlich bewertet hat. Manche Historiker betonen die technisch-pragmatische Dimension: Porsche erkannte in Hitler vor allem den Mäzenat, der endlich die Mittel und die politische Durchsetzungskraft hatte, das Massenautomobil zu verwirklichen, woran Zundapp und NSU gescheitert waren. Diese Interpretation reduziert Porsches NS-Engagement auf kaufmännischen Opportunismus: Er suchte den Auftraggeber, und er fand ihn in Hitler. Andere Historiker betonen ideologische Affinitäten: den gemeinsamen Deutschnationalismus; die Verachtung der parlamentarischen Demokratie der Weimarer Republik; die Faszination für Ordnung, Leistung und nationale Größe.

Wahrscheinlich ist beides gleichzeitig wahr: Porsche war ein Opportunist und ein überzeugter Deutschnationalist. Er suchte Aufträge, und er fand in Hitler einen Auftraggeber, mit dessen Weltbild er erhebliche Schnittmengen hatte. Diese Kombination aus pragmatischem Interesse

und ideologischer Affinität ist für das Verständnis seiner NS-Zeit entscheidend: Er war weder ein blinder Ausführender noch ein fanatischer Ideologe, sondern ein Mann, der sein professionelles Genie in den Dienst eines Regimes stellte, das ihm Möglichkeiten bot, und der dabei moralische Fragen weitgehend ausblendete.

KAPITEL II

Im Dienst des Regimes: Porsche und der Nationalsozialismus 1933–1939

2.1 Der Volkswagen-Auftrag und seine politische Bedeutung

Im Juni 1934 erhielt Porsche den offiziellen Auftrag, einen Volkswagen zu entwickeln – ein Fahrzeug, das unter 1.000 Reichsmark kosten sollte und von jedem deutschen Arbeiter erworben werden konnte. Dieser Auftrag war das grösste Einzelprojekt in Porsches Karriere; er war auch das am tiefsten in die nationalsozialistische Ideologie eingebettete. Hitler hatte den Preis festgesetzt – 990 Reichsmark – ohne jede Grundlage in der technischen oder kaufmännischen Realität; Porsche wusste, dass dieser Preis nicht haltbar war, und sagte es gelegentlich auch. Aber er übernahm das Projekt dennoch, denn es bot ihm die Möglichkeit, eine Idee zu realisieren, der er seit Jahren nachging.

Die Entwicklung des KdF-Wagens, wie der Volkswagen im NS-Staat hiess, beschäftigte Porsches Büro zwischen 1934 und 1939 intensiv. Eine Reihe von Prototypen wurde entwickelt und erprobt; die technische Vision – luftgekühlter Heckmotor, selbsttragende Karosserie, minimale Wartbarkeit – war von Anfang an klar und wurde konsequent verfolgt. Die Zusammenarbeit mit der Deutschen Arbeitsfront (DAF) und direkt mit Hitler war eng; Porsche präsentierte seine Entwürfe dem Führer persönlich und erhielt Feedback, das gelegentlich technischen Verstand verriet – Hitler hatte tatsächlich ein gutes Auge für Fahrzeugdesign –, gelegentlich aber auch politischen Wunschen war.

Der Volkswagen war als soziales Projekt des NS-Staates konzipiert; als technisches Projekt war er an viele Grenzen gestossen. Der Zielpreis war unrealistisch; die geplante Produktionsmenge von jährlich 1,5 Millionen Fahrzeugen überstieg alles, was die deutsche Automobilindustrie kannte; und die KdF-Spar-Konstruktion, durch die die Deutschen ihr Auto im Voraus abzahlen sollten, war mehr Finanzierungsbetrug als echtes Sparprogramm. Porsche wusste von diesen Schwachstellen; er hatte als Techniker keinen direkten Einfluss auf die kaufmännischen und politischen Entscheidungen. Sein Anteil an der Geschichte des

KdF-Betrugs liegt in der technischen Legitimation: Er gab dem Projekt Glaubwürdigkeit, die es ohne seinen Ruf nicht gehabt hätte.

2.2 Die Silberpfeile: Rennwagen als NS-Propaganda

Parallel zum Volkswagen-Projekt war Porsche in eines der glamourösesten und international sichtbarsten NS-Propaganda-Projekte eingebunden: die Entwicklung der Auto-Union-Rennwagen, die als 'Silberpfeile' in die Geschichte eingegangen sind. Ab 1933 förderte das NS-Regime massiv die deutschen Grand-Prix-Rennwagen von Mercedes-Benz und Auto Union; die Erfolge dieser Fahrzeuge auf europäischen Rennstrecken sollten die technologische Überlegenheit des nationalsozialistischen Deutschlands demonstrieren. Porsche war der Chefkonstrukteur der Auto-Union-Fahrzeuge, die mit ihrem 16-Zylinder-Heckmotor zu den innovativsten Rennwagen ihrer Zeit gehörten.

Die Auto-Union-Silberpfeile – pilotiert von Fahrern wie Hans Stuck, Bernd Rosemeyer und Tazio Nuvolari – gewannen zwischen 1934 und 1939 zahlreiche Grands Prix und Weltrekorde. Diese Erfolge wurden in der NS-Propaganda extensiv genutzt: Als Beweis für die technische Überlegenheit Deutschlands; als Symbol nationaler Wiedergeburt; als Demonstration, dass das neue Deutschland die Welt in Geschwindigkeit und Ingenieursleistung übertraf. Porsche war sich dieser Propagandafunktion bewusst; er genoss die Rennerfolge und die internationale Aufmerksamkeit, die sie ihm brachten, und er nutzte sie für die Positionierung seines Büros als führende Adresse für Hochleistungsautomobile.

Die moralische Dimension der Silberpfeil-Entwicklung ist komplex. Rennwagen sind keine Waffen; ihre Entwicklung ist, von ihrer Verwendung abgesehen, eine technische Leistung. Aber Porsche entwickelte diese Fahrzeuge im expliziten Auftrag eines Regimes, das sie als Propagandainstrument einsetzte; er wusste um diesen Propagandazweck; und er profitierte von den staatlichen Mitteln, die das Regime für diese Propaganda bereitstellte. Die Silberpfeile waren Porsche-Meisterwerke – und sie waren NS-Propagandainstrumente. Beides gleichzeitig, ohne Auflösung dieses Widerspruchs.

2.3 NSDAP-Beitritt, SS-Rang und ideologische Einbindung

Wann genau Ferdinand Porsche der NSDAP beitrug, ist in den Quellen nicht mit voller Präzision belegt; die historische Forschung geht von einem Beitritt im Zeitraum 1937-1938 aus, mit der Mitgliedsnummer 5.643.287. Diese späte Mitgliedschaft – im Verhältnis zu vielen anderen NS-Aktivisten war Porsche kein Früheingeher – entspricht dem Bild eines Mannes, der die politische Mitgliedschaft als pragmatisch notwendige Formalität verstand,

nicht als ideologisches Bekenntnis. Gleichzeitig signalisierte die Mitgliedschaft die vollstaendige Einbindung in das System: Wer 1937/38 der NSDAP beitrat, tat dies nicht naiv oder unwissend ueber den Charakter des Regimes.

Bedeutsamer als die Parteimitgliedschaft ist der SS-Rang, den Porsche erhielt. Als SS-Obergruppenfuehrer – ein Ehrenrang, der dem militaerischen Generaloberst entsprach und der ohne aktive SS-Dienstpflicht verliehen wurde – war Porsche nominell Teil einer Organisation, deren Verbrechen zu diesem Zeitpunkt bereits weit fortgeschritten waren. Der SS-Rang war kein administrativer Titel; er war ein politisches Signal: Der Empfaenger war ein Mann, dem das Regime vertraute und dem es eine besondere Naehere ausdruecken wollte. Dass Porsche diesen Rang annahm, ohne oeffentlichen Protest, ist historisch eindeutig; was er dabei empfand und dachte, ist nicht ueberliefert.

Die Ernennung zum Kriegswirtschaftsfuehrer im Jahr 1942 vervollstaendigte Porsches formale Integration in den NS-Ruestungsapparat. Kriegswirtschaftsfuehrer waren Industrielle, denen eine besondere Bedeutung fuer die Kriegsversorgung zuerkannt wurde; der Titel gab ihnen Zugang zu Planungsinformationen und einen privilegierten Status im staatlichen Zuteilungssystem. Fuer Porsche bedeutete er, dass sein Buero im Bereich der Wehrwirtschaft einen offiziellen Status hatte, der Ruestungsauftraege und Ressourcenzuteilungen erleichterte. Diese Integration war nicht erzwungen; sie war die Konsequenz einer aktiven Entscheidung, im NS-Ruestungssystem eine zentrale Rolle zu spielen.

2.4 Die Reise in die USA 1936/1937: Spiegel der Doppelnatur

Im Winter 1936/37 reiste Ferdinand Porsche in die Vereinigten Staaten, um die amerikanische Automobilindustrie zu studieren. Der Besuch bei Ford in Detroit, wo Porsche die Fließbandproduktion aus erster Hand erlebte, und bei anderen Automobilherstellern sollte Erkenntnisse fuer die geplante Massenproduktion des KdF-Wagens liefern. Diese Reise ist historisch aufschlussreich, weil sie die Doppelnatur Porsches in konzentrierter Form zeigt.

Auf der einen Seite: Porsche als professioneller Ingenieur und Lernender, der offen und neugierig die technischen und organisatorischen Leistungen der amerikanischen Industrie studierte. Er traf Henry Ford persoendlich, eine Begegnung, die beide Maenner offenbar beeindruckte. Er bewunderte die Effizienz der amerikanischen Massenproduktion und notierte, was davon auf deutsche Verhaeltnisse uebertragen werden koennte. Das ist die Porsche-Tradition des Lernens und Verbesserns, die sein gesamtes technisches Leben kennzeichnete.

Auf der anderen Seite: Porsche reiste als Repraesentant des NS-Regimes. Er war offiziell damit beauftragt, Informationen fuer das VW-Projekt zu sammeln; er trug in seinen Gesprachen die Botschaft des deutschen Wirtschaftsaufschwungs vor; und er sammelte Informationen, die dem NS-Regime nutzlich sein sollten. In den USA war zu diesem Zeitpunkt das NS-Regime kein unbekanntes Phaenomen; die Nuernberger Gesetze von 1935 hatten internationales Aufsehen erregt; und es gab ernsthafte Debatten ueber den Charakter des Regimes. Dass Porsche in diesem Kontext als Repraesentant des Regimes reiste und dabei keinerlei oeffentliche Distanzierung vorzunehmen versuchte, ist historisch eindeutig.

KAPITEL III

Ruestungsdesigner: Das Porsche-Buero im Zweiten Weltkrieg

3.1 Vom Volksauto zur Kriegsmaschine: Die Umstellung 1939

Mit dem Beginn des Zweiten Weltkriegs am 1. September 1939 verwandelte sich das Porsche-Konstruktionsbuero grundlegend. Das zivile Volksfahrzeug-Projekt, das bereits 1938 durch den Bau des Volkswagenwerks eine neue Dimension erhalten hatte, trat zurueck; die gesamte Kapazitaet des Bueros wurde auf militaerische Auftraege umgestellt. Fuer Porsche persoenlich bedeutete das keine fundamentale Veraenderung seiner Arbeitsmethoden oder seiner Grundueberzeugungen; er war ein Ingenieur, der technische Probleme loeste, und ob die Loesungen fuer zivile Zwecke oder fuer den Krieg bestimmt waren, war in seiner Perspektive kein moralisch relevanter Unterschied.

Die erste grosse Kriegsaufgabe war die Entwicklung des Kuebelwagens (Typ 82), des leichten Gelandefahrzeugs auf Basis des KdF-Wagen-Fahrwerks, das zum Standard-Fahrzeug der Wehrmacht werden sollte. Porsche und sein Team passten die Volkswagen-Mechanik an militaerische Anforderungen an: hoehere Bodenfreiheit, verstaerkte Federung, robustere Bauweise. Das Ergebnis war ein Fahrzeug von ausserordentlicher Zuverlaessigkeit und Vielseitigkeit, das in allen Kriegstheatern – von der Sahara bis zur russischen Steppe – eingesetzt wurde. Etwa 50.000 Kuebelwagen wurden waehrend des Krieges produziert; dazu kam der Schwimmwagen (Typ 166) als amphibische Variante. Diese Fahrzeuge waren direkte Beitraege zum deutschen Kriegsgeraet, und Porsche trug ihre Verantwortung ohne jedes Zoegern.

Neben den Leichtfahrzeugen begann Porsche bereits 1940 mit der Arbeit an einem Bereich, der seinem Konstruktionsbureau in den Kriegsjahren seine besondere Bedeutung geben sollte: der Panzerentwicklung. Der Schritt vom Automobil zum Kampfpanzer ist technisch kleiner als er erscheint – beides sind selbstfahrende Maschinen, deren Leistung von Motor, Getriebe, Laufwerk und Steuerung abhaengt –, aber militaerisch und moralisch ist er fundamental. Panzer sind Toetungsmaschinen; ihre Entwicklung ist Entwicklung von Kriegsgeraet, das direkt zum Tod von Menschen beitraegt. Porsche trat in diesen Bereich ohne erkennbares Zoegern, mit der gleichen technischen Leidenschaft, die er in den Volkswagenentwicklung eingebracht hatte.

3.2 Der Tiger-Wettbewerb: Triumph und Scheitern

Das vielleicht dramatischste Episode in Porsches Kriegsgeschichte war der Wettbewerb um den schweren Kampfpanzer, der als Tiger bekannt werden sollte. Im Jahr 1941/42 schrieb das Heereswaffenamt einen Wettbewerb aus: Zwei Entwicklungsteams – Porsche und Henschel aus Kassel – sollten je einen Prototypen des schweren Panzers VK 4501 entwickeln. Die Entscheidung sollte an Hitlers Geburtstag, dem 20. April 1942, in Rastenburg getroffen werden, wo die Prototypen vor Hitler und den Ruestungsverantwortlichen vorgefuehrt wurden.

Porsche hatte auf seinen Entwurf hohe Wetten gesetzt. Er war ueberzeugt, dass sein Konzept – mit einem Gasturbinenantrieb und einem elektrischen Getriebe – technisch ueberlegen war und hatte bereits mit der Vorserienproduktion begonnen, bevor die Entscheidung gefallen war: 91 Fahrzeuge des Typs VK 4501 (P) waren in Produktion, als die endgueltige Entscheidung zugunsten des Henschel-Entwurfs fiel. Der Henschel-Tiger erwies sich in den Tests als zuverlaessiger; Porsches elektrisches Getriebe hatte technische Probleme; und das Heereswaffenamt bevorzugte die konservativere, bewaehrtere Loesung.

Die Niederlage gegen Henschel war eine der groessten persoenlichen Niederlagen Porsches im Krieg; gleichwohl zeigt sie auch eine charakteristische Seite seines Wesens: den Innovationswillen, der manchmal die Grenzen des technisch Realisierbaren ueberschritt. Porsches Ansatz war der eines Visionaers, der technische Zukunft vorwegzunehmen versuchte; der Henschel-Ansatz war der eines Praktikers, der robuste, bewaehertes Technologie bevorzugte. In einem Krieg, in dem Zuverlaessigkeit ueber Eleganz stand, war Henschel besser positioniert.

Die bereits produzierten VK 4501 (P)-Chassis wurden nicht verschrottet, sondern zu einem neuen Fahrzeugtyp umgebaut: dem Panzerjager Elefant, auch 'Ferdinand' genannt (nach Porsches Vornamen). 84 Einheiten des Elefant wurden gebaut und 1943 bei der Panzerschlacht von Kursk eingesetzt, wo sich schnell zeigte, dass das Fahrzeug erhebliche

Maengel hatte: zu schwer, zu unbeweglich, anfaellig fuer technische Ausfaelle und – in den ersten Einsaetzen – ohne Maschinengewehr fuer die Nahverteidigung, was sie gegenueber feindlicher Infanterie extrem verwundbar machte. Der Elefant wurde ein Symbol fuer die Grenzen ingenieurtechnischer Perfektionismus in der Realitaet des Krieges.

3.3 Der Maus: Superpanzer und Irrweg

Das ambitionierteste und gescheiterte Panzerprojekt, das Porsche in Angriff nahm, war der Typ 205, besser bekannt als 'Maus' – ein Name, der in groteskem Kontrast zum Fahrzeug selbst stand. Hitlers Vorliebe fuer immer groessere und schwerer gepanzerte Kampffahrzeuge hatte bereits zu einer Reihe von Sonderprojekten gefuehrt, die praktisch kaum oder keine taktische Relevanz hatten. Der Maus, den Porsche ab 1942 auf direkten Auftrag Hitlers entwickelte, war das Extrembeispiel dieser Tendenz: Mit einem Gewicht von 188 Tonnen war er der schwerste Kampfpanzer, der je gebaut wurde.

Zwei Prototypen des Maus wurden fertiggestellt; keiner kam jemals in den Kampfeinsatz. Das Fahrzeug war zu schwer, um die meisten Bruecken zu ueberqueren; seine Fahrleistungen waren erbarmungswuerdig; und sein Entwicklungsprogramm band Ressourcen, die fuer sinnvollere Projekte haetten eingesetzt werden koennen. Als die Alliierten im April 1945 das Kummersdorf-Gelände besetzten, fanden sie einen beschaedigten und einen unvollstaendigen Maus-Prototypen; die sowjetischen Besatzer brachten den fahrbereiten Panzer nach Moskau, wo er bis heute im Panzermuseum Kubinka steht.

Der Maus steht symbolisch fuer das Problem des Porsche-Konstruktionsbueros im Krieg: eine ausserordentliche technische Begabung, die im Dienst eines Systems stand, das immer groteskere Anforderungen stellte; und ein Ingenieur, der diese Anforderungen erfuellt, weil er im System blieb und weil er – zumindest teilweise – die Faszination fuer technische Extreme mit seinem Auftraggeber teilte. Ob Porsche jemals daran gezweifelt hat, ob der Maus ein sinnvolles Projekt war, ist nicht ueberliefert. Was ueberliefert ist, ist die Tatsache, dass er das Projekt bis zum Ende durchfuehrte.

KAPITEL IV

Zwangsarbeit im Porsche-Buero und im Volkswagenwerk

4.1 Das Porsche-Konstruktionsburo und Zwangsarbeiter

Die Frage der Zwangsarbeit im Porsche-Konstruktionsbureau ist eine der schwierigsten und am wenigsten aufgearbeiteten in der Porsche-Geschichte. Das Stuttgarter Bureau war kein Produktionsbetrieb im engeren Sinne; es beschäftigte keine Tausende von Arbeitern, sondern einige Hundert Ingenieure, Konstrukteure und technische Mitarbeiter. Dennoch war auch das Bureau nicht frei vom System der Zwangsarbeit, das die gesamte deutsche Kriegswirtschaft durchzog.

Nach dem verfügbaren Forschungsstand wurden im Porsche-Bureau mindestens 30 bis 50 Zwangsarbeiter eingesetzt, die als Hilfskräfte, Techniker und Produktionshelfer fungierten. Diese Zahl ist vergleichsweise klein gegenüber den Grossbetrieben des deutschen Rüstungssektors; sie ist aber gross genug, um die direkte institutionelle Verbindung des Porsche-Bureaus zum System der Zwangsarbeit zu begründen. Porsches persönliche Verantwortung für die Bedingungen, unter denen diese Zwangsarbeiter arbeiteten und lebten, ist damit unbestreitbar.

Darüber hinaus hatte das Porsche-Bureau enge Verbindungen zum Volkswagenwerk in Wolfsburg, wo – wie in einem anderen Kapitel dieser Reihe ausführlich dargestellt – bis zu 15.000-20.000 Zwangsarbeiter eingesetzt wurden. Porsche war technischer Berater und regelmässiger Besucher des Volkswagenwerks; er kannte die Produktionsbedingungen aus eigener Anschauung; er sah die Lager und die Menschen in ihnen. Ob er je protestierte oder versuchte, die Bedingungen zu verbessern, ist nicht dokumentiert. Was dokumentiert ist: Er besuchte das Werk weiterhin; er arbeitete weiterhin im System; und er änderte an den Produktionsbedingungen nichts.

4.2 Die spezifische Verantwortung des Chefkonstruktors

Die besondere Verantwortung von Ferdinand Porsche liegt in seiner Rolle als Chefkonstrukteur des Volkswagenwerks und als Inhaber des Konstruktionsbureaus, das dem Werk technische Dienstleistungen lieferte. Diese Doppelrolle – gleichzeitig externer Berater und zentraler technischer Entscheidungsträger – schuf eine spezifische Form der Verantwortung. Porsche war nicht der Werksdirektor (das war Anton Piech, sein Schwiegersohn); er war nicht der politische Eigentümer (das war die DAF unter Robert Ley). Aber er war der Mann, dessen technische Entscheidungen und Empfehlungen die Produktionsstruktur des Werks formten – und damit auch die Arbeitsbedingungen derjenigen, die in diesem Werk arbeiteten.

Diese indirekte Verantwortung ist schwerer zu benennen und zu belegen als die direkte Verantwortung eines Werksleiters, der Zwangsarbeiter anfordert. Aber sie ist real: Wer die technische Struktur eines Betriebs bestimmt, bestimmt auch, unter welchen Bedingungen in diesem Betrieb gearbeitet wird. Wer Fließbandsysteme entwirft, die eine bestimmte

Arbeitsintensitaet erfordern, traegt Mitverantwortung dafuer, dass die Menschen, die diese Systeme bedienen, entsprechend ausgebeutet werden. Porsches technische Entscheidungen hatten unmittelbare Konsequenzen fuer das Leben der Zwangsarbeiter im Volkswagenwerk – auch wenn er diese Konsequenzen nie als sein Problem betrachtete.

Die historische Forschung zur Zwangsarbeit im Porsche-Buero und in den mit Porsche verbundenen Betrieben ist weniger weit fortgeschritten als die Forschung zum Volkswagenwerk selbst. Die Porsche AG, die heute das Erbe Ferdinand Porsches verwaltet, hat keine eigenstaendige Historikerkommission zur Aufarbeitung der NS-Geschichte eingesetzt. Die VW-Studie von Mommsen und Grieger beruehrt Porsches Rolle, aber der Schwerpunkt liegt auf dem Volkswagenwerk selbst. Eine vollstaendige Aufarbeitung der Porsche-NS-Geschichte steht noch aus.

4.3 Die Kriegsproduktion und ihre menschlichen Kosten

Die Fahrzeuge und Waffen, die Porsche in den Kriegsjahren entwickelte, wurden nicht von freien Arbeitnehmern unter guten Bedingungen produziert. Kuebelwagen und Schwimmwagen wurden im Volkswagenwerk gefertigt, das – wie ausfuehrlich dokumentiert – massenhaft Zwangsarbeit einsetzte. Panzerprojekte wurden in Betrieben durchgefuehrt, in denen Zwangsarbeiter, Kriegsgefangene und gelegentlich KZ-Haftlinge arbeiteten. Die technischen Zeichnungen, die das Porsche-Buero erstellte, wurden in die Produktion umgesetzt durch Menschen, die keine Wahl hatten und die fuer ihre Arbeit nicht oder kaum entlohnt wurden.

Diese Kette von der Zeichnung zur Produktion ist die materielle Grundlage der moralischen Verantwortung des Konstrukteurs. Porsche war nicht der unmittelbare Tater, der die Zwangsarbeiter requirierte, bewachte und misshandelte. Aber er war der Kopf einer Kette, die mit seinen Zeichnungen begann und mit der zwangsweisen Arbeit von Menschen endete. Diese Kette zu ignorieren oder zu leugnen, waere historisch falsch. Sie anzuerkennen, ohne dabei die unterschiedlichen Verantwortungsstufen zu verwischen, ist die Aufgabe der historischen Einordnung.

Die Panzer, die Porsche entwickelte – Tiger, Elefant, Maus –, wurden in Panzerschlachten eingesetzt, in denen Menschen starben: deutsche Soldaten als Beatzung, sowjetische Soldaten und andere als Gegner, und Zivilisten als Kollateralschaden. Porsche als Konstrukteur trug dazu bei, diese Fahrzeuge moeglichst toedlich zu machen. Das ist die fundamentale Realitaet des Ruestungskonstrukteurs: Er entwickelt Werkzeuge des Toetens. Porsches ausserordentliches Ingenieursgenie wurde in den Kriegsjahren vollstaendig in den Dienst des Toetens gestellt; diese Tatsache kann nicht durch den Hinweis auf technische Leistung oder durch die spaetere Sportwagen-Aera der Nachkriegszeit aufgehoben werden.

KAPITEL V

Die Familie Porsche: Anton Piech, Ferry und die dynastische Verstrickung

5.1 Anton Piech: Der Schwiegersohn als Volkswagenwerk-Direktor

Die Geschichte Ferdinands Porsche im Nationalsozialismus ist unlosbar verknuepft mit der Geschichte seiner Familie – insbesondere mit seinem Schwiegersohn Anton Piech, der seine Tochter Louise Porsche heiratete und der eine zentrale Rolle in der NS-Geschichte des Volkswagenwerks spielte. Anton Piech war nicht nur Familienmitglied, sondern auch Volkswagenwerk-Direktor waehrend der Kriegsjahre, in denen das Werk massenhaft Zwangsarbeit einsetzte. Diese Doppelrolle – Piech als Familienmitglied Porsches und als verantwortlicher Manager eines Zwangsarbeitsbetriebs – ist eine der historisch wichtigsten Verbindungen in der Porsche-NS-Geschichte.

Anton Piech, geboren 1894 in Wien als Sohn einer Wiener Unternehmersfamilie, hatte seine Karriere als Jurist und Verwaltungsmann begonnen, bevor er durch seine Verbindung zur Porsche-Familie in die Automobilindustrie geriet. Als Volkswagenwerk-Direktor ab 1941 trug er die operative Verantwortung fuer einen Betrieb, der zu diesem Zeitpunkt bereits Tausende von Zwangsarbeitern beschaeftigte; er war NSDAP-Mitglied und SS-Angehoeerig und hatte direkten Einblick in die Lagerbedingungen des Werks.

Die Frage, welchen Einfluss Ferdinand Porsche auf die Entscheidungen seines Schwiegersohns hatte, ist historisch schwer zu beantworten. Die beiden Maenner arbeiteten eng zusammen; das Volkswagenwerk und das Porsche-Buero waren durch vertragliche und persoenliche Beziehungen verbunden; und als Familienmitglieder teilten sie vermutlich Informationen und Perspektiven, die in den oeffentlichen Akten nicht erscheinen. Was gesagt werden kann: Ferdinand Porsche wusste, was in dem Werk vorging, das sein Schwiegersohn leitete; er unternahm nichts dagegen; und er pflegte die familiaeren und beruflichen Beziehungen weiter.

5.2 Ferry Porsche: Der Sohn im Schatten des Vaters

Ferdinand Anton Ernst Porsche, bekannt als Ferry Porsche, wurde 1909 in Wiener Neustadt geboren und war das wichtigste technische Erbe seines Vaters. Ferry wuchs in einer

Atmosphäre auf, in der das Automobil alles war: Gespräche am Abendbrottisch, Besuche in Werkstätten und auf Rennstrecken, die fraglose Überzeugung, dass die Gestaltung von Fahrzeugen eine der bedeutendsten menschlichen Tätigkeiten war. Er folgte seinem Vater in das Konstruktionsbüro und wurde dort zu seinem engsten Mitarbeiter.

Während des Krieges führte Ferry Porsche das Büro zunehmend eigenständig, wenn sein Vater abwesend war. Er war ebenfalls NSDAP-Mitglied und in das Netz der NS-Wirtschaft eingebunden. Sein persönlicher Charakter unterschied sich von dem des Vaters: Ferry war weniger charismatisch, sorgfältiger in administrativen Fragen, kompromissbereiter im Umgang mit Kunden und Auftraggebern. Diese Charakterunterschiede spiegeln sich in der Nachkriegsgeschichte: Es war Ferry, der nach dem Krieg die Porsche AG gründete und aufbaute, während sein Vater interniert war; und es war Ferry, der die schwierige Aufgabe hatte, das familiäre Erbe unter den Bedingungen der alliierten Besatzung zu sichern.

Ferrys Rolle in der NS-Geschichte des Büros ist weniger spektakulär als die seines Vaters, aber nicht weniger real. Auch er war Nutzniesser des NS-Systems; auch er arbeitete in und mit Betrieben, die Zwangsarbeiter einsetzten; und auch er hat in der Nachkriegszeit keine systematische Aufarbeitung dieser Geschichte initiiert. Der Aufbau der Porsche AG nach 1948 – mit dem ersten 356-Sportwagen, der auf VW-Käferkomponenten basierte – geschah ohne Rückblick auf die NS-Vergangenheit und ohne explizite Auseinandersetzung mit der moralischen Last, die das Büro trug.

5.3 Die Piech-Porsche-Dynastie und ihre Kontinuität

Die Verbindung zwischen der Porsche-Familie und der Piech-Familie hat sich in der deutschen Automobilindustrie über Generationen hinweg als eine der einflussreichsten dynastischen Verbindungen erwiesen. Ferdinand Piechs Enkel Ferdinand Piech (1937-2019) wurde einer der mächtigsten Industriemanager der deutschen Nachkriegsgeschichte und führte Volkswagen in den 1990er und 2000er Jahren zu internationalem Wachstum. Gleichzeitig blieb die Porsche-Familie durch ihren Mehrheitsanteil am Volkswagen-Konzern wirtschaftlich dominant.

Diese dynastische Kontinuität ist nicht allein wirtschaftlich interessant; sie hat auch historische Bedeutung. Die Menschen, die heute die Porsche-Piech-Gruppe führen und von ihr profitieren, sind in direkter familiärer Linie von Männern abstammen, die tief in das NS-System eingebunden waren: Ferdinand Porsche als SS-Obergruppenführer und Konstrukteur des VW-Kriegswerks; Anton Piech als Volkswagenwerk-Direktor der NS-Zeit; Ferry Porsche als Büro-Leiter im Krieg. Das ist keine Schuldzuweisung an die heutigen Generationen – sie sind nicht verantwortlich für das, was ihre Großeltern taten. Aber es ist eine historische Tatsache, die das moralische Erbe der Dynastien prägt.

Die historische Aufarbeitung dieser dynastischen NS-Verstrickung ist unterschiedlich weit fortgeschritten. Volkswagen hat – durch die Mommsen/Grieger-Studie und das Entschädigungsprogramm – erhebliche Schritte unternommen. Die Porsche AG hat keine vergleichbare eigenständige Aufarbeitung geleistet. Die Frage, warum das so ist, und was die Konsequenzen dieser Unterlassung sind, ist eine der offenen Fragen, die in der Gesamtbewertung des Porsche-NS-Erbes zentral ist.

KAPITEL VI

Verhaftung, Haft und die Nachkriegskonstruktion des Mythos

6.1 Dezember 1945: Die Franzosen verhaften Porsche

Im Dezember 1945 wurde Ferdinand Porsche von den französischen Besatzungsbehörden verhaftet. Die Hintergründe der Verhaftung lagen zum Teil in konkreten Vorwürfen: Porsche sollte an der Ausnutzung französischer Zulieferer und Arbeitskräfte während der Besatzungszeit mitgewirkt haben; ausserdem wurde sein Verhältnis zum NS-Regime als belastend genug bewertet, um eine Internierung zu rechtfertigen. Die Verhaftung fand in Zell am See statt, wohin sich die Porsche-Familie gegen Kriegsende geflüchtet hatte.

Die Internierung dauerte bis 1947. Porsche und sein Schwiegersohn Anton Piech wurden gemeinsam von den Franzosen festgehalten; die Umstände ihrer Inhaftierung sind in verschiedenen Quellen unterschiedlich beschrieben. Sicher ist, dass die Haft nicht unter Lagerbedingungen stattfand, sondern in einer Art offenen Internierung; und sicher ist, dass die Freilassung schliesslich gegen Zahlung einer substantiellen Kautions erreicht wurde. Laut mehreren Quellen war diese Kautions von der Familie finanziert; dabei nutzten Ferry Porsche und andere Familienmitglieder Mittel, die zumindest teilweise aus dem Verkauf von Automobil-Designs an französische Hersteller stammten.

Ein formaler Strafprozess gegen Porsche wegen Kriegsverbrechen oder anderer NS-bezogener Vergehen fand nicht statt. Das Entnazifizierungsverfahren, dem er nach seiner Freilassung unterworfen wurde, klassifizierte ihn als 'Mitläufer' – Kategorie IV des Entnazifizierungsgesetzes, die eine geringe formale Belastung anzeigt. Diese Klassifikation war das Ergebnis des strukturell schwachen Entnazifizierungssystems, das auf direkte Parteifunktionen und nachweisliche Einzeltaten abstellte, aber die breitere institutionelle Einbindung in das NS-System nicht angemessen erfasste. Porsche war kein Parteifunktionär;

er war kein Lagerkommandant; er war 'nur' ein Ingenieur, der im Dienst des Regimes arbeitete. Diese Klassifikation entsprach dem Buchstaben des Gesetzes, aber nicht dem Geist einer angemessenen historischen Einordnung.

6.2 Die Konstruktion des Legenden

Nach seiner Freilassung und bis zu seinem Tod im Januar 1951 war Ferdinand Porsche eine Legende, nicht nur in der Automobilwelt. Die Konstruktion dieser Legende begann im direkten Anschluss an die Internierung und wurde in den 1950er und 1960er Jahren konsequent weitergebaut. Die Elemente dieser Legende sind bekannt: Porsche als technisches Genie, das mit unfehlbarem Instinkt Fahrzeuge schuf; Porsche als Patriarch, der seinem Sohn den Grundstein fuer ein Weltunternehmen legte; und Porsche als Mann, der im Grunde unpolitisch war und dessen NS-Verbindungen zugehoenrigen zu einer Zeit, in der man keine andere Wahl hatte.

Die letzte dieser Legenden-Komponenten – die Unpolitizitaet Porsches – ist historisch am wenigsten haltbar. Porsche war kein unpolitischer Techniker, der zufällig in den Dienst eines Regimes geriet. Er war NSDAP-Mitglied, SS-Obergruppenfuehrer, Kriegswirtschaftsfuehrer; er hatte Hitler persoendlich mehrfach getroffen und stand mit ihm in direktem Arbeitsverhaeltnis; er hatte Fahrzeuge und Waffen entwickelt, die dem verbrecherischen NS-Krieg dienten. Diese Fakten sind mit der Legende des unpolitischen Genies unvereinbar.

Die Legende erfuehlte eine wichtige gesellschaftliche Funktion in der deutschen Nachkriegszeit: Sie erlaubte es, einen der grossen Techniker der deutschen Geschichte zu ehren, ohne die unbequeme NS-Vergangenheit in den Vordergrund zu stellen. Das entsprach dem allgemeinen Muster der fruehen Bundesrepublik, in der der wirtschaftliche Wiederaufbau und die Integration ehemaliger NS-Taetar und Mitlaeuer Prioritaet hatte. Die Porsche-Legende ist ein Element dieses Musters – kein Sonderfall, aber ein besonders gut dokumentiertes Beispiel fuer die Mechanismen der Vergangenheitsverdraengung.

6.3 Das spaete Zeugnis der NS-Epoche: Tod und Nachwirkung

Ferdinand Porsche starb am 30. Januar 1951 in Stuttgart an den Folgen eines Schlaganfalls, den er einige Monate zuvor erlitten hatte. Er starb weniger als sechs Jahre nach dem Ende des Krieges, in einer Zeit, in der Deutschland im Wirtschaftswunder war und in der die Aufarbeitung der NS-Vergangenheit noch in den Kinderschuhen steckte. Er erlebte noch den ersten Porsche 356, den sein Sohn Ferry entwickelt hatte und der den Namen Porsche in einen neuen Kontext setzte: den des exklusiven Sportwagens, der mit Luxus, Leistung und sportlicher Eleganz

assoziiert wurde.

Porsches Tod loeschte eine potenzielle Quelle ueberlebender Zeugenschaft aus: Haette er laenger gelebt und haette sich die gesellschaftliche Atmosphaere zur Aufarbeitung frueher entwickelt, waere er ein zentraler Zeuge seiner eigenen Geschichte gewesen. So hinterliess er keine Memoiren, in denen er sich zu seiner NS-Zeit auesserte; keine oeffentlichen Stellungnahmen zu den Zwangsarbeitern im VW-Werk; keine Auseinandersetzung mit dem SS-Rang und den Panzerprojekten. Das Schweigen, das er in den letzten Jahren seines Lebens wahlte – oder das ihm durch Krankheit und Alter auferlegt wurde –, ist ein Teil des Problems der historischen Aufarbeitung.

KAPITEL VII

Technologietransfer und internationale Dimension

7.1 Das Porsche-Buero als technologischer Knotenpunkt

Das Porsche-Konstruktionsbuero in Stuttgart-Zuffenhausen war in den 1930er und 1940er Jahren ein technologischer Knotenpunkt ersten Ranges. Ingenieure aus verschiedenen Laendern arbeiteten dort; technisches Wissen aus der deutschen, oesterreichischen und internationalen Automobilindustrie floss zusammen; und die Auftraege kamen von deutschen Herstellern, von der DAF, vom Heereswaffenamt und von den SS-Beschaffungsstellen. Diese Konzentration technischen Wissens an einem einzigen Ort war eine der Bedingungen dafuer, dass das Porsche-Buero so einflussreich werden konnte.

Im Kontext des Nationalsozialismus hatte diese technologische Konzentration eine besondere Dimension: Das Wissen, das im Buero zusammenfloß, wurde ausschliesslich im Dienst des NS-Regimes eingesetzt. Es gab keine Moeglichkeit fuer das Buero, selektiv zu arbeiten – nur diese Auftraege anzunehmen und jene abzulehnen. Die staatliche Planungswirtschaft des Krieges hatte alle Ressourcen mobilisiert; wer einen Betrieb fuehrte, war Teil des Systems. Porsches Buero war damit – wie alle anderen deutschen Ingenieurbueros und Produktionsbetriebe – strukturell in das NS-Ruestungssystem integriert.

Diese strukturelle Integration entbindet die individuellen Akteure nicht von ihrer persoenlichen Verantwortung; aber sie erkluert, warum der Widerstand gegen das System so selten war. In einem wirtschaftlichen Umfeld, in dem jede Entscheidung gegen die Anforderungen des Regimes den vollstaendigen wirtschaftlichen Ruin bedeutete, blieben selbst Menschen, die erhebliche Skepsis gegenueber dem Regime hatten, im System. Porsche hatte keine solche

Skepsis; er war ein ueberzeugter Nutzniesser und Teilnehmer.

7.2 Die internationale Reputation und der Propaganda-Effekt

Porsches internationale Reputation – als Konstrukteur der Silberpfeile, als Vater des Volkswagens, als Entwickler von Fahrzeugen mit aussergewöhnlicher technischer Raffinesse – war fuer das NS-Regime ein erheblicher Propagandawert. In einer Zeit, in der das Regime darum kaempfte, international als moderner, dynamischer Staat wahrgenommen zu werden, war Porsche ein lebender Beweis fuer die technologische Ueberlegenheit Deutschlands. Seine Erfolge auf Rennstrecken, seine Fahrzeugentwicklungen, seine Beruehmtheit in der internationalen Automobil- und Technikwelt: All das diente dem Regime als Aushangsschild.

Porsche war sich dieser Funktion bewusst, auch wenn er sie nicht explizit thematisierte. Die internationale Tournee von 1936/37, die Auftritte auf Automobilausstellungen, die Interviews in auslaendischen Zeitschriften: Bei all diesen Gelegenheiten repraesentierte er nicht allein seine technischen Leistungen, sondern auch das Regime, in dessen Dienst er stand. Diese Doppelrolle – technischer Botschafter und NS-Repraesentant – ist Teil seiner historischen Verantwortung.

Die auslaendischen Ingenieure, Journalisten und Industriellen, die Porsche trafen, hatten ihrerseits die Wahl, sein technisches Genie von seinen politischen Verbindungen zu trennen. Viele taten es; die internationale Automobil-Gemeinschaft hatte im allgemeinen eine Tendenz, technische Leistung ueber politische Einordnung zu stellen. Das ist ein allgemeines Muster: Die Bewunderung fuer technisches Genie schafft eine Art Immunitaet gegen moralische Kritik, die historisch immer wieder zu beobachten ist und die eine eigene Reflexion verdient.

KAPITEL VIII

Historische Einordnung: Porsche im NS-System

8.1 Der Typus des technischen Mitlaeuferers

Ferdinand Porsches Rolle im Nationalsozialismus laesst sich am treffendsten mit dem Begriff des 'technischen Mitlaufers' beschreiben – ein Typus, der in der historischen Forschung zum NS-System bisher weniger Aufmerksamkeit erhalten hat als der politische Mitlaeufer oder der direkte Taeter. Der technische Mitlaeufer ist ein Mann oder eine Frau mit aussergewöhnlichen technischen Faehigkeiten, die diese Faehigkeiten dem verbrecherischen System zur

Verfuegung stellen; der von den Moeglichkeiten des Systems profitiert; der moralische Einwaende aktiv verdraengt oder passiv ignoriert; und der nach dem Krieg auf seine technischen Leistungen verweist, als ob diese Leistungen von den Bedingungen, unter denen sie entstanden, trennbar waeren.

Porsche war kein fanatischer Ideologe wie Himmler oder Heydrich; er war kein Massenmorder; er war kein Lagerkonstrukteur. Aber er war auch kein unpolitischer Techniker, der keine andere Wahl hatte. Er war ein Mann, der das NS-System aktiv unterstuetzte – durch seine NSDAP-Mitgliedschaft, durch seinen SS-Rang, durch seine technischen Beitraege zur Ruestungsproduktion, durch seine Verbindungen zu Hitler und zur NS-Fuehrungsschicht – und der dabei materiell und beruflich erheblich profitierte. Das ist die Substanz seiner historischen Mitverantwortung.

Der Vergleich mit anderen 'technischen Mitlaufnern' des NS-Regimes ist erhellend. Wernher von Braun, der Raketenpionier, arbeitete unter noch direkterer SS-Kontrolle am Raketenprogramm und setzte KZ-Haftlinge ein; er wurde nach dem Krieg von den Amerikanern rekrutiert und baute das Apollo-Programm mit auf. Albert Speer, der Architekt und spaetere Ruestungsminister, stylisierte sich nach dem Krieg als technokratischen Pragmatiker ohne ideologische Einbindung – eine Selbstdarstellung, die von der historischen Forschung gruendlich widerlegt worden ist. Porsche steht in dieser Gesellschaft: Genies, deren technische Leistungen im Dienst des Verbrechens standen und deren Nachkriegsgeschichten durch Selbstmythologisierung und gesellschaftliche Mitschuld gepraeagt wurden.

8.2 Porsche und die Frage der persoenlichen Ideologie

Ob Ferdinand Porsche ein ueberzeugter Nationalsozialist war, ist eine Frage, die in der Forschung unterschiedlich beantwortet wird. Die Fakten: Er trat der NSDAP bei; er nahm den SS-Rang an; er arbeitete eng mit Hitler persoenlich zusammen und schien die Begegnungen mit Hitler nicht als Zumutung, sondern als produktives Arbeitsverhaeltnis erlebt zu haben. Auf der anderen Seite: Es gibt keine ueberlieferten Auesserungen Porsches, die explizit antisemitisch oder rassistisch sind; sein Hauptinteresse galt offensichtlich dem Automobil und nicht der Ideologie; und er zeigte kein Interesse an den politisch-ideologischen Aspekten des Regimes jenseits seiner unmittelbaren beruflichen Welt.

Diese Ambiguitaet ist charakteristisch fuer den Typus des technischen Mitlaufers. Der ideologische Fanatiker interessiert sich fuer die Ideen des Regimes; der technische Mitlaeufer interessiert sich fuer die Moeglichkeiten, die das Regime bietet. Das Ergebnis – Mitarbeit am System, Profitierung vom System, keine moralischen Einwaende gegen das System – ist in beiden Faellen das gleiche; die Motivationsstruktur ist verschieden. Fuer die moralische

Bewertung macht dieser Unterschied weniger aus als man meinen mochte: Das Ergebnis der Mitarbeit – technische Beitraege zur NS-Kriegsfuehrung, Legitimierung des Regimes durch seine Mitarbeit, Profitierung von der Zwangsarbeit – ist unabhaengig von der inneren Motivation dasselbe.

Ein Aspekt, der fuer eine ideologisch gefaerbtere Einordnung Porsches spricht, ist der Deutschnationalismus, der sein gesamtes Leben kennzeichnete. Als Sudentendeutscher aus dem habsburgischen Boehmen war Porsche durch eine Identitaetsgeschichte gepraege, in der 'Deutschsein' eine besondere emotionale und kulturelle Bedeutung hatte. Der alldesche Nationalismus, der in den bohmischen Deutschen stark ausgepraegt war, teilte viele Grundueberzeugungen mit dem Nationalsozialismus: die Betonung der deutschen Kulturleistung, die Abgrenzung gegen als minderwertig betrachtete Voelker, die Faszination fuer Staat und Nation als uebergreifende Werte. Dieser kulturelle Hintergrund machte Porsche fuer den Nationalsozialismus empfänglich, auch wenn er nicht sein primaerer Antrieb war.

8.3 Aufarbeitung: Was geleistet wurde und was fehlt

Die historische Aufarbeitung von Ferdinand Porsches NS-Geschichte ist im Vergleich zu anderen NS-Unternehmern und -Technikern weniger weit fortgeschritten. Die Porsche AG – das Unternehmen, das seinen Namen traegt und von seiner Familie gegrueendet wurde – hat keine eigenstaendige Historikerkommission eingesetzt und keine umfassende wissenschaftliche Untersuchung seiner NS-Geschichte finanziert und veroeffentlicht. Die relevanteste Forschung findet sich in der VW-Studie von Mommsen und Grieger (2008), die Porsches Rolle im Volkswagenwerk beruehrt, sowie in biographischen Arbeiten, die unterschiedliche Qualitaet und unterschiedliche kritische Distanz zur Porsche-Legende aufweisen.

Dieser Mangel an eigenstaendiger Aufarbeitung ist bemerkenswert, weil Porsche AG und Volkswagen AG zwei eng miteinander verbundene Unternehmen sind, die denselben historischen Wurzeln entstammen. VW hat Aufarbeitung geleistet; Porsche hat es nicht. Der Kontrast ist schwer zu erklaren ohne den Verweis auf unterschiedliche institutionelle Anreize: VW als grosser, borsennotierter Konzern stand starker unter oeffentlichem Druck; Porsche als ehemals privat gefuehrtes Unternehmen konnte sich diesem Druck laenger entziehen.

Was die Porsche-Aufarbeitung leisten muesste, ist klar: eine systematische Dokumentation der Zwangsarbeiter im Porsche-Buero und in den damit verbundenen Betrieben; eine kritische Biographie Ferdinand Porsches, die seine NS-Verstrickung ohne Beschoenigung benennt; und ein oeffentliches Bekenntnis der Porsche AG zur historischen Verantwortung, das ueber blosser Formelaussagen hinausgeht. Das sind keine unmoeglichen Anforderungen; sie sind das

Minimum, das von einem Unternehmen von Porsches Größe und Geschichte erwartet werden kann.

KAPITEL IX

Porsche nach 1945: Erbe, Mythos und die Nachfolge-Generation

9.1 Ferry Porsche und die Gründung des 356

Im Jahr 1948, während Ferdinand Porsche noch in französischer Haft sass, realisierte sein Sohn Ferry in der kleinen Karosserie-Werkstatt in Gmünd am Traunsee das, was als erster Porsche in die Geschichte eingehen sollte: den 356. Das Fahrzeug entstand aus Ersatzteilen, die aus dem Volkswagen-Bestand stammten – Motor, Getriebe, Achsaufhängung des VW Käfer bildeten die Grundlage eines kleinen, leichten Sportwagens, der eine eigene Identität hatte und dennoch unverkennbar von Ferdinand Porsches Volkswagen-Grundkonstruktion abgeleitet war.

Der 356 war eine Art Destillation des technischen Erbes: die Volkswagen-Mechanik als Basis, durch Ferrys Sinn für sportliche Leistung und Karosseriedesign in ein völlig neues Produkt verwandelt. Das Fahrzeug fand sofort Käufer; die kleine Werkstatt wuchs; und als Ferdinand Porsche 1949 nach Hause zurückkehrte, fand er ein Unternehmen vor, das von seinem Sohn aus dem Nichts aufgebaut worden war. Diese Geschichte des unternehmerischen Neustarts in der Stunde Null – ohne staatliche Unterstützung, ohne vorgefertigte Infrastruktur, allein auf technisches Können und unternehmerischen Mut setzend – wurde zu einem Kernelement der Porsche-Legende.

Was in dieser Gründungsgeschichte ausgeblendet wurde: dass die Volkswagen-Mechanik, die den 356 ermöglichte, in einem Unternehmen entwickelt worden war, das massenhaft Zwangsarbeiter eingesetzt hatte; dass das Konstruktionsbüro, dessen Wissen Ferry nutzte, in den Kriegsjahren von Rüstungsaufträgen gelebt hatte; und dass der 356 auf einem technischen Fundament stand, das in direktem Zusammenhang mit dem NS-System stand. Das war nicht Ferrys persönliche Schuld; aber es war die historische Realität, die in der Gründungslegende keinen Platz hatte.

9.2 Der Porsche-Mythos in der Bundesrepublik

In der fruhen Bundesrepublik wurde Ferdinand Porsche zu einer der meistgefeierten Ingenieurspersoenlichkeiten der deutschen Geschichte. Biographien erschienen, die seine technischen Leistungen in der Tradition des deutschen Erfindergeistes einordneten; Festschriften und Jubilaumsberichte praesentierten ihn als Pionier des deutschen Automobilbaus; und die wachsende Porsche AG nutzte seinen Namen als Markenkern. In dieser Darstellung war Ferdinand Porsche der unpolitische Genius, der das Beste fuer Deutschland wollte und dabei von einem Regime instrumentalisiert wurde, ueber das er keine Kontrolle hatte.

Diese Version der Geschichte war in mehrfacher Hinsicht unvollstaendig. Sie ignorierte die aktive NSDAP-Mitgliedschaft; sie verschwieg den SS-Rang; sie verschleierte die direkte Verbindung zum Hitler; und sie setzte keine Stichworte fuer die Zwangsarbeiter, die im Volkswagenwerk und anderen Betrieben unter Porsches technischer Aufsicht schufteten. Das war keine blossae Auslassung durch Vergesslichkeit; es war ein strukturiertes Weglassen, das dem psychologischen und gesellschaftlichen Beduerfnis entsprach, die NS-Vergangenheit zu verdraengen und einen 'sauberen' Wiederaufbau zu erzaehlen.

Der Porsche-Mythos ist bis heute nicht vollstaendig aufgeloeset. Die Marke Porsche – Sportwagen, Leistung, Eleganz, Exklusivitaet – ist mit der NS-Geschichte ihres Gruenders kaum verbunden; wer einen Porsche 911 kauft oder faehrt, denkt in der Regel nicht an den SS-Obergruppenfuhrer oder den Konstrukteur des Kuebelwagens. Das ist einerseits verstaendlich – Markenimage und historische Realitaet sind verschiedene Dinge –, andererseits ist die vollstaendige Trennung zwischen dem historischen Porsche und dem Marken-Porsche ein Zeichen dafuer, dass die Aufarbeitung noch nicht abgeschlossen ist.

KAPITEL X

Schlussbetrachtung: Geschichte, Verantwortung und das bleibende Erbe

10.1 Was Ferdinand Porsches Geschichte lehrt

Das Portrait Ferdinand Porsches in den Jahren 1933 bis 1945 ist das Portrait eines Mannes von ausserordentlicher technischer Begabung, der diese Begabung vollstaendig in den Dienst eines verbrecherischen Regimes stellte. Er entwickelte Fahrzeuge, die dem deutschen Angriffskrieg dienten; er arbeitete in engem persoennlichen Kontakt mit Hitler und der NS-Fuehrungsschicht; er nahm SS-Rang und Parteimitgliedschaft an; und er arbeitete in einem

Umfeld, in dem Zwangsarbeit allgegenwaertig war, ohne dagegen zu protestieren oder etwas daran zu aendern.

Diese Geschichte lehrt etwas Grundsatzliches ueber das Verhaeltnis zwischen technischer Kompetenz und moralischer Verantwortung. Technisches Genie schafft keine moralische Immunitat. Die Freiheit des technischen Denkens – die Faehigkeit, technische Probleme losgeloest von Kontext und Konsequenzen zu betrachten – ist eine kognitive Staerke, die in bestimmten Kontexten zur moralischen Schwaeche wird: zur Unfaehigkeit, die Konsequenzen des eigenen Handelns zu sehen und zu bewerten. Porsche war in seiner technischen Welt vollkommen; in seiner moralischen Welt war er blind oder unwillig.

Die Lehre aus Porsches Geschichte ist nicht, dass technikbegeisterte Menschen grundsatzlich politisch naiv sind. Es ist die Lehre, dass intellektuelle Exzellenz in einem Bereich nicht auf andere Bereiche uebertragen werden kann, und dass Gesellschaften, die Exzellenz ohne moralische Verantwortung honorieren, Bedingungen schaffen, unter denen das Genie des technischen Genies fuer verbrecherische Zwecke eingesetzt werden kann. Das ist eine Warnung, die ueber Porsche hinausweist.

10.2 Das Erbe und die Pflicht zur Aufarbeitung

Das Erbe Ferdinand Porsches ist zweigeteilt: auf der einen Seite das technische Erbe – Fahrzeuge von aussergewoehnlicher Eleganz und Leistung, ein Konstruktionsbuero, das die Automobilindustrie ueber Jahrzehnte beeinflusst hat, eine Marke, die weltweit als Symbol technischer Perfektion gilt. Auf der anderen Seite das historische Erbe – die NS-Mitgliedschaft, der SS-Rang, die Verbindung zu Hitler, die technischen Beitraege zur Kriegsfuehrung, die Zwangsarbeiter in den Werken.

Die Pflicht zur Aufarbeitung dieses geteilten Erbes liegt bei der Porsche AG als Institution und bei der Porsche-Piech-Familie als Eigentuerinnen und Repraesentantinnen dieses Erbes. Diese Pflicht ist nicht erfuehrt durch die implizite Berufung auf die technischen Leistungen oder durch den Verweis auf das VW-Entschaedigungsprogramm, das eine andere, wenn auch verwandte Institution betrifft. Die Porsche AG muss ihre eigene Geschichte aufarbeiten: eine Historikerkommission einsetzen; die Archive oeffnen; die Zwangsarbeiter im Porsche-Buero dokumentieren; und ein oeffentliches Bekenntnis ablegen, das ueber Formelaussagen hinausgeht.

Es gibt positive Zeichen: Die Porsche AG hat in juengeren Jahren Schritte in Richtung einer intensiveren Beschaeftigung mit der NS-Vergangenheit unternommen. Ausstellungen, Bildungsprogramme, die Unterstuetzung historischer Forschung – das sind Anfaenge, die

anerkannt werden sollten. Aber Anfaenge sind noch keine abgeschlossene Aufarbeitung. Die vollstaendige, wissenschaftlich rigorose und oeffentlich kommunizierte Auseinandersetzung mit Ferdinand Porsches NS-Geschichte bleibt eine offene Aufgabe.

10.3 Schlussgedanke: Genie und Verantwortung

Das Portrait Ferdinand Porsches 1933-1945 endet nicht mit einem einfachen Urteil. Es endet mit einer Frage, die ueber den Einzelfall hinausweist: Wie gehen Gesellschaften mit Genies um, deren Leistungen durch die Bedingungen, unter denen sie erbracht wurden, historisch belastet sind? Ist es moeglich, die technischen Leistungen anzuerkennen und gleichzeitig die moralischen Schwaechen zu benennen? Kann die Legende und die historische Wahrheit nebeneinander existieren, ohne dass die eine die andere aufhebt?

Die Antwort, die dieser Text nahelegt, ist: Ja, aber nur durch vollstaendige Ehrlichkeit. Ein Porsche 911 ist ein grossartiges Auto; das aendert nichts daran, dass sein Namensgeber SS-Obergruppenfuehrer war. Ferdinand Porsche war ein Ingenieur von historischem Rang; das aendert nichts daran, dass er seine Faehigkeiten in den Dienst eines verbrecherischen Systems stellte. Beides zusammen – die Leistung und die Last – ist die vollstaendige Geschichte. Nur wer bereit ist, beide Seiten anzuerkennen, kann die Geschichte verstehen; und nur wer die Geschichte versteht, kann aus ihr lernen.

Das Genie Ferdinand Porsches war real; seine Mitschuld war real; und die Aufgabe der Erinnerung und der Aufarbeitung ist real. Diese drei Realitaeten lassen sich nicht gegeneinander aufrechnen und nicht in eine Schlussbilanz fassen, die eine von ihnen ausblendet. Sie muessen nebeneinander stehen – als vollstaendiges Bild eines Menschen, eines Unternehmens und einer Zeit, aus der wir zu lernen verpflichtet sind. Ferdinand Porsches Geschichte ist damit nicht allein Firmengeschichte oder Ingenieursgeschichte; sie ist ein Teil der deutschen Geschichte des 20. Jahrhunderts, die uns alle angeht.

KAPITEL XI

Tiefenanalyse: Technik, Krieg und moralische Blindheit

11.1 Der Ingenieur als Spiegel seiner Zeit

Ferdinand Porsches Geschichte ist nicht allein die Geschichte eines aussergewoehnlichen Mannes – sie ist ein Spiegel der deutschen Ingenieurskultur seiner Zeit und ihrer Verhaeltnis

zur Moral. In der Weimarer Republik und erst recht im Nationalsozialismus galt technische Leistung als Wert an sich; der Ingenieur, der ausserordentliche Dinge baute, wurde als Held gefeiert, unabhaengig vom Zweck, dem seine Konstruktionen dienten. Diese Kultur der technischen Wertneutralitaet – der Glaube, dass 'Technik' an sich gut oder zumindest moralisch indifferent sei – erleichterte es Ingenieuren wie Porsche, ihre Arbeit als von politischen Konsequenzen getrennt zu betrachten.

Die Frage der technischen Neutralitaet ist in der Wissenschafts- und Technikphilosophie intensiv diskutiert worden, und die Mehrheitsmeinung ist eindeutig: Technologie ist nicht neutral. Sie wird fuer bestimmte Zwecke entwickelt; sie gibt bestimmten sozialen und politischen Kraefte Moeglichkeiten, die andere nicht haben; und ihre Anwendung hat Konsequenzen, die vorhersehbar sind oder vorhersehbar sein sollten. Porsche war intelligent genug, um diese Konsequenzen zu verstehen – er verstand die Funktion des Kuebelwagens im deutschen Krieg; er wusste, fuer wen er die Panzer baute und wozu sie eingesetzt werden sollten. Das Argument der technischen Neutralitaet ist deshalb im Porsche-Fall keine Entschuldigung; es ist eine nachtraegliche Rationalisierung.

Die deutsche Ingenieurskultur der NS-Zeit ist ein Forschungsfeld, das in den letzten Jahrzehnten erhebliche Aufmerksamkeit erhalten hat. Historiker wie Burghard Ciesla haben gezeigt, wie sich die deutsche Ingenieurselite in den Nationalsozialismus integrierte; wie der NS-Staat die Ingenieursorganisationen gleichschaltete und ihre Mitglieder in das Ruestungssystem einband; und wie wenig Widerstand aus der Ingenieurselite kam. Porsche war kein Ausnahmefall; er war der praegendste und sichtbarste Vertreter einer Gruppe von Technikern, die ihre Faehigkeiten dem Regime zur Verfuegung stellten, weil die Moeglichkeiten gut waren und die moralischen Kosten verdraengt wurden.

11.2 Die Panzerprojekte und die Frage der militaerischen Verantwortung

Unter den Ruestungsprojekten Porsches verdienen die Panzerprojekte – Tiger, Elefant, Maus – eine gesonderte historische Betrachtung, weil sie am unmittelbarsten mit der Kriegsfuehrung und dem Tod von Menschen verbunden waren. Der Tiger und der Elefant wurden in der Panzerschlacht von Kursk im Sommer 1943 eingesetzt – der groessten Panzerschlacht der Geschichte, in der auf beiden Seiten Hunderttausende von Soldaten kaempften und zehntausende starben. Die Fahrzeuge, die Porsche konstruiert hatte, toeteten und wurden getoetet; sein technisches Genie materialisierte sich in Stahl und Treibstoff und Munition, die lebendige Menschen vernichteten.

Die moralische Frage des Ruestungskonstruktors – ob ein Ingenieur Verantwortung traegt fuer das, was mit seinen Konstruktionen geschieht – wird in der Forschung unterschiedlich beantwortet. Eine Sicht betont die Strukturverantwortung: Wer Waffen baut, traegt Mitverantwortung fuer ihren Einsatz. Eine andere Sicht betont die Unterscheidung: Konstrukteur und Soldat tragen unterschiedliche Verantwortungstypen; der Konstrukteur schafft Moeglichkeiten, der Soldat entscheidet ueber ihren Einsatz. Beide Sichten haben eine gewisse Richtigkeit; aber fuer den Fall Porsches ist die erste Sicht relevanter, weil er nicht allein Konstrukteur war, sondern auch Teil des NS-Systems, das den Krieg fuehrte.

Die Panzerprojekte illustrieren ausserdem Porsches Verhaeltnis zu Hitler und zur NS-Fuehrung auf eine spezifische Weise. Hitler hatte eine ausgepraegte Vorliebe fuer immer groessere und schwerere Panzer; er glaubte, dass Panzergroesse und -staerke den qualitativen Nachteil Deutschlands gegenueber einer quantitativ ueberlegenen Allianz kompensieren konnten. Porsche teilte diese Faszination – nicht unbedingt aus ideologischen Gruenden, sondern aus der technischen Begeisterung fuer Extremobjekte. Der Maus, mit 188 Tonnen der schwerste Panzer der Geschichte, ist das Extrembeispiel dieser Faszination: ein technisches Meisterstueck in einem engen Sinne, aber ein vollkommener Irrweg im Kontext des Krieges.

11.3 Die Verbindung zu Hitler: Persoenliches und Politisches

Die persoenliche Verbindung zwischen Ferdinand Porsche und Adolf Hitler ist eine der historisch faszinierendsten Beziehungen der NS-Epoche: die Verbindung zwischen dem technischen Genie und dem politischen Diktator, verbunden durch die gemeinsame Leidenschaft fuer das Automobil. Hitler war, wie mehrere Zeitgenossen bezeugen, ein aufmerksamer und informierter Gespraechspartner in technischen Fragen; er hatte sich intensiv mit dem Automobilbau beschaeftigt und hatte tatsaechlich ein gutes Auge fuer Fahrzeugdesign. In Gesprachen mit Porsche ueber den Volkswagen oder die Panzerprojekte war er kein blasser Laie, sondern ein mitdenkender Auftraggeber.

Diese technische Gemeinsamkeit schuf eine Grundlage fuer persoenlichen Kontakt, die ueber das rein Geschaefftliche hinausging. Mehrere Quellen berichten, dass Hitler Porsche mochte und ihn als eine Art technisches Orakel betrachtete; dass Begegnungen zwischen beiden von Hitlers Seite mit Respekt und gelegentlicher Bewunderung fuer Porsches Expertise gepraege waren. Auf Porsches Seite war das Bild nuancierter: Er brauchte Hitler als Auftraggeber und Maezenat; ob er ihn auch persoenlich mochte oder bewunderte, ist weniger klar. Was klar ist: Er pflegte die Beziehung, er suchte die Naeh und er zog aus ihr Nutzen.

Die persoenliche Verbindung zu Hitler ist historisch bedeutsam, weil sie die institutionelle NS-Verbindung Porsches mit einer individuellen Dimension vervollstaendigt. Porsche war nicht

allein durch die abstrakten Strukturen des NS-Systems verbunden – durch die NSDAP-Mitgliedschaft, den SS-Rang, den Kriegswirtschaftsfuehrerstatuts. Er war mit Hitler persoendlich verbunden; er hatte den Mann gekannt, dessen Verbrechen die Weltgeschichte veraeandert haben. Diese persoentliche Bekanntschaft schafft eine moralische Last, die sich von der strukturellen Einbindung unterscheidet: Sie bedeutet, dass Porsche das Regime nicht als abstrakte Kraft kannte, sondern als konkreten Menschen, dem er ins Gesicht geschaut hatte.

11.4 Die Stuttgarter Gesellschaft und das Konstruktionsbuero im Kontext

Das Stuttgarter Umfeld, in dem das Porsche-Konstruktionsbuero existierte, war ein spezifischer sozialer und wirtschaftlicher Kontext, der Porsches NS-Verstrickung mitgepraegt hat. Stuttgart war ein bedeutendes Zentrum der deutschen Automobilindustrie; Daimler-Benz hatte seinen Sitz in der Region; und die schwabische Ingenieurskultur – praeig durch handwerkliche Prazision, unternehmerischen Pragmatismus und politischen Konservativismus – war der Hintergrund, vor dem das Porsche-Buero arbeitete.

In dieser Stuttgarter Welt waren NS-Sympathien verbreitet, wenn auch nicht universell. Die NSDAP hatte in Stuttgart und Wuerttemberg erheblichen Zulauf erhalten; buergerliche und handwerkliche Kreise hatten in der Weltwirtschaftskrise Hoffnungen auf den Nationalsozialismus gesetzt; und das Ruestungsprogramm, das die Region nach 1933 belebt hatte, schuf wirtschaftliche Dankbarkeit gegenueber dem Regime. In diesem Kontext war Porsches NSDAP-Mitgliedschaft und seine NS-Naehe keine Ausnahme, sondern entsprechte dem Mainstream seines sozialen Milieus.

Die Mitarbeiter des Porsche-Bueros – Ingenieure, Techniker, Zeichner – waren ebenfalls Teil dieses Milieus. Viele von ihnen waren NSDAP-Mitglieder oder zumindest Sympathisanten; viele arbeiteten an Ruestungsprojekten ohne innere Widerstands; und viele trugen dazu bei, ein Konstruktionsbuero zu betreiben, das Zwangsarbeiter einsetzte. Das Bild der Belegschaft ist damit kein Bild von Maennern, die gegen ihren Willen in ein verbrecherisches System hineingezogen wurden; es ist das Bild einer Berufsgruppe, die sich dem System anpasste und von ihm profitierte, weil das die Norm war.

11.5 Porsche und die Karosseriedesigner: Erwin Komenda und die Aesthetik der NS-Zeit

Ein weniger diskutierter, aber historisch bedeutsamer Aspekt der Porsche-NS-Geschichte ist die ästhetische Dimension. Die Form des Volkswagens – die bullige, aerodynamische Tropfenform, die noch heute den VW Kaefer und seine Derivate kennzeichnet – wurde wesentlich von Erwin Komenda geprägt, dem Karosseriechef des Porsche-Büros. Komenda war ein ausserordentlicher Formgeber; seine Arbeit am VW Kaefer und später am Porsche 356 zeigt einen Sinn für organische, fließende Formen, der seiner Zeit weit voraus war.

Die Ästhetik des KdF-Wagens war aber nicht allein technische Avantgarde; sie war auch NS-Ästhetik. Die NS-Kulturpolitik hatte eine ausgeprägte Vorliebe für bestimmte ästhetische Formen: Monumentalität im Architekt, dynamische Kraft im Sport und in der Kunst, eine Verbindung von Organischem und Technischem, die das 'Deutschsein' in materielle Form zu gießen versuchte. Die Tropfenform des Volkswagens passte in dieses ästhetische Programm; sie wurde von Hitler gepriesen und in der NS-Werbung als Symbol der neuen Zeit eingesetzt. Dass diese Ästhetik heute – im Kaefer und in seinen Nachfolgemodellen – von allem ideologischem Kontext gelöst erscheint, ist Teil des Mythos-Bildungsprozesses, der die NS-Geschichte der Marke unsichtbar macht.

Erwin Komenda selbst ist eine Figur, die im Schatten Porsches wenig Aufmerksamkeit erhalten hat. Als Karosseriechef und Formgeber trug er erheblich zur Entwicklung des Volkswagens und später des Porsche 356 bei; sein Anteil an dem Markenerfolg der Nachkriegszeit ist gross. Seine NS-Geschichte – Mitgliedschaft, moralische Haltung, Verhalten gegenüber Zwangsarbeitern – ist wenig erforscht. Das ist charakteristisch für die breitere Situation: Die Aufarbeitung konzentriert sich auf die Führergestalten; die vielen anderen, die das System trugen, bleiben im Halbdunkel.

11.6 Das Büro nach dem Krieg: Kontinuität und Neubeginn

Als Ferdinand Porsche 1949 aus französischer Haft zurückkehrte, fand er in Gmünd und später wieder in Zuffenhausen ein Unternehmen vor, das sein Sohn Ferry aufgebaut hatte und das auf einem Weg war, der grundlegend verschieden vom Weg des NS-Büros war. Aus dem Rüstungsbüro war ein Sportwagen-Hersteller geworden; aus den Kriegspanzern waren elegante Sportwagen geworden; und aus dem NS-Gefährten war ein Hersteller von Fahrzeugen geworden, die weltweit mit Freiheit, Leistung und Eleganz assoziiert wurden.

Diese Transformation war real und verdient Anerkennung. Ferry Porsche hatte einen anderen Weg gewählt als sein Vater – nicht mehr im direkten Dienst staatlicher Auftraggeber, sondern als Anbieter von Luxusprodukten für den freien Markt. Die Sportwagen-DNA des Unternehmens, die sich von der Kriegsmechanik des Vaters löste und eine eigenständige Identität entwickelte, war Ferrys persönliche Leistung. Gleichwohl: Auch diese

Transformation stand auf dem Fundament, das Ferdinand Porsche gelegt hatte – dem technischen Wissen, dem Konstruktions-Knowhow und dem Markennamen, die alle aus der NS-Zeit stammten.

Der Name 'Porsche' als Markenbezeichnung ist damit sowohl Anerkennung einer technischen Tradition als auch eine Hypothek. Wer den Namen traegt, traegt die Geschichte – die positive der technischen Leistung und die negative der NS-Verstrickung. Die Porsche AG hat bisher vornehmlich die positive Seite kommuniziert; die vollstaendige Aufarbeitung der negativen Seite steht als Aufgabe noch aus. Dass diese Aufgabe nicht unloelich ist und dass sie eine Organisation staerkt statt schwaeicht, zeigen die Erfahrungen anderer Unternehmen, die diesen Weg gegangen sind.

11.7 Schlussakkord: Was Porsche ueber uns sagt

Das Portrait Ferdinand Porsches im Nationalsozialismus ist am Ende kein rein historisches Dokument. Es ist auch ein Spiegel, der Fragen stellt, die ueber die NS-Zeit hinausreichen. Wie gehen wir mit Genies um, deren Leistungen mit moralischen Maeangeln verflochten sind? Wann sind individuelle Brillanz und institutionelle Komplizenschaft trennbar, und wann nicht? Und was bedeutet es fuer eine Gesellschaft, wenn sie die erste Frage durch Beschweigen und die zweite durch selektives Erinnern beantwortet?

Die deutsche Gesellschaft und die deutsche Wirtschaft haben in den letzten Jahrzehnten erhebliche Fortschritte in der Aufarbeitung der NS-Geschichte gemacht. Unternehmens-Historikerkommissionen, Entschaedigungsfonds, oeffentliche Bekenntnisse: Diese Formen der institutionellen Verantwortung sind realer und bedeutsamer als manche Kritik zugeben will. Aber sie sind nicht abgeschlossen; und fuer die Porsche-Geschichte sind sie noch kaum begonnen. Das ist eine Luecke, die geschlossen werden muss – nicht als Pflichtubung, sondern als Ausdruck des Verstaendnisses, dass ein vollstaendiges Selbstbild mehr umfasst als die Erfolgsgeschichte.

Ferdinand Porsche war ein Mensch des 20. Jahrhunderts, der all seine Widerspruche und alle seine Verstrickungen in sich trug. Er war Genie und Komplize; er war Schoepfer und Mitverantwortlicher; er war ein Mann, der wunderschoene Dinge baute und der dabei half, Verbrechen zu ermöglichen. Diese Doppelnatur ist keine Besonderheit Porsches; sie ist die Grundstruktur des 20. Jahrhunderts, in dem Technologie und Barbare Hand in Hand gingen. Das Portrait Ferdinand Porsches 1933-1945 ist deshalb mehr als eine Firmengeschichte: Es ist ein Versuch, ein Stueck der Komplexitaet der modernen Geschichte zu begreifen – mit aller Unbequemlichkeit, die dabei unausweichlich ist.

11.8 Wernher von Braun, Albert Speer und die Parallelgeschichten

Ferdinand Porsches Geschichte gewinnt an Schärfe, wenn man sie neben die ähnlich gelagerten Nachkriegskarrieren anderer NS-Techniker und -Manager stellt. Wernher von Braun, der Raketenpionier, arbeitet im NS-Staat unter noch direkterer SS-Kontrolle; sein Raketenzentrum in Peenemünde setzte KZ-Häftlinge in Massen ein; sein Wissen um die Bedingungen im unterirdischen Mittelwerk, wo seine Raketen von sterbenden Sklavenarbeitern gebaut wurden, ist historisch belegt. Nach dem Krieg wurde von Braun von den Amerikanern rekrutiert und half, das Apollo-Programm aufzubauen, das die Menschheit zum Mond brachte. Die NASA-Karriere wurde zur Geschichte eines technischen Helden; die SS-Mitgliedschaft und die Zwangsarbeiter blieben lange im Schatten.

Albert Speer, Hitlers Lieblingsarchitekt und späterer Rüstungsminister, hat eine etwas andere Parallele zu Porsche. Speer versuchte nach dem Krieg, sich als unpolitischen Technokraten darzustellen, der dem Regime diene, weil es ihm Möglichkeiten bot, aber der von den Verbrechen nichts gewusst habe. Diese Selbstdarstellung hat die historische Forschung gründlich widerlegt: Speer wusste von der Vernichtung der Juden; er hatte Einblick in die Massnahmen, die er als Rüstungsminister kontrollierte; und er profitierte unmittelbar von der Zwangsarbeit, die sein Rüstungsministerium verwaltete. Die Speer-Mythos und der Porsche-Mythos haben ähnliche Strukturen: der unpolitische Experte im Dienst des Regimes, ohne Wissen um die Verbrechen und ohne eigene Schuld.

Diese parallelen Geschichten zeigen, wie weit verbreitet die Strukturen waren, die auch Porsches Geschichte prägen. Das ist keine Entlastung für den Einzelnen; aber es ist ein Hinweis darauf, dass die moralischen Versagen, die im NS-System sichtbar werden, keine individuellen Anomalien sind. Sie sind das Produkt spezifischer gesellschaftlicher Bedingungen – einer Kultur der technischen Leistung ohne moralische Verantwortung; einer Wirtschaft, die politischen Nutzen über ethische Grundsätze stellt; und einer Gesellschaft, die nach dem Krieg kollektiv beschloss, bestimmte Fragen nicht zu stellen. Diese Bedingungen können sich wiederholen; und die Erinnerung an Porsche, von Braun und Speer ist ein Teil des Immunsystems, das eine Gesellschaft dagegen aufbaut.

11.9 Der Kuebelwagen als historisches Zeugnis

Unter den Fahrzeugen, die Porsche in den Kriegsjahren entwickelte, hat der Kuebelwagen eine besondere Stellung als historisches Zeugnis. Er ist nicht nur ein Produktionsobjekt; er ist ein materielles Dokument des deutschen Krieges, ein physischer Beweis für die Verbindung zwischen Porsches Konstruktionsgenie und dem NS-Vernichtungsapparat. Etwa 50.000 Einheiten des Kuebelwagens wurden produziert und in allen Kriegstheatern eingesetzt; er trug

deutsche Soldaten nach Polen, Frankreich, in die Sowjetunion und nach Nordafrika; er war ein Teil der logistischen Infrastruktur des deutschen Angriffskrieges.

Der Kuebelwagen findet sich heute in Museen, auf Automaerkten fuer historische Fahrzeuge und in den Sammlungen von Enthusiasten. Seine Praesenz als Sammlerobjekt ist selbst historisch bedeutsam: Es zeigt, wie materielle Objekte, die Teil verbrecherischer Geschichte sind, in die Sphare des Sammelns und der Nostalgie eingetreten sind, ohne dass ihre Geschichte immer mitgedacht wird. Der Kuebelwagen als Sammlerstueck und der Kuebelwagen als Instrument des deutschen Angriffskrieges: Beides ist real, und beide Dimensionen muessen nebeneinander stehen.

Die historische Reflexion auf Objekte wie den Kuebelwagen ist ein Teil des Erinnerungsprozesses, der in der deutschen Gesellschaft noch nicht vollstaendig vollzogen ist. Wie gehen wir mit den materiellen Hinterlassenschaften einer verbrecherischen Zeit um? Muessen Objekte, die im Krieg eingesetzt wurden, explizit mit ihrer Geschichte kontextualisiert werden? Diese Fragen stellen sich nicht allein fuer den Kuebelwagen, aber er ist ein gutes Beispiel fuer die Spannung zwischen Objekt-Faezination und historischer Verantwortung. Das Ziel waere kein Verbot der Erinnerung und des Sammelns, sondern die Integration der Geschichte in die Auseinandersetzung mit den Objekten.

Gesamte Wortanzahl dieses Portraits:

9490 Woerter

QUELLEN UND AUSGEWAELTE LITERATUR

Hans Mommsen / Manfred Grieger: Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich. ECON, Duesseldorf 2008.

Burghard Ciesla: Techniker im Nationalsozialismus. Ingenieurskarrieren zwischen Fachkompetenz und politischer Anpassung. Steiner, Wiesbaden 2012.

Karl Ludvigsen: Ferdinand Porsche. From BMW to Volkswagen to the 356. 2 Bde. Bentley Publishers 2009.

Ghislaine Wood (Hg.): Streamlined: Speed, Time, Aesthetics. V&A; Publishing, London 2010.

Adam Tooze: Oekonomie der Zerstoe rung. Geschichte der Wirtschaft im Nationalsozialismus. Siedler, Berlin 2007.

Ulrich Herbert: Fremdarbeiter. Politik und Praxis des Auslaendereinsatzes. Dietz, Bonn 1985.

Hannah Arendt: Elemente und Urspruenge totaler Herrschaft. Piper, Muenchen 2017.

Goetz Aly: Hitlers Volksstaat. Raub, Rassenkrieg und nationaler Sozialismus. Fischer, Frankfurt 2005.

Richard Evans: Das Dritte Reich, Bd. 3: Krieg. DVA, Muenchen 2009.

Hans-Ulrich Wehler: Deutsche Gesellschaftsgeschichte, Bd. 4 (1914-1949). C.H. Beck 2003.

Bundesarchiv Berlin: NSDAP-Mitgliederkartei, SS-Akten, Ruestungswirtschaft R-Bestaende.

Stiftung EVZ (Hg.): Entschaedigung fuer NS-Zwangsarbeit. Abschlussbericht. Berlin 2007.

Manfred Grieger: Wolfsburger Fremdarbeiter. Volkswagen AG, Wolfsburg 1996.

Michael Burleigh: Das Dritte Reich. Deutsche Verlagsanstalt, Muenchen 2000.

Ferry Porsche / Gunter Molter: Wir bei Porsche. Ein Familien-Portrait. Motorbuch Verlag, Stuttgart 1981.

Wolfgang Koenig: Volkswagen, Volksempfaenger, Volksgemeinschaft. Schoeningh, Paderborn 2004.

Ralf Richter: Ivan Hirst. Britischer Offizier und Retter des Volkswagens. Wolfsburg 2003.

Marc Bloch: Apologie der Geschichtswissenschaft oder Der Beruf des Historikers. Klett-Cotta, Stuttgart 2002.