

Ferdinand-Porsche-Straße

Prof. Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche

Konstrukteur



* 3. September 1875 in Maffersdorf (Böhmen; heute Vratislavice nad Nisou, Tschechien)

† 30. Jänner 1951 in Stuttgart (Baden-Württemberg, Deutschland)

Straßenbenennung: 16. September 1957

Lage: Elisabeth-Vorstadt; zwischen Rainerstraße und Elisabethstraße.

Am 3. September 1875 kam **Ferdinand Porsche** als drittes von fünf Kindern des Spenglermeisters Anton Porsche und seiner Frau Anna im nordböhmischen Ort Maffersdorf (heute Vratislavice nad Nisou, Tschechien) nahe der Grenze zum wenige Jahre zuvor gegründeten Deutschen Reich zur Welt. Nach dem frühen Tod seines älteren Bruders Anton sollte Ferdinand Porsche den väterlichen Betrieb übernehmen, doch bereits in jungen Jahren gingen Porsches Interessen darüber hinaus, er baut einen Fotoapparat und beschäftigt sich mit Fragen der Elektrizität und der Gewinnung von elektrischem Strom. Ferdinand Porsche installierte im elterlichen Haus eine eigene autonome Lichtanlage, nach der Teppichweberei die zweite in Maffersdorf. Nach dem Besuch der k. u. k. Staatsgewerbeschule in Reichenberg gestattete der Vater 1893 dem 18-Jährigen, ein Praktikum bei der Vereinigten Elektrizitäts-AG Béla Egger in Wien, die für die Elektrifizierung von Schloss Schönbrunn verantwortlich zeichnete, zu absolvieren. Porsche wurde von Egger übernommen, leitete wenige Jahre später bereits die Prüfabteilung und war Assistent im Rechnungsbüro. In der Firma lernte er auch seine spätere Ehefrau Aloisia Johanna Kaes kennen, die er im Oktober 1903 heiratete. Im August 1904 kam das erste Kind zur Welt, die Tochter Louise, die nach 1945 eine entscheidende Rolle in der Salzburger Firmengeschichte spielen wird. Im September 1909 wurde in Wiener Neustadt Ferdinand „Ferry“ Porsche geboren, der seinem Vater als Firmenpatriarch nachfolgen sollte. Ende des 19. Jahrhunderts verließ Ferdinand Porsche die Vereinigte Elektrizitäts-AG und wechselte in die k. u. k. Hofwagenfabrik Ludwig Lohner, für die er das erste Elektroauto der Welt entwickelte. Das Lohner-Porsche-Chaise genannte Fahrzeug mit Radnabenmotoren wurde 1900 bei der Weltausstellung in Paris präsentiert, nur ein Jahr später stellte der Konstrukteur den „Mixt-Wagen“, einen Hybridantrieb mit Elektro- und Benzinmotor, vor. Die Kaufklientel dieser technischen Neuheiten war klar umrissen, es waren primär Adelige und reiche Unternehmer, die sich den

Traum vom „selbstbeweglichen“ Fahren – auch in Form sportlicher Rennen – leisten konnten und erfüllten.

Produzent und Zulieferer für das Militär

Die Staatsführung erkannte unmittelbar die militärischen Verwendungsmöglichkeiten von Porsches Konstruktionen, bereits 1902 chauffierte der 27-jährige Erfinder Erzherzog Franz Ferdinand zum Herbstmanöver ins ungarische Sasvár¹. 1906 wechselte Porsche als Nachfolger von Paul Daimler zur Österreichischen Daimler Motorengesellschaft, landläufig als Austro-Daimler bekannt. Das Unternehmen wurde 1899 in Wiener Neustadt als Tochter der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Cannstadt bzw. Stuttgart gegründet, 1909 jedoch abgespalten und als eigener Betrieb weitergeführt. Höhepunkt des Schaffens des technischen Direktors Ferdinand Porsche bei Austro-Daimler war sein Sieg bei der renommierten Prinz-Heinrich-Fahrt 1910, über die die heimischen Zeitungen ausführlich berichteten. Die „Allgemeine Automobil-Zeitung“ widmete dem Ereignis und Porsches Sieg eine gesamte Ausgabe². Es blieb jedoch nicht bei zivilen Entwicklungen, für Austro-Daimler konstruierte Porsche im Auftrag der k. u. k. Heeresleitung auch Zugwagen mit Seilwinden und Flugmotoren für militärische Zwecke. Ende 1909 stieg der erste Lenkballon Österreichs, genannt „Parseval“, in die Luft, für Austro-Daimler hergestellt und gelenkt von Ferdinand Porsche. Auch in den kommenden Jahren sollte Porsche vor allem für das Militär tätig sein. Er entwickelte Antriebe für Flugzeuge und Boote und konstruierte den sogenannten Landwehr-Train, eine Großzugmaschine zur Beförderungen schweren Kriegsgerätes. Dieser firmierte ab 1913 als „C-Zug“, sein Aufbau war ein 80 Tonnen schweres Geschütz der Firma Škoda in Pilsen. Wohl nicht zuletzt für seine militärischen Entwicklungen erhielt Ferdinand Porsche 1912 von Kaiser Franz Josef das Ritterkreuz des Kaiser-Franz-Josef-Ordens³.

Im Ersten Weltkrieg wurde die Produktion von Austro-Daimler in Wiener Neustadt, der Ferdinand Porsche nun als Generaldirektor vorstand, gänzlich unter militärische Belange gestellt. Für seine Verdienste ernannte die Technische Hochschule Wien Porsche 1917 zum Ehrendoktor⁴, die vom k. u. k. Handelsministerium auf Anregung des k. u. k. Kriegsministeriums im Oktober 1918 beantragte Erhebung von Ferdinand Porsche in den Adelsstand kam aufgrund des Zusammenbruchs der Habsburgermonarchie nicht mehr zustande⁵.

Rückkehr in das zivile Leben

Nach Ende der Habsburgermonarchie optierte Ferdinand Porsche für die tschechoslowakische Staatsbürgerschaft. Dies ermöglichte ihm, im europäischen Ausland Kontakte zu knüpfen, so reiste er etwa in den Nachkriegsjahren nach Paris und London. Die Produktion von Automobilen konnte Austro-Daimler 1920 wieder aufnehmen. Porsche konstruierte den Austro-Daimler 617 und mit Unterstützung des altaristokratischen Firmeninhabers und Filmenthusiasten Alexander „Sascha“ Kolowrat-Kratkowsky das Kleinmobil „Sascha“, das eine große Zahl an Siegen bei Rennen einfuhr. Trotz des sportlichen Erfolgs kürzte das Unternehmen den Etat in diesem Bereich, Porsche opponierte erfolglos. Er verließ 1923 Austro-Daimler und wechselte als Leiter des Konstruktionsbüros und Mitglied im Vorstand ins „Stammhaus“, der Daimler Motoren AG nach Stuttgart. Dort verlieh ihm die Technische Hochschule bereits ein Jahr später den Doktor-Ingenieur ehrenhalber (Dr. Ing. h. c.), den Porsche sein ganzes Leben lang als Namensteil seines Firmenimperiums führte. 1926 fusionierten die Daimler-Motoren-Gesellschaft und die Benz & Cie. zur Daimler-Benz AG. Während Porsche mit der Konstruktion der Mercedes-Klassen SS, SSK und SSKL und den sportlichen Erfolgen der von ihm entwickelten Rennwagen öffentlich sichtbar war, entwarf er im Geheimen für das Heereswaffenamt der Weimarer Republik und entgegen der Bestimmungen des Versailler Friedensvertrages militärisches Gerät, darunter einen dreiachsigen allradgetriebenen Geländewagen, einen vierachsigen Panzerkraftwagen, ein schwimmfähiges Kettenfahrzeug und einen Motor für ein Flugzeug, das mit einer Kanone und drei Maschinengewehren bestückt war. Doch der Zusammenschluss der beiden Firmen hatte die Position von Ferdinand Porsche im Unternehmen geschwächt. Nachdem es wegen des Misserfolgs der von Porsche geleiteten LKW-Produktion zu Streitigkeiten gekommen war, wurde Porsches Vertrag bei Daimler-Benz 1928 schließlich nicht mehr verlängert. Ferdinand Porsche ging zurück nach Österreich und wurde Anfang 1929 technischer Direktor der Steyr-Werke, sollte dies jedoch aufgrund der firmeninternen Entwicklungen im Zuge der Weltwirtschaftskrise nur bis April 1930 bleiben⁶.

Der Schritt in die Selbständigkeit – „Dr. Ing. h. c. F. Porsche GmbH“

Der erfolgreiche Konstrukteur fand sich mit Mitte 50 nunmehr in einer schwierigen Situation wieder. Zum einen brachte die Weltwirtschaftskrise die globalen Arbeitsmärkte in

Turbulenzen, was auch seine Auswirkungen auf den Automobilsektor zeitigte, zum anderen war Porsche in der deutschsprachigen Industrie nach seinem Konflikt mit Daimler-Benz punziert. In dieser Zeit bekam er ein Angebot der UdSSR, am Aufbau der sowjetischen Auto- und Traktorenindustrie mitzuarbeiten. Porsche entschied sich jedoch dagegen⁷. Statt weiterhin leitender technischer Angestellter eines Unternehmens zu sein, entschied er sich, sein eigenes Konstruktionsbüro zu gründen. Seit Ende 1930 tätig, wurde am 25. April 1931 beim Amtsgericht Stuttgart die „Dr. Ing. h. c. F. Porsche GmbH, Konstruktionen und Beratung für Motoren und Fahrzeuge“ in das Handelsregister eingetragen.

Hauptgesellschafter mit 80 Prozent der Anteile war Ferdinand Porsche selbst. Je 10 Prozent hielten sein Schwiegersohn, der aus Wien stammende Jurist Dr. Anton Piëch, den Porsches Tochter Louise 1928 in Stuttgart geheiratet hatte, und der motorsportbegeisterte Finanzier Adolf Rosenberger, der als kaufmännischer Direktor in das Büro eintrat⁸. Kontakte aus seiner Zeit bei Daimler-Benz zu sächsischen Firmen sollten Ferdinand Porsche in der Frühphase seines eigenen Unternehmens den Start ermöglichen: Von der neu gegründeten Auto Union, zu der sich mehrere sächsische Automobilhersteller 1932 fusioniert hatten, erhielt er im Frühjahr 1933 den Auftrag, einen Rennwagen zu konstruieren⁹. Der Erfolg seiner Arbeit brachte nunmehr wirtschaftliche Sicherheit und machte Ferdinand Porsche, ein bis dahin „in der breiten Öffentlichkeit unbeschriebenes Blatt“¹⁰, mit einem Schlag bekannt. Dies registrierten auch die neuen Machthaber, an deren Spitze der „Autokanzler“ Adolf Hitler stand.

Ferdinand Porsche und die NS-Jahre bis zum Krieg

Für den Autokonstrukteur Ferdinand Porsche, der es in wirtschaftlich ungünstigen Zeiten gewagt hatte, ein eigenes Büro zu eröffnen, brachte die Machtübernahme der NSDAP in Deutschland im Frühjahr 1933 enorme geschäftliche Möglichkeiten. Die politischen Implikationen des Systemwechsels berührten ihn nicht. „Es fällt auf, dass Porsche keinen politisch-moralischen Kompass besaß, der ihm politische Orientierung bot. Porsche beurteilte die Politik ausschließlich danach, ob sie es ihm gestattete, seine technisch ambitionierten Vorhaben ohne lästige Kompromisse verwirklichen zu können. (...) Porsche war kein aufmerksamer Beobachter der politischen Lage im Reich. So ließ ihn die Wahlniederlage der NSDAP [im November 1932; Anm. d. Verf.] ebenso kalt wie ihn die

Übernahme der Reichskanzlerschaft Hitlers am 30. Januar des folgenden Jahres nicht zu politisch motivierten Handlungen animierten¹¹, so seine Biografen. Der gestaltende Ehrgeiz des Technikers in Kombination mit seiner unkritischen politischen Dienstbarkeit sollte ihn zu einem willfährigen Erfüllungsgehilfen für die Pläne der NS-Machthaber machen, die für beide Seiten bis Kriegsende von Nutzen war. Erstmals trat Porsche im Februar 1933 brieflich an Hitler heran, nachdem dieser kurz zuvor bei der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung in Berlin seine Visionen für den deutschen Verkehr präsentiert hatte. Porsche richtete in seinem Telegramm den Wunsch an den „Führer“, „dass es mir und meinen Mitarbeitern weiterhin und in erhöhtem Maße vergönnt bleibt: dem deutschen Volke unser Wollen und Können zur Verfügung zu stellen“¹². Dies betraf zunächst die Entwicklung eines Rennwagens, ein Prestigeprojekt der Auto Union in Verbindung mit der Porsche GmbH sowie des NS-Staates im Allgemeinen. Für dieses Projekt empfing Hitler eine Delegation der Auto Union am 10. Mai 1933 in der Reichskanzlei, in der es Porsche aufgrund seiner technischen Ausführungen gelang, von Hitler umfassende staatliche Unterstützung in Höhe von 300.000,- RM zugesagt zu bekommen. Der von den Horchwerken in Zwickau gebaute „P-Wagen“ – ein Kürzel für seinen Konstrukteur – fuhr unter großem medialen Aufsehen im Jänner 1934 in Berlin seine ersten Runden, sehr zum Missfallen des Konkurrenten und ehemaligen Arbeitgebers von Ferdinand Porsche, der Daimler-Benz AG. Als der Wagen am 6. März 1934 gleich drei Weltrekorde brach und – nach anfänglichen Ausfällen – u. a. das wichtigste deutsche Grand-Prix-Rennen auf dem Nürburgring gewann, hatte Porsche erneut einen Meilenstein in seiner Karriere gesetzt¹³.

Von der Auto Union zu Daimler-Benz

Mitten in der finalen Phase des Rennwagenbaues, im Jänner 1934, legte Ferdinand Porsche der NS-Regierung ein „Exposé betreffend den Bau eines deutschen Volkswagens“ vor¹⁴. Er wollte damit zum einen sein Geschäftsfeld erweitern, indem er nicht mehr nur Automobile konstruierte, sondern auch selbst herstellte. Zum anderen war dieser Schritt Ausfluss größerer Verstimmungen zwischen Porsche und der Auto Union, die den Namen des Konstrukteurs zusehends aus der öffentlichen Kommunikation verbannte. Im Juni 1936 beendeten Porsche und die Auto Union die Zusammenarbeit. Zu dieser Zeit liefen bereits Gespräche über eine Allianz der Firmen Porsche und Daimler-Benz, dem von Adolf Hitler

bevorzugten deutschen Automobilkonzern. Als Drehscheibe zwischen Porsche, Daimler und Hitler sollte sich in den kommenden Jahren der aus der Steiermark stammende Jakob Werlin erweisen, der seit Beginn der 1920er Jahre für Daimler in München tätig war und Hitler für Daimler-Produkte begeisterte¹⁵. „Ein Engagement Porsches konnte für Daimler-Benz insofern vorteilhaft sein, weil damit zusammenwuchs, was aus Hitlers Sicht zusammengehörte: Der Allrounder in Sachen Fahrzeugkonstruktion – Porsche – verband sich mit dem Automobilunternehmen, das schon seit geraumer Zeit in seiner Gunst stand.“¹⁶ Mit 1. März 1937 schlossen beide Unternehmen einen Vertrag, der Porsche exklusiv an Daimler-Benz band, ausgenommen staatliche und halbstaatliche Aufträge und noch laufende Verpflichtungen. Porsche lukrierte dadurch hohe Einnahmen, sein Konstruktionsbüro lief jedoch Gefahr, von Daimler-Benz mit Nischenentwicklungen abgespeist zu werden. „Zweifellos wollte Daimler-Benz durch die Exklusivverpflichtung Porsche unter Kontrolle bringen und das erfinderische Potenzial des Unternehmens neutralisieren.“¹⁷ Zentrale Betätigungsfelder waren der Rennsportbereich und der Bau eines Automobils, das den Geschwindigkeitsweltrekord zu Land aufstellen sollte, doch wurden beide Projekte trotz längerer erfolgreicher Entwicklung von Daimler-Benz schubladisiert¹⁸. Die Zusammenarbeit zwischen Porsche und Daimler-Benz sollte bis in den Februar 1943 laufen und Porsche hohe finanzielle Einnahmen bringen, ohne dass nennenswerte produktive Ergebnisse entstanden. „Alles in allem erwies sich der Vertrag mit Daimler-Benz trotz der unbefriedigenden Aufgabenstellung als finanzielles Standbein, durch welches das Unternehmen in die Lage versetzt wurde, seine Tätigkeitsfelder zu diversifizieren.“¹⁹

Ein Familienunternehmen entsteht

Das Unternehmen von Ferdinand Porsche begann mit den Erfolgen der Rennwagen zu florieren, neue Mitarbeiter*innen wurden eingestellt. Parallel dazu zog sich Adolf Rosenberger Ende Jänner 1933 aus der Geschäftsführung zurück. Dies war weniger Resultat einer antisemitischen Haltung von Porsche bzw. eines judenfeindlichen Klimas innerhalb der Firma, den jüdischen Teilhaber aus dem Unternehmen zu drängen, sondern gründete in der Tatsache, dass Rosenberger bis dahin ständig eigenes und privat akquiriertes Geld in das Konstruktionsbüro einbringen musste und dies fortan nicht mehr tun wollte. Rosenberger hatte seinen Ausstieg im Herbst 1932 angekündigt, wobei er weiterhin als Gesellschafter im

Unternehmen verblieb. Sein Nachfolger in der Geschäftsführung war der altösterreichische Adelige (Baron) Hans von Veyder-Malberg, mit dem die Familie Rosenberger sowohl geschäftlich verbunden als auch privat befreundet war und der nach der „Reichspogromnacht“ im November 1938 den Eltern von Adolf Rosenberger die Emigration nach Frankreich ermöglichen sollte. Malberg wurde auch in den Kreis der Gesellschafter aufgenommen, der nun aus Ferdinand Porsche (70%), Anton Piëch, Adolf Rosenberger und eben Malberg (je 10%) bestand. Rosenberger trat seine Gesellschafteranteile schließlich am 30. Juni 1935 zum Nominalwert von 3.000,- RM an Ferry Porsche ab. Als er am 5. September 1935 von der Gestapo verhaftet und ins KZ Kislau gebracht wurde, kam er auf Intervention von Veyder-Malberg am 23. September wieder frei. Rosenberger verlegte in der Folge seinen Hauptwohnsitz nach Frankreich, war aber weiterhin für das Unternehmen Porsche tätig und auch bis Oktober 1937 mehrmals in Stuttgart²⁰.

Das Jahr 1937 markiert einen weiteren bedeutenden Markstein in der Geschichte der Firma Porsche. Ferdinand Porsche änderte Ende des Jahres die Rechtsform seines Unternehmens, sowohl aus steuerrechtlichen als auch aus Haftungsgründen. Der 62-Jährige wandelte seine GmbH in eine Kommanditgesellschaft (KG) um, womit er gleichzeitig den Grundstein der Firma als Familienunternehmen legte²¹. Dies wurde möglich, da nach dem Ausstieg von Adolf Rosenberger 1935 zwei Jahre später auch Veyder-Malberg zu einer Abtretung seiner Gesellschafteranteile gebracht werden konnte. Mitte Dezember 1937 bestand die Firmenspitze ausschließlich aus Angehörigen der Familie Porsche: Ferdinand Porsche (70%), Sohn Ferry Porsche (15%), Schwiegersohn Anton Piëch (10%) und Tochter Louise Piëch (5%)²².

Im Zusammenhang mit dem Ausscheiden von Hans von Veyder-Malberg aus dem Unternehmen steht die „Arisierung“ von mehreren Grundstücken im Stuttgarter Stadtteil Zuffenhausen, die die Firma Porsche im Mai und Juni 1937 von der Mutter von Veyder-Malberg ankaufte. Diese hatte die Immobilien kurze Zeit vorher von den jüdischen Besitzern unter Wert erworben, Frau Veyder-Malberg gab diesen „Arisierungsgewinn“ ohne Aufschlag an die Firma Porsche weiter, wofür im Gegenzug die Ablöse der Gesellschafteranteile von Hans von Veyder-Malberg sehr großzügig ausfiel: Während Rosenberger für seine Nominalanteile von 3.000,- RM eben 3.000,- RM bekam, zahlte Porsche Veyder-Malberg für seine 3.000,- RM-Anteile das Neunfache, also 27.000,- RM. De jure war Porsche durch den

Ankauf der Grundstücke via Mutter Veyder-Malberg kein „Ariseur“, dennoch zahlte die Firma nach dem Zweiten Weltkrieg eine Wiedergutmachung an die Geschädigten bzw. deren Erben²³. Auf den Grundstücken in Zuffenhausen entstanden Produktionsstätten der Porsche KG²⁴.

Der „Volkswagen“

Im Jänner 1934 legte Ferdinand Porsche der NS-Regierung das oben bereits erwähnte „Exposé betreffend den Bau eines deutschen Volkswagens“ vor. Dieses Projekt war „für die Unternehmensgeschichte der ersten zwanzig Jahre die wichtigste Zäsur“, mit ihm rückte Porsche „ins Zentrum der öffentlichen Aufmerksamkeit“²⁵, galt der Volkswagen doch als Symbol der Massenmotorisierung Deutschlands, die seit Beginn der 1930er Jahre von der Politik betrieben und in der Frühphase der NS-Herrschaft entscheidend befördert wurde²⁶. Das Exposé Porsches, für dessen Textierung vermutlich Veyder-Malberg verantwortlich zeichnete, legte auf zwölf Seiten Idee und Ausführung des Projekts dar. Porsche (bzw. Veyder-Malberg im Namen Porsches) setzte selbstbewusst an das Ende: „Ich darf daher mit Berechtigung erwarten, dass mir die Regierung unter Würdigung der geschilderten Sachlage den Auftrag zum Bau des deutschen Volkswagens erteilt.“²⁷ Mit seinem Vorschlag rannte Porsche bei Hitler offene Türen ein²⁸, bei einem Treffen der beiden in Berlin Mitte März 1934 diktierte Hitler dem Konstrukteur die technische Ausgestaltung und forderte auch dezidiert die militärische Nutzbarmachung des Volkswagens ein²⁹. Gleichzeitig forderte der Diktator von der deutschen Automobilindustrie, das Projekt als „Gemeinschaftsarbeit“³⁰ zu betreiben, was zu einer Reihe von Besprechungen über die organisatorischen und strukturellen Rahmenbedingungen für die Herstellung des Volkswagens führte³¹. Ferdinand Porsche wurde vom Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie schließlich im Juni 1934 mit der Entwicklung des Volkswagens betraut³². In der Konstruktionsphase erhielt er monatlich rund 20.000,- RM. Sollte der Volkswagen in Serienproduktion gehen, war eine Erfolgsprämie von 1,- RM pro erzeugtem Wagen für vier Jahre vorgesehen³³. Das gesamte Projekt ging vertragsgemäß unter Ausschluss der Öffentlichkeit von statten, auf der Internationalen Automobilausstellung in Berlin lüftete Hitler selbst nun in seiner Eröffnungsrede am 14. Februar 1935 das Geheimnis: „Ich freue mich, dass es der Fähigkeit eines glänzenden Konstrukteurs und der Mitarbeit seines Stabes gelungen ist, die Vorentwürfe für den

deutschen Volkswagen fertigzustellen.“³⁴ Anfang Juli 1935 präsentierte Porsche den Vertretern des auftraggebenden Reichsverbandes den Prototypen des „V1-Wagens“³⁵, der jedoch noch nicht fahrbereit war. Der Druck von Seiten des Reichsverbandes, aber auch von Hitler, einen fahrtüchtigen Prototypen vorzustellen, stieg. Beinahe ein halbes Jahr später, am 20. November 1935, sollte schließlich der erste Volkswagen seine Probefahrt machen. Adolf Hitler wurde dieser Wagen am 29. Dezember präsentiert, die Vorführung sei – trotz der noch immer nicht geklärten Frage der Motorisierung – „glänzend verlaufen“³⁶, so der Sekretär von Porsche in seinen Aufzeichnungen. Bei der Automobilausstellung 1936 gab es demnach ein großes öffentliches Lob Hitlers für den „genialen“ Konstrukteur Ferdinand Porsche, was einem Blankoschein in der weiteren Entwicklung gleichkam und die betroffenen Industriezweige insbesondere in der Frage der Preisgestaltung des Volkswagens zu enormen Zugeständnissen und Preisnachlässen ihrer Zulieferungen zwang, wollten sie nicht den Groll des Diktators auf sich ziehen, der ihnen in seiner Rede die Rute ins Fenster stellte³⁷. Am 11. Juli 1936 präsentierte Porsche auf dem Obersalzberg den dritten Prototypen „V3“, anwesend waren neben Hitler auch Hermann Göring und Fritz Todt. Diesem Ereignis kam wesentliche Bedeutung zu, entschieden doch Göring in Wirtschaftsfragen und Todt in Verkehrsfragen weitgehend eigenmächtig und hatten großen Einfluss auf Hitlers Meinungsbildung in diesen Bereichen. Erneut konnte Porsche alle Anwesenden von seiner Konstruktion überzeugen, das Wohlwollen und die volle Unterstützung Hitlers waren gesichert. Gleichzeitig fiel die weitreichende Entscheidung des Diktators, dass der Volkswagen nicht von etablierten deutschen Autoherstellern gebaut würde, sondern von einer noch zu gründenden Gesellschaft öffentlichen Rechts. Dies bedeutete für Porsche, dass er weiterhin an der Entwicklung, aber auch an der Herstellung des Volkswagens beteiligt war und nicht nach Erfüllung seines Konstruktionsauftrages ausschied. Nunmehr setzte Hitler autokratisch erstmals einen Verkaufspreis für den Volkswagen fest, nämlich knapp unter 1000,- RM³⁸.

Der „Volkswagen“ wird zum „KdF-Wagen“

Während in Deutschland die drei von Porsche hergestellten „V3“-Prototypen in Dauerbelastungstests auf Herz und Nieren geprüft wurden, besuchte der Konstrukteur in einer dreiwöchigen USA-Reise die bedeutendsten US-Autobauer im Großraum Detroit,

Chicago und Cincinnati, um Anregungen für die Massenfertigung des Volkswagens zu erhalten. Hitler unterstützte diese Studienfahrt entschieden, sah er doch in der Autoproduktion à la Ford den künftigen deutschen Weg³⁹. Nach Porsches Rückkehr nach Deutschland wurden 30 weitere Autos seines V3 – nunmehr als W 30 bezeichnet – hergestellt, um die Testreihen auf breitere Basis zu stellen. Da Porsche zu diesem Zeitpunkt noch über keine eigene Produktionsstätte verfügte, fertigte Daimler-Benz die 30 Wagen. Hitler nahm die Erzeugnisse Anfang 1937 persönlich ab und gab im Rahmen seiner Rede bei der Automobilausstellung den quasioffiziellen Startschuss für die Massenfertigung⁴⁰.

Im Frühjahr 1937 bot sich Robert Ley, Chef der „Deutschen Arbeitsfront“ (DAF) und Reichsorganisationsleiter der NSDAP an, mit seinem Wirtschaftsimperium den Volkswagen als „volksgemeinschaftliches“ Erzeugnis herzustellen, wofür eine eigene „Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens“, kurz Gezuvor, gegründet wurde. Hitlers rechte Hand in Automobilfragen, Jakob Werlin, Ferdinand Porsche und Dr. Bodo Lafferentz, Leiter des KdF-Amtes „Reisen, Wandern, Urlaub“ in der DAF, bildeten die Geschäftsführung der Gezuvor⁴¹. Der Einstieg der DAF in das Projekt ermöglichte es Porsche nunmehr, seine eigene Firma von einem Konstruktionsbüro auf die Ebene eines Gesamtentwicklers zu heben, was einen weiteren Meilenstein in der Unternehmensgeschichte darstellte. Die Konstruktion des Volkswagens oblag Ferdinand Porsche, die Produktion lag in den Händen der DAF, die als Vorstufe der Serienfertigung im Rahmen der Gezuvor weitläufige Produktionsstätten auf dem Werksgelände von Porsche in Zuffenhausen erbaute. „Faktisch waren der Aufgabenbereich der Planungsbüros der Gezuvor und der Porsche GmbH nicht zu trennen, und es kam zu einer weitgehenden finanziellen Verschränkung beider Unternehmen.“⁴² Porsche hielt dadurch nicht nur die Zügel seiner eigenen Firma und bei der Gezuvor fest in der Hand, auch langfristig sollte diese Konzentration an einem Standort für ihn positive Folgen haben: „Die Keimzelle der heutigen Fertigungsstätte der Porsche AG – das Werksgelände in Stuttgart-Zuffenhausen – wäre ohne tatkräftige Mithilfe der DAF nicht entstanden.“⁴³ Porsche hatte nunmehr freie Hand, Ley sah eine Win-win-Situation für beide Seiten und versuchte den Konstrukteur unwiderruflich an sich zu binden: „Sie erhalten von mir als persönliche Vergütung jeden Betrag, den Sie verlangen. Es ist mir dabei gleichgültig, ob Sie eine Million oder zwei Millionen wünschen.“ Gleichzeitig forderte er von Porsche, „daß Sie sich bedingungslos mir bzw. der DAF zur Verfügung stellen“⁴⁴. Ab dem Sommer 1937 schien Geld keine Rolle mehr zu spielen, nicht nur Porsches Arbeitsvolumen wuchs, sondern

auch seine finanziellen Vergütungen, mit der (Weiter-)Entwicklung des Volkswagens besaß er nunmehr „ein sicheres Geschäftsmodell“⁴⁵. Am Weihnachtstag des Jahres 1937, also noch vor dem „Anschluß“, brachte das „Salzburger Volksblatt“ ein wenig Licht in die „Gerüchte um den deutschen Volkswagen“, so der Titel der Meldung. Ferdinand Porsche sei zwei (richtig: drei; Anm. d. Verf.) Jahre zuvor mit der Konstruktion des Volkswagens betraut worden. Zwar sei das gesamte Projekt noch ein „Geheimnis“, aber Versuchswagen seien „seit langem“ unterwegs, so etwa in den Bayerischen Alpen. Auch ein paar technische Fakten sowie ein Verkaufspreis von „etwas über 1000 Reichsmark“ wurden erwähnt⁴⁶. Geheim blieb tatsächlich, dass Ferdinand Porsche im Februar 1937 persönlich bei Reichsführer-SS Heinrich Himmler für die Testfahrten 60 Fahrer der SS-Verfügungstruppe erbat, da er sie für diese Belastungstests als besonders geeignet hielt⁴⁷. Ein Teil der eingesetzten Fahrer der SS wechselte später in die Porsche KG und schließlich als Werkschutz in das Volkswagenwerk. Damit war ab Frühjahr 1937 auch die SS in das Geschehen rund um den „deutschen Volkswagen“ involviert⁴⁸.

Als Adolf Hitler am 26. Mai 1938 den Grundstein für das Volkswagenwerk in Fallersleben, heute ein Stadtteil von Wolfsburg, legte, gab er dem Automobil nunmehr seinen offiziellen Namen: der „Kraft-durch-Freude-Wagen“, kurz „KdF-Wagen“, benannt nach der DAF-Abteilung „Kraft durch Freude“, die die systemkonforme Freizeitgestaltung der „Volksgemeinschaft“ und damit auch die vermeintliche Massenmotorisierung orchestrierte und bis zum Kriegsbeginn eine enorme Propaganda für den „KdF-Wagen“ betrieb⁴⁹. Die Dimension der Produktionsstätte war riesig, Fallersleben wurde durchgängig als „Stadt des KdF-Wagens“ bezeichnet⁵⁰. Gemeinsam mit Lafferentz fungierte Ferdinand Porsche als „Betriebsführer“ des Volkswagenwerkes, zu dem neben dem Hauptstandort in Wolfsburg auch die Entwicklungsabteilung in Stuttgart (bei der Porsche KG), ein sogenanntes Vorwerk zur Ausbildung von Facharbeitern in Braunschweig⁵¹ und ein Verwaltungsbüro in Berlin gehörten. „Der Konzern war zwar ein Wirtschaftsunternehmen der Deutschen Arbeitsfront, doch lag die faktische Leitung des Hauptwerkes in Fallersleben bis 1941 in der Hand Porsches.“⁵² In besagtem Jahr 1941 rückte auf Wunsch von Porsche sein Schwiegersohn Anton Piëch in die Geschäftsführung nach⁵³.

Parteigenosse SS-Oberführer Prof. Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche

Anfang April 1937 lockerte die NSDAP die Ende April 1933 verhängte Aufnahmesperre. Eine große Zahl Beitrittswilliger wurde nun im „Altreich“ bis Ende April 1939 neu in die Partei aufgenommen⁵⁴, darunter auch Ferdinand Porsche, der am 8. Oktober 1937 den Antrag stellte und rückwirkend mit 1. Mai 1937 und der Mitgliedsnummer 5.643.287 in die NSDAP aufgenommen wurde. Die Mitgliedskarte erhielt Porsche am 1. Juni 1938 übermittelt⁵⁵. De facto wäre es durchaus möglich gewesen, dass Porsche entweder in der Zeit der Aufnahmesperre Mitglied geworden wäre oder rückwirkend ein früheres Eintrittsdatum und eine niedrigere Mitgliedsnummer verliehen bekommen hätte. Offensichtlich hatte er dies nicht betrieben. Über die Motivation seines Beitritts zur NSDAP äußerte sich Porsche nicht. Möglicherweise muss seine Parteizugehörigkeit als Voraussetzung für die Zuerkennung des „Deutschen Nationalpreises für Kunst und Wissenschaft“ 1938 gewertet werden, den Adolf Hitler im Jahr zuvor gestiftet hatte. Die Auszeichnung sollte jährlich an drei verdiente Deutsche vergeben werden, sie war mit je 100.000,- RM dotiert. Gleichzeitig verbot Hitler deutschen Wissenschaftler*innen die Annahme des Nobelpreises⁵⁶. Die Preisträger wurden am 6. September 1938 verkündet: Fritz Todt, Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, die Flugzeugkonstrukteure Willy Messerschmitt und Ernst Heinkel und Ferdinand Porsche. Unschwer ist hinter diesen Verleihungen der militärische Aspekt in der Arbeit aller Geehrten zu erkennen. Die Preise wurden am 30. Jänner 1939 von Hitler in der Reichskanzlei in Berlin übergeben⁵⁷.

Ferdinand Porsche, der nach dem Ersten Weltkrieg für die tschechoslowakische Staatsbürgerschaft optiert hatte, legte diese 1934 ab und nahm die deutsche an. Als deutscher Staatsbürger mit altösterreichischen Wurzeln bekundete er anlässlich der Propaganda für die Volksabstimmung vom 10. April 1938 nach dem „Anschluß“, dass er für die Annexion Österreichs durch NS-Deutschland stimmen werde. Sein Statement entsprach jedoch eher seiner deutschnationalen Sozialisation als Sudetendeutscher denn einer dezidiert nationalsozialistischen Einstellung. Die „Neue Freie Presse“ veröffentlichte am 9. April 1938 Porsches Worte im Sportteil auf Seite 15 als dritten Absatz unter der Hauptüberschrift „Sportler zum 10. April“: „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 Druckzeile beschränken zu können – ich stimme mit ‚Ja‘, weil ich ein Deutscher bin!“⁵⁸ Noch im gleichen Jahr verlieh ihm die schlagende akademische Burschenschaft

Bruna Sudetia Wien, der seit 1913 sein Schwiegersohn Anton Piëch angehörte, das Ehrenband⁵⁹.

Im Laufe der Jahre sollte Ferdinand Porsche etliche Auszeichnungen von unterschiedlichen Stellen bekommen, so verlieh ihm 1939 das Reichsministerium für Wirtschaft aufgrund seines Einsatzes in der Rüstungsproduktion den Ehrentitel Wehrwirtschaftsführer. Im Herbst 1940 ernannte ihn die Technische Hochschule Stuttgart zum Honorarprofessor für Fahrzeugkonstruktion an der Abteilung für Maschinenbauwesen, womit er das Recht erhielt, „über die zu seinem wissenschaftlichen Gebiet gehörenden Fächer in der genannten Fakultät Vorlesungen und Übungen zu halten“⁶⁰. 1942 bekam er das Kriegsverdienstkreuz 1. Klasse und den Ehrentitel „Pionier der Arbeit“.

Über Porsches Mitgliedschaft in die SS liegen nur wenige Dokumente vor. Am 3. April 1944 retournierte SS-Hauptsturmführer Huber aus dem Werk in Stuttgart-Zuffenhausen den „Fragebogen für SS-Oberführer Prof. Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche“ ausgefüllt an das SS-Personalhauptamt⁶¹. Wann Porsche der SS beigetreten war und zu welchem Zeitpunkt ihm der Rang eines Oberführers, der in der Wehrmacht dem Offiziersgrad eines Oberst vergleichbar ist, verliehen worden war, ist in den Akten nicht dokumentiert. Bei der regelmäßig in der Literatur verwendeten Formulierung, Porsche sei im Jänner 1942 als Oberführer in die Allgemeine SS übernommen worden, fehlt ebenso regelmäßig ein Quellenverweis. Ferdinand Porsche gab in seinem Entnazifizierungsverfahren nach 1945 zum einen an, nicht selbst um Aufnahme in die NSDAP angesucht zu haben, zum anderen sei er 1938 ohne Antrag zum „Ehrenführer der SS mit dem Range eines Standarten- bzw. Oberführers ernannt“⁶² worden. Im März 1944 erhielt Porsche vom Reichsführer-SS den Totenkopfring der SS, eine von Himmler persönlich vergebene Auszeichnung an ca. 16.000 führende SS-Mitglieder, die gegen Kriegsende jedoch zusehends inflationär verliehen wurde⁶³.

In der wissenschaftlichen Literatur werden die NSDAP- und SS-Mitgliedschaften Porsches wiederholt als Ausdruck seines wirtschaftlichen Opportunismus gewertet. „Eine innere Bindung zu den Kernzielen des NS-Regimes verspürte er nicht. Antisemitische Äußerungen von ihm aus der NS-Zeit sind nicht überliefert.“⁶⁴ Nichtsdestotrotz nahm Porsche damit die Politik des NS-Staates nicht nur in Kauf und wirkte als Aushängeschild, sondern profitierte

auch massiv von ihr, insbesondere durch die Ausbeutung von Zwangsarbeiter*innen, Kriegsgefangenen und KZ-Häftlingen.

Erneut: Rüstungsproduktion

Parallel zur Einführung der Wehrpflicht 1935 ließ die Wehrmacht Ferdinand Porsche wissen, dass sie großes Interesse an einem geländegängigen Aufklärungswagen habe, der Platz für drei Soldaten und ein schweres Maschinengewehr bot. Porsche befand sich mitten in der Konstruktion des Volkswagens, von dem Hitler selbst die militärische Nutzbarmachung gefordert hatte. Es bot sich also die Möglichkeit, zwei lukrative Fliegen mit einer Klappe zu schlagen, wenngleich für Porsche Mitte der 1930er Jahre klar die zivile Nutzung seines Wagens im Vordergrund stand⁶⁵. Mitte Jänner 1938 – die Pläne für die Massenproduktion des Volkswagens waren nach den Testfahrten angelaufen – wurde Porsche mit dem Heereswaffenamt handelseins, dass als Weiterentwicklung sein Volkswagen zu einem militärischen Geländewagen umgeplant werde. Bereits am 3. November wurde der Typ 62, der „Kübelwagen“, den Vertretern des Heereswaffenamtes präsentiert und für Tests übernommen. Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs waren einige Prototypen des Typs 62 hergestellt, gegen Jahresende 1939 folgte die technische Weiterentwicklung zum Typ 82. Nach der Bestellung von 600 Kübelwagen am 6. November 1939 und einer Nachorder über 400 Stück am 27. Jänner 1940 durch das Heereswaffenamt begann im Sommer 1940 die Serienproduktion im Volkswagenwerk auf Hochtouren zu laufen, ab 1941 verließen 400 Fahrzeuge monatlich das Werk. Bald waren die von Porsche konstruierten „Kübel“ an allen Fronten im Einsatz, wo sie sich bewährten und von allen Verantwortlichen, insbesondere von Hitler selbst, stets Lob erfuhren⁶⁶. Für die Firma von Ferdinand Porsche stellte die Verbindung zum Heereswaffenamt also neben der zivilen Volkswagen-Herstellung ein weiteres überaus lukratives finanzielles Standbein dar. Im März 1942 bestimmte Hitler, dass „die gesamte Produktion an Personenwagen (...) auf Volkswagen konzentriert werden“⁶⁷ sollte. Porsche hatte damit von höchster Instanz ein Quasimonopol für die Belieferung der Wehrmacht erhalten, insgesamt produzierte das Volkswagenwerk bis Kriegsende rund 50.000 Kübelwagen⁶⁸. Hinzu kamen Sonderformate wie Sirenenwagen, Kastenlieferwagen und der bereits 1940 in Auftrag gegebene Schwimmwagen Typ 128, der im Rahmen des

Griechenland-Feldzugs als Vehikel für die Überquerung der Donau in Rumänien konzipiert wurde⁶⁹.

Neben dem Heereswaffenamt trat bereits im Sommer 1940 ein weiterer Interessent an den Erzeugnissen von Ferdinand Porsche auf: die Waffen-SS. In Weiterführung der Konstruktion des zweiradgetriebenen Typs 82 orderte sie bei Porsche die Konstruktion und Herstellung von fünf Prototypen eines vierradgetriebenen Kradersatzwagens, wofür Porsche neben Personal und Ressourcen 500.000,- RM zur Verfügung gestellt wurden. Im Spätsommer 1941 präsentierten der Konstrukteur und sein Sohn Ferry Porsche Adolf Hitler und Reichsführer-SS Heinrich Himmler die Neuentwicklung, von der auf Anordnung Hitlers zunächst als Vorserie 125 Stück in Auftrag gegeben wurden. Interessanterweise war Ferry Porsche nicht Mitglied der NSDAP, hatte jedoch im Dezember 1938 um Aufnahme in die SS angesucht und war kurz vor der Präsentation des Kradersatzwagens mit 1. August 1941 als SS-Untersturmführer (der unterste Offiziersrang, vergleichbar dem Leutnant in der Wehrmacht) aufgenommen worden⁷⁰. Möglicherweise stellt die SS-Mitgliedschaft von Ferry Porsche also eine für beide Seiten – die Porsche KG und die SS – geschäftlich relevante Verbindung dar, die auch die Mitgliedschaft von Ferdinand Porsche ab Jänner 1942 erklären würde. Die Vorserie für die Waffen-SS war das erste Erzeugnis der Porsche KG, das die Firma selbst in ihren eigenen Werkstätten in Stuttgart-Zuffenhausen herstellte. Damit war nunmehr der Schritt von der Konzeption und Konstruktion hin zur Fertigung vollzogen⁷¹.

Können der Geländewagen, der Schwimmwagen und der Kradersatzwagen mit all ihren Sonderausführungen als militärische Erfolgsgeschichte der Porsche KG bezeichnet werden, so scheiterte der Konstrukteur mit der 1942 angegangenen Herausforderung, einen schweren Panzerkampfwagen herzustellen⁷².

Einen weiteren Schub in der Rüstungsproduktion erhielt das Volkswagenwerk ab 1943 mit der Produktion der Flugbombe V1 (Fi 103), die von der NS-Propaganda als „Wunderwaffe“ für den „Endsieg“ dargestellt wurde⁷³. Nachdem die ersten 2.000 Stück wegen Mängel verschrottet werden mussten, stellte das Volkswagenwerk 1944/45 mit 13.000–14.000 V1-Bomben rund die Hälfte der Gesamtzahl her. Aufgrund der zunehmenden Gefahr durch alliierte Bombardierungen wurde die Produktion ab Sommer 1944 dezentralisiert und in unterirdische Anlagen verlegt. Dies geschah nicht nur im Umkreis von Fallersleben, auch im

besetzten Frankreich wurden in Tiercelet (deutsch: Lahr) bei Metz und in Villerupt bei Longwy in Lothringen Untertageanlagen für die V1-Produktion installiert⁷⁴.

Zwangsarbeit

Alle Bereiche der nationalsozialistischen Wirtschaft nutzten die Arbeitskraft von Ausländer*innen, insbesondere im Zuge der Umstellung auf die Rüstungsproduktion. Ferdinand Porsche war hier in doppelter Funktion involviert, zum einen als Firmenchef der Porsche KG, zum anderen als Geschäftsführer der Volkswagenwerk GmbH, die als NS-Vorzeigebetrieb und zentraler Rüstungszulieferer vordringlich mit Zwangsarbeiter*innen bedacht wurde. Die „Privatfirma“ von Ferdinand Porsche, die Porsche KG, beschäftigte im Stammwerk Stuttgart-Zuffenhausen entsprechend der Auswertung von Meldelisten zumindest 214 „Fremdarbeiter*innen“, die aus Frankreich, Polen, Italien, den Niederlanden, Russland bzw. der Ukraine, Belgien und Kroatien kamen. Außerdem „lieh“ sich Porsche bei anderen Firmen – auch vom Volkswagenwerk – Fremd- bzw. Zwangsarbeiter*innen, die somit nicht in den erhaltenen Meldeaufstellungen aufscheinen. Die Gesamtzahl der ausländischen (Zwangs-)Arbeitskräfte bei der Porsche KG lässt sich nicht exakt beziffern, auszugehen ist von „einem hohen dreistelligen Bereich“⁷⁵. Dass diese Zahl im Verhältnis zu anderen (Automobil-)Betrieben relativ gering ist, ist ein Resultat der Kernfunktion der Porsche KG, nämlich der Konstruktion von technischen Geräten. Damit einher gehen Anforderungen an und Kenntnisse über die Arbeit in einem Unternehmen für hochkomplexe Produkte, in dem primär technisch Versierte gebraucht wurden und nur wenige ungelernete Arbeiter*innen. Möglicherweise ist auch darin ein Grund zu finden, warum von übermäßigen Repressionen oder Gewaltanwendung im Werk der Porsche KG nichts bekannt ist. Dennoch forderte Porsche im Juni 1941 zur Kontrolle und aus Angst vor Spionage und Sabotage durch die ausländischen Arbeitskräfte zusätzlich zur generellen Überwachung durch die Polizei bzw. Wehrmacht ein Wachkommando der SS an, das auf dem Betriebsgelände stationiert und rund um die Uhr tätig war⁷⁶. Die Arbeiter*innen selbst waren, je nach Kategorie, in unterschiedlichen Lagern in Stuttgart und Umgebung untergebracht und wurden täglich ins Porsche-Werk gebracht, in einer „Russenbaracke“ in unmittelbarer Nähe der Fabrik waren ausschließlich Porsche zugeteilte russische und ukrainische Zwangsarbeiter kaserniert⁷⁷.

Während über die Anforderung von Zwangsarbeiter*innen, deren Tätigkeiten, Unterbringung und Lebensverhältnisse bei der Porsche KG relativ wenige Informationen vorliegen, ist der enorme Einsatz ausländischer Arbeitskräfte, Kriegsgefangener und KZ-Häftlinge im Volkswagenwerk im Zuge der Rüstungsproduktion sehr umfangreich dokumentiert⁷⁸. In Fallersleben rekrutierte die Deutsche Arbeitsfront bereits für den Aufbau des Volkswagenwerkes Zivilarbeiter aus dem befreundeten Staat Italien. Etwa 3.000 Männer arbeiteten ab Herbst/Winter 1938 an der Errichtung der Produktionsstätte⁷⁹. Nachdem 1940 annähernd 1.500 polnische Zivilarbeiter hinzugekommen waren, folgten ab 1941 mit rund 850 Angehörigen der Roten Armee die ersten Kriegsgefangenen, die entgegen den völkerrechtlichen Vereinbarungen der Genfer Konvention zur Arbeitsleistung in der Rüstungsproduktion gezwungen wurden. Die Zahl der zwangsweise Eingesetzten erhöhte sich kontinuierlich, 1942 kamen 800 französische und belgische Kriegsgefangene ins Werk, 1943 rund 1.000 italienische „Militärinternierte“. Ergänzt wurde die ausländische Belegschaft bis Kriegsende durch 1.500 französische, 200 holländische und 300 belgische Zivilarbeiter*innen. Den größten Teil der Zwangsarbeiter*innen stellten jedoch 4.000–5.000 „Ostarbeiter*innen“ dar, die primär aus Russland und der Ukraine in das „Dritte Reich“ verschleppt wurden und schließlich im Volkswagenwerk landeten⁸⁰. Untergebracht waren sie in insgesamt elf Lagern in und um das Werksgelände, entsprechend der NS-Rassenideologie bestanden große Unterschiede in der Art der Unterbringung, der medizinischen Betreuung und der Ernährung der Arbeiter*innen⁸¹. Mehrere Hundert Säuglinge von polnischen und sowjetischen Zwangsarbeiterinnen starben aufgrund mangelnder Hygiene und unterbliebener Versorgung an Brechdurchfall und ähnlichen epidemischen Erscheinungen im Kinderheim, das 1943 im „Ostlager“ errichtet worden war⁸².

Insgesamt verrichteten rund 20.000 Zwangsarbeiter*innen bis Kriegsende in den Produktionsstätten des Volkswagenwerkes unfreiwillige Arbeit. Das entsprach rund zwei Drittel der Gesamtbelegschaft in den Kriegsjahren.

Anforderung von KZ-Häftlingen durch Ferdinand Porsche

Die Möglichkeit zur Ausbeutung der Arbeitskraft von ins „Reich“ verschleppten Zwangsarbeiter*innen und Kriegsgefangenen kam mit Fortdauer des Krieges allmählich zum

Erliegen, während die Produktionsanforderungen der Wehrmacht und der Waffen-SS im Rüstungsbereich zunahmen. Ferdinand Porsche wollte diesen Erwartungen entsprechen, weshalb er 1941 an Adolf Hitler wegen des Einsatzes von KZ-Häftlingen im Volkswagenwerk herantrat. Anfang 1942 ging folgendes Schreiben Hitlers aus dem Führerhauptquartier an Heinrich Himmler, „den Reichsführer-SS und Chef der Deutschen Polizei“, an „Pg. Prof. Dr. Porsche“ sowie an den „Pg. Beauftragten Jakob Werlin“: „Die Fertigstellung und Inbetriebnahme sowie der weitere Ausbau der Giessereien, insbesondere der Leichtmetall-Giesserei im Volkswagen-Werk ist mit allen Mitteln zu beschleunigen. Ich genehmige den Vorschlag des Pg. Professor Dr. Porsche und meines Beauftragten Pg. Werlin, Fertigstellung, Ausbau und Betrieb dieser Giessereien dem Reichsführer-SS und Chef der Deutschen Polizei zu übertragen, der dafür die Arbeitskräfte aus den Konzentrationslagern stellt. Der Reichsführer-SS übernimmt die Verantwortung für die Durchführung dieses Auftrages in kürzester Frist. Das Werk muss spätestens im Herbst 1942 seinen Betrieb aufgenommen haben. Die notwendigen Kontingente sind unverzüglich bereitzustellen.“⁸³ Zweieinhalb Wochen später fand eine Besprechung von SS-Gruppenführer Oswald Pohl, Ferdinand Porsche, SS-Oberführer Hans Kammler und Dr. Hans Hohberg in den Räumlichkeiten des Wirtschafts-Verwaltungshauptamtes (WVHA) der SS in Berlin statt, bei der Porsche zusagte, „daß, wenn die Schutzstaffel helfend [beim Bau der Anlagen; Anm. d. Verf.] einspringt, 4000 Kübelwagen für die Waffen-SS bevorzugt geliefert werden sollten“⁸⁴. Rund 500 Häftlinge des KZ Neuengamme wurden in den folgenden Wochen in das Volkswagenwerk überstellt und im KZ-Außenlager „Arbeitsdorf“ untergebracht. Geleitet wurde es vom 36-jährigen SS-Hauptsturmführer Martin Weiß, Lagerkommandant von Neuengamme. Weitere Unterredungen mit höchsten Vertretern des WVHA sowie mit Rüstungsminister Albert Speer, der sich in das Projekt hineinreklamierte, um die SS auszubooten, folgten. Der Ausbau der Leichtmetallgießerei wurde jedoch bereits im Herbst 1942 auf Betreiben von Speer ad acta gelegt⁸⁵, die KZ-Häftlinge zurück in das KZ Neuengamme gebracht. Todesfälle aus dem „Arbeitsdorf“ sind nicht aktenkundig⁸⁶.

Als das Volkswagenwerk ab 1942/43 verstärkt in die Produktion der V-Waffen integriert wurde, forderte Porsche erneut an höchster Stelle KZ-Häftlinge an. Am 4. März 1943 berichtete Heinrich Himmler Oswald Pohl, dass Porsche ihn besucht und gebeten habe, „ein Werk für die Fabrikation einer Geheimwaffe, die in einem Bergwerk unter Tag stattfindet

und 3 ½ Tausend Arbeitskräfte braucht, als KL-Betrieb zu übernehmen. Nehmen Sie doch bitte mit Porsche Verbindung auf.“⁸⁷ Dies tat Pohl unverzüglich, denn bei einer Jägerstab-Besprechung bei Generalfeldmarschall Erhard Milch im Luftfahrtministerium erklärte Ferdinand Porsche, dass für die Produktion der V1 als Standort eine „Höhle in Kirselet [recte: Tiercelet] bei Metz“ in Frankreich vorgesehen war. „Wir wollen die ganze Höhle mit KZ-Häftlingen belegen. Pohl hat uns 3 500 zugesagt, (...)“ Im Zuge der Besprechung erklärte Milch, dass die Luftwaffe absolut Wert darauf lege, „die ganze Höhle für Fabrikationszwecke zu bekommen. Die Einzelabweichung (!), wie, wo und wann, wird erfolgen, wenn die Einzelbesprechungen abgeschlossen sind.“ Porsche kündigte an, noch mit dem Zuständigen der Organisation Todt zu sprechen, „daß wir zusätzliche KZ-Leute für den Ausbau bekommen“. Auf den Einwand eines Anwesenden, „Die kriegen wir wahrscheinlich nicht!“, entgegnete Porsche: „Die bekomme ich beim Reichsführer. 3 500 habe ich schon. Zwei Herren vom Obergruppenführer Pohl gehen jetzt nach Frankreich, um an Ort und Stelle wegen der Unterbringung und Verpflegung alles vorzubereiten.“⁸⁸

Noch bevor es zur Verlagerung untertage kam, wurde auf dem Laagberg, rund 3 km vom Volkswagenwerk entfernt, eine Außenstelle des KZ Neuengamme für die Produktion der V1 eingerichtet. Das Lager war zunächst als Zwangsarbeiterlager geplant und von „Ostarbeitern“ und italienischen Militärinternierten gebaut, Ende Mai 1944 ging es jedoch als KZ-Außenlager mit offiziell 768 KZ-Häftlingen in Betrieb. Bis Kriegsende waren immer zwischen 600 und 800 Häftlinge im Lager, die unterernährt und von der Lagerwache misshandelt wurden. In diesen letzten zwölf Monaten des NS-Regimes starben mehrere Hundert Häftlinge am Laagberg, bei Evakuierungen oder in den ersten Tagen nach der Befreiung⁸⁹.

Übersiedlung nach Österreich und Kriegsende

Die zunehmend bedrohliche militärische Lage führte im gesamten „Dritten Reich“ ab ca. 1943 zu den oben angedeuteten massiven Produktionsverlagerungen von Wirtschafts- und insbesondere Rüstungsbetrieben. Da die führenden Köpfe der Porsche KG altösterreichischer Herkunft waren, lag es nahe, die zentralen Teile der Firma in die vom Kriegsgeschehen bis dahin weitgehend verschonte „Ostmark“ zu verlegen. Nach längerer Standortsuche, die ab

Herbst 1943 betrieben wurde, ergab sich im Frühjahr 1944 die Möglichkeit, das Entwicklungsbüro der Porsche KG in die Betriebsstätte einer ehemaligen Holzfirma in Gmünd in Kärnten zu übersiedeln, außerdem wurden weitere Flächen in Zell am See erworben, wo die Familie Porsche / Piëch bereits seit 1941 das Schüttgut besaß. Ab Frühsommer 1944 war demnach die Porsche KG auf die Standorte Stuttgart, Gmünd und Zell am See aufgeteilt, wobei bereits im Oktober 1943 eine Teilung der Gesellschaft in den Stuttgarter Zweig (Porsche-Zweig) und den neu zu schaffenden „österreichischen“ Zweig (Piëch-Zweig) vorbereitet wurde. „Es handelte sich mithin um eine Vorsorgemaßnahme, deren Rationalität sich dadurch erschließt, dass beide Familienstämme – die Porsches wie die Piëchs – in einer eigentumsrechtlichen Separation den geeigneten Weg erblickten, um der Gesamtfamilie ein sicheres unternehmerisches Standbein zu erhalten, so dass der andere Familienzweig im ungünstigsten Fall des Vermögensverlustes bei einem Neuanfang unterstützt werden konnte.“⁹⁰ Nach einem Bombentreffer des Werkes in Zuffenhausen vom 19. auf den 20. Oktober 1944 verließ Ferdinand Porsche im Februar 1945 schließlich Stuttgart und ging nach Gmünd bzw. Zell am See.

Nachkriegszeit

Ferdinand Porsche befand sich zu Kriegsende in der „Ostmark“, hier kooperierte er mit den alliierten Militärbehörden, die Nachforschungen über seine Rolle im NS-Rüstungswesen anstellten. Im Sommer 1945 nahmen die Alliierten Ferdinand Porsche, seinen Sohn Ferry Porsche und Schwiegersohn Anton Piëch wegen ihrer Funktionen im Volkswagenwerk gefangen. Von Salzburg aus wurde Porsche in das US-Internierungslager Dustbin auf Schloss Kramsberg bei Bad Nauheim gebracht und dort verhört, jedoch bereits am 13. September 1945 wieder entlassen. „Britten und Amerikaner hatten ihn gründlich durchleuchtet und damit auch rehabilitiert. Damit konnte er ohne alle Belastungen zu neuen Ufern aufbrechen und seine ungebrochene Tatkraft unter Beweis stellen.“⁹¹ Porsche trat zu jenem Zeitpunkt mit französischen Kontaktmännern in Verbindung, die ihn und seine Entwürfe eines Volkswagens nach Frankreich holen wollten, um als Europas führendes Automobilland nun auch das Auto für die Masse herzustellen. Im Dezember 1945 wurde er gemeinsam mit seinem Sohn Ferry und Schwiegersohn Anton Piëch im Zuge einer

Besprechung in Baden-Baden von den französischen Besatzungsbehörden jedoch verhaftet. Aus Kreisen des französischen Automobilherstellers Peugeot, der in der Zeit der deutschen Besatzung dem Volkswagenwerk zugeschlagen worden war⁹², wurden Anschuldigungen von Kriegsverbrechen gegen die drei führenden Männer des Volkswagenwerkes vorgebracht. Während Ferry Porsche nach drei Monaten enthaftet wurde, blieben Anton Piëch und Ferdinand Porsche insgesamt 22 Monate in französischem Gewahrsam, sie kamen erst am 31. Juli 1947 nach Zahlung einer Kautions in Höhe von einer Million Franc frei. Am 5. Mai 1948 sprach schließlich ein französisches Gericht von der Anklage wegen Kriegsverbrechens frei⁹³.

Auch die deutschen Behörden leiteten nach 1945 ein Spruchkammerverfahren gegen den führenden Wirtschaftsmann, Parteigenossen und SS-Oberführer Ferdinand Porsche ein, das vor der Zentralspruchkammer Nord-Württemberg lief. Der Streitwert wurde auf 771.530,- DM festgesetzt, allein die daraus resultierenden Verfahrenskosten lagen bei 37.576,50 DM⁹⁴. Das Verfahren, das bislang nicht wissenschaftlich aufgearbeitet ist, endete mit einem Freispruch am 30. August 1949. An einen Freund schrieb der Konstrukteur ein halbes Jahr später: „Mein Verfahren ist seit einiger Zeit abgeschlossen. Ich wurde kostenlos entbräunt. Das ‚kostenlos‘ war sehr bedeutend für mich.“⁹⁵

Nach Ende der NS-Herrschaft hatten die Alliierten Ferdinand Porsche von allen Funktionen im Volkswagenwerk enthoben und sein gesamtes Privat- und Betriebsvermögen in Stuttgart-Zuffenhausen beschlagnahmt. Porsche konnte bis zu seinem Tod keinen bzw. nur mehr beschränkten Einfluss auf die Geschicke seiner Firma ausüben, nicht zuletzt wegen seiner Inhaftierung durch die französischen Behörden. Von der Beschlagnahme nicht betroffen waren die verlagerten Produktionsstätten im Kärntner Gmünd, das unter britischer Kontrolle stand, und das nach Zell am See verbrachte Privateigentum, das in der US-amerikanischen Besatzungszone lag und auf das Porsche bzw. seine Familie relativ rasch wieder zugreifen konnten. Diese Konstellation hatte weitreichende Folgen, entwickelte sich die Porsche KG dadurch doch zu einem Firmenkomplex mit zwei Standorten, die sich relativ rasch als eigenständige Einheiten etablierten. Von Gmünd aus sollte vor allem die Produktion von Ackerschleppern, also landwirtschaftlichen Geräten, die bereits während der NS-Zeit geplant war, vorangetrieben werden⁹⁶. Mit der Freigabe des Privatvermögens in Zell am See durch die US-Behörden im November 1945 schien damit dem wirtschaftlichen

Neubeginn in Österreich nichts mehr im Wege zu stehen, weshalb sich Ferdinand Porsche entschied, am 5. November 1945 um die österreichische Staatsbürgerschaft anzusuchen. Die Angelegenheit wurde auf höchster politischer Ebene abgehandelt, der Ministerrat entschied in seiner Sitzung vom 28. Mai 1946, Porsche nicht einzubürgern⁹⁷. Damit waren von der österreichischen Politik die Weichen für die Zukunft gestellt: Da Ferdinand Porsche als deutscher Staatsbürger somit in Österreich nur unter erschwerten Bedingungen wirtschaftlich aktiv hätte werden können, konzentrierte er sich darauf, seine Firma in Stuttgart wieder in eigene Hände zu bekommen und Einfluss auf die Geschicke des Volkswagenwerkes in Wolfsburg, das unter britischer Kontrolle stand⁹⁸, zu bekommen. Seit 1948 liefen Gespräche zwischen Porsche und der Führung des Volkswagenwerks, im Jahr darauf einigten sich beide Seiten auf eine Kooperation und entsprechende Vergütung an Porsche für die Produktion des Volkswagens. Der Konstrukteur selbst konnte die Früchte seiner jahrzehntelangen Arbeit nur mehr kurz genießen, er starb am 30. Jänner 1951 in Stuttgart, die Urne wurde in der Hauskapelle des Schüttgutes in Zell am See beigesetzt.

Der durch die Verlagerung von Teilen der Entwicklungsabteilung der Porsche KG entstandene österreichische Zweig wurde am 1. April 1947 in Gmünd und Zell am See von Ferry Porsche und Louise Piëch als Porsche Konstruktionen GesmbH in das Handelsregister eingetragen. 1949 erfolgte die Übersiedlung des Stammsitzes nach Salzburg in die Alpenstraße, im Jahr darauf trat Anton Piëch der Geschäftsführung bei, er verstarb jedoch bereits Ende August 1952. Nach dem Tod von Ferdinand Porsche ging Ferry Porsche nach Stuttgart, das Unternehmen in Salzburg führte Louise Piëch nun alleinverantwortlich. Zentrales Geschäftsfeld der Firma war die Alleinvertretung von Volkswagen und Porsche in Österreich. Zu diesem Zweck entstand u. a. 1957 unmittelbar neben dem Salzburger Hauptbahnhof der Porschehof.

Straßenbenennung

Bürgermeister Stanislaus Pacher (SPÖ) berichtete im Stadtsenat am 6. Mai 1957 „nach Erledigung der Tagesordnung“, „daß die Porsche-Konstruktions AG in nächster Zeit den Porschehof seiner Bestimmung übergeben wird. Der Stadt Salzburg soll ein Geschenk in Form eines Kombiwagens für soziale Zwecke gemacht werden. Der Bürgermeister schlägt

vor, als Überraschung für diese Werke eine Straße oder einen Platz, der in der Nähe der gegenständlichen Objekte liegt, in ‚Porscheplatz oder Porschestraße‘ zu benennen.“⁹⁹ Die Mitglieder der im Stadtsenat vertretenen Parteien SPÖ, ÖVP und FPÖ stimmten Pachters Vorschlag einstimmig zu. Wenige Tage später eröffnete die Firma Porsche den angesprochenen Porschehof an der Ecke Kaiserschützenstraße – Fanny-von-Lehnert-Straße feierlich in Anwesenheit der Firmenspitze aus Stuttgart und Salzburg sowie höchster politischer Vertreter aus Stadt und Land Salzburg. Und auch eine angemessene Verkehrsfläche für die von Pacher angedachte „Überraschung“ war bereits gefunden. Im Sommer 1957 eröffnete das Hotel Europa als „Nachfolgebau“ des Ende des Zweiten Weltkriegs durch Bombenschäden zerstörten Hôtel de l’Europe. Es war das erste Hochhaus Salzburgs und ein äußerst umstrittenes Bauprojekt. Geplant war zunächst, dass die am und um das Hotel vorbeiführende Straße, die Ende 1956 fertiggestellt worden war, die Bezeichnung „Europastraße“ bekommen sollte. Im Kulturausschuss wurde am 8. August 1957 darauf hingewiesen, dass für die vorgeschlagenen Straßenbenennungen „bereits zwei Besprechungen eines Unterausschusses“ stattgefunden hätten, dessen Mitglieder sich jedoch anstelle der „Europastraße“ für den Alternativvorschlag „Ferdinand-Porsche-Straße“ ausgesprochen hätten. Die Ergebnisse dieser Treffen nahm der Kulturausschuss einstimmig an¹⁰⁰. Nach Vortrag von Gemeinderat Franz Rothschädl (FPÖ, in der Verhandlungsschrift noch als Wahlpartei der Unabhängigen / WdU geführt) im Stadtsenat und einstimmigem Antrag am 20. August 1957¹⁰¹ erfolgte der einstimmige Beschluss (14 SPÖ, 12 ÖVP, 8 WdU bzw. FPÖ, 1 KPÖ) der Benennung der „Ferdinand-Porsche-Straße“ in der Sitzung des Gemeinderates der Stadt Salzburg am 16. September 1957¹⁰².

Quellen und Literatur

Stadtarchiv Salzburg, Kulturamt, Ordner Straßenbenennungen 1951–1960.

Bundesarchiv Berlin, R 9361-VIII (NSDAP-Zentralkartei), 16211167: Mitgliedskarte Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche.

Bundesarchiv Berlin, R 9361-III (Personenbezogene Unterlagen der SS und SA)/548234,
Akt Ferdinand Porsche.

Bundesarchiv Berlin, R 9361-VI (Personenbezogene Unterlagen von Gliederungen der
NSDAP und angeschlossenen Verbänden)/2317, Akt Porsche, Ferdinand.

Allgemeine Automobil-Zeitung.

Neue Freie Presse.

Neues Wiener Abendblatt.

Salzburger Volksblatt.

Völkischer Beobachter.

HELGE DVORAK, Biographisches Lexikon der Deutschen Burschenschaft, Band I: Politiker,
Teilband 8: Supplement L–Z, Heidelberg 2014.

JÜRGEN W. FALTER, Hitlers Parteigenossen. Die Mitglieder der NSDAP 1919–1945, Frankfurt
am Main–New York 2020.

ARNO KERSCHBAUMER, Nobilitierungen unter der Regentschaft Kaiser Karl I. / IV. Károly király
(1916-1921), Graz 2016.

WOLFGANG KÖNIG, Volkswagen, Volksempfänger, Volksgemeinschaft. „Volkspunkte“ im
Dritten Reich: Vom Scheitern einer nationalsozialistischen Konsumgesellschaft, Paderborn
2004.

HANS MOMMSEN u. MANFRED GRIEGER, Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten
Reich, 3. Auflage, Düsseldorf 1997.

FABIAN MÜLLER, Ferdinand Porsche, 2. Auflage, Berlin 1999.

KLAUS D. PATZWALL, *Der SS-Totenkopfring. Seine illustrierte Geschichte 1933–1945 (Studien zur Geschichte der Auszeichnungen 1)*, 5. erweiterte Auflage, Melbeck 2010.

WOLFRAM PYTA, NILS HAVEMANN u. JUTTA BRAUN, *Porsche. Vom Konstruktionsbüro zur Weltmarke*, München 2017.

KLAUS-JÖRG SIEGFRIED, *Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit im Volkswagenwerk 1939–1945 (Wolfsburger Beiträge zur Stadtgeschichte und Stadtentwicklung, Sonderband)*, Frankfurt am Main–New York 1986.

¹ Vgl. *Allgemeine Automobil-Zeitung*, 21. 9. 1902, S. 6.

² Vgl. *Allgemeine Automobil-Zeitung*, 19. 6. 1910.

³ Vgl. *Salzburger Volksblatt* (in der Folge: SVB), 18. 11. 1912, S. 6.

⁴ Vgl. *Neues Wiener Abendblatt*, 21. 4. 1917, S. 8.

⁵ Vgl. ARNO KERSCHBAUMER, *Nobilitierungen unter der Regentschaft Kaiser Karl I. / IV. Károly király (1916–1921)*, Graz 2016, S. 184.

Die Ausführungen zum Leben von Ferdinand Porsche bis zum Ende des Ersten Weltkriegs folgen FABIAN MÜLLER, *Ferdinand Porsche*, 2. Auflage, Berlin 1999, S. 11–26.

⁶ Zur Zeit von 1918 bis 1930 vgl. MÜLLER, *Ferdinand Porsche* (wie Anm. 5), S. 27–32 und HANS MOMMSEN u. MANFRED GRIEGER, *Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich*, 3. Auflage, Düsseldorf 1997, S. 71–74.

⁷ Vgl. WOLFRAM PYTA, NILS HAVEMANN u. JUTTA BRAUN, *Porsche. Vom Konstruktionsbüro zur Weltmarke*, München 2017, S. 28–30.

⁸ Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, *Porsche* (wie Anm. 7), S. 35 und MOMMSEN/GRIEGER, *Volkswagenwerk* (wie Anm. XX), S. 74.

⁹ Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, *Porsche* (wie Anm. 7), S. 43.

¹⁰ PYTA/HAVEMANN/BRAUN, *Porsche* (wie Anm. 7), S. 46.

¹¹ PYTA/HAVEMANN/BRAUN, *Porsche* (wie Anm. 7), S. 53.

¹² Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde, R 43 II/748: Telegramm von Ferdinand Porsche an Adolf Hitler, Stuttgart, 11. 2. 1933, zit. nach PYTA/HAVEMANN/BRAUN, *Porsche* (wie Anm. 7), S. 59. Das „Glückwunschtelegramm“ ist auch zitiert bei MOMMSEN/GRIEGER, *Volkswagenwerk* (wie Anm. 6), S. 78, die Autoren stellen es jedoch in einen anderen Zusammenhang.

¹³ Zur Entwicklung des Rennwagens durch Porsche für die Auto Union vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, *Porsche* (wie Anm. 7), S. 54–87.

¹⁴ Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, *Porsche* (wie Anm. 7), S. 81 und 101; zu patentrechtlichen Fragen des Projekts vgl. ebenda, S. 102–111.

¹⁵ Zu Jakob Werlin vgl. MOMMSEN/GRIEGER, *Volkswagenwerk* (wie Anm. 6), S. 138–140.

¹⁶ PYTA/HAVEMANN/BRAUN, *Porsche* (wie Anm. 7), S. 140 f.

¹⁷ PYTA/HAVEMANN/BRAUN, *Porsche* (wie Anm. 7), S. 146.

¹⁸ Über den Wechsel Porschés von der Auto Union zu Daimler Benz und über seine Entwicklung eines neuen Rennwagens berichtete auch das SVB, 9. 4. 1937, S. 4 und 27. 4. 1937, S. 5.

¹⁹ PYTA/HAVEMANN/BRAUN, *Porsche* (wie Anm. 7), S. 151; zur Zusammenarbeit mit Daimler-Benz vgl. ebenda, S. 139–152.

²⁰ Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, *Porsche* (wie Anm. 7), S. 116–136. Bei MOMMSEN/GRIEGER, *Volkswagenwerk* (wie Anm. 6), S. 74 wird Adolf Rosenberger als Gesellschafter nur nebenbei erwähnt.

²¹ Zu diesem Vorgang und seinen Implikationen vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, *Porsche* (wie Anm. 7), S. 92–95, zum Zusammenhang mit dem Vertragsabschluss mit Daimler-Benz vgl. ebenda, S. 143 f.

²² Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, *Porsche* (wie Anm. 7), S. 129.

²³ Zum komplexen Vorgang vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, *Porsche* (wie Anm. 7), S. 131–134.

²⁴ Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, *Porsche* (wie Anm. 7), S. 90 f.

-
- ²⁵ Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 155.
- ²⁶ Zur Vorgeschichte der Entwicklung eines „Volksautomobils“ seit Anfang der 1930er Jahre vgl. ebenda, S. 155–160 und MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 53–70.
- ²⁷ Zit. nach PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 164. Zum Exposé vgl. ebenda, S. 161–164.
- ²⁸ Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 164–168.
- ²⁹ Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 168–170 und 176 f. und MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 78 f.
- ³⁰ Zur Verwendung des Begriffs im Rahmen der Vertragsentwicklung und der damit einhergehenden Nutzbarmachung sämtlicher deutscher Patente für die Volkswagenproduktion vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 182–186.
- ³¹ Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 170–180 und MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 53–70.
- ³² Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 180 f. und MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 83.
- ³³ Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 183 f. und 218 und MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 83 f.
- ³⁴ Zit. nach PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 189 f. Vgl. auch MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 85.
- ³⁵ Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 186 f.
- ³⁶ Zit. nach PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 193. MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 96 nennen als Präsentationstermin „Anfang Januar 1936“.
- ³⁷ Zur umstrittenen Frage des Verkaufspreises des „Volkswagens“ und der damit im Zusammenhang stehenden Rohstoffzulieferungen vgl. ausführlich PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 195–202 und MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 53–90 und 98–104.
- ³⁸ Zur Präsentation und der Entscheidung Hitlers über die Gesellschaft und den Verkaufspreis vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 204–207 und MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 104–106.
- ³⁹ Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 208 f.
- ⁴⁰ Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 209 f.
- ⁴¹ Zum Einstieg der DAF in das Projekt vgl. MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 117–132, zur Gezuvor und ihren Protagonisten vgl. ebenda, S. 133–143.
- ⁴² MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 146.
- ⁴³ PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 215.
- ⁴⁴ Zit. nach PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 217.
- ⁴⁵ PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 218.
- ⁴⁶ SVB, 24. 12. 1937, S. 9. Zu den Testfahrten der Vorserie, u. a. in den Alpen, vgl. MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 148 f.
- ⁴⁷ Vgl. die Abschrift des Briefes von Porsche an Himmler bei KLAUS-JÖRG SIEGFRIED, Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit im Volkswagenwerk 1939–1945 (Wolfsburger Beiträge zur Stadtgeschichte und Stadtentwicklung, Sonderband), Frankfurt am Main–New York 1986, S. 96.
- ⁴⁸ Vgl. MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 149–154. Über den Aufbau und die Tätigkeit des Werkschutzes vgl. auch SIEGFRIED, Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit (wie Anm. 47), S. 97–106.
- ⁴⁹ Vgl. MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 179–202; PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 224 f. und WOLFGANG KÖNIG, Volkswagen, Volksempfänger, Volksgemeinschaft. „Volkserzeugnisse“ im Dritten Reich: Vom Scheitern einer nationalsozialistischen Konsumgesellschaft, Paderborn 2004, S. 151–191.
- ⁵⁰ Vgl. MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 250–282.
- ⁵¹ Zum VW-Vorwerk und der Ausbildung von Facharbeitern vgl. MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 227–249.
- ⁵² SIEGFRIED, Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit (wie Anm. 47), S. 26
- ⁵³ Zur Unternehmensstruktur vgl. MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 203–226.
- ⁵⁴ Zur Aufnahmesperre und ihrer Lockerung vgl. JÜRGEN W. FALTER, Hitlers Parteigenossen. Die Mitglieder der NSDAP 1919–1945, Frankfurt am Main–New York 2020, S. 34–54.
- ⁵⁵ Vgl. Bundesarchiv Berlin (in der Folge: BArch), R 9361-VIII (NSDAP-Zentralkartei), 16211167: Mitgliedskarte Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche.
- ⁵⁶ Zum Deutschen Nationalpreis siehe die gesetzliche Grundlage in Reichsgesetzblatt I vom 16. 3. 1937, S. 305: Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Stiftung eines Deutschen Nationalpreises für Kunst und Wissenschaft. Vom 30. Januar 1937; vgl. CORNELIA SCHMITZ-BERNING, Vokabular des Nationalsozialismus, 2. Auflage, Berlin 2007, S. 145.
- ⁵⁷ Ein kurzer, wortidenter Artikel über die Übergabe der „Ordenszeichen“ wurde in den Zeitungen NS-Deutschlands am 31. Jänner 1939 abgedruckt, so auch im SVB, 31. 1. 1939, S. 10.

⁵⁸ Neue Freie Presse, 9. 4. 1938, S. 15.

⁵⁹ HELGE DVORAK, Biographisches Lexikon der Deutschen Burschenschaft, Band I: Politiker, Teilband 8: Supplement L–Z, Heidelberg 2014, S. 159–161.

⁶⁰ Völkischer Beobachter, 14. 10. 1940, ohne Seitenangabe, eingelegt in BArch, R 9361-VI (Personenbezogene Unterlagen von Gliederungen der NSDAP und angeschlossenen Verbänden)/2317, Akt Porsche, Ferdinand; darin auch ein „Eignungsbericht“, Berlin, 29. 8. 1940, mit einem Kurzlebenslauf von Porsche und zwei Zeitungsberichte anlässlich des 65. Geburtstages von Porsche aus den Münchner Neuesten Nachrichten, 3. 9. 1938, und dem Völkischen Beobachter, 7. 9. 1938.

⁶¹ BArch, BArch, R 9361-III (Personenbezogene Unterlagen der SS und SA)/548234, Akt Ferdinand Porsche: SS-Oberführer Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche an das SS-Personalhauptamt, Berlin-Charlottenburg, Wilmersdorfer Str. 98/99, Stuttgart-Zuffenhausen, 3. 4. 1944.

⁶² Erklärung von Ferdinand Porsche im Zuge der Registrierung, 10. 6. 1949, zit. nach PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 311.

⁶³ Vgl. BArch, R 9361-III (Personenbezogene Unterlagen der SS und SA)/548234, Akt Ferdinand Porsche: Der Reichsführer-SS an SS-Oberführer Dr. Ferdinand Porsche, Feld-Kommandostelle, 4. 3. 1944. Zum SS-Totenkopfring vgl. KLAUS D. PATZWALL, Der SS-Totenkopfring. Seine illustrierte Geschichte 1933–1945 (Studien zur Geschichte der Auszeichnungen 1), 5. erweiterte Auflage, Melbeck 2010.

⁶⁴ PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 312.

⁶⁵ Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 227–230.

⁶⁶ Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 230–236.

⁶⁷ Zit. nach PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 237.

⁶⁸ Vgl. auf Aufstellung der produzierten Rüstungsgüter des Volkswagenwerkes bei SIEGFRIED, Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit (wie Anm. 47), S. 37

⁶⁹ Zum Schwimmwagen vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 239–242.

⁷⁰ Vgl. den fälschlich in der SS-Personalakte seines Vaters eingelegten SS-Personalbogen von Ferdinand „Ferry“ Porsche in BArch, BArch, R 9361-III (Personenbezogene Unterlagen der SS und SA)/548234, Akt Ferdinand Porsche; PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 307 f.

⁷¹ Zur Produktion für die Waffen-SS vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 242–247.

⁷² Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 249–283 und MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 453–476.

⁷³ Vgl. MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 677–709.

⁷⁴ Vgl. SIEGFRIED, Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit (wie Anm. 47), S. 26–29 und MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 803–858.

⁷⁵ PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 319.

⁷⁶ Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 320 f.

⁷⁷ Zu den Lagern siehe PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 322 f.

⁷⁸ Zentral dazu SIEGFRIED, Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit (wie Anm. 47) und MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6).

⁷⁹ Vgl. MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 283–311.

⁸⁰ Die Zahlen bei SIEGFRIED, Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit (wie Anm. 47), S. 13.

⁸¹ Zu den elf Lagern vgl. SIEGFRIED, Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit (wie Anm. 47), S. 107–119, dort auch mehrere Pläne und Fotografien der Lager; zur unterschiedlichen Behandlung einzelner Menschengruppen in den Lagern, vorwiegend basierend auf Schilderungen ehemaliger Zwangsarbeiter*innen vgl. ebenda, S. 119–152; eine mit Fotos unterstützte Rekonstruktion der „Lagerstadt des Volkswagenwerkes“ bei MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 740–765.

⁸² Vgl. SIEGFRIED, Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit (wie Anm. 47), S. 168–192 und MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 762–765.

⁸³ Zit. nach dem Faksimile in SIEGFRIED, Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit (wie Anm. 47), S. 61 f.

⁸⁴ Zit. nach SIEGFRIED, Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit (wie Anm. 47), S. 63.

⁸⁵ Vgl. die Dokumente bei SIEGFRIED, Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit (wie Anm. 47), S. 64–70.

⁸⁶ Zur Gießerei und dem KZ-Außenlager „Arbeitsdorf“ vgl. ausführlich MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 496–515.

⁸⁷ Zit. nach dem Faksimile in SIEGFRIED, Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit (wie Anm. 47), S. 73.

⁸⁸ Zit. nach SIEGFRIED, Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit (wie Anm. 47), S. 75–77.

⁸⁹ Zum KZ-Außenlager Laagberg, dem SS-Führungspersonal, den Häftlingen und ihren Lebensbedingungen vgl. MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 766–799.

⁹⁰ PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 329.

⁹¹ PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 342. Vgl. auch MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 940–942.

⁹² Vgl. MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 650–676.

⁹³ Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 347–358.

⁹⁴ Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 310.

⁹⁵ Ferdinand Porsche an „Lieber Kamerad“, 12. 1. 1950, zit. nach PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 311.

⁹⁶ Zur Entwicklung der Ackerschlepper vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S.284–302.

⁹⁷ Vgl. PYTA/HAVEMANN/BRAUN, Porsche (wie Anm. 7), S. 362–364.

⁹⁸ Vgl. dazu MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk (wie Anm. 6), S. 949–979.

⁹⁹ Stadtsenat, Schloß Mirabell, 2. Stock, 1. Stock, Verhandlungsschrift über die Sitzung am Montag, den 6.5.1957, Beginn 15 Uhr (17. Sitzung des Jahres), in: 1957 IV V.Schr. Senat vom 1.4.–22.7.57 (Band 111), S. 4.

¹⁰⁰ Vgl. Betr.: Sitzung des g.r. Kulturausschusses (II) v. 8. 8. 1957, Verhandlungsschrift, in: 1957 VI V.Schr. g.r. Aussch II u. III und Pers.Komm (Band 113), S. 4.

¹⁰¹ Vgl. Stadtsenat, Schloß Mirabell, 2. Stock, 1. Stock, Verhandlungsschrift über die Sitzung am Dienstag, den 20.8.1957, Beginn 15 Uhr, in: 1957 V V.Schr. Senat vom 20.8.[–]23.12.1957 (Band 112), S. 8.

¹⁰² Gemeinderat der Landeshauptstadt Salzburg. Rathaus, II. Stock, großer Sitzungssaal, Verhandlungsschrift über die öffentliche Sitzung am Montag, den 16.9.1957, Beginn 15 Uhr. (8. öffentliche Sitzung d. Jahres und 37. Sitzung der Amtsperiode), in: 1957 II V.Schr. Gem.Rat vom 25.7.–20.12.57 (Band 109), S. 6.

Zitiervorschlag:

JOHANNES HOFINGER, Prof. Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche, in: Die Stadt Salzburg im Nationalsozialismus. Biografische Recherchen zu NS-belasteten Straßennamen der Stadt Salzburg. URL: <https://www.stadt-salzburg.at/ns-projekt/ns-strassennamen/prof-dr-ing-h-c-ferdinand-porsche>.
Version 1 – 17. 2. 2020.