

**Ferdinand Porsche** (\* 3. September 1875 in Maffersdorf (Böhmen); † 30. Jänner 1951 in Stuttgart) war ein österreichischer, tschechoslowakischer und deutscher Automobilkonstrukteur und Gründer der Firma Porsche.



### Kindheit und Familie

Ferdinand Porsche wurde als drittes Kind des Spenglers Anton Porsche geboren. Schon früh in seiner Jugend zeigte sich sein außergewöhnliches technisches Talent. So installierte er in der väterlichen Spenglerei eine elektrische Beleuchtungsanlage. Nach der Volksschule begann er eine Lehre im Installateurbetrieb seines Vaters und besuchte in Abendkursen die Reichenberger Staatsgewerbeschule. Abgesehen von theoretischen Vorlesungen an der damaligen TH Wien, die er hörte, ohne eingeschrieben zu sein, besuchte er keine höhere Lehranstalt. 1903 heiratete Porsche Aloisia Johanna Kaes aus Purschau bei Tachau. Ein Jahr später, 1904, wurde das erste Kind, Tochter Louise, geboren, 1909 kam Sohn Ferry zur Welt.

### Erste Entwicklungen



1893, im Alter von 18 Jahren trat Porsche in die Vereinigten Elektrizitäts-AG Béla Egger in Wien, der späteren Brown Boveri, ein. Dort stieg er in vier Jahren vom Mechaniker zum Leiter der Prüfabteilung auf. In diese Zeit fällt seine Konstruktion des Radnabenelektromotors, auf welchen er 1896 ein Patent anmeldete. 1899 baute er das erste Hybridfahrzeug und Allradfahrzeug der Welt, den Lohner-Porsche.

### Porsche bei Austro-Daimler

Lohner wurden Porschés Forschungen zu kostspielig. Daher ging Porsche 1906 als Entwicklungs- und Produktionsleiter und Nachfolger von Paul Daimler zur *Oesterreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft* (Austro-Daimler) in Wiener Neustadt. Dort befasste er sich mit der Entwicklung von Personenfahrzeugen, Flugmotoren und Sportwagen. Bereits 1908 erschienen seine ersten Flugmotoren für Luftschiffe und Flugzeuge. 1910 gewann er die „Prinz-Heinrich-Fahrt“, eine Zuverlässigkeitsprüfung, mit einem von ihm entworfenen Austro-Daimler, den er selbst steuerte. Im Ersten Weltkrieg als Direktor eines Rüstungsbetriebes unabkömmlich, konstruierte er den Landwehr - Train (oder auch Elektrischer Train genannt). Dies war eine Benzinelektrisch angetriebene Zugmaschine, die mehrere automatisch gesteuerte Anhänger zog, die von Radnabenelektromotoren angetrieben wurden. 1917 war er zum Generaldirektor von Austro-Daimler bestellt worden. Für seine Verdienste um Österreich wurde Porsche 1917 der Ehrendoktor der TH Wien und das Offizierskreuz des Franz-Joseph-Ordens verliehen. Nach dem Krieg baute er den zweiseitigen Sportwagen Sascha, der die Targa Florio in seiner Klasse gleich gewann. Bis 1922 konnten die Rennwagen bei 52 Starts 51-mal gewinnen. Er votierte für die tschechoslowakische Staatsbürgerschaft, was ihm wegen seines Wohnortes möglich war, weil er dadurch ungehindert im Ausland an Automessen und Rennen teilnehmen konnte. 1923 verließ er Austro-Daimler, nachdem der Vorstand die für die Rennwagenabteilung zur Verfügung stehenden Mittel stark kürzte.



### Konstruktionsleiter und Vorstandsmitglied bei Daimler

Ab April 1923 arbeitete er in Stuttgart als Leiter des Konstruktionsbüros und Vorstandsmitglied der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG).

Im gleichen Jahr ließ er sich von dem Architektenbüro *Bonatz und Scholer* eine Villa am Feuerbacher Weg 48-50 in Stuttgart bauen, die in den 1930er Jahren mit einer Garagenanlage erweitert wurde. Dort wurden 1935/36 drei Prototypen des „KdF-Wagens“ (VW Käfer) gebaut. Bei Daimler widmete er sich der Weiterentwicklung der Kompressormotoren. Mit diesen Grundlagen entstan-

den unter seiner Leitung die bekannten Sportwagen der Mercedestypen S, SS und SSK. In Anerkennung für die Konstruktion der bei der Targa Florio siegreichen Zweiliter-Kompressor-Mercedes verlieh 1924 die Technische Hochschule Stuttgart Porsche die Würde eines Dr.-Ing. ehrenhalber.

Seine 1,3-l- und 1,6-l-Modelle erwiesen sich dagegen als herstellungsaufwändig und störanfällig. 1926 zwang die angespannte wirtschaftliche Lage die Daimler-Motoren-Gesellschaft und Benz & Cie. zur Fusion, wodurch Porsches firmeninterne Position geschwächt wurde. Sein lockerer Führungsstil, die finanziellen Misserfolge der LKW-Modelle sowie größere finanzielle Verbindlichkeiten von ihm gegenüber Daimler-Benz führten 1928 zu einer Nichtverlängerung des Arbeitsvertrages. Da Porsche von einer lebenslangen Anstellung ausging, kam es zu einer juristischen Auseinandersetzung. Diese wurde 1930 mit einem Vergleich beendet. Porsche akzeptierte die Trennung und Daimler-Benz verzichtete auf die Begleichung von Porsches Verbindlichkeiten.

Die Anfang 1929 als technischer Vorstand der Steyr-Werke angetretene Stelle verließ Porsche bereits April 1930, da seine Position in der neuen Interessengemeinschaft mit Austro-Daimler nicht haltbar war.

### **Gründung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH**

Porsche machte sich daher selbständig und eröffnete am 1. Dezember 1930 ein Konstruktionsbüro, das am 25. April 1931 als „Dr. Ing. h. c. F. Porsche GmbH, Konstruktionen und Beratung für Motoren und Fahrzeuge“ mit Sitz in der Stuttgarter Kronenstraße 24, im Register für Gesellschaftsfirmen eingetragen wurde. Die Firmenanteile lagen zu 70 % bei Porsche, zu 15 % bei dem Kaufmann und Rennfahrer Adolf Rosenberger und zu 15 % bei seinem Schwiegersohn, dem Wiener Rechtsanwalt Anton Piëch. Ein Angebot der Sowjetunion, erster Konstrukteur zu werden, schlug er 1932 aus. Zur Mannschaft von Technikern und Ingenieuren des Büros gehörten neben seinem Sohn Ferry Porsche unter anderem: Karl Rabe – Oberingenieur, Karl Fröhlich – Getriebe-fachmann, Josef Kales - Motorenspezialist und Josef Zahradnik - Spezialist für Achskonstruktionen. Spätere Mitarbeiter waren: Erwin Komenda – Automobildesigner, Josef Mickl – Aerodynamikspezialist und Franz Xaver Reimspieß – Motoreningenieur,

Adolf Rosenberger sorgte dafür, dass trotz Auftragsmangel und Porsches Hang zu teuren Konstruktionen das Büro die Anfangszeit finanziell überstand, schied aber schon 1933 wieder aus und emigrierte in die USA. Baron Hans von Veyder-Malberg wurde neuer kaufmännischer Leiter. Als einer der ersten Aufträge entwickelte 1931 das Konstruktionsbüro einen Kleinwagen (Porsche Typ 12) für Zündapp in Nürnberg. (Anm.: Die Zählung der Porsche-Entwicklungen begann mit der 7, vermutlich um bei Auftraggebern ein größeres Vertrauen in die junge Firma zu erzeugen.) Der Wagen war zunächst mit einem Ein-Liter-Motor geplant; der Prototyp hatte einen wasser-



gekühlten 1,2 Liter 5-Zylinder-Sternmotor. Später wurde für NSU der Mittelklassewagen Porsche Typ 32 entworfen, der bereits viele Gemeinsamkeiten mit dem VW Käfer aufwies: Der NSU-Porsche hatte ebenfalls einen luftgekühlten Vierzylinder-Boxermotor im Heck und die patentierte Porsche-Drehstabfederung. Diese Fahrzeuge gingen

allerdings aufgrund zu hoher Produktionskosten nicht in Serienfertigung, womit die Aufträge wenig lukrativ waren. Das Gleiche galt auch für die Konstruktion eines Zwei-Liter-Tourenwagens für Wanderer. Dafür war ab 1933 die Entwicklung des Grand-Prix-Rennwagens, der Auto-Union-Rennwagen, mit einem 16-Zylinder-Mittelmotor - damals Heckmotor genannt - sehr erfolgreich.

### **Entwicklung des KdF-Wagens und Aufbau des Volkswagenwerkes**

Ab 1934 konstruierte Porsche mit seinem Büro im Auftrag des Reichsverbandes der Automobilindustrie den deutschen Volkswagen, später auch KdF-Wagen später VW Käfer genannt. Die Konstruktion des Käfers greift auf Entwürfe von Béla Barényi und Hans Ledwinka Tatra zurück, denen später mehrere Patente zugesprochen wurden. Der Wagen sollte gemäß Vorgaben von Adolf Hitler weniger als 1000RM kosten. Aufgrund der guten Ertragslage änderte Porsche 1937 die Rechtsform seines Ingenieurbüros in eine Kommanditgesellschaft. Teilhaber waren nun seine



Kinder Ferry mit 15 % und Louise mit 5 % sowie deren Ehemann Anton Piëch mit 10 %. Neben dem KdF-Wagen war Porsche 1937 mit der Entwicklung eines Volkstraktors beauftragt worden.

Ab 1938 war Ferdinand Porsche zusätzlich Hauptgeschäftsführer und Mitglied des Aufsichtsrats der *Volkswagenwerk GmbH* mit Sitz in Berlin Charlottenburg, die den KdF-Wagen produzieren sollte und aus der „Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens GmbH.“ hervorging.

Dem Aufbau des Volkswagenwerkes bei Fallersleben als modernstem Automobilwerk Europas galt in den folgenden Jahren sein Engagement. Der KdF-Wagen, auf den viele Menschen gespart hatten, wurde allerdings nie ausgeliefert, sondern die Technik, die Porsche mitentwickelt hatte, wurde im Kübelwagen und im Schwimmwagen der Wehrmacht verwendet.

Seinen Schwiegersohn, den Wiener Rechtsanwalt Anton Piëch, machte er als Werksleiter zu seiner rechten Hand. In diesen Funktionen sorgten beide dafür, dass das familieneigene Konstruktionsbüro in Stuttgart, das praktisch die Konstruktionsabteilung des Volkswagenwerks war, immer lukrative Aufträge erhielt. Während des Zweiten Weltkrieges wurde durch ihn das Volkswagenwerk auf die Produktion von Rüstungsgütern, unter anderem auch die „Vergeltungswaffe“ V1, umgestellt. 1943 übernahm das Volkswagenwerk auf Initiative des Hauptgeschäftsführers Porsche die unternehmerische Verantwortung bei Peugeot in Frankreich.

### **Porsches Rolle im Dritten Reich**

Im Jahr 1934 legte Ferdinand Porsche auf Drängen Hitlers die tschechoslowakische Staatsangehörigkeit ab und nahm die deutsche an. Porsche wurde 1937 Mitglied der NSDAP. 1938 wurde er zusammen mit Ernst Heinkel, Willy Messerschmitt und Fritz Todt mit dem 1937 von Hitler neu gestifteten Deutschen Nationalpreis für Kunst und Wissenschaft ausgezeichnet. 1938 erhielt er das Ehrenband der Burschenschaft Bruna Sudetia Wien. Auch er hatte den „Anschluss“ Österreichs befürwortet. 1940 wurde Porsche zum Honorarprofessor an der Technischen Hochschule Stuttgart ernannt. Als SS-Oberführer wurde er Ende Januar 1942 in die Allgemeine SS übernommen, was ihn nicht daran hinderte, bei allen Anlässen in Zivil gekleidet zu sein. Außerdem wurden ihm 1942 das Kriegsverdienstkreuz I. Klasse und im März 1944 der Totenkopfring des Reichsführers SS verliehen.

Um seine Ziele zu erreichen, war Porsche stets bereit, alle Mittel in Anspruch zu nehmen, die das NS-Regime ihm bot, und alle persönlichen Kontakte zu Hitler und Himmler zwecks Unterstützung zu aktivieren. Mit großer Loyalität, nicht uneigennützig, setzte er damit seine großen Fähigkeiten auch für die Kriegspolitik der NS-Diktatur ein.

1945 - Ein Ende des zweiten Weltkrieges war abzusehen. Ferdinand Porsche besuchte am 11. Januar 1945 die Stadt des KdF-Wagens und zog sich offensichtlich resigniert nach Österreich zurück, wo er das Kriegsende auf dem Schüttgut in Zell am See erlebte.

### **Nach dem Zweiten Weltkrieg**

Am Ende des Zweiten Weltkrieges hielt sich Porsche in Gmünd und Zell am See (Österreich) auf, wohin er sich schon im Januar 1945 zurückgezogen hatte und wo sich auch seine Kinder Louise und Ferry sowie das 1944 ausgelagerte Konstruktionsbüro befanden. Auf Betreiben des französischen Justizministers Pierre-Henri Teitgen wurde er nach einer Einladung durch den französischen Industrieminister Marcel Paul im Dezember 1945 zusammen mit Ferry Porsche und Anton Piëch in Baden-Baden in Haft genommen. Ihnen wurde vorgeworfen, während der Besetzung Frankreichs die Deportation französischer Arbeiter nach Fallersleben und die Verschleppung von

Direktoren der Firma Peugeot in ein Konzentrationslager veranlasst zu haben. Außerdem wurden sie verantwortlich gemacht für die Demontage und Verlagerung von Maschinen und Werkzeug der Firma Peugeot ins Volkswagenwerk. Ferry Porsche wurde nach drei Monaten aus der Haft entlassen, Ferdinand Porsche und Anton Piëch verbrachten 22 Monate in französischen Gefängnissen.

Sie wurden nach Zahlung einer Kaution im August 1947 entlassen. Durch eine Vielzahl von Zeugnisaussagen konnte Porsche vor einem ordentlichen französischen Gericht 1948 einen Freispruch erreichen, da ihm keine Verantwortung für die vorgeworfenen Vergehen und Verbrechen zuerkannt wurde.

Sein Antrag auf Zuerkennung der österreichischen Staatsbürgerschaft wurde abgelehnt, weil das bis 1956 wegen des *Nationalsozialistengesetzes* für 1933 bis 1938 ins Deutsche Reich eingebürgerte Personen verboten war.



Nach seiner Haftentlassung beurteilte er das erste Fahrzeug, das unter der Leitung seines Sohnes Ferry Porsche im Porsche-Werk Gmünd entstanden war. Dieses trug erstmals den Familiennamen. Nach eingehender Betrachtung des Modells 356 soll Porsche Senior gesagt haben: „Keine Schraube hätte ich anders gemacht.“

Im September 1948 schloss Porsche mit dem Volkswagenwerk unter Leitung des neuen Generaldirektors Heinrich Nordhoff einen ersten Vertrag. Die zuvor bestehende Generalbeauftragung für alle VW-Entwicklungsarbeiten ersetzte eine fallweise und frei aushandelbare Auftragserteilung. Außerdem wurde neben der Festlegung eines Konkurrenzverbotes für die Benutzung der Patente Porsches eine Lizenzgebühr von 0,1 % des Bruttolistenpreises, was z.B. 1950 bei der Standardausführung eines Käfers einem Betrag von 5 DM entsprach, vereinbart.<sup>[3]</sup> Im Dezember 1949 folgte ein neues Abkommen mit einer Lizenzgebühr von 1 % des Bruttoverkaufspreises der Standardausführung. Für die Zusammenarbeit mit VW bei der Weiterentwicklung des VW-Käfers wurden eine monatliche Vergütung von 40.000 DM und die Alleinvertretung von Volkswagen in Österreich vereinbart. Dies bildete eine finanzielle Basis für das Stuttgarter Autowerk Dr. Ing. h. c. F. Porsche KG und die österreichische Porsche Holding Pkw Handelsgesellschaft.

## Tod und Andenken

Im 76. Lebensjahr starb Ferdinand Porsche im Januar 1951 in Stuttgart. Sein Grab befindet sich in Zell am See, wo seine Urne in der Hauskapelle des Schütt-gutes beigesetzt ist. Sein Lebenswerk zeigen das Porsche-Museum in Stuttgart und das Porsche-Automuseum-Gmünd (Kärnten, Österreich).



### Quellennachweis

- Ulrich Viehöver: *Der Porschechef. Wendelin Wiedeking. Mit Ecken und Kanten an der Spitze.* Campus Verlag, Frankfurt am Main 2006, ISBN 3-593-38125-7, S. 70; und Ferdinand Piëch: *Auto.Biographie*, Hoffmann und Campe, Hamburg 2002, ISBN 3-455-09336-1, S. 19.
- *Villa Ferdinand Porsche.* In: *archINFORM*. Abgerufen am 14. Dezember 2009
- Hans Mommsen, Manfred Grieger: *Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich*, Seite 74
- Bernd Wiersch: *Die Käfer-Chronik, Die Geschichte einer Autolegende.* S.11, 2. Auflage. Delius Klasing, Bielefeld, ISBN 978-3-7688-1695-3
- Hans Mommsen, Manfred Grieger: *Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich*, Seite 75
- Siegfried Rauch, Reiner Scharfenberg, Günter Sengfelder: *Zündapp 1922-1984.* Motorbuch-Verlag, Stuttgart 2006, ISBN 978-3-613-02684-1
- Handelsblatt: *Béla Barényi war der geistige Vater des VW-Käfers*, 1. März 2007
- *Béla Barényi.* In: *Der Spiegel*. Nr. 24, 1997 (9. Juni 1997, online).
- Hans Mommsen, Manfred Grieger: *Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich*, Seite 91, 939 und 940.
- Wolfgang Graf: *Österreichische SS-Generäle. Himmlers verlässliche Vasallen*, Klagenfurt/ Ljubljana/ Wien 2012, S. 383
- *Ich stimme mit „Ja“* In: *Neue Freie Presse* vom 9. April 1938, S. 15.
- Ulrich Viehöver: *Ferdinand Porsche* In: Hermann G. Abmayr (Hrsg.): *Stuttgarter NS-Täter. Vom Mitläufer bis zum Massenmörder* . S. 243
- Guido Knopp: *Hitlers Manager*, C. Bertelsmann, S.325
- Witich Rossmann; Joachim Schmidt-Sasse: *Vorkrieg 1935-1939*, Elefantentpress Verlag, Berlin 1989
- Dieter Kolonovits, Hannelore Burger, Harald Wendelin (Hrsg.): *Staatsbürgerschaft und Vertreibung.* Historikerkommission der Republik Österreich, Oldenbourg Wissenschaftsverlag, München 2004, ISBN 3-48656-692-X, S. 355.