



Autonarren Porsche (2. v. l.), Hitler 1939
Profiteur des Regimes, keine Hofschranze

HUGO JAEGER / TIME & LIFE PICTURES / GETTY IMAGES

ZEITGESCHICHTE

Schatten auf dem Mythos

Die Aufarbeitung seiner Firmengeschichte fällt dem Porsche-Clan schwer: Die Autobauer beschäftigten wohl mehr Zwangsarbeiter, als zugegeben wird.

Wer in Stuttgart-Zuffenhausen am Porsche-Museum vorbeigeht, kommt nach Überquerung des Porsche-Platzes zum Werkstor. Dahinter steht eine Baracke, auf deren Holzplatten ein verblichener Schriftzug zu erkennen ist: „Reutter“ steht da. Die Firma lieferte dem Unternehmen einst die ersten Karosserien.

„Hier hat 1950 alles begonnen“, sagt Firmenhistoriker Dieter Landenberger. Doch die Geschichte von Porsche ist älter. Und bitterer.

Jan Karolczak etwa hat schon seit April 1942 für den Autobauer gearbeitet. Als Zwangsarbeiter.

Das Unternehmen entwickelte damals nur keine Sportwagen, sondern Panzer und Kübelwagen. Im Februar 1942 hatte Karolczak vom deutschen Arbeitsamt im besetzten polnischen Krotoszyn den Befehl zum Arbeitseinsatz bekommen. Er war damals 21 Jahre alt. „Mit Freude habe ich das Schreiben nicht empfangen“, sagt der 88-Jährige heute. Es folgte eine mehrtägige Odyssee nach Deutschland, an deren Ende er mit einer Mittelohrentzündung bei Porsche landete – mit 20 anderen Polen, wie er sich erinnert.

Karolczak schlief in zugigen dreckigen Hütten in Werksnähe. Er montierte Kurbelwellen. Porsche arbeitete damals vor

allem an kriegstauglichen Versionen des Volkswagens, als dessen Vater der 1951 verstorbene Ferdinand Porsche gilt.

Von seinen 150 Reichsmark Monatslohn zog die Firma Karolczak noch Lohnsteuer, Krankenkassenbeiträge und sogar Geld für das „dürftige“ Essen ab. „Mir sind 60 Mark davon geblieben.“

Peinlich genau habe der Personalchef darauf geachtet, dass sie stets das „P“ an ihrer Kleidung trugen. Nicht für „Porsche“, sondern für „Polen“. So stigmatisiert kamen sie in der Regel weder in ein Kino noch in einen Luftschutzkeller.

Porsche hat sich diesem Teil seiner Geschichte bis heute nicht gestellt. Anders als der Volkswagen-Konzern, der 1996 in einer über tausend Seiten starken Studie die Zwangsarbeit untersuchen ließ, zog Porsche es vor, das Thema zu verschweigen.

Der große Sportwagenhersteller machte sich ganz klein: Man sei damals im Krieg doch nur ein kleines Konstruktionsbüro gewesen, mit 50 bis 100 Mitarbeitern. Um diese Legende geradezurücken, hätte ein Blick ins eigene Archiv gereicht: 656 Beschäftigte zeigt eine Grafik für das Jahr 1944. Dass ein Betrieb dieser Größe Zwangsarbeiter einsetzte, war alltäglich, wurde aber von Porsche lange bezweifelt.

Als Ende der neunziger Jahre ein Pole vor Gericht Entschädigung verlangte, wollten die Schwaben nicht zahlen – boten dann aber jedem, der seine Zwangsarbeit nachweisen konnte, generös 10 000 Mark. Während Porsche sich auch danach unwissend gab und die Zahl auf höchstens 10 bis 20 taxierte, verfügt Landenberger plötzlich über Dokumente, die sogar die „Badezeiten der Ausländer“ (darunter auch russische Kriegsgefangene) regeln. Inzwischen geht er von „maximal 50 Zwangsarbeitern“ aus.

Die jüngste Justierung der Zahl hängt mit Recherchen des Journalisten Ulrich Viehöver zusammen, die dem Mythos Porsche zusetzen. Für ein neues Buch über Stuttgarter NS-Täter porträtierte er Ferdinand Porsche als „gewissenlosen Profiteur des Nazi-Regimes“*. Viehöver sichtete teils unbekanntes Archivmaterial und schätzte die Zahl der Porsche-Zwangsarbeiter auf etwa 300: „Einige Baracken stehen noch.“

Die Studie kommt zur Unzeit, denn eigentlich sollte in Zuffenhausen gefeiert werden: Porschess Sohn Ferry, der nach dem Krieg den Sportwagen-Typ 1 schuf, die Blaupause für den späteren Erfolg – er wäre dieser Tage 100 Jahre alt geworden.

Firmenhistoriker Landenberger schwant nun, dass sich seine Arbeitsschwerpunkte verschieben könnten. Die vergangenen vier Jahre hat er sich um den Aufbau des neuen Museums gekümmert. Für die aktuelle Sonderausstellung über Ferry Porsche trugen seine Archivare Porschess rote Aktenmappe, seinen Jagd- und Sportbootführerschein zusammen. Doch diese Art des Devotionaliengedenkens wird für das künftige VW-Tochterunternehmen nicht mehr reichen.

Landenberger gibt neuerdings „Lücken“ in der Firmenhistorie zu. Es sind die Themen Viehövers, die nun auf ihn zukommen – die bisher unterbelichtete Rolle des Konstruktionsbüros in Stuttgart und die Frage, wie die PS-Dynastie ihren im Krieg erwirtschafteten Reichtum ins Wirtschaftswunderdeutschland retten konnte.

Entscheidend für Porschess Aufstieg war, dass Adolf Hitler an dem aus Böhmen stammenden Österreicher einen Narren gefressen hatte. Und das, obwohl Porsche alles andere war als eine Nazi-Hofschranze. Nur selten streckte er den Arm zum Hitlergruß hoch, aus den ganz in Braun gehaltenen Aufmärschen sticht stets das Dunkelgrau seiner ausgebeulten Mäntel hervor. Den von Heinrich Himmler verliehenen SS-Rang ignorierte er. Doch seine Reserviertheit schadete ihm nicht, er bekam das Entwicklungsmonopol für VW.

Während die zivile 990-Reichsmark-Version des Volkswagens eine Propagandalüge bleibt, werden in Zuffenhausen

Militär-Varianten entwickelt, die in Wolfsburg gebaut werden, in der Vorzeigefabrik der Nazis, finanziert mit dem geplünderten Vermögen der Gewerkschaften.

Den Schöpfer und Geschäftsführer des Werks interessiert das nicht: Ferdinand Porsche stellt VW und Porsche in den



Ex-Zwangsarbeiter Karolczak
Odyssee zu Porsche

* Hermann G. Abmayr (Hg.): „Stuttgarter NS-Täter. Vom Mitläufer bis zum Massenmörder“. Verlag Hermann G. Abmayr, Stuttgart; 384 Seiten; 19,80 Euro.

COMPUTERSPIELE

Entdeckung der Langsamkeit

Hunderttausende Deutsche fröner neuerdings PC-Spielen von bestechender Langeweile: Sie steuern Busse oder warten an virtuellen Seen darauf, dass ein Fisch anbeißt.

Über einen Mangel an Monotonie kann Fabian Falkenstein in seinem Alltag nicht klagen. Der 33-Jährige ist Busfahrer in Berlin, und er ist es gern, auch wenn seine Strecken immer dieselben sind. Doch was macht Falkenstein, wenn er abends nach Hause kommt? Er setzt sich vor den PC und fährt wieder Bus. Im „Bus-Simulator 2009“.



PC-Hit „Bus-Simulator“ von Astragon: Schläfriger Alltag

Viele andere tun es ihm gleich. Deutsche Computerspieler entdecken die Langsamkeit. Mit Spielen, die ebenso akribisch wie öde das Berufsleben von Landwirten oder Lasterfahrern, Gabelstaplerprofis oder U-Bahnführern simulieren.

Allein der aktuelle „Landwirtschafts-Simulator“ der Firma Astragon hat sich bereits 200 000-mal verkauft. 90 000 griffen zum Baggerfahrerspiel. Da wird am Computer nicht geschossen, gerannt und gemetzelt, sondern still vor sich hin rangiert.

Die Entschleunigungstaktik ist so erfolgreich, dass mehrere Unternehmen die Nische besetzen wollen. Neben Astragon zum Beispiel Aerosoft. Im Oktober soll der „City Bus Simulator 2010“ der Paderborner Entwickler in den Handel kommen. Internationale Branchengrößen wie Electronic Arts halten sich dagegen von der Nische weitgehend fern.

Grund: Der Spielspaß gilt als sehr regionales Phänomen. Vor allem deutsche Computerspieler schätzen die Trägheit. Dann schleicht der virtuelle Bus eben mal rund 15 Minuten lang mit 70 Stundenkilometern eine Landstraße entlang. Der

Spieler bei „Angeln 2010“ muss sogar nur die Rute auswerfen und bei plätschernder Musik darauf warten, dass ein Fisch anbeißt. Während der Warterei kann er sich mit dem Bergsee beschäftigen, auf dem das Fischerboot treibt, und – entspannen.

So wird die Simulation schläfrigen Alltags zum Erweckerlebnis, die Längeweile zum Programm. Der Gabelstaplerfahrer zum Beispiel muss in 30 Minuten acht Paletten aufeinanderstapeln. Dagegen ist selbst das Beobachten einer Waschmaschine noch hektik pur.

Wenn sich Sven Hörig, Filialleiter eines Einzelhandelsgeschäfts, abends vor den Schirm setzt, um Busse oder Müllwagen zu lenken, geht es deshalb vor allem um Entspannung durch Überschaubarkeit.

Gute Simulatorspieler haben etwas von Beamten, die Punkt für Punkt eine Liste abarbeiten und versuchen, möglichst korrekt Aufgaben zu erfüllen. Wer riskant spielt, straft sich nur selbst. Nicht geblickt: Strafzettel. Scheinwerfer ausgeschaltet: Strafzettel.

Eine auf Gelb schaltende Ampel ignoriert: Strafzettel.

Sollte der ambitionierte Spieler daraufhin ausflippen und womöglich virtuelle Passanten überfahren, kann er die Busfahreruniform gleich abgeben. Das ist bitter für viele Spieler, deren Kindertraum solche Jobs waren: „Unsere Simulationen kauft, wer als Kind Bus- oder Treckerfahrer werden

wollte“, glaubt Astragon-Sprecher Felix Buschbaum. Wer mit fünf den Spielzeugbagger im Sandkasten ausprobierte, holt sich heute, mit Mitte 30, eben den Baggerimulator und schaufelt am Rechner Kiesgruben um.

Jürgen Fritz, Professor für Spielpädagogik an der Fachhochschule Köln, schätzt das Spielgenre darüber hinaus als Beruhigungsmittel ein: „Leute, die am Rechner Berufe nachspielen, folgen einem Gewohnheitsmuster, das ihnen Sicherheit bietet.“ Denn theoretisch weiß ja jeder, was so ein Busfahrer zu tun hat. „Dieses Sicherheitsgefühl hilft dem Spieler zu entspannen“, sagt Fritz, der sich seit 25 Jahren mit der Wirkung von Computerspielen beschäftigt.

Fabian Falkenstein dürfte mit seiner zweifachen Busfahrerkarriere ein Paradebeispiel für Fritz' These sein. Dabei droht selbst beim virtuellen Busfahren bisweilen Stress. Wenn der Feierabendchauffeur Sven Hörig abends an seinem Rechner losfährt, gilt für seine Frau während der Fahrt: „Bitte nicht mit dem Busfahrer sprechen.“

FLORIAN FLAIG

Dienst der Rüstung. Im Krieg, schreibt sein Biograf Fabian Müller, lässt er Tausende Menschen mit Gewalt zur Arbeit in den VW-Fabriken heranschaffen, die Bomben bauen müssen und in deren Unterkünften Ratten hausten. Für seine Zwecke habe Porsche die Nazis vereinnahmt, „nicht umgekehrt“.

Durch den Einstieg in die Rüstungsproduktion wächst der Gewinn von Porschens „kleinem Konstruktionsbüro“ in Stuttgart von gut 3000 Reichsmark (1934) auf über zwei Millionen (1944). Auch in Stuttgart geht es nicht ohne Zwangsarbeiter. Der heute 90-jährige Giacomo Belleri berichtet, wie er nach dem verlorenen Afrika-Feldzug zurück in sein Dorf bei Brescia kam und Anfang 1944 von deutschen Uniformierten festgenommen wurde. Auch er kam zu Porsche.

Jan Karolczak erinnert sich an viele weitere Zwangsarbeiter, darunter Holländer, Marokkaner, Franzosen, Italiener, aber auch russische Frauen.

Während Porsche finanziell auf der sicheren Seite war, wurde es für seinen ehemaligen Geschäftsführer und Gesellschafter Adolf Rosenberger immer enger. Wegen seiner jüdischen Herkunft floh er vor den Nazis in die USA, wo er arbeitslos wurde. 1931 war Rosenberger in die Firma von Ferdinand Porsche und dessen Schwiegersohn Anton Piëch eingetreten. Piëch, Vater des heutigen VW-Aufsichtsratschefs Ferdinand Piëch, war überzeugter Nazi – hatte aber offenbar nichts gegen Rosenbergers Geld, was dem Betrieb damals „das Überleben sicherte“, so Historiker Landenberger.

Nach dem Krieg einigte sich Rosenberger mit Ferry Porsche nach längerem Hin und Her auf einen Vergleich. Bis Ende 1950 musste Porsche ihm 50 000 Mark zahlen und dazu einen Porsche-Sportwagen oder eine VW-Limousine liefern.

Auf der Suche nach dem Vermögen des Porsche-Piëch-Clans waren Rosenbergers Anwälte auf ein Firmengeflecht gestoßen, das bis heute Bedeutung hat: Weder beim alten beschlagnahmten Stammhaus war etwas zu holen, noch bei der neuen Porsche Konstruktionen GmbH. Diese Firma, eine fast vermögenslose Hülle, die später liquidiert wurde, hatte die Familie mit Ferrys altem Schulfreund, dem ehemaligen SS-Hauptsturmführer Albert Prinzing, gegründet, um „ungestört weiterarbeiten zu können“, so Viehöver. Große Teile des Vermögens hatten Ferry Porsche und seine Schwester Louise Piëch in einer Firma in Österreich in Sicherheit gebracht. So konnte der Clan problemlos neu starten.

Jan Karolczak, der vor einigen Jahren von Porsche entschädigt wurde, erinnert sich an eine Begebenheit, die viel über Porschens Haltung verrät: Während der Luftangriffe habe er mit anderen Zwangsarbeitern auf Befehl in der Firma bleiben müssen, um eventuell zu löschen: „Hinterher gab es dafür aber eine Mark fünfzig.“

NILS KLAWITTER