

Porsche-Superpanzer „Maus“ 1944*: „Nichts könnte ein Land-Schlachtschiff dieser Größe und Kraft aufhalten“

PORSCHÉ

Mann und Maus

Mit bisher unbekannt Einzelheiten über Panzer und Popanze des Dritten Reiches hat Porsche-Chef Ferry Porsche seine Autobiographie geschrieben — mehr ein Buch über seinen berühmten Vater.

Geben Sie mir hundert Stück von der Sorte“, rief Hitlers Panzerstrategie Hans Guderian dem alten Professor Ferdinand Porsche begeistert zu, „und ich stoppe den Vormarsch der Russen ein für allemal.“ Der Generalstabschef entzückte sich — im fünften Kriegsjahr — über die Fahrkünste eines Panzerungetüms, dessen Entwicklung er ursprünglich verdammt hatte. Es war, von Hitler und Porsche gemeinsam erdacht, der größte, stärkste und schwerste Panzerkampfwagen, der je gebaut wurde. Sein Name: Maus.

Das stählerne Monster, im Entwicklungsbüro Porsche unter der Projektnummer 205 katalogisiert, wog kampfbereit 188 Tonnen, mehr als vier Bundeswehr-Panzer vom Typ „Leopard“. Sein Aktionsradius betrug 80 Kilometer, für zwei eingebaute Kanopen vom Kaliber 12,8 und 7,5 cm lagerten 268

Granaten in seinem Bauch, der unverwundbar war für die panzerbrechenden Kampfmittel jener Zeit.

Aber VW-Entwickler Porsche, dem Hitler schon 1941 die wichtige Funktion eines Chefs der „Panzerkommission“ aufgebürdet hatte, konnte Guderian keinen einzigen „Maus“-Riesen geben. „Wenn wir ein oder zwei Jahre früher begonnen und die Superpanzer in genügender Anzahl gebaut hätten — sie wären gewiß von großem Nutzen gewesen, aber nun war es zu spät“, notierte später Porschés Sohn und Assistent, Ferdinand („Ferry“) Porsche.

Der ehemalige Assistent eines der bedeutendsten Rüstungsmanager Großdeutschlands hat nun, mit dem Amerikaner John Bentley als Ko-Autor, seine Autobiographie verfaßt, die in wenigen Wochen in New York erscheint**. Ferry Porsche, heute Oberhaupt der Porsche-Familien-AG in Stuttgart-Zuffenhausen, berichtet über seinen Familienclan, über die Entstehung des VW (er kutscherte auf Testfahrt den fetten Reichsmarschall Hermann Göring, unter dessen Last der Käfer in die Knie ging), über Autorennen und Rekordfahrten und detailliert über alle Porsche-Typen bis in die jüngste Zeit, wobei er sogar den Übergang der Firma zur Wasserkühlung („kein Dogma“) begründet.

Bisher unbekannt Details, erlebt an der Seite des Vaters, an der Rüstungsfront, häufig genug den Mächtigen des Dritten Reiches nahe, machen die Lek-

türe auch für Nicht-Porschefans faszinierend. Ehrlich, aber unkritisch memoriert Ferry Porsche (Jahrgang 1909) alles, was er in jenen Jahren gehört und gesehen hat, politisch annähernd so unbedarft wie sein Vater — und den kümmerte „Politik“ überhaupt nicht. Daher vermutlich konnte der alte Porsche, selber ein gefürchteter Wüterich, dem Diktator völlig furchtlos gegenüberzutreten.

„Höchstens ein halbes Dutzend Männer in ganz Deutschland“, schrieb Ferry Porsche, „konnten es wagen, sich Hitler gegenüber frei und offen zu äußern, und mein Vater war einer von ihnen.“ Vater Porsche hätte dabei nicht einmal riskieren müssen, durch den Führer und Reichskanzler zurechtgewiesen zu werden. „Tatsächlich“, so der Autor, „war die Situation in mancher Hinsicht so, als wäre mein Vater zugleich auch Hitlers Vater.“ Ungerührt pflegte der Professor den ersten Mann im Staate mit „Grüß Gott, Herr Hitler“ zu begrüßen.

Über seine eigenen Erfahrungen mit dem grimmigen Braunen konnte Ferry Porsche folglich nur Gutes melden: „In aller Fairneß muß ich gestehen, daß sich Hitler höflich und korrekt verhielt, wann immer ich ihm begegnet bin.“

Und wie vergnügt dieser Hitler sein konnte! Als ihm der junge Porsche einmal in seinem Hauptquartier eine besonders leichte Gelände-Version des VW-Käfers vorzuführen hatte, nahm ihn der Führer beiseite und bat ihn, den

* Mit Auftraggeber Hitler, Konstrukteur Porsche (Pfeil).

** Ferry Porsche/John Bentley: „Ferry!“. Doubleday, New York; 312 Seiten; 10 Dollar.

Wagen mit einem besonderen Moskitonetz zu versehen, um die Ostkämpfer vor den ukrainischen Mücken zu schützen. „Genau in diesem Moment“, so Porsche, stach eine Mücke einen neben Hitler stehenden General in die Wange: „Blitzschnell holte Hitler aus und schlug die Mücke tot — und sofort lief das von der Mücke gerade aufgesogene Blut dem General über die Backe.“ Hitler hatte mächtigen Spaß: „Sehen Sie, der erste deutsche General, bei dem in diesem Krieg Blut fließt.“

Der erste wehrhafte Porsche, den der Professor seinem Oberbefehlshaber im Winter 1941 vorführte, war ein 35 Tonnen schwerer Kampfpanzer-Prototyp

namens „Leopard“, Porsche-Typ 100. Er wurde zugunsten des schwereren „Tiger“-Panzers verworfen, denn Hitler schwor auf gepanzerte Schwergewichte: „Der leichtere und schnellere Panzer muß dem schweren ausweichen!“

Gleichwohl hörte sich Hitler nach der „Leopard“-Demonstration interessiert einen eigentümlichen Vorschlag seines Panzerkonstruktors an: Es sei reine Materialverschwendung, meinte Porsche, daß die Deutschen offenbar bevorzugt ausgerechnet ihre längsten Soldaten in die Panzer zwängten.

Hitler: „Was schlagen Sie statt dessen vor?“



Sowjetischer Kampfpanzer „T 34“: Mit Porsche-Patent gegen die Deutschen



Deutscher Kampfpanzer „Tiger I“: Mit Übergewicht gegen die Russen

Porsche: „Wenn wir kleine Männer in die Panzer stecken, könnten wir kleine Panzer bauen — denn Sie wissen ja: Das Hauptgewicht eines Panzerkampfwagens ist seine Panzerung.“

Hitler war angetan: „Sehr gute Idee, Professor. Ich glaube auch, kleine Männer sind mutiger als große. Das lehrte die Geschichte. Zum Beispiel Prinz Eugen und Napoleon waren kleine Männer, aber beide waren sehr tapfer. Die einzige Ausnahme, die mir einfällt, scheint König (Viktor) Emanuel von Italien zu sein.“

Für den Professor, der Entwicklung und Produktion von Panzern für die Wehrmacht zu verantworten hatte, begannen mit dem tödlichen Flugzeugabsturz des Rüstungsministers Fritz Todt im Jahre 1942 schwere Zeiten: Albert Speer, Todts Nachfolger, wollte Porsche loswerden und mobilisierte eine Fronde einflußreicher Militärs gegen den Erfinder. Sohn Ferry erinnerte sich: „Er erachtete meinen Vater zum Beispiel für viel zu alt für diese wichtige Position.“ Nur das Wohlwollen Hitlers, so scheint es, hat den damals 67jährigen Professor vor seiner Vertreibung durch Speer bewahrt.

Als die Russen mit ihrem neuen Panzer T 34, der allen deutschen Kampfpanzern zunächst überlegen war, überraschende Erfolge errangen, verlangte Hitler nach einem neuen deutschen Panzer, der den T 34 zu stoppen vermöge. Die damals gebräuchlichsten Panzerabwehrkanonen (Kaliber 5 cm und 3,7 cm) konnten dem mit schrägen Panzerplatten gewappneten Sowjetpanzer so wenig anhaben, daß die Landser des Osttheeres verächtlich von „Panzerklopfergeräten“ sprachen.

Porsche überwand seine Flugangst und flog in Hitlers Führer-Condor an die Front, um die Panzernöte vor Ort zu inspizieren. Die Sowjet-Union war dem Kohstrukteur nicht fremd: Schon 1932 hatte er auf Einladung Stalins in Moskau und Stalingrad moderne Fabriken besichtigt. Ein „verlockendes Angebot“, so Porsche, als Verantwortlicher für den Aufbau der Motorindustrie ins Paradies der Arbeiter und Bauern umzusiedeln, hatte er wegen der Sprachbarriere und aus Altersgründen abgelehnt.

Nun, als Feind im Lande der einstigen Gastgeber, studierte er an Beutepanzern die sowjetische Technik und war beeindruckt. Die Russen hatten, anstatt — wie Amerikaner, Engländer und Deutsche — umständlich zu schweißen oder zu gießen, ein Verfahren ersonnen, mit dem sie eine mächtige Panzerplatte biegen konnten, „so wäre sie dünn wie ein Keks“ (Ferry Porsche). Diese Arbeit leisteten aus Deutschland importierte Werkzeugmaschinen. Zudem entdeckten die Porsches, daß die Russen an ihrem primitiv gebauten, aber kampfstarken T 34 un-

geniert die Drehstabfederung, ein Porsche-Patent, übernommen hatten.

Fazit des Professors: Der nur 26 Tonnen wiegende T 34 sei „so gut und so einfach, daß wir ihn nachbauen sollten, um für die Basis-Entwicklung Zeit und Geld zu sparen“. Das in deutschen Panzern verwendete Vergaser-Triebwerk von Maybach sei gegenüber dem robusten Diesel-Aggregat des Russen-Panzers zu anfällig für Dreck und Erschütterungen im Gelände.

Die restlichen Mitglieder der Panzerkommission reagierten eisig: Ihnen war, wie Ferry Porsche notierte, „unbegreiflich“, daß Deutschland sich herablassen sollte, einen russischen Panzerwagen zu kopieren. Sie wollten dem Primitiv-Prinzip der Sowjets mit „hochgeschraubter Technologie“ begegnen.

Im Wettbewerb mit der Firma Henschel entwickelten die Porsche-Ingenieure daraufhin in Rekordzeit ihren Typ 101, den Porsche-„Tiger“. Beide „Tiger“-Versionen wurden Hitler vorgeführt, der so zahlreiche Änderungen und Verstärkungen verlangte, daß des „Tigers“ Gewicht von ursprünglich geplanten 40 Tonnen auf 60 Tonnen anstieg. Die Hauptbewaffnung bestand aus einer 8,8-cm-Krupp-Kanone.

Als Antrieb hatte Porsche ein Diesel-Triebwerk entwickelt. Sein Handicap: Der Motor war für eine sofortige Serienproduktion noch nicht geeignet. Henschel trat mit dem Maybach-Benzinmotor an, der bereits produziert wurde. „Ein weiterer Faktor, mit dem wir rechnen mußten“, so Ferry Porsche, „war Herrn Speers nur noch mühsam verschleierte Abneigung gegen meinen Vater.“

Im entscheidenden Vergleichstest mußten die Porsches zusehen, wie Henschel mit einem „Sportwagen-Panzer“ antrat — einer Fahrgestellwanne ohne den schweren Drehturm und die Kanone. Ferry Porsche: „Natürlich ließ sich der leichtere Prototyp im Gelände einfacher und wendiger fahren.“ Speer entschied sich für den Henschel-„Tiger“.

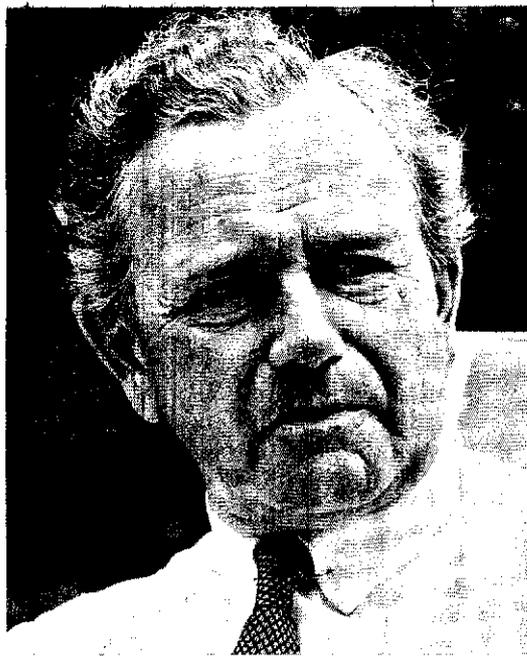
Ein anderer deutscher Sachkenner, Werner Oswald, veröffentlichte in seinem Buch „Kraftfahrzeuge und Panzer der Reichswehr, Wehrmacht und Bundeswehr“ (Motorbuch-Verlag, Stuttgart) eine etwas andere Lesart über den Testverlauf: Der Henschel-„Tiger“ habe Mängel gezeigt, aber „der Prototyp von Porsche versagte völlig“.

Ganz so kann es auch nicht gewesen sein, denn Porsches Konstruktion wurde in einen schwergepanzerten Panzerjäger mit starrer Kanone verwandelt, laut Ferry Porsche nunmehr zugleich „eine mobile strategische Waffe mit vernichtender Kampfkraft“. Über das Schicksal der 90 gebauten „Elefant“ und auch „Ferdinand“ genannten Abkömmlinge des Porsche-„Tigers“ sagt

Ferry Porsche nichts, wohl aber Werner Oswald: Sie wurden binnen kurzem an der Italien-Front und der Ostfront „aufgebraucht“.

Einen weiteren Panzer-Entwurf der Firma Porsche (28 Tonnen, automatische Kanone, nur zwei anstatt vier bis fünf Mann Besatzung) verwarf Speer sofort. Ferry Porsche: „Unsere Entwürfe wurden als Staubfänger abgelegt.“

War Professor Porsche, von dem viele deutsche Ex-Krieger heute noch glauben, er habe den „Tiger“ konstruiert, am Ende gar nicht der große Panzer-Entwickler? Hitler jedenfalls, bei dem Porsche „ein geradezu magisches Ansehen genoß“ (Oswald), glaubte an ihn bis zum bitteren Ende. Gemeinsam heckten die beiden Österreicher 1943 das — angesichts der inzwischen hoch-



Memoiren-Autor Porsche: „Hitler war immer höflich“

gradig prekären Rohstoff-Lage des Reiches — einigermaßen schwachsinnig anmutende Konzept des Stahl-Giganten „Maus“ aus. Speer und zunächst auch Guderian reagierten, wie erwartet, mit Entsetzen.

Aber Hitler ließ sich nicht bremsen. Schon im frühesten Planungsstadium berauschte er sich an dem Schrecken, den der 188 Tonnen schwere Eisen-Golem beim Feinde hervorrufen werde. Porsche zitierte Hitler: „Nichts könnte ein Land-Schlachtschiff dieser Größe und Kraft aufhalten.“

Allerdings war sich auch Professor Porsche klar über die logistischen Probleme beweglicher Riesenwaffen. Schon mit dem 60-cm-Mörser „Karl“, auch „Thor“ genannt, der 2,2 Tonnen schwere Granaten-Kolosse auf Brest-Litowsk und Sewastopol geschleudert hatte, gab es große Transport-Schwierigkeiten. Und das 80-cm-

Eisenbahngeschütz „Dora“ hatte nur eine „Vorstellung“ (bei Sewastopol) geben können — mit mehreren Sonderzügen und 4500 Mann Bedienung. Vorsichtig fragte der Erfinder bei Hitler an: „Welchen anderen Nutzen versprechen Sie sich von diesem Riesenpanzer?“

„Mir scheint“, antwortete Hitler, „wir könnten einige von ihnen als mobile Bunker verwenden, um den an vielen Stellen noch unvollständigen Atlantikwall zu stärken. Falls bei einem Landungsversuch ein Betonbunker ausfällt, könnte unser Stahlriese rasch die Lücke füllen, den Feind niederhalten, bis die Reparatur beendet ist, und das gleiche an anderen Stellen wieder und wieder vollbringen.“

Ferry Porsche fand, die Idee habe manches für sich gehabt: Der wandernde Bunker hätte sich, anders als ein fest eingebauter Betonklotz, auch gegen einen Überraschungsangriff von hinten verteidigen können. Sein Vater wies Hitler gleichwohl auf den dicken Panzerschutz hin, der erforderlich sei, um einen Volltreffer großen Kalibers zu verkraften.

Hitler: „Ich weiß das, Professor. Weitere Einwände?“

Porsche: „Gewicht. Wir müssen das Gewicht pro Quadratmeter Laufkette auf ein erträgliches Maß bringen.“

Hitler: „Indem wir die Kette breiter machen?“

Porsche: „Ja, und auch länger, viel länger.“

Zum Groll Speers, der um seine Rohstoffvorräte bangte, befahl Hitler, bei den Škoda-Werken in Pilsen zwei Prototypen zu bauen. Als sie fertig waren, bestand der „Maus“-Riese „alle Tests mit fliegenden Fahnen“ (Ferry Porsche).

Nur Speer verfolgte den alten Porsche nach wie vor mit seiner Mißgunst. Er hemmte die Weiterentwicklung des Projekts „Maus“, wo er nur konnte. Bei einer gemeinsamen Rundreise durch Rüstungsbetriebe, so erinnert sich Ferry Porsche, gerieten Speer und der Professor an einen Steinbruch, in dem Häftlinge des KZ Mauthausen arbeiteten: „Speer blieb plötzlich stehen und sagte halb im Scherz: ‚Wenn Sie unseren Weisungen nicht folgen, Professor, könnte da unten auch für Sie Platz sein.‘“

In Albert Speers Memoiren freilich findet sich über Ferdinand Porsche kein einziges böses Wort. Und die beiden „Maus“-Panzer teilten sich die Sieger: Einen kassierten die Amerikaner, den anderen die Engländer. Keiner von beiden hat je auf den Feind geschossen. ◆