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 Porsches „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 Porsches 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

COMPUTERSPIELE

Entdeckung der Langsamkeit

Hunderttausende Deutsche frönen 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 Erweckungserlebnis, die Langeweile zum Programm. Der Gabelstaplerfahrer zum Beispiel muss in 30 Minuten acht Paletten aufeinanderschichten. 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 geblinkt: 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 Baggersimulator 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