



Der erste Porsche – Modell 356 – wurde im österreichischen Gmünd gebaut. Foto: Porsche

Ausgabe 373 Wirtschaft

Porsche, Piëch, Nazi-Profite

Von Ulrich Viehöver

Datum: 23.05.2018

Der Reichtum der Familien Porsche und Piëch gründet in der Nazizeit. Unser Autor beschreibt, wie sie es schafften, viel Geld aus Zuffenhausen nach Österreich abzuziehen. Und nach dem Krieg half die Kärntner Regierung mit einem sauberen Persilschein.

Im Herbst 1950 waren die Familien Porsche und Piëch am Ziel: Das Amt für Vermögenskontrolle (Stuttgart) gab ihr komplettes Vermögen frei, das bis dahin "unter dem Verdacht des Kriegsverbrechens" blockiert war. Dazu gehörten der Fabrikkomplex in Stuttgart-Zuffenhausen, die wertvollen Lizenz- und Patentrechte aus Verträgen mit den Nazis, die Villen im Feuerbacher Weg 48/50 in Stuttgarts bester Halbhöhenlage sowie ein beträchtliches Geldvermögen. Möglich gemacht hatte es ein Entnazifizierungszertifikat der Regierung in Kärnten.

Bereits ein Jahr zuvor waren die Porsche-Piëchs mit treuen Angestellten und Verbindungsleuten durchgestartet. Sie weilten in sicherer Distanz auf ihren österreichischen Landsitzen Schüttgut in Zell am See (US-Militärzone) oder in Gmünd (britische Zone) und produzierten dort den Sportwagen Typ 356 aus VW-Teilen.

Rückblende: Zu Anfang der dreißiger Jahre schrammten die Porsches hart an der Pleite entlang. Der seit 1933 als Kaufmann angestellte und spätere Prokurist Johann Kern aus Bad Cannstatt bestätigt die "Illiquidität von 1931 bis 1934". Ursache für die Geldnot seien Aufwendungen für die Entwicklung des Kleinwagens (Vorentwurf zum Volkswagen, d. A.) gewesen. Dieselbe Not Porsches notierte der Ermittler A. von Watzdorf vom Amt für Vermögenskontrolle am 12.8.1949 bei seinen Recherchen in einer Aktennotiz. In dieser Klemme war es für die junge Firma ein wahrer Segen, dass Ende 1934 "mit der KdF-Konstruktion begonnen" (Kern) werden konnte. KdF war das Kürzel des NS-Ferienprogramms Kraft durch Freude, das aus dem gestohlenen Vermögen damaliger Gewerkschaften finanziert wurde. Eine wichtige Rolle spielte dabei der so genannte Volkswagen, der für jedermann erschwinglich sein sollte: "Fünf Mark die Woche musst Du sparen – willst Du im eignen Wagen fahren." In Wahrheit wurde daraus der Kübelwagen für den Krieg.



Ferdinand Porsche im Jahr 1937 vor einem Volkswagen-Prototypen der Reihe W30. Foto: Porsche

Wie sehr die deutsch-österreichische Dynastie durch die Nazis profitiert und von Rüstungsaufträgen gelebt hat, belegen diverse Finanzberichte, Zwischenbilanzen und Aktennotizen der Porsche-Treuhänder an das Amt für Vermögenskontrolle, Stuttgart, sowie Unterlagen aus Prozessakten der Zentralspruchkammer Nord-Württemberg in Ludwigsburg. Demnach stiegen die jährlichen Gewinne der Firma fast kontinuierlich. 1933 begannen sie bei 501,87 RM, erreichten 1936 eine Höhe von 402 114,03 RM und beliefen sich 1944 auf 2 075 613,00 RM. Die Kosten für den Geländekauf und den Werksneubau in Zuffenhausen verkräftete die Firma problemlos. Parallel zu den Profiten nahmen das steuerpflichtige Einkommen sowie das Privatvermögen der Porsches zu, wie aus Akten und Prozessunterlagen ersichtlich wird. Porsche senior versteuerte 1932 einen Betrag von 28 275 Reichsmark, sein Sohn Ferry 2 200 Reichsmark. 1938 betrugen die Einkommen für den Senior 711 530 Reichsmark, für den Junior 60 150 Reichsmark. Ähnlich steil wuchsen die Vermögen von Vater und Sohn Porsche.

Als erster macht sich Patriarch Ferdinand vom Acker

Wer wie sie und ihr treues Gefolge an eine Zukunft nach der NS-Diktatur glaubte, blieb auf der Siegerspur. Er musste allerdings so agil und so clever sein wie die Konstrukteure von Hitlers Gnaden – und einen guten Schuss Dreistigkeit besitzen. Als nämlich der VW-Tanker und das Beiboot in Zuffenhausen zu sinken begannen, da gingen auch die Steuerleute von Bord – freilich mit Plan und Vorkehrungen. Als erster machte sich der Patriarch Ende Januar 1945 Richtung Alpen auf den Weg zu den Landsitzen in Zell am See und Gmünd. Dabei ersann der Clan trickreich ein Konstrukt, wie er sein Firmen- und Privatvermögen in die Nach-Nazi-Ära retten konnte. Denn das Werk in Zuffenhausen wurde am Morgen des 21. April 1945 samt Pförtnerhäuschen von französischen Soldaten besetzt, das Vermögen von den US-Besatzern später beschlagnahmt und gesperrt.

Als hätten sie ihr drohendes Schicksal geahnt, ließen sich die Familien vorsorglich im Februar, März und April 1945 von ihrer Firma beträchtliche Geldbeträge von Stuttgart nach Gmünd und Zell überweisen: Am 15.2.1945 jeweils 100 000 RM an die Buchhalterin Ege sowie an den Mitarbeiter März in Gmünd, es folgten je 50 000 RM an Prof. Porsche und 21 000 RM an Porsche jr., dazu 20 000 RM an Louise Piëch. Später gingen weitere Großbeträge an den Prokuristen Kern sowie an Sohn Ferry. Alles in allem flossen in den letzten Kriegstagen 931 000 RM gen Österreich ab – eine Summe, die nach heutiger Kaufkraft mehr als neun Millionen Euro wert wäre. Davon strich die Familie gut zwei Millionen Euro ein. Wer konnte sich damals im kriegsgeschwächten Reich solch hohe Überweisungen erlauben? Offenbar entgingen die Porsches jeder NS-Kontrolle.

Andererseits begann die Stammfirma in Zuffenhausen auszubluten. Löhne, Gehälter, Rechnungen von Lieferanten konnten kaum mehr beglichen werden. So notiert Porsches erster Treuhänder, Karl Fröhlich, am 30.11.1945 und 4.1.1946 in seinem ersten Finanzreport an die US-Militärregierung (Property Control Section Stgt.) nüchtern: "In Stuttgart fanden wir Buchbeträge, welche sagen, dass größere Barbeträge nach Österreich gingen, kurz bevor Stuttgart besetzt wurde ..." Aus diesem Aderlass

Ferdinand und Ferry

Die handelnden Personen in der Nazizeit: Firmengründer und Konstrukteur Ferdinand Porsche (1875-1951) sowie dessen Sohn Ferdinand Anton Ernst (Ferry) (1909-1998). Porsches Tochter Louise Piëch (1904-1999) und Schwester von "Ferry" waren vom Start weg am Unternehmen beteiligt. Ebenso deren Mann Anton Piëch (1894-1952). Der Wiener Rechtsanwalt war ein glühender Nazi-Anhänger und trat vor allem bei Volkswagen als kaufmännischer Direktor in Aktion. (uv)

schließt der Sachwalter: "Es ist klar ersichtlich, dass der österreichische Teil der Porsche K.G. alles Geld hat und die Porsche-Fabrik in Stuttgart hat alle Schulden." Frühere Zulieferer hätten ihre Rechnungen bis 30.11.1945 in Stuttgart präsentiert. Hinzu kämen Schulden bei Banken von fast 1,2 Millionen RM. Verwalter Fröhlich erhebt gar in seinem 1. Finanzstatus am 30.10.1945 Forderungen der Firma an Prof. Porsche in Höhe von mindestens 3 537 239,45 RM (rund 35 Mio. Euro). Der Betrag wird aber nicht weiter präzisiert, er taucht später nicht mehr auf.

Bei Kriegsende war der Sitz der Geschäftsleitung, nebst mindestens 150 Angestellten und 60 Zwangsarbeitern, plötzlich in Gmünd (Kärnten). Dazu wanderten wichtige Akten und Verträge ins Alpenland. "Gegen Ende der Kriegstage" wurden nach Reports der Treuhänder und Aktenlage der Property Control die gesamte Buchhaltung und Verwaltung nach Österreich verlegt, stellte die US-Militärregierung am 24.10.1946 (Vermögenskontroll-Nr. XG 3000-486) fest. Diese Verschiebung machte es Fahndern wie den fünf Treuhändern unmöglich, den Wert des Porsche-Vermögens in der Stunde Null auch nur annähernd zu erfassen.

Gläubiger in Stuttgart nagen am Hungertuch

Das meiste, was in Österreich geschah – etwa eine Firmengründung um 1947 – bleibt nebulös. So lautete anfangs die Anschrift: Fa. Dr. Ing. h.c. F. Porsche K.-G. (Werk 2) Holzindustrie Willi Meineke, Gmünd. Vermögensverwalter des Alpen-Ablegers ist der Oberingenieur Karl Rabe – ein Porsche-Getreuer aus Stuttgart. Die neue Firma wirkt wie ein geklonter Betrieb von Zuffenhausen. Doch bis ins entfernte Kärnten hatten hiesige Vermögenskontrolleure und Sachwalter keinerlei Zugriff. Somit konnte niemand Einblick in Porsches Bücher mit allen wichtigen Daten in der entscheidenden Wendezeit von Herbst 1944 bis Anfang 1950 nehmen. Ferry Porsche und seine Schwester Louise Piëch verwehrten beharrlich bis zu ihrem Tod den Zugang zu den Bilanz- und Vertragsunterlagen in Österreich.

Die im Stich gelassenen, darunter mindestens 400 Arbeiter und Angestellte von Porsche in Stuttgart, sowie zahlreiche Handwerker und Lieferanten waren nun darauf angewiesen, ihre Forderungen bei der US-Militärregierungen einzutreiben – also beim deutschen Steuerzahler. Viele dieser Gläubiger in Stuttgart nagten am Hungertuch. Die US-Besatzer ließen nur vier Festangestellte im Stammwerk samt Treuhänder Ing. Fröhlich als technischen Direktor arbeiten. Dieser strebte an, "die Fabrik zu gesunden". Er bat die US-Militärs als oberste Aufsichtsbehörde darum, "die großen Beträge zu untersuchen, die vor der Okkupation nach Österreich / Gmünd gingen ..." Das Studium der Akten vermittelt kein klares Bild. Die angeblich in der Porsche-Gruppe versickerten Summen sollen umgerechnet zwischen 15 und 50 Millionen Euro betragen haben. Auch behauptete Treuhänder Fröhlich, dass in einer Baracke auf dem Landsitz der Familien in Zell am See, "Inventar" samt allen Originalzeichnungen (Entwürfe) aus dem Zuffenhäuser Konstruktionsbüro liegen würden.



Schöne Nazi-Welt: Familie mit KdF-Wagen und Radio, 1939.
Foto: [Bundesarchiv, Bild 146II-732/Wikimedia](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bundesarchiv_Bild_146II-732), [CC-BY-SA 3.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/)

Eine fällige Untersuchung zu diesen Punkten sei freilich "nur möglich mit der Hilfe und Macht der Militärregierung", folgert und bittet Fröhlich. Er schreibt an den Porsche-Ableger in Gmünd ("Empfänger Karl Rabe"), die Verwalter wollen "Ordnung ins hiesige Unternehmen" (Zuffenhausen) bringen, wofür die Rekonstruktion der Forderungen und Verbindlichkeiten nötig sei. Wieder geht es um die Hauptbuchhaltung. Ebenso um Bilanzen von 1943 bis April 1945 sowie um Verträge etwa mit dem VW-Werk (Forderungen, Lizenzen) und mit dem früheren Reich samt Behörden (Darlehen, Anzahlungen, Forderungen). Selbst hiesige US-Militärstellen ersuchen nun Porsche-Österreich und die dortigen Besatzungsstellen (Briten, Amerikaner) dringend um Hilfe und einen Beamten aus Stuttgart bei seiner Aufklärungstätigkeit kräftig zu unterstützen. Freilich, auch dieser Vorstoß, Licht ins Dunkel zu den Vorgängen um die Ausgründung und Verlagerung der Fabrik sowie die Übersiedlung der Porsche-Piëchs nach Österreich zu bekommen, scheiterte kläglich.

"Kriegsgewinnler übelster Sorte"

Bluteten die hohen Überweisungen das Werk in Zuffenhausen aus, weil sie im laufenden Betrieb fehlten? Waren die Transaktionen gar ein Akt der Untreue am Unternehmen (Diebstahl)? Gehören die Rechte an den Konstruktionen sowie VW-Teile allein der Familie (Exklusivrechte) oder ebenso dem Großkunden VW und somit indirekt den 1933 enteigneten Gewerkschaftsmitgliedern?

Zu diesen Fragen tauchen zwar in den Akten immer wieder kritische Anmerkungen zum Verhältnis Porsche-Stuttgart und Porsche-Gmünd auf sowie zu Volkswagen, aber plausible Antworten zu den heiklen Themen bleibt die Chronik schuldig. Einmal, weil die Reise- und Kommunikationsmöglichkeiten zwischen den Besatzungszonen extrem eingeschränkt waren. Damals lagen zwischen den diversen Besatzungszonen Welten. Zweitens herrschte vielfach Chaos. Einige Rechercheure hielten es indes durchaus für möglich, dass die ersten Sportwagen Porsches verbotenerweise mit gestohlenem Geld (aus Berlin) und Teilen aus dem Eigentum von VW gebaut wurden.

"Prof. Porsche entnahm für sich privat 1942 allein RM 492 370,63", an anderer Stelle heißt es RM 319 015,89. Diese handschriftliche Notiz trägt ein offizielles Übergabeprotokoll vom 8.7.1947, adressiert an die US-Militärbehörde Property Control, Stuttgart. Dazu lautet ein Kommentar: "Kriegsgewinnler übelster Sorte!" Unterschrift: Pabst, 20.4.1948. Gemeint ist damit wohl Ferdinand Porsche senior. Weiter bezeichnet der Kritiker die Angaben des zweiten Porsche-Treuhänders Karl Kirn in dessen Reports vom 30.5. und 8.7.1947 an die Property Control teilweise als Lüge und als "verlogen durch und durch".

Die bissigen Bemerkungen gegen den Verwalter wie gegen Porsche stammen vom Cheftreuhänder des DAF-Vermögens für Württemberg-Baden, Hans Pabst. Er war der oberste Beauftragte der US-Militärregierung, er sollte jene Gelder eintreiben, die mit Hilfe der NSDAP-Organisation DAF (Deutsche Arbeitsfront) veruntreut beziehungsweise dem Staat, Gewerkschaften, Firmen oder Privatleuten gestohlen wurden. Die DAF war der wichtigste Förderer, Geldgeber und Partner Porsches und für dessen Fabrik seit 1937.

Mehrfach versuchte Pabst, mit Einsprüchen zugunsten der DAF-Geschädigten zu intervenieren. Er äußert auch erhebliche Zweifel gegen Protokolle und Finanzberichte der Treuhänder oder zu Angaben der US-Militärregierung. Sein Verdacht: Porsche und die Gesellschafter hätten sich über ihre Firma in Stuttgart mittels VW-Vertrag, den die DAF-Spitze oft zum Wohlwollen Porsches ausgelegt und praktiziert habe, unrechtmäßig bereichert. Als Beleg für sein Misstrauen nennt Pabst einen Zeugen, der "selbst Einzelheiten zu VW/KdF mitteilen" könne. Es sei Dr. Kaufmann, Korntal, Landhausstr. 40, Porsches Sekretär. Pabst hatte selbst mit Kaufmann wegen "der Art der Zusammensetzung der Vermögenswerte" von Porsche gesprochen. Der Zeuge sollte für Recherchen zur Verfügung stehen. Mittels einer gründlichen Untersuchung hoffte Pabst nun herauszufinden, ob das gesamte Firmenvermögen Porsches dem DAF-Konto gutzuschreiben sei.

Oder simpel gefragt: Arbeitete Porsche seit 1937 mit NS-Stütze? Denn wäre das Porsche-Vermögen, wie Pabst vermutete, weitgehend Teil des DAF-Vermögens gewesen, dann wäre die Familie nach 1945 leer ausgegangen. Die klare Konsequenz: Die Firma Porsche wäre mit der Entsperrung des Vermögens 1949/50 ins Eigentum der öffentlichen Hand beziehungsweise von Gewerkschaften überführt worden. Und Ansprüche auf Patente für den späteren Käfer wären glatt entfallen.

Lieber Wohlstand als Wahrheit

Aber es kam alles ganz anders. Die Recherchen beim Zeugen Dr. Kaufmann kamen nicht voran, niemand schien sich für den Porsche-VW-Mann und seine wichtigen Aussagen über den VW-Komplex zu interessieren. Cheftreuhänder Pabst stieß bei den meisten Amtschefs und Sachbearbeitern zunehmend auf Granit. Bald kühlte deren Ehrgeiz in Sachen Entnazifizierung und Wiedergutmachung merklich ab, je heißer der kalte Krieg zwischen den Blöcken wurde. So genannter "Pragmatismus" – Wiederaufbau, Arbeitsplätze, Wirtschaftswunder – verdrängten den Wunsch nach Wahrheit.

Für die Porsche-Familie war es das Happy End, das wie purer Zynismus anmutet: Ausgerechnet Alan A. Robert, früher Adolf Rosenberger, später Kalifornien/USA, gibt nach einem nervtötenden, inhaltlich langen Prozess gegen die Porsches auf und damit grünes Licht für ihren Neustart. Der "Jude" Rosenberger war, wie berichtet, 1930 Mitgründer der Porsche GmbH, heute Porsche SE, der Hauptaktionärin von VW.



In diesem ehemaligen Sägewerk im österreichischen Gmünd arbeitete Porsche während und nach dem Krieg. Foto: Porsche