

Serie, Teil 26
Genie und genius loci

Zwei weltberühmte Autos und ihr Entwickler Ferdinand Porsche

Während der Porsche noch immer auf den Straßen der Welt fährt und auch noch immer produziert wird, gehören die automobilen VW-Käfer einer aussterbenden Gattung an. Beide Firmen sind seit ihren Anfängen miteinander verbunden. Eine Liaison, die heutzutage wieder in den Schlagzeilen ist.

Von Daniel Oliver Bachmann

STUTTGART. Vielleicht zeigt sich dabei am besten das Vermächtnis des Ferdinand Porsche: Bloß wenige Autofahrer entwickeln ein so intimes Verhältnis zu ihren Fahrzeugen wie VW-Käfer-Fahrer und Porsche-Fahrer. Und weil beide Autos denselben Vater haben, gibt es heute noch, wie in jeder guten Familie, nette kleine Sticheleien. So erzählen sich Käferfahrer gerne den Schwank über den Porschefahrer, der von der Polizei angehalten wird. „Haben Sie das Schild mit der Geschwindigkeitsbegrenzung nicht gelesen?“, fragt der Polizist. „Was denn“, antwortet der Porschefahrer, „auch noch lesen bei dem Tempo?“ Klar kann einem Käferfahrer das nicht passieren.

Die Käfer-Werbung setzte auf Zuverlässigkeit

Darauf setzte auch die Werbung. Einer der bekanntesten Werbespots wurde Anfang der 60er-Jahre vom amerikanischen Werbepapst Bill Bernbach ausgedacht. Er geht so: Es ist früher Morgen eines eisigen Wintertags. Der Mann, der den Schneepflug fährt, verlässt sein Haus. Er steigt in seinen Käfer, fährt über tiefverschneite Straßen zu einer Garage. Dort stellt er den Wagen ab, öffnet das Tor, ein Motor startet, und heraus kommt ein mächtiger Schneepflug. Eine Stimme sagt: „Haben Sie jemals darüber nachgedacht, wie der Mann, der den Schneepflug fährt, zu seinem Schneepflug kommt? Er fährt einen Volkswagen.“ Diese kleine Heldengeschichte traf den Zeitgeist und die Sehnsüchte der amerikanischen Zielgruppe, die, anders als in Deutschland, vor allem aus Intellek-

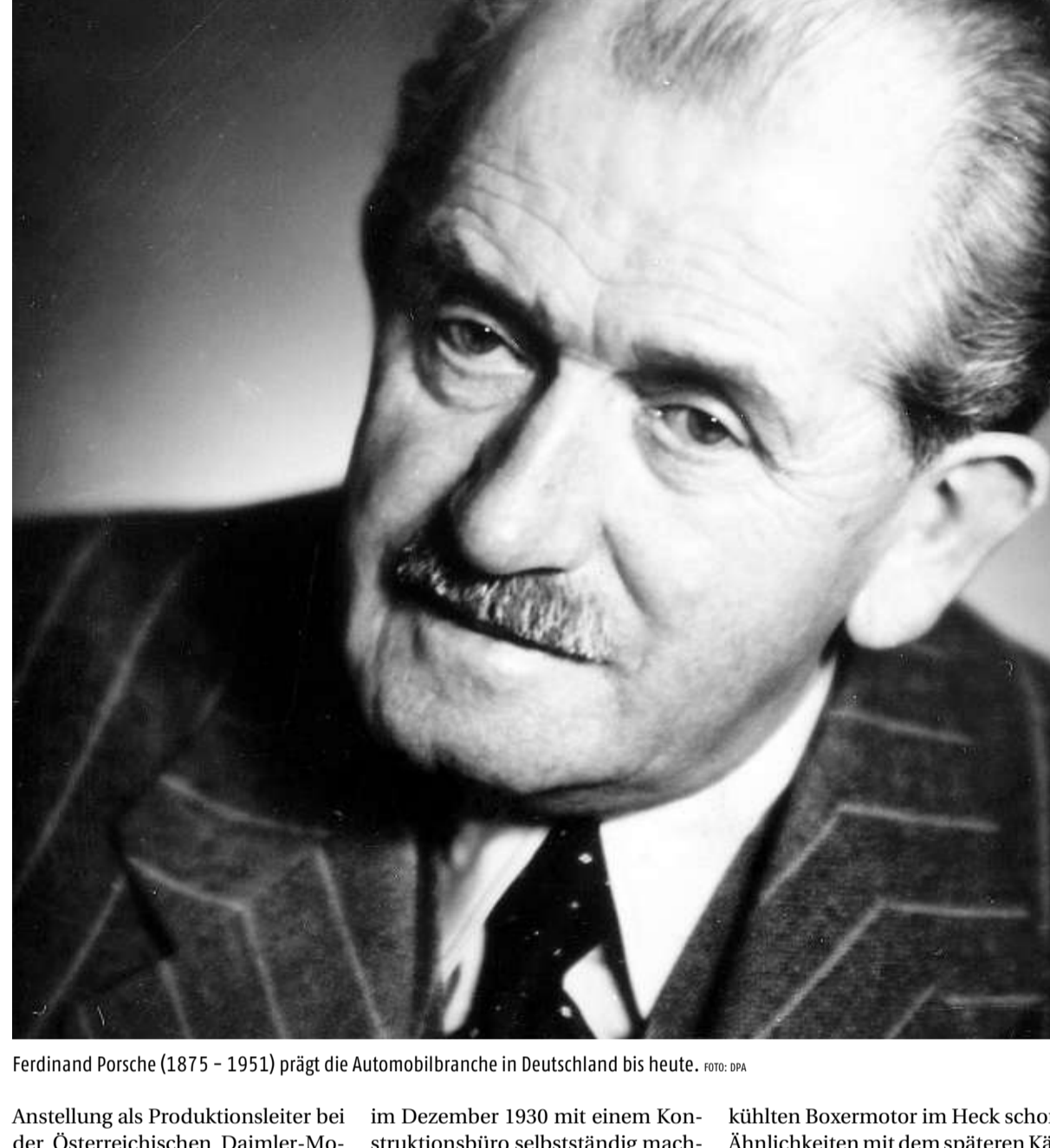
tuellen der Mittelklasse bestand. An die hatte Adolf Hitler nicht gedacht, als er am 26. Mai 1938 den Grundstein für Europas modernste Autofabrik legte. Ferdinand Porsche war zu dieser Zeit eng mit den Nationalsozialisten verbunden. Vier Jahre zuvor hatte der Fahrzeugkonstrukteur mit dem Reichsverband der deutschen Automobilindustrie einen Vertrag abgeschlossen mit dem Ziel, einen Volkswagen zu konstruieren, welcher Platz für zwei Erwachsene und drei Kinder bieten sollte. 100 Kilometer Höchstgeschwindigkeit sollte das Auto bringen, dabei lediglich sieben Liter Kraftstoff verbrauchen, und, das Wichtigste, weniger als 1000 Reichsmark kosten.

Kübelwagen und Schwimmwagen der Wehrmacht

Vom „Käfer“ sprach damals kein Mensch. Das Auto hieß offiziell KdF-Wagen - also Kraft durch Freude, und Wolfsburg noch ganz profan Stadt des KdF-Wagens. Vermutlich war es die New York Times, die zum ersten Mal vom „Käfer“ sprach. In einem Artikel im Jahr 1938 war von „Abertausenden von glänzenden kleinen Käfern“ die Rede, „die bald die deutschen Autobahnen“ bevölkern werden. Soweit war's aber noch lange nicht. Denn der KdF-Wagen wurde nie ausgeliefert, seine Technik lediglich im Kübelwagen und im Schwimmwagen der Wehrmacht verwendet.

Ferdinand Porsche hatte sich seinen hervorragenden Namen in der Automobilbranche schon früh gesichert. Geboren wurde er am 3. September 1875 in Maffersdorf (heute Vratislavice nad Nisou in Tschechien). Porsche zeigte schon in seinen jungen Jahren ein außerordentliches technisches Talent. Obwohl er nie eine höhere Lehranstalt besuchte, stieg er beruflich rasch auf. Im Alter von 21 Jahren meldete er sein erstes Patent an, ein Radnabenelktromotor, der eine Menge Effizienzvorteile brachte. Zur Jahrhundertwende, auf der Pariser Weltausstellung, staunten die Messebesucher über Porsches erstes Auto mit Hybridantrieb - eine Technologie, über die heute wieder die gesamte Welt spricht.

1906 fand Ferdinand Porsche nach mehreren Stationen eine neue



Ferdinand Porsche (1875 - 1951) prägt die Automobilbranche in Deutschland bis heute. FOTO: DPA

Anstellung als Produktionsleiter bei der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft, im April 1923 kam die Umsiedlung nach Stuttgart. Porsche wurde Vorstandsmitglied der Daimler-Motoren-Gesellschaft und beschäftigte sich in den folgenden Jahren vor allem mit der Weiterentwicklung des Kompressormotors. Mit Sportwagen hatte er schon in Österreich viel Erfahrungen gesammelt, und zahlreiche Siege eingefahren. Als er sich

„Abertausende von glänzenden kleinen Käfern, die bald die deutschen Autobahnen bevölkern werden.“

New York Times, 1938

im Dezember 1930 mit einem Konstruktionsbüro selbstständig machte, war es kein Wunder, dass ein Rennfahrer, nämlich Adolf Rosenberger, einige der Firmenanteile übernahm. Außerdem stieg Ferdinand Porsche neben seinem Ruf als einem der besten deutschen Autoingenieure der Mäkel an, mit den Nazis gemeinsame Sache gemacht zu haben. So wurde er auch 1945 auf Betreiben des damaligen französischen Justizministers Pierre-Henri Teitgen in Baden-Baden in Haft genommen. Zusammen mit Anton Piëch verbrachte er knapp zwei Jahre in französischen Gefängnissen, doch konnte er für keines der ihm

kühlten Boxermotor im Heck schon Ähnlichkeiten mit dem späteren Käfer aufwies. Dann kam das schicksalhafte Jahr 1934, und mit ihm der Auftrag des Reichsverbandes der Automobilindustrie für den deutschen Volkswagen. Noch heute haftet Ferdinand Porsche neben seinem Ruf als einem der besten deutschen Autoingenieure der Mäkel an, mit den Nazis gemeinsame Sache gemacht zu haben. So wurde er auch 1945 auf Betreiben des damaligen französischen Justizministers Pierre-Henri Teitgen in Baden-Baden in Haft genommen. Zusammen mit Anton Piëch verbrachte er knapp zwei Jahre in französischen Gefängnissen, doch konnte er für keines der ihm

vorgeworfenen Vergehen verurteilt werden. Nach seiner Entlassung aus französischer Haft schloss Porsche 1948 einen neuen Vertrag mit dem Volkswagenwerk, welcher den Grundstein für das neue Autowerk Ing. h. c. F. Porsche KG in Stuttgart bilden sollte. Dabei wurden eine Weiterentwicklung des VW-Käfers sowie eine Lizenzgebühr für die Patente Porsches vereinbart, aber keine Generalbeauftragung für sämtliche VW-Entwicklungsarbeiten. Von nun an drehten sich sowohl in Wolfsburg als auch in Stuttgart die Räder durch Ferdinand Porsches Ingenieurskunst. Schon 1936 hatte Porsche in einer Garage seiner von Architekt Paul Bonatz errichteten Villa drei Prototypen des „Auto für alle“ bauen lassen. Doch erst 1946 konnte der erste Käfer ausgeliefert werden. Es war die Standardlimousine Typ 11, im Volksmund bekannt als Brezelkäfer, der mit einem Bezugschein für 5000 Reichsmark gekauft werden konnte.

Von 1955 bis 1974 wurde der Käfer in Deutschland produziert

Am 5. August 1955 rollte der einmillionste Käfer vom Band. Und der Käfer lief, und lief, und lief, bis zum 1. Juli 1974: Nach 11 916 519 Einheiten war Schluss mit der Produktion des berühmtesten Autos der Nachkriegszeit in Deutschland, als VW komplett auf den Golf umstellte. Noch bis 2003 wurden vor allem in Mexiko Käfer produziert, weltweit insgesamt 21 529 464.

In Stuttgart führte Porsches Sohn Ferry die Entwicklung von Sportwagen weiter, während Tochter Louise Piëch die Porsche Holding in Salzburg leitete. Anders als die Massenproduktion des VW-Käfers startete Porsche 1950 mit 400 Fahrzeugen des Modells 356. Den Erfolg des von seinem Enkel Ferdinand Alexander Porsche entwickelten Modells 911 bekam der Firmengründer nicht mehr mit. Im Alter von 76 Jahren starb er 1951 in Stuttgart. Sowohl das Unternehmen Porsche als auch das Unternehmen Volkswagen, beide basierend auf seinen Ideen und Konstruktionen, florieren noch heute. Und bis heute sind auch die Verbindungen weiterhin eng und keineswegs konfliktfrei.

Blick in die Geschichte: Der Schwarze Freitag als die Mutter aller Krisen

Die Weltwirtschaftskrise anno 1929 dauerte zehn Jahre lang

STUTTGART. Unter dem Eindruck jüngster Turbulenzen erinnert man sich wieder häufiger an den 25. Oktober 1929: Als berüchtigter „Schwarzer Freitag“ ist dieser Tag in die Geschichte eingegangen, denn der Einbruch des Dow-Jones-Aktienindex war der Beginn einer über zehnjährigen Weltwirtschaftskrise. Die Ursachen lagen in einer Überproduktion, vor allem aber in dem entfesselten Spekulationsfieber, das breite Schichten der Bevölkerung ergriffen hatte. Nach dem Ersten Weltkrieg hatten die USA ihre Produktionskapazitäten besonders bei neuen Investitionsgütern gesteigert. Da diese Konsumfreude die folgende Dekade anhielt, hat sich hierfür auch das Schlagwort von den „Roaring Twenties“ eingebürgert. An der Börse herrschte Bärenzeit und die Menschen nahmen kurzfristige Kredite auf, um Aktien zu kaufen.

Sobald sich jedoch Anzeichen eines Abschwungs zeigten, stießen viele Spekulanten ihre Wertpapiere ab, was den Verfall der Kurse beschleunigte. Da nun auf den internationalen Märkten die Nachfrage aus Amerika ausblieb, sanken die Preise international. Weltweite Pro-

duktionssenkungen und Arbeitslosigkeit waren die Folgen.

Präsident war in dieser Zeit Herbert C. Hoover. Er verkörperte die Werte und Prinzipien der Prosperitätsepoche. Der langjährige Handelsminister sah die Rolle des Staats

„Weisheit ist nicht so sehr das Wissen darum, was schließlich zu tun ist, sondern darum, was zunächst getan werden soll.“

Herbert Hoover, 31. Präsident der USA (1874 - 1964)

gegenüber der Wirtschaft in einer helfenden und koordinierenden Funktion, Dirigismus lehnte er ab. Auch nach den Kursstürzen an der New Yorker Börse vertraute Hoover noch auf die selbstheilenden Kräfte des Marktes. Zögerliche Gegenmaßnahmen wie die Vergabe von Regierungskrediten oder die Stützung des Banken gingen nicht weit genug, der

Markt geriet außer Kontrolle. Hoovers Nachfolger Franklin D. Roosevelt setzte mit dem „New Deal“ auf eine aktive Konjunkturpolitik, die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen und soziale Reformen einschloss. Der New Deal („neue Karten“) war die plakative Bezeichnung für Roosevelts 1933 bis 1939 durchgeführtes Reformprogramm, das die amerikanische Wirtschaft beleben und im Zeichen der Chancengleichheit für alle die Folgen der Weltwirtschaftskrise überwinden sollte. Eine Fülle pragmatischer Einzelmaßnahmen ohne Gesamtkonzept war die Folge.

Anfangs überwogen Notstandsmaßnahmen zur Stabilisierung des Banken- und Börsenwesens. Später wurden Großunternehmen entflochten, das nationale Bankwesen strenger geregelt und progressivere Steuern eingeführt. Breite Bevölkerungsschichten profitierten von einer Sozialversicherung und dem öffentlichen Wohnungsbau. Unter Fachleuten ist heute umstritten, inwieweit Roosevelts Aktionismus tatsächlich zur Krisenbewältigung beigetragen hat. (js)

Den Zauber der Schwäbischen Alb im Bildband genießen

Ernst Waldemar Bauer über Geschichte und Gegenwart des Mittelgebirges

LUDWIGSBURG. Mit der Fernsehreihe „Wunder der Erde“ hat Ernst Waldemar Bauer viele Jahre das Programm im „Ersten“ mit Reportagen und Dokumentationen bereichert. Seinen dankbaren Zuschauern hat er in nicht weniger als 186 Folgen die fernsten Winkel unseres Planeten gezeigt und deren Tier- und Pflanzenwelt an Hand von bewegten Bildern erläutert.

Manchmal befanden sich die Drehorte nicht in Asien, Afrika oder Südamerika, sondern auf der Schwäbischen Alb in Bauers heimatlichen Gefilden. Der inzwischen 82 Jahre alte Geologe und Biologe, der sich als ehemaliger Professor an der Pädagogischen Hochschule Esslingen der Lehrerausbildung gewidmet hat, schenkt nun seinen Landsleuten - aber nicht bloß ihnen - ein reich bebildertes, großformatiges Buch mit dem Titel „Zauber der Schwäbischen Alb“. Es erscheint im Silberburg-Verlag in Tübingen.

Auf den ersten Blick vermutet man in einen Bildband, bei näherer Prüfung erweist es sich jedoch als ein Werk, in dem in einer klaren Sprache erzählt wird, was man von

Land und Leuten, von Steinzeitmenschen, von Kelten, aber auch von Römern und von Sueben (oder Alemannen) wissen sollte, wenn man sich für die heimatliche Alb interessiert.

Die ältere Generation ist einst durch die Lektüre von Wilhelm Hauffs „Lichtenstein“ und David Friedrich Weinlands „Rulaman“ auf die Besonderheiten der Schwäbischen Alb aufmerksam gemacht worden. Ernst Waldemar Bauer lie-



Ein besonderer Ort für Heimatverbundene und ihre Gäste: die Alb. FOTO: SILBERBURG-VERLAG

fert nun die inzwischen bekannten wissenschaftlichen Fakten zur Entstehung der Höhlenwelt und der einstigen Steinzeitkulturen.

In 27 Kapiteln wird stets wieder ein Bogen geschlagen von einer fernem, erdgeschichtlichen Vergangenheit in unsere Gegenwart. Auch an Hinweisen auf beachtenswerte politisch-militärische Ereignisse, sei es in der Keltenzeit oder in der neueren Zeit, fehlt es nicht. Dazu gehört unter anderem die Schlacht bei Elchingen, die Napoleon 1806 gegen die Österreicher gewonnen hat, - oder auch die endlich erreichte Umwandlung des Truppenübungsplatzes Münsingen in einen Nationalpark. Unermüdlich hat Ernst Waldemar Bauer für diesen jahrelang gewonnen und gestritten.

Mehrere Dutzend Farbbilder illustrieren die Texte. Meist sind es Aufnahmen, die wir der Ehefrau des Autors verdanken. Sie rechtfertigen auf besondere Weise den Buchtitel „Zauber der Alb“. Insgesamt: ein gelungener Beitrag zur Landeskunde und eine Einladung zu einem persönlichen Ausflug durch Natur, Geschichte und Kultur der Alb. (km)