

Ein „Nachspann“ zu Porschehütte “Informationsaustausch an einem Authentischen Ort!"

Auszug aus “Auto-Biographie“ Ferdinand Piech “Erste Erinnerungen“

Zumindest einmal, wahrscheinlich 1942, verbrachten wir den Sommerurlaub bei Großvater und Vater im jetzigen Wolfsburg. Ich kann mich nicht erinnern, im Werk allzu viele Autos gesehen zu haben, die hätten mich auch viel weniger interessiert als die Flugzeuge, die dort repariert wurden. Die Hallen waren voll mit Rümpfen und Tragflächen von Jägern, die wieder zusammengeflickt wurden.

Damit ich meinen großen Geschwistern nicht so lästig würde, gab mich Goldinger, der Chauffeur des Großvaters, in der Früh bei der Werkseisenbahn ab und holte mich erst am Nachmittag wieder. Somit konnte ich auf der Lok sein, die das Material zwischen den Flugzeughallen verschob, war in Obhut des Heizers und Maschinenführers und durfte Kohle reinschmeißen und Flugzeuge anschauen.

Gewohnt haben wir in der **Porsche-Hütte**, der Baracke des Großvaters, knapp zwei Kilometer entfernt vom Werksgelände. Heute ist dort ein Künstlertreff.

Da waren auch lange Spaziergänge mit meiner Mutter. Einmal drehte sich das Gespräch darum, was ich mal werden wolle. Ich sagte, ich möchte einmal in diesem Werk hier arbeiten, aber nicht wie mein Vater und mein Großvater vor so einem großen Schreibtisch mit Papier, sondern richtig, da unten, wo die Arbeiter die Flugzeuge reparieren oder auf der Eisenbahn fahren, also richtig mit den Händen arbeiten.

Der Name Wolfsburg wurde erst 1945 von der britischen Militärregierung eingeführt. Die 1939 aus dem Nichts errichtete Ansiedlung rund um das Volkswagenwerk hieß offiziell “Stadt des KdF-Wagens“ KdF = “Kraft durch Freude“

Auszüge aus „Ferdinand Porsche“ Der Pionier und sein Werk, Reinhard Ostermann

Seite 215:

In unmittelbarer Nähe zum Werk hatte Porsche sich eine Hütte errichten lassen, einen hölzernen Bungalow mit vier Räumen. Bis hin zum Interieur war das eine Reminiszenz an die alten Zeiten in Wiener Neustadt, und bisweilen ging es hier wohl auch so zu wie damals, mit Einladungen zur Jagd und herzhaften Mahlzeiten im engeren Kreise.

Aber die Hütte war in erster Linie der Ort für Arbeitsgespräche. Porsche pendelte jetzt zwischen der «Stadt des KdF-Wagens» - so hieß die Baustelle und dem Büro in Stuttgart. Das befand sich seit Juni 1938 in neuen Gebäuden in der Spitalwaldstraße in Zuffenhausen. Hundert Beschäftigte hatte Porsches Braintrust inzwischen, und auch das Hauptquartier der Gezuvor war auf dem neuen Firmengelände untergebracht worden in einer Holzbaracke.

Seite 243:

Das Jahr 1940. Die Aufträge (nun für das Militär) änderten sich ständig, worüber Porsche und Lafferentz sich lauthals beklagten, zum Beispiel beim Generalbauinspektor Speer. Der erschien im März 1940 persönlich und sorgte für eine ungemütliche Besprechung in

der **Porsche-Hütte**, als er verfügte: Weniger Eisen für das Werk, nur 300 Tonnen. Porsche hatte mit der zehnfachen Menge gerechnet. Ferner sollten in Kürze 2000 Bauarbeiter abgezogen werden.

Auszüge aus Seite 257 - 285

Am 8. April, am 20. und 29 Juni 1944 fielen die ersten amerikanischen Bomben auf das Werk bei Fallersleben. Am 5. August richtete dann ein weiterer schwerer Angriff große Schäden an und traf vor allem das wertvolle Presswerk. Im Januar 1946, kurz vor der Kapitulation, hatte sich Ferdinand Porsche nach Zell am See, auf das Schüttgut begeben.

Am 29. Juli 1945 war es dann jedoch mit der Beschaulichkeit vorbei. Da erschien der Polizeivizepräsident von Gifhorn in Begleitung dreier Polizeibeamten, um Ferdinand Porsche, seinen Sohn, Anton Piech und weitere Mitarbeiter festzunehmen. Ihnen wurde vorgeworfen, in die Entwendung von Eigentum des Volkswagenwerks, in unerlaubten Geldtransfer verstrickt zu sein. Außerdem ermittle man wegen zweier Leichen, die in der **Porsche-Hütte** auf dem Wolfsburger Werksgelände aufgefunden worden waren. Das Counter Intelligence Corps (dc) Salzburg intervenierte und schickte die Delegation mitsamt ihren Vollmachten der Gifhorer Militärregierung wieder weg, verfolgte den Fall aber nun selber weiter. Kurz darauf wurden Ferry Porsche, Anton Piech und alle anwesenden Mitarbeiter, unter ihnen Erwin Komenda, auf dem Schüttgut verhaftet. Sie kamen zunächst ins völlig überfüllte Gefängnis beim Landgericht in Salzburg und nach sechswöchiger Haft ins nahe gelegene Internierungslager Glaserbach.

Ferdinand Porsche hielt sich zu jener Zeit in Gmünd auf. Dort wurde er von den Briten interniert. Anfang August aber wurde er in ein Vernehmungslager bei Bad Nauheim gebracht nein, nicht gebracht: Porsche durfte sich im eigenen Wagen von Chauffeur Goldinger fahren lassen.

Zu Porsches letzte Fahrten gehörte der Besuch im Volkswagenwerk, das er seit 1945 nicht mehr gesehen hatte. Es war die symbolträchtigste seiner Reisen nach dem Krieg. Im Oktober 1950 fuhr Ghislaine Kaes ihn mit dem schwarzen 356er nach Wolfsburg. Heinrich Nordhoff empfing ihn und führte ihn durch die Hallen.

Welche Dynamik jetzt schon das Werk hatte zeigte der 4. März 1950. An diesem Tag ging der 100.000. Volkswagen vom Band. Ferdinand Porsche sah also ein Werk im Hochbetrieb. Da habe er seinem Nachfolger die Hand auf die Schulter gelegt und gesagt: << Erst seit Sie es bewiesen haben, weiß ich, dass ich recht g`habt hab>> Das klingt nach einem gewissen Resümee, das Porsche da für sich zog als Vater des Volkswagens.

Nach kurzer schwerer Krankheit, am 30. Januar 1951 kurz nach 12:00 Uhr stirbt Ferdinand Porsche im Alter von 75 Jahren, im Beisein seiner Frau Luise, seines Sohn Ferry dessen Frau Dorothea und des Neffen Ghislaine.

Manfred Placzek 21. November 2006