

## NDB-Artikel

**Porsche, Ferdinand** Konstrukteur, \* 3.9.1875 Maffersdorf bei Reichenberg (Böhmen), † 30.1.1951 Stuttgart.

### Genealogie

V Anton (1845–1908), Spenglermeister in Altharzdorf, S d. Ferdinand (1820–96), Schneidermeister, u. d. Katharina Bradka (1819–88);

M Anna (1850–1919), aus Ruppersdorf, T d. Franz Ehrlich (\* 1816), Weber in Dörfel, u. d. Klara Hauser (\* 1811);

• Maffersdorf 1903 Aloisia Johanna (1878–1959), T d. Johann Kaes (1844–1913), Schneidermeister in Wien, u. d. Vilemina Dubsky (1850–1927); *Schwager* →Otto Kaes (1880–1958), Techniker, seit 1906 b. d. Niederlassung d. Österr. Daimler-Motoren-Ges. m.b.H. in London;

1 S Ferdinand (Ferry) (s. 2), 1 T Louise (s. 3).

### Leben

P. ging in der Spenglerei seines Vaters in die Lehre und besuchte die Pflichtfortbildungsschule sowie einen Elektrotechnikkurs an der Staatsgewerbeschule in Reichenberg. 1893 erhielt er eine Anstellung bei der Elektrofirma „Béla Egger & Co.“ in Wien, wo er zum Leiter des Prüfraumes und zum Assistenten im Berechnungsbüro aufstieg. Im Rahmen eines Auftrags der Hofwagenfabrik „Jacob Lohner & Co., Wien“ entwickelte P. einen Radnabenmotor, mit welchem er 1897 zu Lohner wechselte. 1899 wurde ein Elektromobil „System Lohner-Porsche“ gebaut und auf der Pariser Weltausstellung 1900 als erster transmissionsloser Wagen und epochemachende technische Neuheit vorgestellt. Im selben Jahr entwickelte P. bei Lohner ein Hybridfahrzeug mit gemischt benzin-elektrischem Antrieb, das den Nachteil der mangelnden Reichweite des batteriebetriebenen Elektromobils behob und als Personen- und Nutzfahrzeug produziert wurde.

1906 wechselte P. als Technischer Direktor und Nachfolger von →Paul Daimler (1869–1945) zur „Österr. Daimler-Motoren-Gesellschaft m.b.H.“ in Wiener Neustadt, wo er zunächst die Arbeit am elektrischen Antrieb durch Radnabenmotoren fortsetzte und 1907 auf Anregung von →Emil Jellinek (1853–1918), alleiniger Auftraggeber und Großabnehmer der bei Austro-Daimler produzierten Fahrzeuge, sein erstes mit Benzinmotor angetriebenes Auto baute. In den folgenden Jahren arbeitete P. an Konstruktionen wie einem elektrisch betriebenen Schraubenflieger zur Artilleriebeobachtung oder dem Motor des ersten österr. Luftschiffs. 1910 gewann er das Prinz-Heinrich-Rennen mit einem von ihm konstruierten Austro-Daimler-Wagen, dessen

aerodynamische Karosserie von Flugpionier →Igo Etrich (1879–1967) beeinflusst war. Der modifizierte Motor dieses Wagens trieb Etrichs Flugapparat „Taube“ an. P. entwickelte auch zwei für Straßen- und Schienenbetrieb einsetzbare Transportsysteme mit Hybrid-Antrieb für den militärischen Einsatz („Landwehr-Train“ und „C-Zug“). 1917 wurde P. Generaldirektor der „Österr. Daimler Motoren AG“ und stellte 1920 seinen ersten großen, stark beachteten Wagen vor, den Austro Daimler AD 617“. 1922 baute er den kleinen, wendigen Sportwagen „Sascha“, der im selben Jahr mit 51 Siegen bei 52 Starts in die Renngeschichte einging. 1923 wechselte P. zur „Daimler-Motoren AG“ nach Stuttgart-Untertürkheim als Technischer Direktor und Vorstandsmitglied, hier wieder Nachfolger von Paul Daimler, der 1915 die Kompressorära bei Daimler mit einem Flugmotor eingeleitet hatte und die Methode der Aufladung nach dem Kriege auf Kraftfahrzeugmotoren übertrug. P. entwickelte die Kompressorbauweise weiter, schuf die Typen 630 K, S, SS und SSK, die zum Inbegriff des exklusiven Sportwagens und erfolgreichen Rennwagens ihrer Zeit wurden, und konstruierte auch den ersten Achtzylinder von Daimler-Benz, den Tourenwagen-Typ „Nürburg“. Ein geplanter kleiner Wagen ging wegen zu hoher Investitionen nicht in Produktion. Zu Jahresende 1928 wurde P.s Vertrag mit Daimler-Benz nicht verlängert, nachdem in Vorstand und Aufsichtsrat die Forderung nach „einem weniger genialen, aber sparsameren, zuverlässigeren und der Einwirkung seiner Kollegen zugänglicheren Konstrukteur“ erhoben worden war. P. ging als Technischer Vorstand zur „Steyr-Werke AG“, die er im April 1930 wieder verließ. Ende 1930 kehrte er nach Stuttgart zurück, wo er mit einigen Steyr-Ingenieuren 1931 ein Konstruktionsbüro gründete. 1932 lehnte er ein sowjet. Angebot ab, Erster Konstrukteur des Landes zu werden.

Mit den Entwicklungen der folgenden Jahre, dem Volkswagen (Porsche-Typ 60) und dem Auto-Union-Rennwagen (Porsche-Typ 22) bestimmte P. endgültig seinen Rang in der Automobilgeschichte. Der für die Auto-Union konstruierte und in Zwickau von Horch gebaute Rennwagen fuhr 1934 sein erstes Rennen und beherrschte in den folgenden Jahren zusammen mit den Mercedes-Rennwagen alle Rennen dieser Klasse. Seine damals ungewöhnliche Anordnung des Motors vor der Hinterachse wurde in der Nachkriegszeit zur ausschließlich angewandten Konzeption bei den Formel-Rennwagen. Die Idee eines Volkswagens, von →Hitler seit 1934 politisch stark gefördert, hatte P. schon seit Jahren beschäftigt; die nicht in Produktion gegangenen Aufträge von Zündapp (Porsche Typ 12; 1931) und NSU (Porsche Typ 32; 1933) waren Vorläufer des Volkswagens, welche sowohl dessen Konstruktionsprinzip „Heckmotor“ als auch seine Linienführung vorwegnahmen. Im Juni 1934 erhielt P. als unabhängiger Konstrukteur vom Reichsverband der Automobilindustrie (RDA) den Auftrag zur Konstruktion eines Volkswagens, um dem politischen Druck, der von der Idee der Massenmotorisierung ausging, Rechnung zu tragen. 1935 waren die ersten Prototypen des Volkswagens fertiggestellt und wurden, wie auch die späteren Prototypenreihen V3 (1936), W30 (1937) und VW38 (1938), systematischen Tests unterzogen. Auf Betreiben →Hitlers trat im Frühjahr 1937 die DAF in den Vertrag des RDA mit der Porsche GmbH ein; am 28.5.1937 wurde die „Gesellschaft zur Vorbereitung des Volkswagens“ (Gezuvor) mit Sitz in Stuttgart-Zuffenhausen mit dem Ziel gegründet, den Bau eines eigenen Werks zur Produktion des Volkswagens voranzutreiben. P. war neben →Bodo Lafferentz (\* 1897) und →Jakob Werlin (1886–1965) Geschäftsführer. Er bestimmte in

der Folge maßgeblich die Planung und den Bau des Volkswagenwerks. Der Kriegsbeginn verhinderte die für Ende 1939 geplante Produktionsaufnahme des Volkswagens, deshalb bemühte sich P. als einer der drei Hauptgeschäftsführer und gleichzeitiges Aufsichtsratsmitglied um rüstungswirtschaftliche Aufträge. Hergestellt wurde der von P. auf der Basis des Volkswagens konstruierte Kübel- bzw. Schwimmwagen; Hauptauftraggeber war jedoch die Luftwaffe, die Flugzeugteile und die Flugbombe Fi 103 bauen ließ. Hergestellt wurden auch Kanonenteile, Panzerlaufräder und in Massenfabrikation Bunkeröfen und Tellerminen. Im Volkswagenwerk wurden auch Zwangsarbeiter eingesetzt.

In seinem Konstruktionsbüro in Stuttgart, das seit 1938 auch von der Volkswagenwerk GmbH Entwicklungsaufträge bekam und das P. weiterhin leitete, entstanden Konstruktionen wie z. B. ein für die Massenherstellung konzipierter Traktor („Volksschlepper“) und Windkrafträder sowie wegen ihres zu hohen technischen Anspruchs für die Massenherstellung nicht geeignete Panzerkonstruktionen mit benzin-elektrischem Antrieb wie der „Tiger“ (Porsche-Typ 101), und auch der 188 t.-Panzer „Maus“ (Porsche-Typ 205), der vor allem von →Hitler als beweglicher Bunker gefordert worden war. Von diesem wurden nur 3 Prototypen hergestellt. Wegen Unstimmigkeiten wurde P. im Dezember 1943 von Albert Speer der Vorsitz in der Panzerkommission entzogen, den er seit 1941 innegehabt hatte. Im Januar 1945 zog er sich nach Gmünd (Kärnten) zurück, wohin sein Konstruktionsbüro im Herbst 1944 verlagert worden war.

P. wurde, zusammen mit seinem Sohn Ferry, Ende Juli 1945 von der CIC (Counter Intelligence Corps) verhaftet und in Salzburg vernommen, Anfang August 1945 von den Amerikanern auf Schloß Kramsberg bei Bad Nauheim sechs Wochen interniert und nach eingehenden Befragungen vom Verdacht der Mittäterschaft bei Kriegsverbrechen freigesprochen. Von den Franzosen Ende 1945 u. a. mit der Beschuldigung verhaftet, als Mitglied der Geschäftsleitung der Volkswagen GmbH nach Sabotageakten in den Peugeot-Werken die Verhaftung von Peugeot-Direktoren veranlaßt zu haben, wurde P. im August 1947 nach Zahlung einer Kautions entlassen. 1948 erfolgte ein Freispruch durch ein ordentliches franz. Gericht. P.s Sohn Ferry übernahm nach seiner Haftentlassung zunehmend die Leitung des Konstruktionsbüros und erweiterte dieses 1948 zur Produktionsfirma durch den Bau des „Porsche Typ 356“. Seit 1950 befand sich die Firma wieder in Stuttgart. Das Konstruktionsbüro selbst setzte die von P. begründete Tradition, für andere Auftraggeber – nicht nur aus der Automobilindustrie – zu forschen und zu konstruieren, im nahe Stuttgart gelegenen Entwicklungszentrum in Weissach fort und pflegt somit die Vielseitigkeit des Gründers weiter.]

### **Auszeichnungen**

Franz-Joseph-Orden (1912);

Dr. techn. E. h. (TH Wien, 1917);

Dr.-Ing. h. c. (TH Stuttgart, 1924);

Wilhelm-Exner-Medaille (1936);

Dt. Nat.preis (1938);

Wehrwirtschaftsführer (1941);

Grashoff-Denkmünze (1939);

Honorarprof. (1940).

### **Werke**

*Patente:* Österr. Patente 19645 (1902): Radnabenmotor, 19327 (1903): automatisierte Dynamoregelung bei benzinelektr. Antrieb. 43806 (1909): Schiffsantrieb mit mehreren Elektromotoren, 64392 (1912): Flugzeugpropellerantrieb mit zwei Motoren;

DRP 623747 (1931): Drehstabfederung;

DRP 695718 (1937): selbsttätige Antriebsregulierung;

DE 692180 (1933): Mittelmotorbauweise in Rennwagen.

### **Literatur**

Porsche v. Fallersieben, *Gesch. e. Automobils*, hg. v. VW-Werk Wolfsburg, 1950;

H. A. Quint, P., <sup>2</sup>1951;

R. v. Frankenberg, in: NÖB XI, 1957, S. 207-17 (P);

ders. *Die ungewöhnl. Gesch d. Hauses Porsche*, <sup>4</sup>1969 (engl. 1969);

ders., in: *Gr. Stuttgarter*, hg. v. E. Teufel, 1996, S. 202-09 (P);

H. Scholz, *Herr s. Welt. Der Lebensroman F. P.s*, 1962;

T. Koppen, *Die Rolle d. Fa. Jakob Lohner & Co. bei d. Entwicklung v. Hybridantrieben im Automobilbau*, in: *Technikgesch.* 55, 1988, H. 2, S. 95-110;

ders., *Elektromobilzeit, Die Jh.wende u. ihre ganz bes. Automobile*, in: *Kultur u. Technik*, 1990, H. 1, S. 95-110;

ders.: *Die Rolle F. P.s bei d. Entwicklung ziviler u. mil. Elektrofahrzeuge zw. 1900 u. 1945*, in: *Internat. Zs. Gesch. u. Ethik d. Naturwiss., Technik u. Med.*, 1993, H. 4, S. 219-36;

H. Mommsen u. M. Grieger, *Das Volkswagenwerk u. seine Arbeiter im Dritten Reich*, 1996 (P);

L. Gall u. M. Pohl (Hg.), *Unternehmen im NS*, 1998;

P. Müller, F. P., Der Vater d. Volkswagens, 1998;

Hist. Lex. Wien.

### **Portraits**

Bronzebüste v. F. Reuter, 1958/59 (Wolfsburg, Rathausplatz).

### **Autor**

Klaus Parr

### **Empfohlene Zitierweise**

, „Porsche, Ferdinand“, in: Neue Deutsche Biographie 20 (2001), S. 638-640  
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---