



PORSCHE

Juni 2018

356 Nr. 1 historische Bezugstexte – Tagebucheinträge Karl Rabe

Informationen zum Werdegang der 356 Nr. 1 vor dem 8. Juni 1948

10.07.47 Do

Treffen in Klagenfurt wegen VW-Sport. (Anmerkung: Roadster Typ 356.1). Am Abend kommen Frau Dr. Piëch, Dodo (Frau Dorothea Porsche) mit Butzi (Ferdinand Alexander Porsche) nach Gmünd.

11.07.47 Fr

Tätigkeitsbericht für die alliierte Kommission an den Senior Military Government Officer, Klagenfurt und an die Vermögensverwaltung Bezirkszweigstelle Spittal an der Drau.

Tätigkeitsbericht über die Zeit vom 6.6.1947 bis einschliesslich 6.7.1947: Der Personalstand 149 Arbeiter, 70 Angestellte und 35 Lehrlinge.

Konstruktionsbüro:

Das Konstruktionsbüro hat zur Bewältigung seiner Aufgaben wöchentlich 69 ½ Stunden gearbeitet.

- 1.) Typ 360-Rennwagen
- 2.) Typ 370-Zweiliter-Sportwagen

- 3.) Typ 380-Getriebe für Fiat
- 4.) Typ 323-Kleinschlepper
- 5.) Typ 285-Wasserturbine
- 6.) Typ 345-Mähfinger
- 7.) Typ 356-VW-Sportwagen: Aufbau-Entwurf, Zeichnungen für das Karosseriemodell
- 8.) Typ 398-Vorrichtung

Werkstätte, mechanische Abteilung:

- 1.) Fertigung von Ersatzteilen für Kraftfahrzeuge für die Postdirektionen wie Keilwellen, Keilhülsen, Kupplungswellen, Vorlegewellen, Schalträder
- 2.) Laufende Fertigung von Brennern, Vorkammern und Verschraubungen für Diesel
- 3.) Laufende Erzeugung von Mähfingern
- 4.) Auslieferung von Vorrichtungen für Saurerwerke
- 5.) Serienfertigung von Seilwinden

Werkstätte, Tischlerei:

- 1.) Fertigung von verschiedenen Anschauungsmodellen für Typ 370
- 2.) Laufende Tischlerarbeiten für den Werksbedarf

Werkstätte, Lehrlingsabteilung:

- 1.) Unterricht
- 2.) Fertigung von Handkarren
- 3.) Schlosserarbeiten für den eigenen Bedarf

4.) Mithilfe in der laufenden Fertigung

Werkstätte, Flaschnerei:

- 1.) Elektroschweisserei für die laufende Seilwindenfertigung
- 2.) Instandsetzung von Kfz.-Karosserien
- 3.) Verschiedene Blecharbeiten

Reparaturwerkstätte:

- 1.) Instandhaltung der werkseigenen Fahrzeuge
- 2.) Generalinstandsetzung von Wracks von VW-Kübelwagen und Schwimmwagen
- 3.) Instandsetzung sonstiger Kundenfahrzeuge

Holzabteilung:

- 1.) Der Bedarf des Werkes an Holz beträgt 2000 Festmeter im Jahr für Heizzwecke und Teilversorgung der Belegschaft mit Brennholz, vorausgesetzt, dass die angeforderten Kohlenmengen angeliefert werden.
- 2.) Bis jetzt war es erst möglich, 800 Festmeter Holz sicherzustellen, da seitens der Waldbesitzer kein Interesse vorliegt, bei den derzeitigen Preisen Holz abzugeben.
- 3.) Das Holz, das wir bis jetzt gesichert haben, wird unter grössten Schwierigkeiten, entfernt von Abfuhrwegen, geschlägert.

Allgemeines, Vorgänge:

- 1.) Finanzlage: Die beanspruchten Kredite bei der Bank für Kärnten konnten bis auf ö.S. 50.000.- abgedeckt werden. Die Finanzlage des Betriebes kann als konsolidiert bezeichnet werden. Die Kompensationen der Maschinen aufgrund unserer Konstruktionsarbeiten für Italien sind zu $\frac{3}{4}$ eingetroffen und zum Teil verkauft worden,

sodass diese Beträge, die auf Konstruktions-Aufwand von Januar bis Juni entfallen, zur Abdeckung unseres Kredites bei der Bank für Kärnten herangezogen werden können.

2.) Die Grosslieferanten verlangen durchwegs Anzahlungen auf Bestellungen, die erst in Monaten geliefert werden, Rohmaterial ist bei Übernahme zu bezahlen. Diese Vorlagen stellen an die Liquidität des Betriebes grosse Anforderungen, da die Fertigstellung der Produkte vom Rohmaterial bis zum Endprodukt Monate in Anspruch nimmt. Die Löhne sind rückwirkend zum 1.6.1947 um 0.40 ö.S. pro Stunde unterschiedslos zu erhöhen. Diese Erhöhung bringt eine wesentliche Verteuerung der Erzeugnisse mit sich.

3.) Wohnungen für Betriebsangehörige: Das Wohnungsproblem in Gmünd ist untragbar. Der Grossteil der Arbeiter ist in kleinen Holzbehelfsheimen, in betriebseigenen Baracken und in von der RAB gepachteten Baracken in Eisentratten untergebracht. Die Arbeiter versichern über den Betriebsrat, dass sie einen zweiten Winter in den Holzbaracken nicht mehr mitmachen. Wohnungsbauten mit Heraklith und Wärmeschutz können nicht durchgeführt werden, da es an Material fehlt. Seit Wochen warten wir auf den Bezugschein für Dachpappe. Es regnet nicht nur in die Wohnungen, sondern auch in den Betrieb.

4.) Verpflegung: Die Verpflegung in der Werksküche kann unter den derzeitigen Verpflegungsverhältnissen als annehmbar bezeichnet werden. Die Bemühungen, ein reichlicheres Essen zu verabreichen, scheitern an der Ernährungslage. Weder Behörden noch sonstige Stellen können Zusatz-Lebensmittelzuteilungen geben. Für viele der Arbeiter reicht das Mittagessen quantitativ nicht aus.

5.) Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat: Die Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat kann als eine gute und einvernehmliche bezeichnet werden. Durch das verständnisvolle Verhalten beider Teile geschieht alles, was heute im Interesse des Betriebes und der Belegschaft getan werden kann. Die Belegschaft klagt überwiegend über den Mangel an Arbeitskleidung, insbesondere an Schuhen.

6.) Betriebsprüfung: Im Auftrag des Bundesministeriums für Vermögenssicherung und Wirtschaftsplanung erschien Herr Dipl. Kfm. Roland v. M., der in der Zeit vom 7.-10.6.47 die Gebarung unseres Betriebes prüfte und das Ergebnis dieser Prüfung in einem Bericht an das Bundesministerium zusammenfasste.

24.07.47 Do

Arbeite an Zeichnung 1:5 für VW-Sport (Anmerkung: Roadster Typ 356.1).

10.12.47 Mi

Herr und Frau Dr. Piëch sind heute in Klagenfurt, morgen Treffen in Klagenfurt wegen VW Sport (Typ 356).

29.12.47 Mo

Ich erhalte um 17.00 Uhr Besuch von Dr. Höfer und Herrn von Senger/Zürich. Wir haben bis 18.30 Uhr eine Besprechung wegen VW Sport (Anmerkung: Typ 356.1)

31.12.47 Mi

Um 11.00 Uhr kommt Herr von Senger zu mir, wir sprechen über VW-Sport (Anmerkung: Roadster Typ 356.1) und machen einige Skizzen zur Karosserie-Form.

10.01.48 Sa

Für VW-Sport (Anmerkung: Roadster Typ 356.1) ist laut Herrn von Senger /Zürich eine geldmässige Absicherung gegeben.

18.01.48 So

Ich fahre mit Ferry, Prof. P., Frau Prof. P. und Hans Kaes um 10.30 Uhr ins Werk, wir besichtigen den Rahmen für VW-Sport (Anmerkung: Roadster Typ 356.1).

06.02.48 Fr

Gestern lief der neue VW Sport Typ 356 (Anmerkung: Typ 356.1 Roadster) zum erstenmal (Chassis), wurde von Ferry heute gefahren.

13.02.48 Fr

Ich fahre um 8.00 Uhr mit Prof. P. in den Betrieb, Im KB finden Besprechungen statt. Ferry teilt aus Zell am See mit, dass Herr und Frau Dr. Piëch mit Herrn von Senger morgen nach Gmünd kommen wollen. Wir forcieren die Arbeiten am Klopffmodell Typ 356, welches sich seit Dienstag hier befindet.

15.02.48 So

Ich fahre mit Ferry um 9.00 Uhr mit dem neuen VW-Sport (Anmerkung: Roadster Typ 356.1) ins Werk. Hans Kern kommt mit Dr. Piëch und Herrn von Senger mit VW in den Betrieb.

25.02.48 Mi

Tätigkeitsbericht für die alliierte Kommission. Tätigkeitsbericht über die Zeit vom 6.1.1948 bis einschliesslich 24.2.1948: Der Personalstand 276, davon sind 176 Arbeiter, 75 Angestellte und 38 Lehrlinge.

Konstruktionsbüro

- 01.) Typ 360, Rennwagen
- 02.) Typ 370, Sportwagen
- 03.) Typ 356, VW Sport: Konstruktion des Rahmens und der Karosserie
- 04.) Typ 335, Seilwinde
- 05.) Zeichnerische Aufnahme von Ersatzteilen für die Fertigung betreffend Aufträge der Post und Bundesbahn

Mechanische Werkstätte:

- 01.) Fertigung von 1122 Brennern für Mercedes, 572 Verschraubungen, 580 VW-Ersatzteile, 1062 VW-Radschrauben, 25 Seilwinden, 10070 Mähfinger
- 02.) Fertigung von Kfz.-Ersatzteilen für die Postdirektionen und die Bundesbahn
- 03.) Bohr-, Fräs- und Dreharbeiten für die Aufträge der Post und Bahn
- 04.) Bohr- und sonstige Arbeiten an der Gall`schen Kette der Steweag Graz
- 05.) Überholung verschiedener Maschinen der eigenen Werkstätte

Montage:

- 01.) Fertigstellung des ersten Aggregatesatzes für VW Sport Typ 356
- 02.) Fertigstellung des ersten Fahrgestells für VW Sport Typ 356. Geschweisster Rahmen, Einbau von Motor, Getriebe, Vorder- und Hinterachse
- 03.) Zusammenbau und Generalinstandsetzung von 2 VW-Wracks, 2 Kübelwagen, 1 Chassis fertiggestellt
- 04.) Verschiedene Überholungen und Reparaturen für Kunden
- 05.) Reparaturen für den Hausfahrdienst

06.) Schlosser- und Spenglerarbeiten für die Hausverwaltung sowie Elektrikerarbeiten für neu erstellte Gebäude.

Allgemeines, Vorgänge:

01.) Am 5.1.1948 hat der Betrieb seine Tätigkeit nach den Weihnachtsferien wieder aufgenommen.

02.) Die Kohle aus der Pa-Ko-Aktion ist fast zur Gänze eingetroffen. Wir kommen mit den vorhandenen Heiz-Stoffen bis zur Beendigung der Heizperiode durch.

03.) Die Stromkürzung auf ein Kontingent von 20.000 kwh erforderte im Januar 1948 eine Kürzung der Arbeitszeit in der Nachtschicht auf 37 Stunden und der Tagschicht auf 45 Stunden, wobei verschiedene Einrichtungen infolge Strom- Mangel ganz stillgelegt wurden. Zwischenzeitlich wurde das Stromkontingent auf unsere Vorstellungen von 20.000 kwh auf 23.0000 kwh Tagstrom und zusätzlich 8.000 kwh Nachtstrom erhöht. Die Arbeitszeit konnte demzufolge wieder wie früher mit 48 Stunden von Montag bis einschl. Freitag festgesetzt werden, und zwar Tagschicht von 4.30 Uhr bis 14.30 Uhr und Nachtschicht von 14.30 Uhr bis 0.30 Uhr. Die Normalarbeitszeit ist von 8.00 Uhr bis 18.00 bzw. 18.30 Uhr festgesetzt. Mangels der Stromkontingent-Zuteilungen waren Materialbestellungen nicht möglich, weil die Stahlwerke solche erst vornehmen, wenn die Kontingente vorliegen. Mit den jetzt zugeteilten Strom-Mengen finden wir nun unser Auskommen.

04.) Seitens des Verbandes wurden uns für das 1. Quartal 1948 noch keine Materialkontingente zur Verfügung gestellt. Es ist damit zu rechnen, dass wir höchstens 5 % unseres Materialbedarfs erhalten. Aus diesem Grund wird im 2. Quartal 1948 eine grosse Lücke eintreten, es muss deshalb mit Entlassungen gerechnet werden.

05.) Das Auftragswesen ist bis April 1948 gesichert. Es sind weitere Aufträge seitens der Post und Bundesbahn eingelangt. Die Auslieferung hängt von der Materialanlieferung ab.

06.) Die Seilwindenfertigung läuft aus. Verhandlungen wegen Auflage einer neuen Serie sind im Gange, der Abschluss von Aufträgen ist lediglich eine Preisfrage. Die Bauern können die für diese Investitionen erforderlichen Beträge nicht mehr aufbringen, sodass sie vom Kauf dieser wirklich notwendigen Hilfsmittel Abstand nehmen müssen, obwohl wir den Seilwinden-Nettoverkaufspreis um 25 % gesenkt haben. Der Verkauf unserer Produkte geht sehr schleppend vor sich. Wir haben 48 Seilwinden unverkauft stehen und bemühen uns sehr dieselben loszubringen.

07.) Die Landw. Hauptgenossenschaft Klagenfurt, die unser Hauptabnehmer an Mähfingern war, hat die Übernahme derselben verweigert, weil sie Absatzschwierigkeiten hat, obwohl wir den Mähfingerpreis von 17.50 S auf 14.93 S gesenkt haben.

08.) Mit der Firma R.G.von Senger in der Schweiz sind Verhandlungen wegen eines Auftrages auf Fertigung von Sportwagen aus VWAggregaten im Gange. 10 Sportwagen aus gebrauchten VWAggregaten sind in Auftrag genommen. Die Aggregate haben wir hier, die Karosserien werden in unserem Betrieb hergestellt. Das erforderliche Blech kommt aus der Schweiz. Die Genehmigungen für die Ein- und Ausfuhr sind angesucht und haben wir die Zusage, dass das Warenverkehrsbüro dieses Geschäft genehmigt.

09.) Es sind Verhandlungen im Gang, um die Konstruktion unseres 17 PS-Schleppers nach den letzten Erfahrungen durcharbeiten und anschliessend die Schlepperfertigung aufzunehmen.

10.) Durch die Absatzschwierigkeiten und Lagerbeständen an unseren Erzeugnissen sind wir gezwungen, Bankkredite in grossem Umfang aufzunehmen. Der Aufwand an Geldmittel für Februar 1948 ist gedeckt.

11.) In Unterdellach 12, im Hause unseres Herrn Prof. Porsche, wurde die Vertretung Klagenfurt etabliert, die unser Mitarbeiter Herr Ghislaine Kaes führt. Seine Aufgabe ist es, unsere Firma bei den Behörden zu vertreten und alle Geschäfte, die sich im Raume Klagenfurt abspielen, zu tätigen und unsere Interessen dort zu wahren.

02.03.48 Di

Ich fahre mit Prof. P. um 8.00 Uhr ins Büro. Wir haben eine längere Besprechung im KB und sehen uns das Fahrgestell Typ 356 (Anmerkung: Typ 356.1 Roadster) an. Anschliessend habe ich mit Prof. P. in seinem Büro eine Unterredung wegen Programm Typ 356. Um 14.00 Uhr kommt Ferry aus Zell am See nach Gmünd. Am Abend erfolgt abermals eine gemeinsame Besprechung wegen Typ 356. Wir sind bis 19.15 Uhr im Betrieb.

11.03.48 Do

Im Betrieb besichtigen wir den VW Sport Typ 356 (Anmerkung: Chassis Typ 356.1 Roadster) und zeigen ihm die Werkstätten. Louis Roth ist heute wegen Aluminium-Blech für Typ 356 in Wien. (Anmerkung: Siehe Ferry Porsche „Mein Leben“, 4. Auflage, 1998, Seite 182: Die zweisitzige Roadster-Karosserie bestand aus Leichtmetall. Die Schwierigkeit lag darin, dass man im Nachkriegs-Österreich keine Leichtmetallblechteile für die Karosserie finden konnte. Wir schlossen deshalb mit Herrn von Senger einen Vertrag, der die Lieferung von Leichtmetallblechen aus der Schweiz zum Gegenstand hatte. Für den Import dieses Materials war die Genehmigung der Regierung in Wien erforderlich. Sie wurde uns unter der Voraussetzung gewährt, dass wir die fertiggestellten Fahrzeuge ausschliesslich in das Ausland verkauften, da Österreich dringend Devisen benötigte).

12.03.48 Fr

Ich fahre mit Prof. P. um 8.00 Uhr ins Büro, wir haben in seinem Büro eine Besprechung und sind dann lange am Fahrzeug VW Sport (Anmerkung: Typ 356.1 Roadster). Um 15.00 Uhr kommen Herr und Frau von Senger aus Zell am See nach Gmünd, bald darauf auch Ferry mit Dodo (Frau Dorothea Porsche).

17.03.48 Mi

Ich fahre mit Prof. P. und Ferry um 8.00 Uhr ins Büro. Wir haben im KB lange Besprechung wegen Schlepper und sind dann beim VW Sport Typ 356.

24.03.48 Mi

Tätigkeitsbericht für die alliierte Kommission über die Zeit vom 25.02.1948 bis einschliesslich 24.3.1948: Der Personalstand 279, davon sind 166 Arbeiter, 77 Angestellte und 36 Lehrlinge.

Konstruktionsbüro:

- 01.) Typ 360, Rennwagen
- 02.) Typ 370, Sportwagen:
- 03.) Typ 356, VW-Sport: Rahmenzeichnungen, Betätigungs- und Montagezeichnungen, Karosserieentwürfe
- 04.) Type VW, Porsche-Schmid-Getriebeentwurf
- 05.) Typ 313, Diesel-Ackerschlepper
- 06.) Typ 394, VW mit durchlaufendem Vordersitz
- 07.) Typ 288, 13-PS-Wasserturbine
- 08.) Typ 302, Ersatzteile

Mechanische Werkstätte:

- 01.) Fertigung von 373 Brennern Mercedes, 587 Verschraubungen, 6240 Mähfingern verschiedener Typen
- 02.) Fräs-, Bohr- und Dreharbeiten für Aufgaben der Post und Bahn

03.) Überholung verschiedener Maschinen der eigenen Werkstätte. Montage und Flaschnerei

01.) Generalüberholung von 3 Kübelwagen

02.) Reparaturen an 8 Kundenfahrzeugen

03.) Reparaturen an betriebseigenen Fahrzeugen

04.) Spenglerarbeiten für Sportwagen Typ 356 VW-Sport

Allgemeines, Vorgänge:

01.) Die auf das Währungsschutzgesetz zurückzuführende Stagnation hat sich auch in unserem Betrieb stark fühlbar gemacht. Wir können unsere Produktion an Seilwinden und Mähfingern sowie an Vorkammern, Brennern und Verschraubungen für Dieselmotoren nicht absetzen. Die Lagerbestände an Fertigerzeugnissen häufen sich, sie belaufen sich auf ungefähr 600.000.-S. Die Zahlungen seitens unserer Kunden gehen überaus schleppend ein, wogegen die Eisen- und Stahlkonzerne Aufträge nur annehmen, wenn 2/3 Anzahlung geleistet wird. Dabei muss mit einer Lieferzeit von mehreren Monaten gerechnet werden. Die Kaufunlust ist nicht nur auf die Schillingknappheit zurückzuführen, sondern auch auf die erwarteten Preissenkungen, die sich allerdings nur in einem geringen Rahmen bewegen können, weil die Lohn- und Materialbasis die gleiche geblieben ist. Wir mussten uns entschliessen, die Preise bei den Mähfingern um 15 % herabzusetzen. Ebenso mussten wir bei den Seilwinden mit dem Preis heruntergehen, um verkaufen zu können. Auch dadurch ergeben sich Verzögerungen unserer Zahlungsverpflichtungen.

02.) Die Arbeitszeit wird ab 30.03.1948 von 7.00 Uhr bis 17.00 Uhr (bzw. 17.30 Uhr) festgesetzt.

03.) Die Beschäftigung der Mechanischen Werkstätte ist auf Grund der vorhandenen Aufträge auf 4-5 Monate garantiert.

05.04.48 Mo

Ich fahre mit Prof. P. um 14.45 Uhr ins Werk und habe mit ihm in seinem Büro bis 16.00 Uhr eine Besprechung. Anschliessend sind wir in der Werkstätte bei Sportwagen Typ 356. Heute hat der neue Spengler (Friedrich Weber) seine Tätigkeit aufgenommen. (Anmerkung: Ferry Porsche „Mein Leben“, 4. Auflage 1998, Seite 180: Die formschöne zweisitzige Roadster-Karosserie Typ 356 aus Leichtmetall erhielt ihre aerodynamische Linie auf der Grundlage der Erfahrungen, die wir mit dem Berlin-Rom-Wagen gemacht hatten. Nun war der Typ 356 nicht als reines Rennfahrzeug, sondern als ein Sportwagen mit mehr Komfort gedacht.

Die Herstellung der Karosserie und ihre Formgebung besorgte Friedrich Weber, ein exzellenter Handwerker und Meister seines Fachs, denn er musste alles von Hand machen. Weber war Anfang April 1948 bei uns in Gmünd eingetreten. Zwei Monate benötigte er für die Fertigstellung der Karosserie, für einen Prototyp war das eine beachtliche Leistung. Bei den nachfolgenden Fahrzeugen stellten wir dann die gesamten Blechteile innerhalb einer Woche von Hand her. Der fertige Wagen wog knapp 600 kg. Übrigens hatte Friedrich Weber 1922 als Lehrling bei Austro-Daimler angefangen, als mein Vater dort das für die Technik zuständige Vorstandsmitglied war. Mein Vater hatte Weber damals geraten, das Handwerk eines Karosseriefaschners zu lernen, denn für diesen Beruf sei immer Bedarf.)

25.04.48 So

Tätigkeitsbericht für die alliierte Kommission über die Zeit vom 25.03.1948 bis einschliesslich 24.4.1948: Der Personalstand von 278 Werksangehörige, davon sind 162 Arbeiter, 80 Angestellte und 36 Lehrlinge. Staatsangehörigkeit

Konstruktionsbüro:

01.)Typ 370, 2 Ltr.-Sportwagen

- 02.) Typ 356, VW-Sportwagen: Pläne, Zuschnittzeichnungen, Fahrgestellzeichnung, Stücklisten, Rahmenzeichnungen
- 03.) Typ 383, Getriebe für VW
- 04.) Typ 313, Diesel-Schlepper
- 05.) Typ 425, 20-PS-Diesel-Schlepper
- 06.) Typ 312, Benzin-Schlepper für Brasilien
- 07.) Typ 323, Kleinschlepper
- 08.) Typ 288, Wasserturbine
- 09.) Typ VW, Ersatzteile
- 10.) Typ VW, Benzineinspritzungen

Mechanische Werkstätte:

- 01.) Fertigung von 1610 Mähfingern und diversen Kfz.-Ersatzteilen, 320 Vorkammern und Gliedern für die Gall'sche Kette
- 02.) Fräs-, Bohr- und Dreharbeiten für Aufträge der Post und Bahn
- 03.) Überholung verschiedener Maschinen der eigenen Werkstätte. Montage und Flaschnerei
- 01.) Generalüberholung von 4 Kübelwagen
- 02.) Reparaturen an 6 Kundenfahrzeugen
- 03.) verschiedene Reparaturen an betriebseigenen Fahrzeugen
- 04.) Spengler- und Montagearbeiten für Typ 356, VW-Sport

Allgemeines, Vorgänge:

01.) Der Verkauf unserer Erzeugnisse verursacht unserem Betrieb die grössten Schwierigkeiten. Mit Ausnahme der Fertigung von Ersatzteilen für die Post und die Bundesbahn Österreichs geht die übrige Fertigung an Mähfingern und Seilwinden auf Lager, ebenso die Brenner und Verschraubungen. Es ist überaus schwer, die notwendigen Mittel für die Lohn- und Gehaltszahlungen unter diesen Verhältnissen aufzubringen.

02.) Die Verpflichtungen gegenüber den Lieferanten können nur überaus schleppend erfüllt werden. Die allgemeine Stagnation zwingt die Lieferanten, ihre Lieferungen mit Nachnahme zu versenden. Die Stahlwerke verlangen bei Auftragserteilung Anzahlungen.

03.) Die Kredite seitens der Bank sind unzureichend, sodass von einer Immobilisation des Betriebes gesprochen werden muss. Es ist heute höchst unklar, wo die Geldmittel für die Aufrechterhaltung des Betriebes für den kommenden Monat aufgebracht werden, wenn sich die Verkaufsmöglichkeiten nicht bessern.

04.) Demzufolge wurden auch 20 Arbeiter der Werkstätte abgebaut, die bisher laufende zweite Schicht wurde vollständig aufgelassen. Die Arbeitszeit des Betriebes ist von 7.00 Uhr bis 17.00 Uhr bzw. 18.00 Uhr mit einer halbstündigen Mittagspause festgesetzt. Der Samstag ist frei.

05.) Entlassungen von Angestellten stehen mit dem nächsten Kündigungstermin, das ist der 15. Mai des Jahres, per 30. Juni 1948 bevor.

06.) Die Aufträge gehen nur in geringen Stückzahlen ein und es ist mit weiteren Einschränkungen zu rechnen. Die Preise unserer Erzeugnisse wurden um 10-15 % durch Einsparungen in der Regie herabgesetzt.

28.04.48 Mi

Prof. P. und Ferry fahren um 15.00 Uhr mit dem Sportwagen (Roadster 356-1) nach Seeboden, es kommt zu einer Rahmen-Deformation hinten.

30.04.48 Fr

Herr von Senger kommt aus Millstatt um 9.00 Uhr nach Gmünd, wir besichtigen den Sportwagen Typ 356. Am Nachmittag haben wir eine längere Besprechung mit Prof. P. im KB. Ferry und Herr von Senger fahren um 16.00 Uhr nach Zell am See.

01.05.48 Sa

Staatsfeiertag. Ich fahre mit Prof. P., Husslein (Otto Husslein, Betriebsleiter) und Goldinger um 10.00 Uhr ins Werk, auch Prof. von Eberan, Komenda und Hüttisch sind hier. Wir haben beim Sportwagen Typ 356 eine Rahmen-Besprechung und sind bis 12.30 Uhr im Betrieb.

02.05.48 So

Der Sportwagen Typ 356 zeigt rückwärts nach der gestrigen Probefahrt mit Otto Husslein (Betriebsleiter) Ausbeulungen hinten.

03.05.48 Mo

Ich bin ab 7.00 Uhr im Büro und arbeite den ganzen Tag an Rahmenstudien für Sportwagen Typ 356.

04.05.48 Di

Ich fahre um 7.00 Uhr ins Büro und arbeite den ganzen Tag am Rahmenmodell Typ 356.

05.05.48 Mi

Ich bin ab 7.00 Uhr im Büro und arbeite den ganzen Tag am Rahmen- Modell Typ 356. Am Nachmittag fährt Ferry mit dem Sportwagen nach Zell am See. Ich bin bis 19.00 Uhr im Betrieb.

08.05.48 Sa

Ich fahre um 13.30 Uhr nach Hause. Hans Kern fährt am Nachmittag mit dem Sportwagen Typ 356 zum Katschberg.

13.05.48 Do

Ich fahre mit Prof. P. um 7.00 Uhr in den Betrieb, wir haben eine Besprechung wegen der Entlassungen im KB, wir legen die Namen fest. Der Sportwagen Typ 356 mit offener Karosserie und Rohrrahmen- Fahrgestell, fertig grundiert (gelb), wird gewogen und von Ferry gefahren.

20.05.48 Do

Prof. P. ist vormittags am Dieselmotor-Prüfstand und fährt nachmittags mit Goldinger mit dem Sportwagen Typ 356, er kommt erst am Abend zurück.

22.05.48 Sa

Ich bin mit Prof. P. im KB und fahre mit Hans Kern um 9.00 Uhr zu Notar Wegener wegen Patentangelegenheiten. Ich habe Besuch von Ing. Ernst aus Lind wegen der Typisierung Sportwagen Typ 356.

27.05.48 Do Fronleichnam

Probefahrt über Spittal an der Drau, Obervellach, Winklern nach Heiligenblut. Wir sind dort um 10.30 Uhr und sehen eine Fronleichnam-Prozession mit interessanten Trachten. Wir essen im Hotel „Sonnenhof“. Wir geben eine Grusskarte an Prof. P. auf. Wir fahren weiter über Berg Isel, Greifenburg nach Weissensee, Hotel „Enzian“, und besuchen einen Bekannten von Hans Kern aus dem Internierungslager Wolfsberg. Wir fahren dann nach Gmünd zurück, wo wir um 21.00 Uhr eintreffen, die Gesamtfahrstrecke betrug 256 km.

Anmerkung: <https://goo.gl/maps/b4U57t4QUZg>

06.06.48 So

Wir haben bis 13.00 Uhr Besprechungen wegen Typ 356 und essen gemeinsam im Hotel „Post“ (Nudelsuppe, Wiener Schnitzel, Cremeschnitten, Rotwein). Um 14.30 Uhr werden die Besprechungen mit Herrn von Senger fortgesetzt.

08.06.48 Di

Am Vormittag haben wir weitere Besprechungen mit Herrn von Senger wegen Typ 356. Ferry Porsche „Mein Leben“, 1998, 4. Auflage, Seite 180: Der Porsche 356, der erste Porsche überhaupt, war am 8.6.1948 fertiggestellt. Mit seiner kompakten Bauweise, dem niedrigen Gewicht und dem kurzen Radstand übertraf er sogar unsere Erwartungen. Im Katschbergpass hatten wir eine ideale Teststrecke, auf der wir die Wagen auf Herz und Nieren prüfen konnten. Der 356 jagte die Berge hinauf wie eine Gemse und schaffte spielend 130 km/h. Einen Monat später, im Juli 1948, holte Cousin Herbert Kaes, technischer Mitarbeiter unseres Hauses, mit dem Porsche Nummer 1 bei einem Strassenrennen in Innsbruck mühelos einen Klassensieg. Als eines Tages Professor Eberan von Eberhorst aus Turin kommend uns besuchte, waren wir gerade bei der Strassenerprobung des 356 am Katschberg, Ich nahm Eberan als Beifahrer mit. Er war von der Leistung des Wagens, besonders von seiner Beschleunigung, stark

beeindruckt und sagte dem 356 einen grossen Erfolg voraus. „Es muss uns nur gelingen, genügend Kapital für die Einrichtung der Produktion aufzutreiben“, meinte er. Wir fanden schliesslich einen Finanzier in der Person des Herrn R. von Senger, der zusammen mit einem Teilhaber, einem Herrn Bernhard Blank, in Zürich eine Werbeagentur betrieb. Herr von Senger stellte uns zunächst allein das erforderliche Kapital zur Verfügung. Später schaltete sich auch Herr Blank ein und übernahm einen Teil der Finanzierung, bevor schliesslich die AMAG unsere Generalvertretung in der Schweiz wurde. Die Schwierigkeit lag nun, 1948, darin, dass wir nur noch einige wenige VW-Teile aus der Zeit übrig hatten, als wir den VW entwickelten. In Österreich waren auch keine VW-Teile aufzutreiben. Ebenso wenig konnte man im Nachkriegs-Österreich Leichtmetallbleche für die Karosserie finden. In einem weiteren Vertrag übernahm Herr von Senger den Import unserer Fahrzeuge für die Schweiz. Sein erster Lieferauftrag umfasste fünf Wagen, nämlich den Roadster und vier Coupés. Es war jedoch alles andere als einfach, das neue Coupé in mehreren Exemplaren auch zu bauen. Sein höheres Gewicht, das bei 664 kg gegenüber knapp 600 kg beim Roadster lag, erforderte zum Beispiel eine neue Bremsanlage, die wir direkt vom Hersteller, der Firma Lockheed in England, bezogen.

Der Original-VW-Motor gab 23,5 PS her, für den Kübelwagen wurde der Hubraum auf 1131 ccm vergrössert und die Leistung stieg auf 25 PS. Für die 40 PS, die der VW-Motor dann im Roadster und den Coupés leistete, mussten wir einen neuen Zylinderkopf konstruieren und noch weitere Detailänderungen vornehmen. Eine Vielzahl von Problemen war bei der Fertigung zu lösen. Manchmal konnten wir hochwertige Teile, wie zum Beispiel Spezialzündkerzen, nur in Deutschland beschaffen und brachten sie dann in der Hosentasche über die Grenze.

Mein Vater war mit meiner Arbeit zufrieden. Er kannte ja die Verhältnisse, unter denen gearbeitet werden musste, und er nahm an unserem Wirken geistig regen Anteil. Sein Geist war noch voll da, aber nach der langen, schweren Haft fehlten ihm die Energie und die Fähigkeit, sich für eine Sache mit seiner früher schier unerschöpflichen Kraft zu engagieren.

Verbindungen der Schweiz zum 356 Nr. 1 ab dem 8. Juni 1948 bis 1949

08.06.48 Di

(...) Am Vormittag haben wir weitere Besprechungen mit Herrn von Senger und Dr. Höfer wegen Typ 356. (Anmerkung: Ferry Porsche „Mein Leben“, 1998, 4. Auflage, Seite 180: Der Porsche 356, der erste Porsche überhaupt, war am 8.6.1948 fertiggestellt. Mit seiner kompakten Bauweise, dem niedrigen Gewicht und dem kurzen Radstand übertraf er sogar unsere Erwartungen. (...) Als eines Tages Professor Eberan von Eberhorst aus Turin kommend uns besuchte, waren wir gerade bei der Strassenerprobung des 356 am Katschberg, Ich nahm Eberan als Beifahrer mit. Er war von der Leistung des Wagens, besonders von seiner Beschleunigung, stark beeindruckt und sagte dem 356 einen grossen Erfolg voraus. „Es muss uns nur gelingen, genügend Kapital für die Einrichtung der Produktion aufzutreiben“, meinte er. Wir fanden schliesslich einen Finanzier in der Person des Herrn R. von Senger, der zusammen mit einem Teilhaber, einem Herrn Bernhard Blank, in Zürich eine Werbeagentur betrieb. Herr von Senger stellte uns zunächst allein das erforderliche Kapital zur Verfügung. Später schaltete sich auch Herr Blank ein und übernahm einen Teil der Finanzierung, bevor schliesslich die AMAG unsere Generalvertretung in der Schweiz wurde. (...) In einem weiteren Vertrag übernahm Herr von Senger den Import unserer Fahrzeuge für die Schweiz. Sein erster Lieferauftrag umfasste fünf Wagen, nämlich den Roadster und vier Coupès.

09.06.48 Mi

(...) Mittags haben wir eine Endbesprechung mit Herrn von Senger und Dr. Höfer, Dr. Piëch und Frau Piëch sind auch anwesend. (Anmerkung: Besprechung zu Finanzierung und Lieferauftrag betreffend Sportwagen Typ 356). Herr von Senger und Dr. Höfer sind mittags bei Louis Roth (Einkaufsleiter und Behördenvertreter).

21.06.48 Mo

Ich fahre mit Hans Kern (kaufmännischer Leiter) und Otto Husslein (Betriebsleiter) in den Betrieb, Prof. P. ist hier. Ferry und Herr und Frau Dr. Piëch kommen am Nachmittag aus Zell am See nach Gmünd. Aus Millstatt kommen Herr von Senger und Dr. Höfer in den Betrieb.

22.06.48 Di

Ich fahre mit Prof. P. um 7.00 Uhr ins Büro, wir haben Besprechungen mit Herrn von Senger und Dr. Höfer. Der Vertrag mit Herrn von Senger ist perfekt: 50 Sportwagen Typ 356 werden in die Schweiz geliefert.

26.06.48 Sa

Ich fahre um 9.00 Uhr mit Hans Kern in den Betrieb. Ferry fährt mit Dodo (Frau Dorothea Porsche), Butzi und Wolfi (Ferdinand Alexander und Wolfgang Porsche) nach Zell am See, Erwin Komenda fährt mit Typ 356 in die Schweiz.

28.06.48 Mo

Ich schreibe den Tätigkeitsbericht für die alliierte Kommission. An das H.Q.Civil Affairs (BE) Industry Section Tätigkeitsbericht über die Zeit vom 24.04.1948 bis einschliesslich 24.6.1948: Der Personalstand von 278 Werksangehörigen auf 251 Werksangehörige verändert, davon sind 132 Arbeiter, 83 Angestellte und 36 Lehrlinge.

Konstruktionsbüro:

- 01.) Typ 370, Zweiliter-Sportwagen
- 02.) Typ 425, 30-PS-Dieseltraktor
- 03.) Typ 289, 15-PS-Wasserturbine

04.) Typ 372, Zweiliter-Personenwagen

05.) Typ 383, Porsche-Schmid-Getriebe

06.) Typ 356, VW Sportwagen: Motoren- und Rahmenentwicklung, Karosserie-Entwürfe

Mechanische Werkstätte:

01.) Ersatzteile-Fertigung

02.) Anfertigung der 15-PS-Wasserturbine

03.) Anfertigung von Getriebegehäusen

Flaschnerei, Montage:

01.) Herstellung des Rahmens und der Karosserie für den Sportwagen

02.) Montagearbeiten Chassis, Motorenaggregate, Getriebegehäuse, Vorder- und Hinterachse, Steuerung

Allgemeines, Vorgänge:

01.) Der Verkauf unserer Produkte hat sich nicht verbessert. Wir wissen, dass der Bedarf an diesen Produkten vorhanden ist, die Kunden, speziell Bauern, haben jedoch nicht die Möglichkeit zum Kauf.

02.) Wir haben einen Auftrag der Firma Cisitalia zur Entwicklung eines Zweiliter-Sportwagens erhalten.

03.) Trotz unserer Bemühungen ist es uns nicht gelungen, Aufträge für unsere Werkstätten zu erhalten.

26.07.48 Mo

Um 10.00 Uhr kommen Herr von Senger/Zürich und Dr. Höfer aus Millstatt nach Gmünd, wir besprechen bis abends das Projekt 1,5 Liter VW-Motor 50 PS, Vorkalkulation.

27.07.48 Di

Mittags erhalten wir Besuch von Herrn von Senger.

28.07.48 Mi

Um 10.00 Uhr kommt Herr von Senger zu uns und berichtet, dass unsere Anfrage in der Schweiz wegen offener Karosserie 356 perfekt ist (Karosseriefabrik Beutler).

13.08.48 Fr

Nachmittags erhalten wir Besuch von Herrn von Senger und Dr. Höfer aus Millstatt.

16.08.48 Mo

Am Nachmittag erhalten wir Besuch von Herrn von Senger und Dr. Höfer aus Millstatt (...)

23.08.48 Mo

Ich bin ab 7.30 Uhr im Büro und erhalte Besuch von Herrn von Senger mit Gattin und Dr. Höfer aus Millstatt.

30.08.48 Mo

Ich erhalte Besuch von Herrn von Senger. Wir sind bis 19.00 Uhr im Betrieb.

01.09.48 Mi

Am Nachmittag kommen Herr von Senger und Dr. Höfer nach Gmünd, es folgt eine stürmische Besprechung.

03.09.48 Fr

Ferry hat mit Herrn von Senger und Dr. Höfer eine Besprechung. Herr von Senger fährt mit Dr. Höfer um 18.00 Uhr mit dem offenem VWSport Typ 356 (Typ 356.1) nach Velden, Ferry fährt um 19.00 Uhr mit der 356-er Limousine (Typ 356.2) nach Dellach.

06.09.48 Mo

Mittags besuchen uns Herr von Senger und Dr. Höfer aus Millstatt.

13.09.48 Mo

Ferry kommt am Nachmittag aus Zell am See nach Gmünd. Wir haben Besuch von Herrn von Senger und Dr. Höfer aus Millstatt.

14.09.48 Di

Vor- und nachmittags habe ich Besuch von Herrn von Senger und seiner Frau aus Millstatt.

21.09.48 Di

Ferry ist hier. Um 10.00 Uhr ist Herr von Senger mit Dr. Höfer bei Ferry.

23.10.48 Sa

Ich fahre mit Hans Kern (kaufmännischer Leiter) um 9.15 Uhr ins Werk. Dr. Piëch ist zurzeit in der Schweiz.

02.11.48 Di

Ferry und Dr. Piëch fahren heute früh von Zell am See in die Schweiz.

07.11.48 So

Die Sache von Senger läuft weiter (...).

19.11.48 Fr

Zwei Rohbauten Typ 356 werden heute verpackt und als Kiste per Bahn in die Schweiz versandt.

04.12.48 Sa

Dr. Piëch sendet ein Telegramm aus der Schweiz.

06.12.48 Mo

Ferry kommt mit Erwin Komenda, der mit Dr. Piëch gestern Abend aus der Schweiz zurück kam, um 15.00 Uhr nach Gmünd. Von Senger ist aus dem 356-Programm ausgeschieden.

Hintergrund zur Rolle von Herr v. Senger & der Schweiz allgemein: Dr. Heinz Höfer, Chemiker, arbeitete während des Krieges bei der Firma Bühle in Oerlikon. Einer seiner dortigen Arbeitskollegen war der Schweizer Rupprecht von Senger. Nach Kriegsende begann Rupprecht von Senger, Inhaber einer Werbeagentur in Zürich, sich mit dem Projekt eines viersitzigen Personenwagens (4 Zylinder, 1,5- bzw. 2-Liter-Einspritzmotor, 60-70 PS, Wasserkühlung, Aluminiumkarosserie, Verkaufspreis bei 7500.- Schw. Fr.) zu beschäftigen. Eine Schweizer Finanzgruppe interessierte sich für dieses Projekt. Das Auto sollte in der Schweiz serienmässig gebaut werden. Dr. Heinz Höfer, der sich nach Kriegsende in Millstatt in der Nähe von Gmünd/Kärnten niedergelassen hatte, besorgte den Kontakt zur Firma Porsche in Gmünd.

Am 25.06.1946 beschrieb Rupprecht von Senger in einem Brief an das Ingenieurbüro Porsche sein Projekt. Am 7.8.1946 erteilten die britischen Militärbehörden der Firma Porsche die Erlaubnis zur Entwicklung dieses Fahrzeuges: Porsche Typ 352. Siehe Ausführungen am 25.6.46, 16.7.46, 29.7.46, 7.8.46, 15.8.46, 23.8.46, 29.8.46. Inzwischen erstellte man bei Porsche Konstruktionszeichnungen, Erwin Komenda fertigte einen Karosserieentwurf. Aufgrund dieser Vorarbeiten wurde ein kleines Handmodell ausgeführt, das in der Grundlinie auffallend dem späteren Porsche-Sportwagen Typ 356 Coupé glich. In der Folge stellte sich heraus, dass sich das von Rupprecht von Senger geplante Auto nicht kostengünstig genug herstellen liess. Das Projekt Typ 352 wurde nicht mehr weiterverfolgt, siehe H.A.Bichsel „Porsche und die Schweiz, 50 Jahre Porsche-Import durch die AMAG 1951-2001), 2001, Seite 10.

Rupprecht von Senger beteiligte sich daraufhin an der Finanzierung des Porsche-Sportwagens Typ 356, er stellte zunächst allein das erforderliche Kapital zur Verfügung. Der Porsche 356.1, ein Roadster auf der Grundlage von VW-Teilen, der erste Porsche überhaupt, war am 8.6.1948 fertiggestellt und wurde an Herrn von Senger ausgeliefert. Später schaltete sich auch Herr Bernhard Blank, Teilnehmer der Senger- Werbeagentur, ein und übernahm einen Teil der Finanzierung der Porsche-Sportwagen Typ 356 Coupè und Cabriolet aus der Gmündner Serie, bevor die AMAG Porsche-Generalvertretung in der Schweiz wurde, siehe Ferry Porsche „Mein Leben“, 4. Auflage 1998, Seite 180).

Verbindungen der Schweiz zur 356 Produktion ab 1949

08.01.49 Sa

Dr. Piëch ist heute bis Mitte nächster Woche in die Schweiz gefahren. Ferry fährt am 13. Januar nach Wolfsburg zu VW-Vertragsbesprechungen. Er will mit seinem neuen Sportwagen 356 fahren, das Fahrzeug muss deshalb rechtzeitig fertig sein.

01.03.49 Di

Ich fahre mit Ferry um 7.30 Uhr in den Betrieb, wir haben vormittags Besprechungen wegen Reklamationen Typ 356 von Herrn Blank (Bernhard Blank, Zürich).

17.03.49 Do

19. Internationaler Automobilsalon am 17. März 1949 in Genf eröffnet. Siehe „Porsche, Geschichte und Technik der Renn- und Sportwagen“, Karl Ludvigsen, zweite Auflage 1984, Seite 35: Wiederum war es der Initiative des Schweizer von Senger zu verdanken, dass zwei Cabriolet-Karosserien auf den 1948 an ihn gelieferten Chassis entstanden. Sie wurden von den Gebrüder Beutler in Düren bei Thun, einer kleinen Stadt südöstlich von Bern, angefertigt. Beide Autos – die ersten von insgesamt sechs derartigen Cabrios, die von der Firma Beutler auf Gmünd- Fahrgestelle aufgebaut wurden – hatten eine ausgemacht gelungene hintere Kotflügel-Form, die sich sehr schön ausmachte; da sie nicht in den Original-Konstruktionszeichnungen von Komenda aufscheint, dürfte es sich um einen Eigenentwurf der Schweizer Brüder gehandelt haben. Die nachfolgenden vier Cabrios hatten die üblichen Kotflügel nach Gmündner Design. Die aus Aluminium gefertigten und 600 kg schweren Beutler-Autos hatten geradlinige, angewinkelte, zweigeteilte Windschutzscheiben, ein voll versenkbares Klappverdeck und Blinker statt der Winker. Das elegant geformte Armaturenbrett wies zwei grosse Instrumente auf: den Drehzahlmesser im Blickfeld des Fahrers und einen Tachometer vor dem Beifahrersitz. Das plissierte Muster auf den Türverkleidungen und den Sitzen war nur eines der vielen ansprechenden Details

dieser Cabrios, die in Zürich für 14 000 Schweizer Franken verkauft wurden. Allein die Karosserie machte davon 6450 Franken aus. Das erste Cabriolet wurde rechtzeitig zum Neunzehnten Schweizer Automobilsalon fertig, der am 17. März 1949 in Genf eröffnet wurde. Neben dem in einer Ecke der Halle ausgestellten Cabrio war auf dem kleinen Stand noch ein leuchtend gelbes Porsche-Coupé zu sehen, dessen Fronthaube zwei dekorative Streifen zierten und das mit einem Stoffschiebedach ausgestattet war. Die Präsentation dieser beiden Autos bedeutete das erste öffentliche Auftreten der Marke Porsche auf einer internationalen Automobilausstellung.

Das letzte von Butler geschneiderte Cabriolet ging Anfang August 1949 an Bernhard Blank in Zürich. In einer Nachlese zum Genfer Salon nannte D. B. Tubbs in „Motor“ vom 30.03.1949 den Porsche „eines der sympathischsten kleinen Autos der Show“. Unter Verweis auf seine Chassis-Konstruktion schrieb Tubbs, dass das Auto die niedrigste Bauart und damit die tiefste Sitzposition aufwies, die man je in einem Serienwagen gesehen habe. „Wenn man in einen Porsche einsteigt, hat man das Gefühl, unter die Strassenoberfläche zu verschwinden“. Nachdem ihm Herbert Kaes das Auto demonstriert hatte, fand Tubbs weder den Motor noch die Antriebsübersetzung des Coupés als „bescheiden“. Zugegeben, die ersten 1100er Motoren wurden nicht zuletzt auch durch den krächzenden Knurrton ihres Auspuffs berühmt. Tubbs Eindrücke vom Porsche waren, „dass er extrem schnell für seine Leistung ist und das sowohl auf Bergstrassen als auf flachen Landwegen, auf denen die hohe Direktübersetzung des Getriebes Spitzengeschwindigkeiten bis zu 140 Stundenkilometer erreichen lassen. Wir stoppten den Porsche auf einer Hindernisstrecke von einem Kilometer; er legte sie mit einer Geschwindigkeit von 115 km/h zurück, wobei da noch etliche Reserven waren. Die Federung lässt im Gegensatz zu Leistung und zur äusseren Erscheinung des Wagens noch etwas zu wünschen übrig; sie ist besonders hart bei niedrigen Geschwindigkeiten und führt zu einigem Rütteln auf welligen Strassen, der Wagen schlingert aber nicht in Kurven“.

Die Stossdämpfer dieser frühen Porsche waren offensichtlich nicht als ideal zu bezeichnen. Auch konnte man die Bedeutung des Übersteuerns beim Porsche deutlich kennen lernen. Den Porsche um enge Kurven schmieren zu lassen, machte zwar viel

Spass, doch ein solcher Fahrstil setzte den Reifen arg zu. Die Qualität damaliger Pneus war noch weit vom heutigen Standard entfernt).

11.04.49 Mo

Am Nachmittag kommen Prof. P. und Ferry mit Gerd (Gerhard Porsche) aus Zell am See nach Gmünd. Wir haben eine längere Besprechung mit Husslein wegen Beanstandungen Typ 356 aus der Schweiz.

08.06.49 Mi

Walter Hüttisch übernimmt den gesamten Karosseriebau. Ein Wagen wird zur Fertigstellung zu Tatra überstellt.

(Anmerkung: Siehe Dirk-Michael Conradt „Porsche 356, Fahren in seiner schönsten Form“, 1. Auflage 2000, Seite 32: Statt der im ersten Prospekt so bunt und informativ geschilderten Modellvielfalt kann Porsche zunächst nur eine Monokultur bieten – und anfangs nicht einmal das in letzter Konsequenz. So geht die Fahrgestell-Nummer 356/2-002 ohne Aufbau nach Zürich, erhält bei Karossier Beutler in Thun eine Cabrio-Karosserie und schmückt damit 1949 den Genfer Salon. Während die 002 heute nicht mehr existiert, ist die gleichfalls von Beutler gekleidete 003 heute im Besitz des Schweizer Porsche-Enthusiasten und – Historikers H.P. Wyssmann. Dank seiner Nachforschungen ist heute die Schweizer Porsche-Frühzeit kein Rätsel mehr, das Schicksal aller sechs bei Beutler karossierten Gmünd-Porsche (Fahrgestell-Nummern 002, 003, 021, 024, 028 und 030) sind geklärt. Demnach verbrannte die 021 im Jahr 1963, die 002, 024, 028 und 030 wurden verschrottet. Mysteriös ist freilich, dass der einzige überlebende Beutler-Porsche der Gmünd-Zeit in einem Typenschein-Verzeichnis der Porsche Konstruktionen Ges.m.b.H., Werk Karnerau, Gmünd in Kärnten, Wiener Karosseriebauern zugeordnet wird – neben 22 weiteren Früh-356. Porsche-Karosserien aus Wien? In der Tat: Wiener Karosseriebauer spielten zwar bei der 003 nachweislich keine Rolle, dafür jedoch unbestritten bei den Fahrgestell-Nummern 005, 006, 007, 016, 020, 023, 025, 026, 029, 032, 034, 038, 041 bis 045,

047 bis 050 und 052. 1989 dazu befragt, erinnerte sich Prof. Ferry Porsche daran, dass in Gmünd nur Coupés entstanden. Alle Cabrios seien hingegen in Wien (und in Thun/Schweiz) auf dorthin gelieferte Chassis aufgebaut worden. Heute lässt sich anhand überlebender Gmünd-Porsche nachvollziehen, dass offensichtlich auch einige Coupés nicht in Gmünd, sondern in Wien auslieferungsfertig gemacht wurden. Auch das Gesamtvolumen der Gmündner Porsche-Produktion bedarf aus heutiger Sicht der Korrektur: Jüngste Erkenntnisse des Schweizers Marco Marinello aus dem Studium von Motoren-Prüfstandsunterlagen erlauben jetzt eine weitere Korrektur nach oben: 52 Heckmotor-356 und die Nr. 001 aus Gmünd, mindestens 20 davon sind heute noch vorhanden. Allerdings wurden deutlich weniger Früh-356 komplett in Gmünd gefertigt, als lange Zeit angenommen. Dies belegt ein altes Typenschein-Verzeichnis aus dem Porsche-Archiv, das Ende 1949 erstellt und Anfang der 50er Jahre teils handschriftlich modifiziert wurde. Eine Verzeichnis-Fussnote erläutert Details: Nach Wien wurde der Karosserie-Rohbau von Gmünd geliefert und in Wien erfolgte dann die Ergänzung wie Türen und Schürzen und die Ausstattung und die Fertigstellung bis zur Auslieferung. Gmünd-Karosserien trugen die Nummer 557. Fahrzeuge mit „W“ besagen, dass von Gmünd ein Rohbau nach Tatra, Wien, Simmeringer Hauptstrasse, ging. Hier wurde der Rohbau ergänzt, hier wurde lackiert und hier erfolgte die Ausstattung.

Die Austro-Tatra Ges.m.b.H. in Wien-Simmering, 1921 als Werksniederlassung der tschechischen Autofirma gegründet, blieb nach dem Zweiten Weltkrieg als selbständiges, österreichisches Unternehmen bestehen. Ihre Spezialität: Auto-Reparaturen und Karosseriebau. Doch damit nicht genug: C/1 ist laut Schlüssel ein Cabrio, bei dem der Rohbau von Gmünd nach Wien zur Karosseriefirma Keibl geliefert wurde und bei Keibl auslieferungsfertig ergänzt wurde. Keibl, bereits 1856 unter der Bezeichnung „Karosseriefabrik Ferdinand Keibl Gesellschaft M.B.H.“ gegründet, existiert noch heute in der Landstrasser Hauptstrasse 128, 1030 Wien, als nicht typengebundene Autoreparaturwerkstatt mit 60 Mitarbeitern. Keibl-Geschäftsführer Ing. Andreas Lederer heute zum Thema Porsche befragt: Stimmt, hier bei uns wurden damals auch die Sitze gemacht.

13.08.49 Sa

Ich erhalte ein Telegramm von Bernhard Blank/Zürich wegen 356-Cabriolet mit Lockheed-Bremsen.

05.09.49 Mo

Dr. Piëch ist hier, er fährt um 14.00 Uhr nach Zell am See und Salzburg und morgen in die Schweiz. Ich habe eine Unterredung mit Hans Kern (kaufmännischer Leiter), die Betriebslage ist sehr ernst, Entlassungen sind geplant.

25.09.49 So

Dr. Piëch ist heute früh von Zell am See in die Schweiz abgereist, ich telefoniere mit Bernhard Blank in Zürich

19.03.50 So

Ich werde nach dem Frühstück um 7.45 Uhr von Prof. P. und Frau Dr. Piëch im Hotel „Hirsch“ abgeholt, wir fahren heute nach Genf. Wir sind um 20.00 Uhr in Zürich und übernachten im Hotel „Neptun“, wir sind sehr gut untergebracht. Wir sind zum Essen bis 23.00 Uhr mit Bernhard Blank und Heinz Roethen gemütlich im „Restaurant du Theatre“ zusammen.

20.03.50 Mo

Wir frühstücken um 8.30 Uhr im Hotel „Neptun“, ich bin dann mit Prof. P. in der Stadt. Um 10.30 Uhr treffen wir uns mit Ing. Troesch zu einer Besprechung im Hotel und fahren um 11.30 Uhr von Zürich über Bern, Lausanne nach Genf, wo wir um 15.45 Uhr ankommen. Wir werden vor der Ausstellung von Herrn Kunz (Mitarbeiter von Bernhard Blank) erwartet, er bringt uns zur Pension „La Martine“, sehr ruhig und nett. Wir fahren

um 16.30 Uhr zum Sekretariat der Ausstellung, der vorgesehene Empfang findet nicht statt. Treffpunkt beim Genfer Salon mit Herrn Kunz ist für uns der Stand Britisch Daimler. Wir treffen auf der Ausstellung Rudolf Hruska, bleiben bis 19.00 Uhr dort und essen mit Hruska und Herrn Kunz im Restaurant „Du Nord“. Um 21.45 Uhr fahren wir in unsere Pension, wo inzwischen Dr. Piëch mit dem Wagen aus Stuttgart eingetroffen ist und ebenfalls dort übernachtet.

21.03.50 Di

Nach dem Frühstück fahre ich um 10.00 Uhr zur Ausstellung und besichtige den Sportwagen von Hruska mit hydraulischen Bremsen, Spezialausführung. Auch mache ich mit Ing. Kreis eine Probefahrt mit dem Kreis-Getriebe, sehr gut, verblüffende Eigenschaften.

Ich bin bis 19.00 Uhr auf der Ausstellung und esse in einem italienischen Restaurant mit Prof. P., Herrn und Frau Dr. Piëch, Bernhard Blank, Kunz und Rudolf Hruska, sehr gemütlich. Anschliessend gehen wir ins Kino (französischer Film, sehr lustig) und sind dann bis 24.00 Uhr im Restaurant zusammen.

22.03.50 Mi

(Reise von Karl Rabe vom 18.03.-02.04.50 nach Genf, Zürich, Stuttgart, Ugingen und Wolfsburg). Ich fahre mit Prof. P. und Herrn und Frau Dr. Piëch um 10.00 Uhr auf die Ausstellung, wir treffen Ing. Mahle. Ich gehe mit Prof. P. durch die Ausstellung, wir sehen beim Shell-Stand eine Filmvorführung über Rennen, Prof. P. wird mehrmals fotografiert. Um 11.00 Uhr sind wir beim Daimler-Stand und treffen Redakteur Fränkel aus München, um 11.30 Uhr sind wir beim Stand von ZF-Friedrichshafen und machen eine Vorführungsfahrt mit dem ZFSynchron-Getriebe, Dr. Piëch fährt auch selbst, man zeigt mir Getriebezeichnungen. Mittags essen wir im Ausstellungsrestaurant (Würstel). Wir sind auch nachmittags auf der Ausstellung und treffen Franz Xaver Reimspiess von Steyr und Dr. Haesner vom Volkswagenwerk, wir haben um 15.30 Uhr mit ihm eine Besprechung beim VW-Stand. Wir besprechen nochmals mit Ing. Kreis bei

seinem Stand das Kreis-Getriebe anhand der dort befindlichen Getriebe-Teile. Wir treffen Prof. von Eberan, der mit Prof. P. ein Gespräch führt, und sind bis 19.00 Uhr auf der Ausstellung.

23.03.50 Do

Wir fahren um 14.30 Uhr von Bern ab und sind um 16.30 Uhr in Zürich beim Hotel „Neptun“, wo wir wieder übernachten werden. Ich besuche mit Frau Dr. Piëch Herrn Bernhard Blank in der Kreuzgarage, abends sind wir mit Blank, Schoch, Roeden im Restaurant und gehen ins Kino (amerikanischer Zeichentrickfilm „Piquet Dame“ in englischer Sprache mit unterlegtem deutschen Text, sehr gut). Wir sind anschliessend bis 23.30 Uhr im Restaurant zusammen.

24.03.50 Fr

Ich frühstücke um 9.00 Uhr mit Prof. P. Wir gehen anschliessend spazieren und haben mit Ing. Troesch um 10.00 Uhr im Hotel eine Besprechung. Um 11.30 Uhr fahren wir mit Ing. Trachsler von der Firma von Herrn Blank im VW über Winterthur zur Grenze nach Kreuzlingen, wo uns Fahrer Wölfle (Gustav Wölfle) aus Stuttgart abholt.

15.07.50 Sa

Prof. P. fährt mit Ferry nach Konstanz zu einer Besprechung mit Herrn Blank aus Zürich.

04.10.50 Mi

Ferry fährt heute mit Dodo (Frau Dorothea Porsche) und Prof. Prinzing in die Schweiz.

02.11.50 Do

Ich fahre im Sportwagen mit Prof. P. und Ghislaine Kaes über Konstanz und Winterthur nach Zürich. Wir werden im Hotel „Schurrer“ von Herrn Blank und Herrn Kurtz begrüsst, auch Louise Piëch (Tochter von Dr. Piëch) ist hier. Wir essen gemeinsam im Restaurant „du Theatre“ und sind bis 23.30 Uhr zusammen. Wir übernachten im Hotel „Schurrer“.

03.11.50 Fr

Ich frühstücke im Hotel „Schurrer“ mit Prof. P., Louisl Piëch, Herrn Blank und Ghislaine Kaes.

12.03.51 Mo

Ich werde um 8.45 Uhr von Erwin Komenda mit der Sportwagen-Limousine 356 zum Feuerbacherweg abgeholt. Wir fahren um 10.00 Uhr zum Genfer Salon in Richtung Genf ab, ich mit Komenda, Ferry mit Prof. Prinzing im Sport-Cabriolet. Die Weiterfahrt erfolgt über Winterthur, Zürich, Lausanne nach Genf, Ankunft 18.00 Uhr (Fahrstrecke 502 km). Wir wohnen im Hotel „Richmond“. Wir treffen Bernhard Blank und zwei Herren aus Zürich und essen gemeinsam mit ihnen, Blank bezahlt die Rechnung. Wir sind bis ca. 24.00 Uhr gemütlich zusammen.

13.03.51 Di

Wir sind bis 18.00 Uhr auf der Ausstellung. Die Porsche-Vertretung in der Schweiz hat die AMAG übernommen (Herr Haefner). 50 Wagen Typ 356 wurden bestellt, Prof. Prinzing telegraphiert nach Stuttgart. Wölfle (Gustav Wölfle, Kundendienst) bringt morgen ein blaues Cabriolet von Hahn, ein grüner Wagen ist ab Mittwoch früh auf der Ausstellung am Moskowitz-Stand. Grosser Erfolg. Mit Blank wird ein Ausgleich herbeigeführt. Wir treffen uns um 20.00 Uhr im Hotel „Rhone“ mit Fritz Hahn und

mehreren Herren und Damen von AMAG und besuchen zusammen auf Rechnung von AMAG ein feines Restaurant (sehr gutes Essen). Es sind anwesend: Herr Mäder/AMAG, Ferry Porsche, Herr und Frau Schärf/Stuttgart, Frau Stanek, Fritz Hahn, Frau Hahn, Herr und Frau Hütter, Komenda, Hans Klauser, Prof. Prinzing, ich.

14.03.51 Mi

Ich bin von nachmittags bis 18.00 Uhr auf der Ausstellung. Um 22.00 Uhr kommt Wölfle mit dem blauen Cabriolet nach Genf. (Anmerkung: „Das Porsche-Calendarium“, Seite 43: Auf dem Genfer Automobilsalon wird am 14. März eine offizielle Vereinbarung der Porsche KG mit der AMAG über den Export von Porsche-Sportwagen in die Schweiz getroffen und diese am 5. April durch einen Generalvertretungsvertrag ergänzt).