



## DOORN IN HET OOG

Hoogleraar Stefan Bratzel zegt dat de beursgang van Porsche gezien moet worden in het licht van het mislukte plan om VW over te nemen in 2009. Wolfgang Porsche is nog altijd een spin in het web. Hij is sinds 2007 voorzitter van de raad van commissarissen van Porsche AG en Porsche SE én lid van de raad van commissarissen van Volkswagen en Audi. Met een zelfstandige beursnotering kan de invloed van hem en zijn familie weer verder toenemen. "Het is een doorn in het oog gebleven dat het overnameplan ruim tien jaar geleden is mislukt. Via de beursgang kunnen de eigenarenfamilies weer meer directe zeggenschap over het merk krijgen", zegt Bratzel. Dat wordt ook formeel geregeld via een dominerend stemrecht. Beleggers die instappen bij de beursgang geven zich dus over aan de grillen van de families.

## NAZIMILJARDAIRS

Porsche zal dit najaar met de beursgang en het toekomstverhaal vooral positief in het zonnetje staan in de internationale media. Maar zoals wel vaker bij grote Duitse ondernemingen is er ook een donker verleden.

David de Jong publiceerde onlangs een internationale bestseller over het naziverleden van een aantal grote Duitse familiebedrijven, waarvan Porsche een belangrijke is. Geïnteresseerde beleggers kunnen in het boek *Nazimiljardairs* tot in detail lezen over de bedenkelijke rol die de eigenarenfamilies Porsche en Piëch speelden tijdens en na de oorlog.

Het boek gaat ook over de gebrekkige verantwoording die tot op heden is afgelegd door de families achter Porsche, maar ook bijvoorbeeld door de Quandts achter BMW.

### 'HITLERS FAVORIETE INGENIEUR'

De basis van sportwagenfabrikant Porsche is het levenswerk van Ferdinand Porsche, "Hitlers favoriete ingenieur" genoemd. Hij ontwierp al in het begin van de 20e eeuw wagens, inclusief een elektrische auto. In 1930 richtte hij een ontwerp bureau op in Stuttgart, samen met twee anderen: schoonzoon Anton Piëch én de Joodse Duitser Adolf Rosenberger.

"De firma Porsche, en de Porsche-Piëch clan, hebben de afgelopen zeventig jaar geprobeerd Rosenbergers drijvende rol als medeoprichter van Porsche uit de geschiedenisboeken te schrappen", zegt De Jong. "Nu de Porsche-beursgang eraan komt, proberen ze schoon schip te maken."

### RACEAUTO

Politiek interesseerde Ferdinand Porsche niet echt. Het bedrijf stond er begin jaren dertig slecht voor. Maar dat veranderde in mei 1933. Toen ontmoette hij Adolf Hitler in de Rijkskanselarij in Berlijn. Het gesprek van een half uurtje was voor Porsche voldoende om Hitler over te halen om overheidsgeld beschikbaar te stellen voor de ontwikkeling van een raceauto die Porsche en Rosenberger samen hadden ontworpen. Het was het begin van een lange en intensieve samenwerking met het naziregime.

Met de machtsovername van Hitler kwam al snel een einde aan de rol van Rosenberger bij het veelbelovende autobedrijf. Zijn

aandeel van 10 procent ging in 1935 over naar de andere eigenaren. Rosenberger ontving slechts het nominale bedrag dat hij in 1930 voor zijn oprichtingsaandelen had betaald: een schamele 3000 rijksmark. Het was een zogeheten arisering, een onteigening omdat Rosenberger Jood was. Na de oorlog ontving hij nog wel 50.000 D-Mark en een VW Kever.

### OPPORTUNIST

Ferdinand Porsche was geen fanatieke nazi, maar sinds 1937 wel lid van nazipartij NSDAP en een trouw vazal van Hitler en zijn regime. Hij was net als zijn zoon Ferry Porsche vooral een opportunist die alles deed voor zakelijk voordeel. Anton Piëch en zoon Ferry Porsche waren beiden wel lid van de SS.

Ferdinand Porsche was voor de oorlog directeur van de Volkswagenfabriek in Fallersleben. In de oorlog werden in deze fabriek wapens en legervoertuigen geproduceerd, met 20.000 arbeiders – ook uit Nederland – die de ondernemers ook uit concentratiekampen lieten halen. Ze werden onder erbarmelijke omstandigheden aan het werk gesteld. Van 1941 tot en met 1945 had Anton Piëch de leiding over de Volkswagenfabriek en hij voerde er een waar schrikbewind.

### NAOORLOGS SUCCES

Piëch vluchtte een dag voor de aankomst van de Amerikaanse soldaten in 1945 naar het familielandgoed in Oostenrijk met meer dan 10 miljoen rijksmark aan contanten uit de Volkswagenkluisen. Het heeft volgens historici het financiële fundament gelegd voor het naoorlogse succes.

Porsche en Piëch hebben zich nooit hoeven te verantwoorden voor de slavenarbeid in de VW-fabriek en het heulen met Hitler en zijn moorddadige regime. De Porsche-Piëch-clan behield het vermogen. Zoon Ferry Porsche bleef tot zijn dood in 1998 liegen over zijn lidmaatschap van de SS.

Volgens David de Jong hebben de families Porsche en Piëch zorgvuldig een Porsche-mythe opgebouwd. De mythe wordt ook bij de beursgang ingezet. "De mythe-Porsche is er een van vindingrijkheid", zegt de journalist. "Maar deel van de onbekende mythe is de brute verhuiling van een donkere ontstaansgeschiedenis tijdens het Derde Rijk."