

Joachim Scholtyseck

Adolf Rosenberger

Rennfahrer, Porsche-Mitgründer, Selfmademan
Eine Enttäuschungsgeschichte

unter Mitarbeit von Alexander von den Benken

Sollte diese Publikation Links auf Webseiten Dritter enthalten, so übernehmen wir für deren Inhalte keine Haftung, da wir uns diese nicht zu eigen machen, sondern lediglich auf deren Stand zum Zeitpunkt der Erstveröffentlichung verweisen.

Der Verlag hat sich bemüht, alle Rechteinhaber*innen ausfindig zu machen, verlagsüblich zu nennen und zu honorieren. Sollte uns dies im Einzelfall nicht möglich gewesen sein, werden wir begründete Ansprüche selbstverständlich erfüllen.

Der Verlag behält sich die Verwertung des urheberrechtlich geschützten Inhalts dieses Werkes für Zwecke des Text- und Data-Minings nach § 44b UrhG ausdrücklich vor. Jegliche unbefugte Nutzung ist hiermit ausgeschlossen.



Penguin Random House Verlagsgruppe FSC® N001967

1. Auflage, 2025

Copyright © 2025 by Siedler Verlag, München,

in der Penguin Random House Verlagsgruppe GmbH,

Neumarkter Str. 28, 81673 München

produktsicherheit@penguinrandomhouse.de

(Vorstehende Angaben sind zugleich Pflichtinformationen nach GPSR)

Lektorat: Fabian Bergmann

Umschlaggestaltung: Büro Jorge Schmidt, München

Satz: Markus Miller, München

Lithografie: Regg Media GmbH, München

Druck und Bindung: Alföldi Nyomda Zrt., Debrecen

Printed in Hungary

ISBN 978-3-8275-0204-9

www.siedler-verlag.de

Joachim Scholtyseck

Adolf Rosenberger

Rennfahrer, Porsche-Mitgründer, Selfmademan
Eine Enttäuschungsgeschichte

unter Mitarbeit von Alexander von den Benken

Siedler

Inhaltsverzeichnis

Fragestellung, Methodik, Quellenlage	7
1. Pforzheim: Herkunft, Familie, Kindheit und Jugend	19
2. Die Rosenbergers in den 1920er-Jahren: Von den Eisenwaren zum Großkino	31
3. Adolf Rosenberger bei Daimler-Benz: „Herrenfahrer“ und Medienstar?	39
4. Enzufer oder Kronenstraße? Der Beginn der Zusammen- arbeit von Adolf Rosenberger mit Ferdinand Porsche im Konstruktionsbüro	71
5. Geschäftsführender Mitgesellschafter: Schwierige Anfänge bei schlechter Geschäftslage	107
6. Rennsportunternehmer: Auto Union und Hochleistungs- Fahrzeug-Bau GmbH (H. F. B.)	115
7. Getrennte Wege? Adolf Rosenbergers Abschied als Geschäftsführer der Porsche GmbH	123
8. Porsche im „Dritten Reich“: Hitler kommt ins Rennwagen-Spiel	149
9. Schwingachsen und Patente: Adolf Rosenberger als Auslandsvertreter von Porsche	177
10. Es geht voran: Der Volkswagen	207
11. Buchwerte: Die Abtretung des Geschäftsanteils und das Ausscheiden Adolf Rosenbergers als Gesellschafter (1935)	217
12. KZ Kislau: Verhaftung, Inhaftierung und Freilassung Adolf Rosenbergers (1935)	233
13. Adolf Rosenberger und der unaufhaltsame Abschied von Pforzheim	253
14. Porsche spart Steuern: Von der GmbH zur KG (1937)	265
15. Die USA im Blick: Der Ausweg Amerika und der Abschied Adolf Rosenbergers aus Europa	273

16. Die „Arisierung“ des Pforzheimer Eigentums der Familie Rosenberger	291
17. Adolf Rosenberger in der „Neuen Welt“	307
18. Neuanfang in den USA: Von Detroit nach Beverly Hills	317
19. „Stunde Null“? Die Beschlagnahmung des Porsche- Firmenvermögens nach dem Zweiten Weltkrieg	325
20. Porsche/Robert 1945 bis 1949: Die Ruhe vor dem Sturm	349
21. Das Rückerstattungsverfahren vor der Wiedergutmachungs- kammer des Landgerichts Stuttgart (1949/50)	369
22. Das „Kriegsbeil“ begraben? Porsche und Alan Robert in den 1950er-Jahren und die Hoffnung auf ein Porsche Car Dealership	413
23. Alan Robert oder Max Hoffman? Der Kampf um die Porsche-Generalvertretung in den USA	423
24. „Wiedergutmachung“ und Rückerstattungen in Pforzheim ..	439
25. Von Majolica-Figuren zu Coachcraft – eine neue Autokarriere für Alan Robert	455
26. Ein Lebensabend im Nordschwarzwald?	479
27. Rezeption: Die öffentliche Darstellung Adolf Rosenbergers in der Nachkriegszeit	495
Schlussbetrachtung: Adolf Rosenberger – eine Enttäuschungsgeschichte?	521
Danksagung	532
Anhang	535
Anmerkungen	536
Quellenverzeichnis	643
Literaturverzeichnis	644
Personenregister	672
Firmen- und Institutionenregister	676
Bildnachweis	678

Fragestellung, Methodik, Quellenlage

Das Leben Adolf Rosenbergers lässt sich in zwei Perioden erzählen. Bis in die frühen 1930er-Jahre genoss er das mondäne Leben eines Rennfahrers, dem die Erfolge nur so zuflogen. Er war so bekannt, dass er sogar auf dem Titelbild der *ADAC-Motorwelt* prangte. Als Mann mit Benzin im Blut schaffte er nach dem Ende der Sportkarriere den Sprung zum vielversprechenden Geschäftsmann der Autowelt und wurde Mitgründer, Geschäftsführer und Teilhaber in dem aufstrebenden Konstruktionsbüro von Ferdinand Porsche, das man heute wohl als „Startup“ bezeichnen würde. Alfred Neubauer, der langjährige Rennleiter von Mercedes-Benz, der Rosenberger seit den ersten Rekorden bei den damals hochpopulären Bergrennen gut kannte und mit ihm bis ans Lebensende befreundet blieb, machte nach dessen Tod einmal die treffende Bemerkung, Rosenberger sei als „junger Mann ein Glückspilz“ gewesen.¹ Erst mit dem Aufstieg und der Etablierung des Nationalsozialismus machte sich die erwähnte Zweiteilung seiner Lebensgeschichte bemerkbar: Rosenberger, der sich wie die meisten Autorennfahrer um seine Religionszugehörigkeit kaum Gedanken gemacht hatte, wurde ab 1933 als Jude zunehmend aus der Gesellschaft herausgedrängt und musste 1935 auf seine geschäftliche Teilhaberschaft verzichten. Als Protagonist der Motorsport- und der Unternehmensgeschichte von Porsche verschwand er dadurch aus dem kollektiven Gedächtnis, im Gegensatz zu anderen Rennfahrern, deren Namen als die geradezu heroischer Gestalten auch heute noch zum Allgemeinwissen gehören – wie Rudolf Caracciola, Hans Stuck und Bernd Rosemeyer. In seiner be-

deutenden Funktion als Mitgründer des Porsche-Konstruktionsbüros wurde Rosenberger entweder gar nicht oder nur en passant in Fußnoten neben Ingenieuren wie Karl Rabe und Erwin Komenda erwähnt, die damals zwar einflussreiche Konstrukteure waren, heute jedoch allenfalls noch Autosportinteressierten bekannt sind. Am schwersten aber wog sicherlich der Schatten des als geradezu genialisch gezeichneten Ferdinand Porsche, durch den kein Licht mehr auf den jüdischen Kaufmann aus Pforzheim fiel, der Deutschland 1938 verlassen musste, sich im US-amerikanischen Exil eine neue Existenz aufbaute und fortan für die deutsche Automobilgeschichte keine Rolle mehr spielte.

Die Ereignisse, die in diesem Buch dargestellt und analysiert werden, muten bisweilen wie das Geschehen aus einer lange versunkenen Welt an: Die Rennwagen, mit denen Adolf Rosenberger zu seinen Siegen fuhr, glichen mit ihren dünnen Reifen übermotorisierten Ungetümen, die mit den Formel-I-Boliden der heutigen Zeit kaum etwas zu tun haben. Viele Automobilfirmen, mit denen Rosenberger als Rennfahrer und danach als Geschäftsmann zu tun hatte, haben entweder schon lange ihre Tore geschlossen, im Zuge des Strukturwandels und der Globalisierung den Anschluss verloren, sind in Konkurs gegangen oder wurden von Konkurrenten übernommen. Auch das 1930 gegründete Konstruktionsbüro, das eine zentrale Rolle in dieser Studie spielt, gibt es schon längst nicht mehr. Aus heutiger Sicht betrachtet, war es aber die Keimzelle der Porsche AG, die mit einem Jahresumsatz von über 30 Milliarden Euro zu den größten deutschen Industrieunternehmen zählt und weltweit über 36 000 Mitarbeiter beschäftigt. Der Sportwagenhersteller, der für deutsche Ingenieurskunst schlechthin steht, ist im Gegensatz zu vielen anderen deutschen Hightechfirmen, die in der Öffentlichkeit eher zu den Hidden Champions zählen, ein Global Player. Das Familienunternehmen Porsche und Piëch kontrolliert im Volkswagenkonzern Automarken von Audi bis Lamborghini. Die Porsche-Sportwagen wurden, anders als die Porsche-Konstruktionen, erst nach 1945 entwickelt und vermarktet. Am bekanntesten ist wahrscheinlich der Porsche 356, ein Sportwagen mit Heckmotor, der in wesentlichen Ansätzen noch an die Ideen des VW Käfer anknüpfte. Mit diesem Porsche-Modell war Rosenberger, als er schon längst einen anderen Namen trug, noch auf den Highways von Los Angeles unterwegs. Legendär wurde auch der 1963 eingeführte Porsche 911, eine Sportwagenikone, die wahrscheinlich noch bekannter ist als der Citroën DS, dessen Form und Technik bekanntlich den französischen Philosophen Roland Barthes zu einem Essai über Autos angeregt ha-

ben. Diese seien eine „ziemlich genaue Entsprechung der großen gotischen Kathedralen“.²

Im Folgenden geht es deshalb darum, Adolf Rosenberger dem Vergessen zu entreißen und ihn in die Zeitumstände einzuordnen. Das bedeutet zugleich, ihn nicht nur auf seine berufliche Tätigkeit bei Porsche zu reduzieren, sondern ihn als Pforzheimer Bürger, aber auch als amerikanischen *citizen* in seinem Lebensumfeld angemessen darzustellen. Dies fällt allerdings nicht ganz leicht. Anders als Ferdinand Porsche und seine Entourage, die sich vergleichsweise fein zeichnen und charakterisieren lassen, bedingen die häufig fehlenden Quellen zu Adolf Rosenberger, dass er als Mensch mit seinen Hoffnungen, Träumen, Ängsten, aber auch mit seiner Freude, die aus vielen frühen Fotografien spricht, bisweilen geradezu blaß erscheint. Dass es aber bislang über Adolf Rosenberger noch keine eigene biografische Darstellung gibt, ist nicht allein mit der ungünstigen Quellenlage zu erklären. Die Gründe werden in einem eigenen umfassenden Abschnitt erläutert und rezeptionsgeschichtlich analysiert werden.

Im April 2021 hat die 2020 von Sandra Esslinger, einer Grob-nichte von Adolf Rosenberger, gegründete gemeinnützige Adolf Rosenberger gGmbH die Firma Porsche angesprochen. Das Ziel war, die Erinnerung an das Leben und Wirken des jüdischen Porsche-Mitgründers Adolf Rosenberger ausführlicher zu untersuchen, als es bisher geschehen war. Dabei sollte vor allem erstmals das von Esslinger in Los Angeles verwaltete Archiv der Familie Rosenberger ausgewertet werden. 2022 haben die Adolf Rosenberger gGmbH und Porsche mich gemeinsam mit dieser Aufgabe beauftragt. Damit sollte in einer unabhängigen Untersuchung erstmals das gesamte Leben von Adolf Rosenberger/ Alan Robert umfassend wissenschaftlich und unabhängig aufgrund der relevanten offenen Forschungsfragen dargestellt werden. Der uneingeschränkte Zugriff auf das in den jeweiligen Archiven (Rosenberger Archiv und Unternehmensarchiv Porsche) vorhandene relevante Material wurde mir zugesagt. Diese Unterlagen wurden zum besseren Verständnis und internen Nutzung gegenseitig ausgetauscht. Alle weiteren Abstimmungen und Entscheidungen erfolgten stets gemeinsam mit mir als dem für die Ergebnisse verantwortlichen Verfasser. Die Finanzierung erfolgte über ein Drittmittelprojekt an der Universität Bonn.

Eines an dieser Stelle vorab: Bei der Nennung des Namens Adolf Rosenberger ist die Besonderheit zu beachten, dass Adolf Rosenberger, als er im Jahr 1943 die US-Staatsbürgerschaft annahm, seinen

Namen in Alan A. Robert änderte. Von diesem Moment an firmierte er unter dem neuen Namen; ab und zu findet sich auch die Unterschrift „Alan Robert, formerly Adolf Rosenberger“. Er hat sich allerdings nicht gewehrt, wenn gute alte Bekannte ihn auch weiterhin als Adolf Rosenberger ansprachen. In der vorliegenden Studie wird diese Umbenennung berücksichtigt: Alles, was Adolf Rosenberger vor 1943 betrifft, wird mit diesem Namen bezeichnet, während der Protagonist für die Vorgänge nach 1943 Alan Robert genannt wird. Das erfordert zwar eine gewisse Lesedisziplin, entspricht aber der anfangs erwähnten Zweiteilung seines Lebens.

Ein kurzer Überblick über die Quellsituation mag die Schwierigkeiten illustrieren, die der Historiker zu bewältigen hat, wenn er das Leben dieses Protagonisten nachvollziehen möchte. Alan Robert hat über seinen Lebensweg keine Aufzeichnungen hinterlassen und sich nur ausnahmsweise schriftlich zu seiner Zeit in Pforzheim, zum Konstruktionsbüro und zu seinen ersten Jahren im US-Exil geäußert. Wenn autobiografische Berichte fehlen, ist der Historiker auf eine akribische Spurensuche angewiesen – eine Kärnerarbeit in Archiven und zum Teil mit Aktenbruchstücken, mit deren Hilfe und durch den Abgleich mit anderen Quellen mosaikartig ein stimmiges Gesamtbild rekonstruiert werden muss. Dennoch bleiben häufig Fragen unbeantwortet und lassen notgedrungen manchen Interpretationsspielraum offen. Einen eigentlichen privaten Nachlass gibt es ebenso wenig wie einen geschlossenen Rosenberger-Archivbestand bei Porsche.

Der Bestand des Unternehmensarchivs der Porsche AG bietet eine zentrale Grundlage für Adolf Rosenbergers Beschäftigung im Stuttgarter Konstruktionsbüro. Allerdings sind diese Akten ausgesprochen lückenhaft. Nach dem Umzug des Konstruktionsbüros aus der Kronenstraße in die Spitalwaldstraße im Jahr 1938 wurden zahlreiche Akten auf dem dortigen Dachboden gelagert, nach Kriegsbeginn sicherheitshalber in die als feuersicher geltenden Kellerräume gebracht, dort aber 1944 bei einem Bombenangriff zerstört.³ Durch zahlreiche Umzüge und wahrscheinlich auch Säuberungsaktionen der Nachkriegszeit sind Bestände verloren gegangen. Die wissenschaftlichen Erfordernisse des Forschungsprojekts von Wolfram Pyta, der mit der Erarbeitung der frühen Porsche-Geschichte beauftragt war,⁴ führten seit 2015 zu zahlreichen Neuverzeichnungen. Recherchen im Zuge der vorliegenden Arbeit greifen auf zusätzlich erschlossene Unterbestände im Unternehmensarchiv der Porsche AG zurück, unter anderem die Akten aus dem „Möbellager Villa Porsche“ sowie inzwischen