

# Sascha

Das abenteuerliche Leben des  
Alexander („Sascha“) Graf Kolowrat-Krakowsky  
als Rennfahrer, Motor- und Flugpionier.

Eine biografische Szenenfolge. Teil 1



## VORSPANN

Mitwirkende:

**Die Damen:** *Prinzessin Sophie Trubetzkoy, Anny Ondra, Henny Porten, Marlene Dietrich und viele andere.*

**Die Herren:** *Raoul Aslan, Camillo Castiglioni, Graf Draskovich, Michel Curtiz, „Filius“ (Adolf Schmal), Willi Forst, Alexander Girardi, Karl Illner, Otto Hieronimus, August Horch, Direktor Klement, Graf Leopold Kolowrat, Fritz Kortner, Fritz Kuhn, Hans Ledwinka, Baron Akos Nemegeyi, Alfred Neubauer, Hans Nibel, Fritz v. Opel, Lambert Pöcher, Prof. Dr. h.c. Ferdinand Porsche, Prof. Ferdinand (Ferry) Porsche, sowie Majestäten, zahlreiche Erzberzöge, Prinzen und Markgrafen.*

**Dank für Hinweise und Überlassung von Fotos und Bildmaterial an Frau Edith Nemegeyi, die Herren Martin Pfundner, Hans Stix, Michael Zappe sowie an das Historische Archiv der Porsche AG, Herrn Klaus Parr und das ÖAMTC-Archiv, Herrn Thomas Stix.**

**Manuskript & Drehbuch:** *Hans Jachim*

## RÜCKBLLENDE:

5. Mai 1876, Prag: Der k.u.k.-Leutnant Graf Leopold Kolowrat-Krakowsky erschießt infolge eines merkwürdigen Duells, dessen wahrer Anlass nie restlos geklärt wird, den Prinzen Wilhelm Auersperg<sup>1</sup>. Kolowrat flüchtet in der Folge nach Amerika. In den Vereinigten Staaten heiratet er die rassige Freiin Huppmann-Valbella<sup>2</sup>, die ihm am 29. Jänner 1886 in Glenridge/New York einen Sohn schenkt: Alexander Joseph Kolowrat-Krakowsky. Später wird Vater Leopold von Kaiser Franz Joseph pardoniert und kehrt mit Familie in die heimatliche Monarchie zurück. Die Kolowrats besitzen Güter in Teinitzl, Meierhöfen und Dianaberg und ein Stadtpalais in Wien. Graf Leopold ist in der Folge unter den Gründungsmitgliedern des „Österreichischen Automobilclubs“ - ÖAC, Vizepräsident und zählt zum Gründungskomitee der AIACR - dem Vorläufer der FIA.<sup>3</sup> Er nimmt auch selbst an motorsportlichen Veranstaltungen teil, wie etwa dem Rennen im Schönborn'schen Park mit einem Spitz-Wagen.<sup>4</sup> Jedoch nicht der interessante Graf Leopold sondern sein Sohn Alexander Kolowrat, von Freunden „Sascha“ genannt, soll hier aus der Sicht der Motorgeschichte vorgestellt werden; die allgemein bekannten historischen Ereignisse der Filmgeschichte werden wir aus Platzgründen nur kurz streifen und im Zusammenhang aufzeigen. International bekannt als einer der ersten und ganz großen Filmpioniere, wird seine Bedeutung als Motorsportler, Motorrad-, Auto- und Flugpionier weniger beachtet. Dabei wird Graf „Sascha“ Kolowrat meist als Geldgeber und „Herrenfahrer“ verkannt und damit stark unterschätzt. Dieses Manko auszugleichen und mit Details zu illustrieren ist Aufgabe dieser Zusammenfassung.

## 1. SZENE:

**Die Anfänge des Motorradsports, 1902-1907**

Der Vater, Graf Leopold, soll an der jungen Firma Laurin & Klement 5 in Jungbunzlau beteiligt gewesen sein, die bereits 1899 das erste im damaligen K.u.K - Österreich gefertigte Motorrad auf den Markt bringen.<sup>6</sup>

Unser Sascha ist dabei keineswegs untätig und unauffällig. Dank der väterlichen Beteiligung<sup>7</sup> geht Jung-Sascha im Werk bei Laurin & Klement aus und ein und gibt Dir. Klement Ratschläge über Konstruktionsdetails. Bald sieht man ihn als Rennfahrer auf Laurin & Klement - Maschinen, am Rücken eine Art Schultasche, die aber nicht daran erinnert, dass Sascha die Schule schwänzt: vielmehr ist dies die vom Werk offiziell vorgesehene Aufbewahrungsart des Werkzeugs bei Wettbewerben.<sup>8</sup>

Sein erstes Rennen fährt Sascha 1904 unter dem nicht sehr einfallsreichen Pseudonym „Graf Klatovsky“.<sup>9</sup> Natürlich fällt unser Held daher bei der Matura durch, der leidgeprüfte Vater verpflanzt ihn von Böhmen nach Kalksburg zu den Jesuiten, wo er ausreißt und endlich 1906 im Theresianum die Matura nachholt, nicht ohne gleichzeitig beim Semmeringrennen einen Sieg in der „großen Motorradklasse“ heimzubringen. Bei den Mitschülern ist er natürlich sehr beliebt; es gibt ein großes „Hallo“, wenn Sascha die Motorradkluft beim Schuldienst deponiert, in Gehrock und Zylinder schlüpft und nach missglückter Prüfung wieder eine Ehrenrunde mit dem Motorrad dreht. Bemerkenswerterweise gehen dabei auch die Schuldienstler für ihn „durchs Feuer“. Diese Eigenschaft, auf Menschen zuzugehen und für sich einzunehmen, sollte später bei seiner Karriere als Filmmagnat immer wieder seine Erfolge mitbestimmen.<sup>10</sup> Es folgt ein „Einjährig-Freiwilligenjahr“ bei den Dreizehner-Dragonern und eine Studienzeit in Oxford. 1906 finden wir in „Cycling & Moting“/London ein Foto des jungen „Count Kolowrat of Bohemia“, der für die „Coupe International“ trainiert - der damaligen Motorradweltmeisterschaft.<sup>11</sup> Daraus wird dann offenbar nichts, aber Kolowrat gewinnt immerhin beim Semmering- und Riederbergrennen mehrere erste Preise, hält längere Zeit den Streckenrekord für schwere Motorräder am Semmering und lernt als Zuseher bei der Fernfahrt Paris-Wien den Automobilbazillus kennen. Man darf ihn seiner späteren Leibesfülle wegen nicht unterschätzen: Sascha hat mit dem Fahrrad begonnen, war Kunstradfahrer. Er entwickelt nach Zeitzeugen eine artistische Beherrschung des Motorrads, wofür auch eine verbürgte Halbjahres-Kilometerleistung von 15.000 km spricht. Bitte: wir sind noch im Jahr 1905!

Bereits in dieser Zeitspanne fällt die „Allgegenwärtigkeit“ des jungen Grafen auf: er ist scheinbar gleichzeitig in Wien, Jungbunzlau, am Semmering, in England, reitet bei den Dragonern und hat noch genügend Zeit für die Damenwelt. Als altösterreichischer Aristokrat beherrscht er Deutsch,



**Alexander Graf Kolowrat-Krakowsky 1876-1927.**  
(Archiv Porsche).  
Links: Alpenfahrt 1912,  
Archiv Nemegeyi).



**Ein Nickerchen während der Rekordversuche in Brooklands. Man beachte das britische Bärtchen (Archiv Nemegeyi).**



**Hier irrt die AAZ aus 1928: Die „Monte“ gab es erst ab 1911 und dann vor dem Krieg nur mehr 1912; daher mit großer Wahrscheinlichkeit 1912, ein Ergebnis der Startnummer 77 ist nicht bekannt (Archiv ÖAMTC)**

**Unten: Alpenfahrt 1910, am Katschberg (Archiv Pfundner).  
Darunter: Alpenfahrt 1912, Beifahrer Akos v. Nemegeyi (Archiv Nemegeyi).**



überliefert; immerhin konnte Kolowrat bei der Fahrt um den Semmering damit 1913 den 1. Preis erzielen.<sup>25</sup>

Eine „Spezialität“ des Grafen ist sein „Kehrt-Euch-Trick“, mit dem er sein Auto in voller Fahrt zu einer 180-Grad-Kehre brachte und unbeeindruckt in der Gegenrichtung weiterfährt. Nach heutigen Erkenntnissen ist Kolowrat somit der Erfinder des „Handbrake-Turn“, mit dem er verbürgt großen und nachhaltigen Erfolg bei der Damenwelt verzeichnet. Vielleicht hat er damit auch die später berühmte Schauspielerin Anny Ondra betört, die er als blutjunges Mädchen in Prag kennen lernt, von der Schultasche befreit und für den Film entdeckt. Jedenfalls sind die Frauen das Salz im Leben des Grafen Sascha ...

Auch technische Innovationen werden von unserem Grafen vorangetrieben: aus der Zeit vor dem Krieg gibt es ein Patent auf ein Acetylen-Sauerstoff-Kalklicht, offenbar ein großer Karbidscheinwerfer mit Sauerstoffzufuhr.<sup>26</sup> Dieser „Schneidbrenner“ ist auf Alpenfahrt-Fotos als großer Mittelscheinwerfer zu erkennen und auch der Laurin & Klement seines Freundes Akos Nemegeyi - das Fahrzeug wurde erst vor Kurzem im Originalzustand ins Ausland verkauft - wies diese Zusatzbeleuchtung bis zuletzt auf. Für sein Garagentor hat Sascha eine Art elektrische Vorankündigung mit Selenzelle (!) entwickelt, also ein Vorläufer der heute üblichen Fernbedienung.<sup>27</sup>

Aber zurück zu den Alpenfahrten: 1911 geht die AF bereits über 1421 km. August Horch gibt damals zu Protokoll (wörtlich): „... habe ich bisher nicht gewußt, daß es überhaupt solche Steigungen gibt ... ich mache lieber vier Herkomerfahrten mit als eine solche Fahrt.“<sup>28</sup> Teilnehmer 1911: Porsche, Dir. Fischer (AD), August Horch (AUDI), Ledwinka (Nesselsdorfer) In diesem Jahr fällt unser Graf durch einen Kühlerdefekt zurück und bleibt daher nicht strafpunktfrei, er gilt nur als „angekommen“. Trotzdem verliert er nicht seinen Humor, man sieht ihn auf einem Foto bereits, wie er die Abfahrt der Fahrzeuge eigenhändig „kinematographiert“, auf einem anderen als „Benzinkannenträger“ und bei der Behebung eines Pneudefektes.

1912 ist offenbar der gesellschaftliche Kulminationspunkt der Alpenfahrten erreicht: Unter den Teilnehmern befinden sich Erzherzog Karl Franz Josef, der spätere Kaiser Karl mit seinem Fahrer Gregoric auf Austro-Daimler, Erzherzog Josef Ferdinand (Puch), Prinz Elias von Parma, Bruder der nachmaligen Kaiserin Zita, auf einem Austro Daimler, Charlotte Erbprinzessin zu Sachsen Meiningen, aber auch Fritz Opel, Direktor Eduard Fischer von Austro-Daimler, Hans Nibel auf Benz, Ferdinand Porsche, Giovanni Marcellino (Austro Fiat). Der Herzog zu Braunschweig-Lüneburg gibt seine Nennung auf einem Gräf & Stift (!) ab, stirbt aber kurz vor dem Bewerb bei einem Autounfall. Die Veranstaltung steht unter dem Ehrenschatz des Erzherzogs Leopold Salvator, der die Veranstaltung in seinem „Itala-Avalve“<sup>29</sup> mit dem Markgrafen Pallavicini und dem Prinzen Solms sowie dem



Prinzen Lobkowitz begleitet und seine „Photographischen Aufnahmen“ huldvollst der AAZ zur Veröffentlichung überlässt. In sieben Etappen werden 2.364 km zurückgelegt. Der Bericht in der AAZ über mehrere Hefte füllt einen kleinen Ordner und bietet Lesestoff für mehr als einen Abend.

Wie schon in den vergangenen Jahren findet Kolowrat immer wieder Zeit, vor dem Start oder in Pausen die Ereignisse zu „kinematographieren“. Leider bleibt er nicht strafpunktfrei: wegen Überschreitung der zum Ankurbeln des Motors vorgegebenen Startzeit um drei Minuten werden ihm drei „Strafpunkte 3. Klasse“ aufgebremst - im Vorjahr wäre dies noch strafpunktfrei gewesen. Aber mit diesen wenigen Strafpunkten reiht er sich trotzdem in die Schar der Bewerber um den großen Alpenpokal des ÖAC. Dieser soll dem Bestplatzierten der Jahre 1912 bis 1914 überreicht werden und stellt eine vom k.u.k. Hofjuwelier Klinkosch geschaffene silberne Skulptur dar. Der Brite Radley mit seinem Rolls-Royce bleibt bereits in der ersten Etappe am Katschberg stecken, da der Rolls nur drei Gänge besitzt und zu hoch übersetzt ist. Als er hört, dass es mit den Bergen so weiter gehe, gibt er auf. Der Berichterstatter der AAZ findet es übrigens erwähnenswert, dass aus der Gruppe eines als Schlachtenbummler angereisten Motorfahrer-Clubs ein einziger den Katschberg mit dem Motorrad bezwingen konnte. Unter den strafpunktfreien Teilnehmern befinden sich auch Prinz Elias von Parma und sein Schwager, der Erzherzog Karl mit dem Chauffeur Gregoric. Nach dem Seligsprechungsprozess für Kaiser Karl ist es nun sehr leicht möglich, dass dieser noch zum Schutzpatron der Motorsportler gekürt wird.

Auch bei der Alpenfahrt 1913 wird Kolowrat vom Pech verfolgt, nimmt es aber wie immer sportlich und mit Humor. Strafpunktfrei angekommen, werden die Wagen nach der Konkurrenz einer „Konditionsprüfung“ unterzogen, bei der man sich zusätzliche Strafpunkte einhandeln kann. Bei unserem Grafen war eine Ölleitung gebrochen. Ohne hier jetzt eine Abhandlung über die Alpenfahrt zu schreiben, möchte ich doch den Originalbericht der AAZ über diesen Vorgang wörtlich zitieren:<sup>30</sup> „Im Publikum machte sich eine kleine Fidelität bemerkbar, denn der nächste Wagen war der des Grafen Kolowrat, und man wußte doch, daß der Graf ein recht fatales Malheur gehabt hatte. Ein Oelrohr war gebrochen, und da mag wohl einiges infolgedessen nicht mehr so ganz intakt sein. Es war die Fidelität der interessanten Erwartung, eine Stimmung, die Graf Kolowrat durch seine gute Laune verschuldet hatte.“

Man bedauerte sein Mißgeschick gewiß allgemein, aber doch gingen alle lächelnd zum Wagen und beobachteten erwartungsvoll das Ankerbeln, das Öffnen der Motorschraube (sic!), die über und über mit Oel beschüttet war. In der Oeleingußöffnung steckte ein Blümelein, eine Königskerze ...“ (Ende Zitat)

Bei der „Fahrt um den Semmering“ 1913 erscheint unser Graf mit einem Eigenbaufahrzeug, das er als „Sascha-Cyclecar“ bezeichnet und das an anderer Stelle als „Globe-Anzani-Cyclecar“ angegeben wird. Es ist dies die erste öffentliche Schaustellung seiner angesichts seiner stattlichen Figur nicht sofort verständlichen Liebe zu Kleinwagen. Irgendwo hatte der Graf dabei anscheinend das „Volksauto“ vor Augen, wie wir es später beim Sascha-Projekt kennen lernen werden.

Man muss die zahlreichen sportlichen Erfolge Kolowrats in der Laurin-u.Klement-Zeit genau analysieren, um sie von Nennungen als Bewerber zu unterscheiden. Sascha sieht seine Funktion als Aufsichtsrat in einer Art „Rennleiter“ und „Sportmanager“ für L&K, tritt als Bewerber und Begleiter ebenso häufig auf, wie er sich gleichzeitig ans Volant setzt.

Bei der letzten Alpenfahrt 1914 bleibt Kolowrat wieder strafpunktfrei nachdem er wegen Aufmüpfigkeit gegenüber den Anweisungen des Starters („Rekurrieren an die Sportkommissare“) mit einer Geldstrafe von Kr. 2000.- belegt wird. Das sind heute etwa 8.000 Euro. Um den von Klinkosch geschaffenen Alpenfahrtwanderpokal, eine wertvolle silberne Skulptur, gibt es lange Diskussionen, da gleich mehrere Anwärter, darunter auch der von Kolowrat genannte Laurin & Klement von Hieronimus in Frage kommen. Schließlich nimmt



Technische Abnahme bei der Alpenfahrt 1914. Hinter Kolowrat stehend mit Offizierskappe: Heinrich Graf Schönfeld (Archiv Zappe).

in der Hektik der sich ankündigenden Kriegswirren AUDI nach Losentscheidung den Preis mit nach Hause. Kopien sollen auf Kosten des Clubs für die anderen strafpunktfreien Bewerber, darunter unseren Sascha, angefertigt werden ...<sup>31</sup> Daraus wird nichts! Am 23. Juni endet die „Alpenfahrt 1914“, am 28. Juni fallen die Schüsse in Sarajevo...

**Fortsetzung folgt im nächsten Heft: In Teil Zwei erfahren Sie alles über über Kolowrat's Filmschaffen, die Erfindung der Kriegsberichterstattung, das Fliegen und die Sascha-Rennwagen.**



## Erläuterungen:

1 Die Ursache des Zweikampfes ist unbekannt, es dürften auch nationale und politische Differenzen zwischen den beiden Kontrahenten mitgespielt haben.

Vgl.: *J.Lugs*: Das Buch vom Schießen, ARTIA, Prag 1986 und Staatl. Zentralarchiv Prag, Sig. PM 1876 - 8/17/24 und PP 1888-1892 K/19/22

2 *Baroness Huppmann-Valbella*, geb. 6.8.1858 in Paris. Die häufig zitierte Verwandtschaft mit der Zigarrendynastie Upmann, H.Upmann oder auch Hupmann hat sich bei genauerer Betrachtung als unrichtig erwiesen

3 *Dictionary of Famous Personalities in the Automobile World*, Hsg. FIA, Hist. Kommission, 2000

4 *Pfundner*, „Vom Semmering zum Grand Prix“, Wien, 2003

5 Die Geschichte von der Firmengründung ist bekannt: Der Buchhändler Wenzel Klement hatte bei der Niederlassung von Seidl & Naumann in Aussig Ersatzteile für sein Fahrrad bestellt. Allerdings auf Tschechisch! Man antwortete ihm, er möge sich gefälligst einer verständlichen Sprache - am Besten Deutsch - bedienen. Die erweckte so sehr den nationalen Stolz von Wenzel, dass er gemeinsam mit Laurin zur Gründung einer eigenen - tschechischen - Fahrradproduktion schritt.

6 Der große Reichtum des Leopold Kolowrat dürfte aber erst aus der Erbschaft nach dem 1904 verstorbenen „Großonkel“ Graf Heinrich Kolowrat-Krakowsky stammen. Skodareport 1984 - 1974; Werksschrift.

7 Obwohl L&K erst 1906 zu einer AG umgewandelt wurde, bestanden offenbar schon vorher geschäftliche Beziehungen mit dem Grafen Kolowrat.

8 *Krackowizer/Carrick*: Motorradspor. Wels, 1979

9 Anspielung an die böhmische Stadt Klattau/ Klatov, in deren Nähe die gräflichen Güter liegen.

10 *Fritz/Zahradnik*: Erinnerungen an Graf Sascha Kolowrat. Broschüre des österreichischen Filmarchivs, 1992

11 *Krackowizer*: Motorradspor ...

12 *Kozisek/Kralik*: L&K-Skoda, Prag 1995

13 Nach Pfundner wohl auch aufgrund einer finanziellen Beteiligung an Skoda, aufgrund der gut situierten Familienverhältnisse wahrscheinlich vom „Taschengeld“ Jung-Sascha's finanziert.

14 Illner war Werkmeister bei Igo Etrich; er flog die Etrich-Taube.

15 *Pfundner*, „Vom Semmering zum Grand Prix“, Wien, 2003

16 *Pfundner*, s. oben

17 fotografischer Nachweis AAZ Nr. 27/1910, S. 4 und Text dazu AAZ 28/1910

18 *Autosport in Österreich 1898 - 1938*, Album-Verlag, Wien 2004

19 AAZ Nr. 21/1911, S. 56

20 „Erinnerungen an Graf Sascha Kolowrat“ Manuskript, Österr. Filmarchiv, 1992, Hsg.:Walter Fritz / Margit Zahradnik. Und Nachruf in der AAZ 1927, No. 24

21 *Pfundner*, s.oben

22 Fotografischer Nachweis in AAZ Nr. 26/1913, S. 31

23 Das Ferkel habe ich zwar nicht in der AAZ gefunden, wohl aber in mehreren unabhängigen biografischen Anmerkungen.

24 Fast wörtlich nach einem Zitat Hubert Marischkas in „Erinnerungen an Graf Sascha Kolowrat“ a.a.O.

25 *Formel-Ö; Rennwagen aus Österreich*. Austro Classic Sonderheft 3, Wien, 2003

26 Der Scheinwerfer wurde als „System Graf Alex. Kolowrat“ angekündigt und von der Fa. Alois Böll, Wien XIX, Hollerg. 35 hergestellt; mit einem Acetylen-Sauerstoffgemisch wurde ein Glühkörper (Kalk?) erhitzt.

27 Vgl.: „Erinnerungen an Graf Sascha Kolowrat“, Manuskript, Österr. Filmarchiv, 1992, Hsg.:Walter Fritz/Margit Zahradnik

28 AAZ Nr 22/1911, S.34

29 AAZ, Nr.25/1912, S. 62

30 AAZ, Nr. 27/1913, S. 68

31 *Pfundner*, s. oben, Laurin & Klement, also Sascha, hatten sogar eine Kollekte initiiert, die Stimmung war erregt, letztlich sollte jeder der in Frage kommenden Bewerber einen Abguss der immerhin sehr wertvollen Skulptur erhalten. Daraus ist bis heute nichts geworden. Das Original befindet sich bis heute im Besitz von AUDI.





**“Young Count Kolowrat of Bohemia...” Cycling & Moting (sic!), London 1906.**

Tschechisch, Französisch perfekt und Englisch, Italienisch und Spanisch „für den Hausgebrauch“.

## 2. SZENE:

### Autorennen und Rekorde für Laurin & Klement, 1907 - 1914.

Laurin & Klement entschließen sich 1907, in den Automobilbau einzusteigen, wandeln dabei in eine AG um und der blutjunge Graf Sascha erwirbt Aktienanteile<sup>12</sup> und erhält Sitz und Stimme im Verwaltungsrat.<sup>13</sup> Hier kann er sofort sein Managementtalent und sein Talent mit Menschen umzugehen unter Beweis stellen. Otto Hieronimus wird von ihm als Chefkonstrukteur und Rennfahrer ins Team geholt. Hieronimus hat zu dieser Zeit bereits als Rennfahrer für Benz und Spitz Berühmtheit erlangt hat - seine Karriere wäre eine eigene Biografie wert.

Der junge Graf Kolowrat nimmt seine Aufgabe als Verwaltungsrat offenbar sehr ernst, denn er stürzt sich in der Folge mit vollem persönlichen Einsatz in eine Unzahl von Wettbewerben, Demonstrations- und Testfahrten. Flugs werden Rekordfahrten in Brooklands mit dem FCS mit 3,5-Liter-Motoren aufgenommen, wobei hier Hieronimus mit etwa 118 Stundenkilometern Schnitt etwas schneller ist als sein „Verwaltungsrat“ Sascha; Scherzbolde meinen, aufgrund der besseren persönlichen Windschlüpfbarkeit gegenüber dem Grafen, der bereits ein wenig Speck angesetzt hatte.

In diese Zeit fällt auch die bekannte Geschichte vom Bergrennen in Gaillon, Frankreich. Kolowrat soll mit einem L&K - FCS starten, der jedoch nicht rechtzeitig per Bahn eintrifft. Kurz entschlossen nimmt der Graf seinen altgedienten Typ F, mit dem er per Achse angereist war und der schon einige zigtausend Kilometer auf dem Buckel hat, ersetzt den rückwärtigen Teil der Karosserie durch einen Korbessel,

engagiert einen Liliputaner als - vorgeschriebenen - Beifahrer und fährt einen Klassensieg heraus. Die Kombination „Korbessel mit Liliputaner“ wird später geradezu zum Markenzeichen Kolowrats bei Bergrennen. Dabei ist ein Korbessel zur Gewichtserleichterung damals gar nicht so abwegig, wenn man bedenkt, dass auch die „Spirit of St. Louis“ von Lindbergh mit einem Pilotensitz aus Weidengeflecht bestückt war. Aber die Geschichte ist noch nicht zu Ende: Jung-Sascha sollte eigentlich zum Studium der Landwirtschaft in der Schweiz weilen und Vater Leopold gibt ihm sogar einen „Aufpasser“ mit auf die Reise. Sascha deponiert den Zerberus mit einem Packen vordatierter an seinen Vater gerichteter Grußpostkarten in der Schweiz. Mit diesen Postkarten wird in regelmäßigen Abständen der Briefkasten gefüttert. Leider liest Vater Leopold aber die AAZ, die den Sieg Saschas ausgiebig würdigt und daher gibt es im Anschluss an das denkwürdige Rennen in Gaillon ein väterliches Donnerwetter. Trotzdem nimmt Sascha gerade in dieser Zeit an zahlreichen Rennen erfolgreich teil, so am Ries-Bergrennen, Königssaal-Jiloviste bei Prag, der ersten „Prinz-Heinrich-Fahrt“, dem Semmeringrennen, den Rekordfahrten in Brooklands, dem Riederbergrennen und anderen.

1910 stellt L&K einige Flugmotoren her, einen davon erhält der keineswegs an Unterbeschäftigung leidende Graf Kolowrat. Er legt als 14. Österreicher überhaupt die Pilotenprüfung ab, nachdem er seine Fliegerkarriere - wie damals üblich - mit dem Ballon begonnen hatte. Beim ersten „Preisfliegen“ in Österreich im Juli 1910 nimmt er mit seinem Voisin-„Flugapparat“ teil, wird aber von den Flugpionieren Karl Illner<sup>14</sup> und den Brüdern Warchalowski geschlagen. In der Folge macht Sascha aber aus Gewichtsgründen zunehmend wenig Gebrauch von seiner Lizenz.

## 3. SZENE:

### Pionierjahre der Österreichischen Alpenfahrt 1910-1914

Die Österreichischen Alpenfahrten dieser Vorkriegsperiode dürfen nicht mit Hobbysport für begüterte Autobesitzer verwechselt werden: sie stellen damals die Spitze des Motorsports dar, eher wie heute „Paris-Dakar“ und hatten zeitweise den internationalen Status eines „Grande Epreuve“.<sup>15</sup> Die Fahrzeuge - meist Werkswagen - wurden von den namhaften Pionieren wie Porsche, Horch, Ledwinka und anderen persönlich entwickelt, betreut und häufig auch gefahren. In diesen fünf Veranstaltungen - 1910 bis 1914 - reifte das Kraftfahrzeug von einer störungsanfälligen Primadonna zum alltagstauglichen Gerät, mit dem man schon 800 km in einem Zug auf schlechtesten Straßen ohne jegliche Störung absolvieren konnte. Oder in vollbesetztem Zustand etwa am Steilstück der Turracher Höhe anhalten und wieder anfahren konnte. All dies, ohne in der Zwischenzeit unter die Motorhaube zu sehen, denn die war plombiert. Dadurch wurde als Nebeneffekt der Startvergaser „erfunden“, da man anders die

**Kolowrat auf der Motorhaube des L&K FCS, neben ihm Adolf Schmal-Filius, Semmering 1908 (Archiv Pfundner).**



**Beginn der Autoproduktion bei Laurin & Klement. Am Steuer Kolowrat, neben dem Wagen sein Freund Akos v. Nemegeyi, im Hintergrund Hieronimus (Archiv Nemegeyi).**



Zischhähne unter der Motorhaube nicht mit Benzin fluten konnte. Noch ein kleine Kostprobe: bei der Karpatenfahrt 1913 wurde bei jeder Etappe die Zeit gewertet, bis der Motor mit der Handkurbel zum Laufen gebracht wurde. Graf Kolowrat benötigte dabei an 7 Fahrtagen insgesamt 18 (achtzehn) Sekunden!<sup>16</sup>

Aber zurück zu den ersten Alpenfahrten: 1910 geht es noch relativ gemütlich los mit 867 km in vier Tagesetappen. Es regnet viel, in den Tauern findet man Ende Juni Schneefahrbahn, der Katschberg ist eine einzige Gatsch-Landschaft. Fast alle Fahrzeuge fahren offen, da es in der Neunkirchner Allee auch eine Schnelligkeitsprüfung über 5 km gibt und da hat man bei der damaligen Bauweise ohne Verdeck weniger Luftwiderstand. Kolowrat ist in der Neunkirchner Allee der Schnellste mit 104 km/h und einer von sechs strafpunktfreien Fahrern. Mehr konnte man damals nicht erreichen, ein Gesamtsieger wurde nicht gekürt. Alle drei Fahrer des Laurin & Klement-Teams bleiben übrigens strafpunktfrei, neben Kolowrat noch Hieronimus und Graf Draskovich. Sascha Kolowrat hatte drei Beifahrer, darunter als offiziellen Kontrolleur den bekannten Motorjournalisten Adolf Schmal, (Pseudonym „Filius“). Selbstverständlich zieht unser Graf wie meistens seine lustige Schau ab: Er präsentiert die Waterproof-Regenplane System „siamesisches Schwesternpaar Blazek“, eine Persenning für die Rücksitze, die nur die Köpfe und einen mittleren Ärmel für beide Beifahrer zum Nasenputzen freigibt.<sup>17</sup> Darüber hinaus hat er beim Start ein Kühlerornament, „einen englischen Konstabler darstellend, der einen ihm in den Mund gesteckten „Tschick“ auf einen Druck prompt wieder ausspie.“ (Originalzitat).

Spätestens jetzt sollten wir uns mit der Persönlichkeit des jungen Alexander Kolowrat befassen, um die blutleeren historischen Fakten mit Leben zu füllen. „Seitenblicke-TV“, Farbfotografie und Skandalpresse waren noch nicht erfunden, so halten wir uns an die Berichte von Zeitgenossen: Mittlerweile zu einem stattlichen Hünen herangewachsen, liebt Sascha nicht nur das gute Essen - Roastbeef oder Prager Schinken beim Stalzer am Ring als „Gabelfrühstück“, wie der Wiener eine kleine Mahlzeit vor dem Mittagstisch nennt, ein Dutzend Austern hier, ein paar Krebse im Séparée beim Sacher, wo er lieber alleine speist als in großer Gesellschaft. Über die bedeutende Rolle der Damenwelt werden wir dabei noch später berichten. Jedenfalls kann er bei den Alpenfahrten im verdreckten Overall selbst an seinem Fahrzeug schrauben und sich abends in kürzester Zeit in den geistreichen Aristokraten verwandeln, der die gesamte automobiler Gesellschaft unterhielt. Mit einer Stimme, die „Fensterscheiben zum Klirren bringen konnte“, wie Alfred Neubauer einmal berichtete. Seine Liebe zum guten Essen schlug sich aber durchaus auch - damals noch - im Muskelaufbau nieder: auf einem zeitgenössischen Foto, es muss 1913 sein, sehen wir Jung-Sascha, wie er den von ihm propagierten ersten Sascha-Kleinwagen allein an der Hinterachse hochhebt. Im Wintermantel.<sup>18</sup>



Sascha ist nach zeitgenössischen Berichten<sup>19</sup> durch seine auffallend rote Sportkappe von Weitem zu erkennen, die er aus einem Aberglauben heraus bei Zieldurchfahrten vom Kopf schleudert, also sozusagen die umgekehrte Colin-Chapman-Show.<sup>20</sup> Bei der bosnischen Tourenfahrt 1908 „durch die Schluchten des Balkan“, also quasi auf den Spuren von Karl May, erzielt er mit einem roten Fez als Kopfbedeckung große Aufmerksamkeit.<sup>21</sup> Sascha versteht auch Witze auf seine Kosten und erscheint einmal bei der Abgabe zur Alpenfahrt mit einem großen Schild an seinem nicht gerade schmächtigen Rücken: „Ballast“.<sup>22</sup> Auch andere Scherze, etwa die Mitnahme eines kleinen Ferkels bei einer Alpenfahrt als Beifahrer auf dem Rücksitz bilden Legenden um den Grafen.<sup>23</sup> Wenn man die Berichte der Alpenfahrten vor dem 1. Weltkrieg liest, weht ein unüblich humorvoller Ton aus den sonst verstaubten Seiten, sobald der Graf erwähnt wird.

Trotz seines stattlichen Wuchses entwickelt er dabei eine eigenartige Vorliebe für kleine Autos, in die er sich gleich einem Riesenbaby zwängte.<sup>24</sup> Sichtbarer Ausdruck dieser Liebe war ja der bereits erwähnte Kleinwagen „Sascha“ um 1913, nicht zu verwechseln mit dem von Porsche konstruierten Sascha-Wagen, von dem wir noch später hören werden. Leider sind über diesen ersten Kleinwagen nur wenige Details

Von oben: Otto Hieronimus kommt ins Team von Laurin & Klement (Archiv Nemegeyi). Prinz-Heinrich-Fahrt 1909, am Steuer Kolowrat, neben ihm Hieronimus (Archiv Pfundner).

Der Vater mit dem Kinde... Der Laurin & Klement vom Semmeringrennen 1907. Der Liliputaner wurde für das Foto durch einen Knaben ersetzt? (Archiv Nemegeyi).