



# Sascha

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

**Eine biografische Szenenfolge. Teil 2.  
Von Hans Jachim.**

#### 4. SZENE:

Das Filmschaffen, Flugzeuge, Kriegsdienst, Entwicklung der Kriegsberichterstattung:

Gleichzeitig mit seinem Motorrad- Flieger- und Automobilspleen zeigte sich Sascha an der Filmerei interessiert und knüpfte auf Auslandsreisen Kontakte zu den Pionieren wie etwa Pathé in Paris. Ab 1910 entstehen die ersten Dokumentarfilme, auch bei Reisen mit dem Automobil nach Algier und Tripolis und bei anderen Tourenfahrten. Besonders zu unserem Thema passende Filme sind: „Gardasee“, „Bilder aus den Dolomiten“, „Stapellauf der Tegetthoff“, „Im Auto durch die Österreichischen Alpen“, „Erzherzog Leopold Salvator besucht anlässlich der Alpenfahrt Portorož“, „Die Kaiserparade des K.K. Österr.freiwill-

ligen Automobil- und Motorfahrer-Korps“, „Motorflugkonkurrenz in Ebreichsdorf bei Wien“, „Auf den Spuren des Telemark“.

Aber auch erste Gehversuche mit Spielfilmen ergeben kuriose Titel wie „Onkel Cocl am Gänsehäufel“, „Fräulein Wildleders Liebesroman“ (Oho!). Mit dem ersten Großfilm „Der Millionenonkel“ erringt die „Sascha-Film“ internationale Anerkennung. Kein Geringerer als Alexander Girardi ist hier in 32 (!) verschiedenen Rollen seiner Theaterkarriere zu sehen, die vom Regisseur Marischka in eine Rahmenhandlung gepackt werden.

Während des ersten Weltkriegs dient Kolowrat vorerst als Ordonnanzoffizier beim „Freiwilligen-Automobilkorps“ in Galizien, kann dann aber eine Filmstelle für den Heeresnachrichtendienst einrichten. Als Offizier im Nachrichtendienst produziert er

die ersten Kriegs-Dokumentarfilmaufnahmen. Dazu zählen auch die berühmten Aufnahmen vom Leichenbegängnis Kaiser Franz Josephs, der Hochzeit des Erzherzog Karl sowie Berichte über die Isonzo-Schlachten. Dass es aber dabei nicht nur kriegerisch zugegangen sein mag, kann man aus einer Karikatur dieser Zeit entnehmen, die einen einigermaßen abgemagerten Sascha vor einem Filmprojektor zeigt, auf der Leinwand ist schemenhaft eine tanzende Bajadere zu sehen. Noch im Krieg 1916 eröffnet die Sascha-Film das Großatelier in Wien-Sievering, nachdem die ersten Spielfilme in Wien-Brigittenau (Pappenheimgasse / Treustrasse) und mit Außen-aufnahmen in der Engerthstrasse entstanden.

##### 5. SZENE:

###### Das „Sascha-Volksauto-Projekt“

Die Kriegsjahre hatte der Graf also relativ unversehrt und offenbar auch ohne größere finanzielle Schäden überstanden. Das ungeheure Vermögen, das ihm sein 1910 verstorbener Vater hinterlassen hatte, ermöglichte mit der bereits 1910 gegründeten Sascha-Film den vollen Einstieg ins Filmgeschäft. Neben der Leidenschaft, mit der Sascha all seine Unternehmen betrieben hat, dürfte auch sehr viel dieses Vermögens investiert worden sein. Die Filmerei war zu dieser Zeit auch eher ein Spleen als das große Geschäft. Andererseits gibt es Historiker, die Kolowrat als „Kriegsgewinnler“ in Bezug auf seine militärischen Dokumentarfilme bezeichnen. Meines Erachtens ein absurder Vorwurf; das Gegenteil ist der Fall: nach dem Tod des Vaters zu großem Besitztum gelangt, steckte Sascha sein Geld nicht nur in den Motorsport und die Filmerei, sondern finanzierte auch als glühender Patriot die Produktionskosten der Kriegs-Wochenberichte.<sup>32</sup> Alles sehr kompliziert, aber die finanzielle Frage der Kolowrats ist hier nicht unser Hauptthema.<sup>33</sup>

Die erste Nachkriegszeit widmet Kolowrat intensiv dem Filmgeschäft und seiner „Sascha AG“, die bereits ein Studio in Paris betreibt. Seine Wege führen ihn zweimal in die USA, wo er neben Filmstudios auch die Ford-Werke besichtigt. Offenbar war das Sascha-Volksautoprojekt bereits im Kopf herangereift und der gute Sascha betrieb hier für Freund Porsche schon ein wenig „Werksspionage“.

Der Motorsport im damaligen „Deutsch-Österreich“, wie man die Erste Republik anfangs nannte, befand sich noch im Dornröschenschlaf. Die Verbindung zu Laurin u. Klement war nun zwangsläufig beendet und der „vormalige Graf Kolowrat“ - wie ihn die Zeitungen anfangs streng republikanisch titulierte - erschien da und dort bei entsprechenden Ereignissen als Beobachter und gleichsam als lebendes Relikt einer großen Motorsportvergangenheit. Riederberg und Semmering sind zwar noch ein schwacher Aufguss der Vorkriegsveranstaltungen, aber Kolowrat ist 1920 mit einem kleinen Wanderer (mit Korbessel und Zwerg wie gewohnt) unter den Klassensiegern und fährt beim Kurorte-Rennen Karlsbad - Marienbad - Karlsbad wieder einmal den ersten Platz mit einem Laurin u. Klement heraus.<sup>34</sup> Im nächsten Jahr startet er bereits auf einem großen

Austro Daimler beim Bergrennen Königssaal - Jilowischt, wie gewohnt Klassensieg.

Die Bezeichnung als „vormaliger Graf“ hat den guten Sascha offenbar sehr gestört, denn ab jetzt gibt es in der AAZ eine neue Sprachregelung: „Herr Alexander aus dem Hause der Grafen Kolowrat“ tritt auch als Bewerber im Namen der „Sascha AG“ auf und stellt dem talentierten Motorradfahrer Kellner eine Indian zur Verfügung. Er ist sich auch nicht zu schade, bei einem Gymkhana des Wiener Automobilclubs mitzumachen. Ich erwähne dies, weil dabei außer Konkurrenz ein Knirps mit einem von seinem Papa gebastelten - natürlich motorisierten - rassigen Kinderauto mitfährt und die Herzen der Zuseher erobert. Es ist - raten Sie einmal - der kleine Ferdinand Porsche, den man später zur Unterscheidung gegenüber seinem Vater „Ferry“ nennen wird.

Die Kontakte zwischen Kolowrat und Porsche, dem damaligen Generaldirektor von Austro Daimler, sind offenbar bereits sehr weit gediehen, denn Kolowrat plant noch im gleichen Jahr einen Start bei der Coppa delle Alpi, der laut AAZ „der großen Hitze“ (!) zum Opfer fällt, startet aber beim GP von Brescia, wo er ausscheidet.

Die alte Leidenschaft für ein „Volksauto“ ist ungegrübt. Berichte von Freunden und Mitarbeitern aus der Filmwelt belegen, dass Graf Sascha auch im Alltag in Kleinwagen sein Glück gefunden hatte, also in Vehikeln, die zu seiner massigen Gestalt in krassem Widerspruch stehen.<sup>35</sup>

In Erinnerung an seine Versuche mit dem „Sascha-Cyclecar“ vor dem Krieg bedrängt er nun Ferdinand Porsche bei Austro Daimler zum Bau eines Volksautos. Ich wähle absichtlich diese Formulierung, da sehr vieles für eine geistige Urheberchaft Kolowrats und nicht nur seine finanzielle Unterstützung spricht. Darüber hinaus war dieses Sascha-Projekt weit mehr als der Versuch, einige kleine Rennwagen zu bauen. Es sollte nicht mehr und nicht weniger als ein österreichisches Volksauto entstehen! Zweimal musste er das wahrscheinlich nicht dem „Professor“ sagen, der das Thema „Volkswagen“ sicherlich bereits zu dieser Zeit im Kopf hatte. Citroen hatte ja bereits 1919 mit dem Typ „A“ die Richtung vorgegeben. Anders sahen dies die Geldgeber in Wien, allen voran Camillo Castiglioni. Trotzdem wagt Porsche als Generaldirektor die Konstruktion von vorerst drei Prototypen eines viersitzigen „Volksautos“ - wechseln Sie dieses bitte nicht mit den „Sascha“-Rennwagen - und benennt sie nach Kolowrat als „Sascha“-Wagen. Bei einem eigenwilligen Charakter wie Porsche muss der geistige - und finanzielle - Anteil Kolowrats, aber auch die Freundschaft zu Porsche sehr hoch eingeschätzt werden, um diese Namensgebung zu verdienen. (Kolowrat wird in diesem Zusammenhang auch als „Verwaltungsrat“ bei Austro Daimler titulierte.) Vergleiche mit Jelinek und Mercedes drängen sich hier auf...

Wertvolle Informationen über diese drei Prototypen eines Volksautos liefert Pfundner („Vom Semmering zum Grand Prix“), der sich dabei auf Informationen und Fotos aus erster Hand von Alfred Neubauer berufen kann. Um mit Sportserfolgen für das

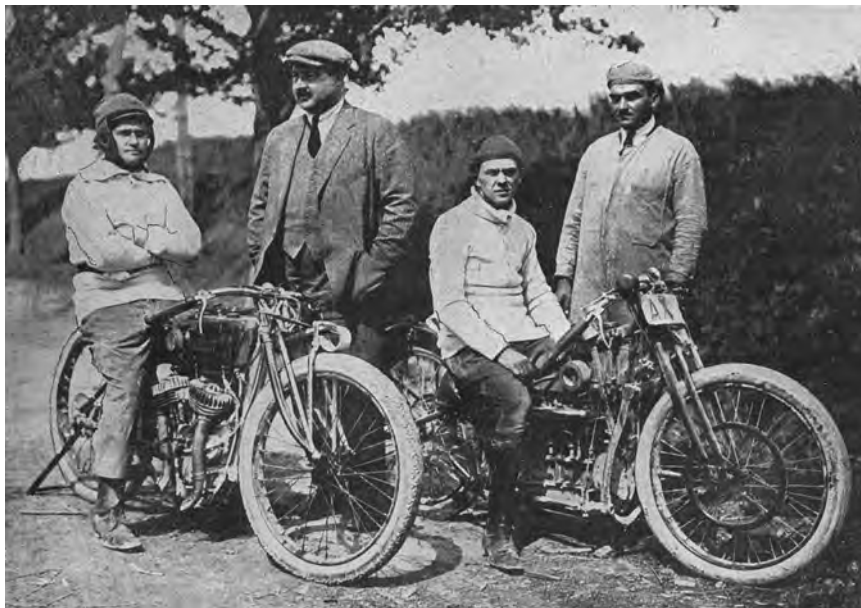
„Als Offizier im Nachrichtendienst produziert er die ersten Kriegs-Dokumentarfilmaufnahmen. Dazu zählen auch die berühmten Aufnahmen vom Leichenbegängnis Kaiser Franz Josephs, der Hochzeit des Erzherzog Karl sowie Berichte über die Isonzo-Schlachten.“



Photo: Photomuseum Bad Ischl



Sascha wieder als Scherzbold: mit „Ballast“ am Rücken bei der Abwaage zum Semmeringrennen 1920 (Archiv ÖAMTC/AAZ).



**Kolowrat als Sponsor eines jungen Motorradteams der Nachkriegszeit (Archiv ÖAMTC / AAZ).**



**Sascha und Jockel!**

Volksauto zu werben und so die Geldgeber von Austro-Daimler, allen voran Camillo Castiglioni geneigt zu stimmen, stellt man gleichzeitig fünf bis sechs Sport-Rennwagen auf die Räder, eben die bekannten „ADS Sportwagen Typ Sascha“ wie der „Sascha“-Rennwagen offiziell<sup>36</sup> benannt wurde: 1100 ccm, 50 PS, 144 km/h und gelegentlich auch mit hubraumstärkerer Maschine. In Erinnerung an das ehemalige „Tarockanien“ (copyright Fritz von Herzmanovsky-Orlando) markiert man die Wagen mit den Farben des Tarock, sicherlich nach der Idee unseres Grafen Sascha: Herz, Treff, Pique und Karo. Nach vorliegenden Fotos scheint aber auch ein Sascha mit Kennzeichen „Punkt“ und einer ohne Markierung auf, so dass man mit großer Wahrscheinlichkeit von zumindest sechs gefertigten Rennwagen sprechen kann. Die Markierung der Wagen drückte übrigens nicht fix eine Zugehörigkeit zu einem bestimmten Fahrer aus und auch die Motorisierung kann von Rennen zu Rennen zwischen 1100 ccm und 1500 ccm wechseln.<sup>37</sup> Manches spricht sogar dafür, dass mehr Sascha Wagen als die in der Literatur bekannten vier bis sechs gebaut wurden, u. A. auch durch die Zahl der internationalen/ausländischen Erfolge, auch von Privatfahrern! Jedenfalls muss man das Projekt „Sascha“ primär als gescheiterten Versuch eines Volksautos einordnen, trotz der hervorragenden sportlichen Erfolge, die eigentlich nur das „Marketing“ für das Volksauto darstellen. Die Daten dieses „Volksautos“: 4Zyl, 15 PS Alukarosserie, Gewicht 775 kg.

Den am meisten publizierten Erfolg erringen diese Wagen bei der Targa Florio 1922.

Es treten an: Herz - Graf Kolowrat, Treff - Lambert Pöcher, Pique - Fritz Kuhn und Karo - Alfred Neubauer. Jawohl, jener Alfred Neubauer, später Rennleiter bei Mercedes, damals Werksfahrer bei Austro-Daimler.

Unser Graf - jetzt wird er auch in der Presse wieder so genannt - scheidet bei der Targa 1922 zwar vorzeitig aus, während Fritz Kuhn und Lambert Pöcher die beiden ersten Plätze in der Klasse bis 1100 Kubik



**Kolowrat in einem der drei (?) Prototypen des Sascha-Volksautos, mit dem er das Rennteam 1922 zu allen Rennstrecken begleitet und als „Rennleiter“ auftritt (Archiv Pfundner).**

belegen, Alfred Neubauer wird mit einem „aufgebohrt“ „Sascha“ Sechster bei den Rennwagen bis 3 Liter Hubraum. Sascha Kolowrat bleibt aber jederzeit der „Sküs“ in unserem Tarockspiel. Nach Angaben von Neubauer soll er das Team mit einem zivilen Sascha-Volksauto zu allen Rennen der Saison 1922 begleitet haben und gleichsam die Funktion eines Teamchefs ausgeübt haben.<sup>38</sup> Und diese Erfolge sind nicht gering! Der Sascha-Rennwagen hat 1922 17 erste Plätze eingefahren, viele davon international.<sup>39</sup>

Bis jetzt ein Leben von unerhörter, seltener Dynamik und Erfolgen, gleich einer Fackel, die an beiden Enden gleichzeitig brennt. Doch gibt es nun erste Warnungen des Schicksals: Hieronimus, Saschas Freund aus der Laurin & Klement-Zeit, verunglückt beim Ries-Rennen auf einem Steyr tödlich. Damit nicht genug, findet Fritz Kuhn beim Training zum Monza-Grand Prix mit einem 2-Liter Austro Daimler ADS IIR-Rennwagen den „Rennfahrertod“, wie man dies früher nannte. Porsche wird offenbar vom Verwaltungsrat beschuldigt, obwohl beim Unfall von Kuhn eindeutig ein Materialfehler (Speichenbruch) nachgewiesen wird,<sup>40</sup> Gleichzeitig wirft man - vermutlich, da hinter verschlossenen Türen - Porsche die Eigenmächtigkeiten beim Sascha-Projekt und bei der Entwicklung des 2-Liter-Rennwagens vor. Porsche scheidet nach einem diesbezüglichen Streit mit Castiglioni bei Austro Daimler aus, wobei man deutlich aus den gepolsterten Türen des Verhandlungsraumes die Worte „Saubagasch“ aus dem Mund des abtretenden Generaldirektors Porsche vernimmt.<sup>41</sup> Porschens weiterer Lebensweg, vorerst bei Mercedes in Deutschland ist ja hinreichend bekannt. Kolowrat kann dies nicht verhindern und distanziert sich offenbar selbst gleichfalls von Castiglioni ... Im bekannten Jahrbuch der Austro Daimler Werke von 1922, das alle Rennstarts sorgfältig auflistet, fehlt jeder Hinweis auf Monza und Kuhn.<sup>42</sup> Schlechte Reklame ... Immer seltener nimmt Kolowrat nun an Rennen teil: am Semmering, wo er am 24. September 1922 einen letzten Doppelstart mit dem Sascha-



Nochmals Targa Florio 1922: am Steuer Pöcher, stehend dahinter Kolowrat und sein Freund Nemegeyi. Die Dame ist Berti, Sascha's Schwester, Prof. Porsche legt seine Hand auf die Motorhaube (Archiv Nemegeyi).

„Bis jetzt ein Leben von unerhörter, seltener Dynamik und Erfolgen, gleich einer Fackel, die an beiden Enden gleichzeitig brennt. Doch gibt es nun erste Warnungen des Schicksals ...“



GRAF SASCHA KOLOWRAT auf AUSTRO-DAIMLER 11LT.  
SEMNERING-RENNEN 1922.



Drei Variationen von Semmering und Liliputaner: Doppelstart mit dem 1100 Treff-Sascha und dem 1500 Punkt-Sascha, zweimal Klassensieg. Die künstlerische Aufarbeitung ist von Hans Stix, dem bekannten Historiker der Semmering-Rennen (Archiv Pfundner/ Stix).



Der letzte Film, Cafe Electric mit Marlene Dietrich. Die Weichen zum Tonfilm waren gestellt, die Vorführung des unter der Regie von Willi Forst gedrehten Films konnte der Graf nicht mehr erleben (Archiv Jachim).

Unten: Das Wiener Atelier vor 1918.



Rennwagen in der 1100 und 1500-Klasse absolviert, natürlich mit Zwerg wie immer und nochmals einen Klassensieg in die Annalen schreibt.

Bemerkenswert an diesem tragisch-hektischen Jahr 1922 ist vor allem die Funktion Kolowrats im Austro-Daimler Team. Nach Aussage von Alfred Neubauer als Zeitzeuge, der ja in der Austro-Daimler Werksmannschaft war, begleitete Graf Kolowrat das Team fortan mit einem der kleinen Sascha-Viersitzer zu den Rennen. So auch im unglücklichen Tarragona-Rennen der „Trophy Armanguetz“ in Spanien, das vorzeitig abgebrochen wird, nachdem ein Unfall in der zweiten Runde über zwanzig Todesopfer unter den Zusehern gefordert hatte.<sup>43</sup> Kolowrat wird dabei von Neubauer in seiner Funktion als Rennleiter erwähnt, der mit Fähnchensignalen von der Box aus die Fahrer steuert und auch sonst das Kommando über das Team hat.

„...Bei Beginn der vierten Runde hält mir Graf Kolowrat an der Box ein grünes Fähnchen entgegen. „Grün“ heißt: langsamer fahren ... „ und: „... an den Boxen kommt mir Graf Kolowrat entgegen. Er jagt alle Neugierigen fort, hört sich kurz meinen Bericht an und lässt sofort einen Strick um den Wagen ziehen. Auch ich darf mich zunächst nicht rühren von meinem Sitz.“<sup>44</sup>

Also eindeutig Handlungen, für die später Neubauer selbst das Urheberrecht als „Rennleiter“ in Anspruch genommen hatte. Sicher ist er diesbezüglich bei Kolowrat in die Schule gegangen.

Am 30. April 1923 heiratet Graf Alexander Kolowrat-Krakovsky in Wien die russische Prinzessin Sophie Trubetzkoi, nachdem er am Vortag(!) wirklich zum letzten Mal bei einem Rennen antritt, dem Bergrennen Jiloviste-Königsaal bei Prag. Die Hochzeit ist ein gesellschaftliches Ereignis der Oberklasse, vergleichbar mit heutigen Prinzenhochzeiten, wengleich es noch keine „Seitenblicke“ und keine „Bild-Zeitungen“ gibt. Sascha hat seiner Gattin offenbar eine Art Enthaltensamkeitsgelübde gegeben, was den Motorsport betrifft und Jiloviste-Königsaal war eben seine Art von „Polterabend“. Die Ehe sollte kinderlos bleiben.

An dieser Stelle muss man festhalten, dass Kolowrat dank guter Vorbereitung und überlegter und beherrschter Fahrweise niemals einen Rennunfall mit ernsteren Folgen hatte.<sup>45</sup> Vielleicht hat aber auch die bereits erwähnte rote Sportkappe dabei ihren Anteil gehabt.

## 6. SZENE:

Blüte des Filmgeschäfts

In der Austro-Daimler-Zeit und nachher werden Dutzende Spielfilme von der „Sascha-Filmindustrie-AG“ gedreht, die zum Teil Weltgeltung erlangen und auch 80 Jahre später noch zur Aufführung kommen.<sup>46</sup> Fritz Kortner tritt als Beethoven auf („Der Märtyrer seines Herzens“), Raoul Aslan/Kortner in „Das andere Ich“. Der Ungar Michael Kertesz kommt als Regisseur ins Team („Die Dame mit dem schwarzen Handschuh“). Kertesz? Unbekannt? Vielleicht kennen Sie ihn als Michel Curtiz, nachdem er später in den USA bei „Warner-Brothers“ Karriere machen wird. („Casablanca“ und viele andere Hollywood-Filme.) Aber wir sind noch in den Zwanzigerjahren und die Sascha dreht unter der Regie von Kertesz „Monumental-Filme“ wie „Sodom und Gomorrha“ (1922), „Die Sklavenkönigin“, „Das Spielzeug von Paris“ (1924), „Die Rache der Pharaonen“ und „Salambo, der Kampf um Karthago“ (1925). Die Sascha-Film unterhält nun Zweigstellen in Belgrad, Budapest, Prag, Warschau und Bukarest. Die Rennfahrerei ist nach dem Debakel des „Sascha-Projekts“ beendet. Ja, es war ein Debakel, denn trotz der gut vermarkteten Erfolge durfte das Volksauto österreichischer Prägung nicht produziert werden und Austro Daimler hatte Porsche und damit auch unseren Grafen hinausgeekelt. Sicher auch zur Freude seiner Gattin, die sich mit der ungefährlicheren Filmerei leichter abfindet. Ungefährlich? Na ja! Man denke nur an Stars und Starlets, Anny Ondra, Marlene Dietrich, Paula Wessely, Henny Porten. Aber wir schreiben hier keine Gesellschaftskolumne. Trotzdem ist Kolowrat immer wieder bei Motorsportveranstaltungen als Gast zu sehen, gelegentlich auch im „Sascha-Sportwagen“, den er offenbar erworben hat. Ein Bär in einem Spielzeugauto, eine Elfe an seiner Seite ... Kertesz hat die Leidenschaft des Grafen später anschaulich dargestellt, als er über seinen ersten Kontakt zu Kolowrat berichtet:<sup>47</sup> „Ich erinnere mich, wie ich in seinem Büro saß, das so sehr seinen persönlichen Geschmack spiegelte; wie mir nicht klar war, ob ich mich in dem Büro eines Filmmagnaten oder im Arbeitszimmer eines Automobilindustriellen befand. Der Raum war mit technischen Gegenständen angefüllt, mit kleinen Modellen von Rennwagen und mit riesigen Landkarten, auf denen mit kleinen Fahnen alle Strecken markiert waren, über die ihn seine Rennen geführt hatten ...“

## 7. SZENE:

Dämmerung

1924: Das Kapitel „Sascha“-Wagen wird bei Austro Daimler geschlossen und ist nur mehr Geschichte. Graf und Gräfin Kolowrat genießen die Gemeinsamkeit, werden bei der „Österreichisch-Ungarischen Tourenfahrt“ mit einem „Sascha“-Sport als Gäste begrüßt, Kolowrat gibt eine Nennung für das Semmeringrennen im gleichen Jahr ab, es erscheint aber niemand am Start. Offenbar hält das „Enthaltensamkeitsgelübde“. Oder doch nicht? Im nächsten Jahr „siegte“ Sascha mit einem privaten „Sascha“ in der Tourenwagenklasse bis 1,5 Liter, im

„Alleingang“. Bemerkenswert ist die Teilnahme bei den Tourenwagen: sollte es sich dabei um einen der heute verschollenen „Sascha“-Volksauto-Prototypen handeln? Die spärlichen überlieferten Fotos geben keinen genauen Aufschluss.

Irgenwann engagiert sich unser umtriebiger Graf noch mit den Citroen-Kleinwagen, passend zu seiner alten Vorliebe. Was der „Sascha“ hätte werden sollen ... ; Sascha wird oft in einem Citroen gesehen, im Nachruf in der „Österr. Touring-Zeitung“<sup>48</sup> wird ausdrücklich eine diesbezügliche geschäftliche Beziehung erwähnt aber leider konnte ich bisher keine weiteren Informationen darüber finden.

#### SCHLUSSBLENDE

Als Filmpionier wird Graf Kolowrat noch die Wende zum modernen Spielfilm einleiten, indem er Marlene Dietrich und Willi Forst für „Café Elektrik“, einen der letzten Stummfilme, engagiert und damit die Karriere der beiden späteren Weltstars begründet. „Café Elektrik“ war tatsächlich, noch vor dem „Blauen Engel“, der erste Film der noch unbekanntenen Dietrich, die von Forst während einer heftigen Liebelei zum Filmstar geformt wurde. Gezeichnet von einer schweren Krankheit hält Kolowrat während der Dreharbeiten Kontakt zu seinem neuen Team. Die Premiere dieses Films im Dezember 1927 kann Kolowrat leider nicht mehr erleben. Er verliert am 5. Dezember 1927 den Kampf gegen den Krebs im Alter von 42 Jahren. Stark betrauert nicht nur von Freunden sondern allen Mitarbeitern der Filmstudios, den Künstlern, seinen Bedienten, für die alle er stets ein guter Freund - heute würde man dazu „Kumpel“ sagen - und ein „Chef zum Angreifen“ war. Das übliche Spiel der Gedanken drängt sich hier wieder auf: was wäre gewesen wenn? Ja, wenn Porsche das Projekt Volksauto bei Austro Daimler weiter verfolgt hätte, wenn Sascha Kolowrat



Das letzte Rennen am Polterabend: Jiloviste-Königsaal bei Prag. Beide Herren tragen dem Anlass entsprechend Zipfelhauben. Am nächsten Tag heiratet Kolowrat in St. Stephan in Wien die Prinzessin Trubetzkoy (Archiv Zappe).



Das letzte Foto: Graf Kolowrat besucht nach einer ersten schweren Operation als Rekonvaleszent das Semmering-Rennen 1927 (Archiv ÖAMTC/AAZ).

noch Zeit gehabt hätte, seine Filmprojekte mit dem Tonfilm weiter zu verfolgen? Hollywood in Österreich? Eine neue Geschichte von Steyr-Daimler-Puch? Vielleicht der „Sascha“ Wagen statt „Mercedes“? Aber die Realität erlaubt keine derartigen Spekulationen.

#### SCHNITT.

Ende der Vorstellung.



#### Erläuterungen:

32 Fritz: Erinnerungen a.a.O. S.20

33 in einem Memorandum über Vater Leopold K. wird behauptet, dieser sei vorerst nach seiner Rückkehr aus den USA in relativ bescheidenen finanziellen Verhältnissen gewesen, hätte die Güter in Teinitzl vorerst nur durch seinen Vetter Heinrich K. „zum Fruchtgenuss“ geliehen bekommen, 1906 jedoch hätte Leopold K. „eine Millionen-Herrschaft gewonnen“, offenbar laut Gotha nach dem 1904 verstorbenen Grafen Heinrich Kolowrat-Krakowsky.

Vgl.: *Franz Lenz*: „Das harte Herz. Leopold Graf Kolowrat der Gentleman und der abgerufte Pächter“ Prag, 1909; ÖNB 473597-B

34 In diesem Rennen ist auch ein „Fritz Kolowrat“ genannte, es dürfte sich um den jüngeren Bruder von „Sascha“ handeln. Sascha hatte drei jüngere Geschwister, Heinz der jüngste, Fritz und Schwester Berti-Bruder Heinz wird nach dem Tode Graf Kolowrats dessen Witwe heiraten.

Vgl.: „*Film in Österreich*“, Neuer Film-Kurier, Kunstreihe Nr.1, Hsg.: Karl Hans Koizar

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

36 *Austro Daimler Jahresbroschüre*: „Austro Daimler und die Rennwettbewerbe 1922“

37 Fotos liegen vor über - Herz: Kolowrat 1100 ccm Targa Florio, Kolowrat Spa und Dänemark, Kuhn, Pöcher 1100 Fanö, Haiden Scheveningen 1500; Karo: Neubauer 1500 ccm Targa, Werksfot in Wr. Neustadt, Neubauer (1100?)Tarragona; Pique: Kuhn, 1100 ccm Targa, Pöcher-Taragona, Malcolm Campbell; Treff: Pöcher 1100 ccm Targa und Tarragona, Fritz Haiden in Holland mit 1500 ccm, Kolowrat 1500 ccm - Riederberg; Punkt:

1500 Kolowrat Fanö; „Ohne“: 1500 Kolowrat Schwabenberg, alle aus 1922

38 *Pfundner*, sh. oben

39 Dies kann aus der vollständigen Aufzählung in der Jahresbroschüre von Austro Daimler leicht nachgerechnet werden. Die vielfach in der Literatur zitierten 51 Starts und 43 Siege (auch Fabian Müller: „Ferdinand Porsche“ Berlin 1999) beziehen sich auf alle von Austro Daimler 1922 erzielten Erfolge, also auch die der ADM, ADM-R ADS II R und der Puch Type XII (!) die damals bereits in Kooperation mit Austro Daimler starteten.

40 Der 2-Liter-Rennwagen wird manchmal als großer Bruder des „Sascha“-Typs angesehen, ist jedoch eine eigenständige Konstruktion mit anderem Motor und anderem Fahrgestell. Prof. Porsche hat möglicherweise ohne Zustimmung des Verwaltungsrates einen 2-Liter-rennwagen konstruiert (während offenbar nur die Zustimmung für vier Sascha-Kleinrennwagen vorlag) und vielleicht dadurch diesem Gerücht Nahrung gegeben.

41 *Peter Müller*: Ferdinand Porsche, Graz-Stuttgart, 1965/1998

42 *Austro Daimler Jahresbroschüre*: „Austro Daimler und die Rennwettbewerbe 1922“

43 *Neubauer*: Herr über 1000 PS; S. 106

44 *Neubauer*: Herr über 1000 PS; S. 107/108

45 Nachruf in der AAZ Nr. 24 /1927

46 Ein großer Teil der „Sascha“-Filme, sowohl Dokumentar- als Spielfilme befinden sich in der Obhut des „Österreichischen Filmarchivs“, wurden aufwendig komplettiert und restauriert (Nitromaterial!) und gelangen immer wieder in Sondervorstellungen zur Aufführung.

47 „*Erinnerungen an Graf Sascha Kolowrat*“ a.a.O.

48 *ÖTZ* Nr. 1 1928