

Gespräch über ein Auto

Die Männer sind um ein Automodell versammelt, ein Modell des KdF-Wagens, den wir heute noch als „den“ Volkswagen oder als „Käfer“ kennen. Hübsch glänzend, fast sieht das Modell aus wie ein Spielzeug, wie es da auf einer Kiste steht. Tief heruntergebeugt zum Modell Adolf Hitler, dem von Ferdinand Porsche gerade der Heckmotor unter der geöffneten kleinen Motorhaube gezeigt wird. Hitler sieht



entspannt und erfreut aus, er schaut genau hin, hört zu. Dahinter weitere Personen, die nur noch höflich interessiert wirken, zwei Männer im Hintergrund unterhalten sich, einer von ihnen guckt skeptisch.

Ganz vorne am Modell, prominent im Bild, steht noch ein Mann, in schwarzer SS-Uniform. Um den Erläuterungen zuhören und zusehen zu können, beugt auch er sich von rechts über das Modell, und da er zu Porsche und Hitler etwas ungünstig platziert steht, muss er sich mit den Händen auf der Kiste abstützen, damit er beiden nahe sein und auch einen Blick in den Motorraum werfen kann. Er will offensichtlich in das Gespräch zwischen Hitler und Porsche einsteigen. Den Mund leicht geöffnet, scheint er ungeduldig darauf zu warten, auch etwas Wichtiges oder Interessantes beizutragen, aber es ist der Techniker und Chefkonstrukteur Ferdinand Porsche, der gerade das Ohr des „Führers“ hat.

Der Mann in der tadellos gepflegten und gebügelten Uniform ist Jakob Werlin, Mitglied des Vorstands der Daimler-Benz AG, Leiter der Verkaufsniederlassung München, einer der drei Geschäftsführer der Gesellschaft zur Vorbereitung des Volkswagens – und ein Freund Adolf Hitlers. Ein bislang wenig beachteter Mann in der Literatur zum „Dritten Reich“, ein

Mann, dessen Geburtsjahr das Jahr der ersten Automobile war. Ein Mann, dessen Geschichte mit den Unternehmen Daimler-Benz AG und Volkswagen AG verknüpft ist, wenn auch die Unternehmen bis heute kein besonderes Interesse an der Präsentation seiner Person gezeigt haben. Umso mehr Grund, sich diesen schillernden Akteur etwas genauer anzusehen.

Frühe Jahre

Graz

Wiesen, Felder, Höfe, Handwerksbetriebe und eine Mühle, aber auch eine große Maschinenfabrik: das war Andritz vor 150 Jahren. Der Ort versteckt sich ein bisschen hinter dem Hügel vor der Großstadt Graz. Die Mur, die durch Graz fließt, kommt aus dem Nordwesten der Stadt. Östlich des Flusses liegt Andritz, etwas abseits des Haupttals. Hier wurde Jakob Werlin am 10. Mai 1886 geboren.

In der Großstadt Graz, die – nur ein paar Steinwürfe entfernt – gerade die Zahl von 100.000 Einwohnern erreicht hatte, wuchsen Industrie und Gewerbe, es gab Walzwerke, Maschinenfabriken, Zuckerraffinerien, Textilfabriken, Brauereien und vieles andere. Auf den Straßen fuhr eine Pferde-Trambahn, die später elektrifiziert wurde, aber es gab noch keine Autos, denn das Auto wurde ja gerade erst, just in Werlins Geburtsjahr 1886, in Stuttgart und Mannheim erfunden. Dort bauten Daimler und Benz erste durch Benzinmotoren getriebene Kutschen zusammen, offiziell die Geburtsstunde des Autos.

Am Rande von Graz verlief die Eisenbahnlinie – man konnte von Wien bis Triest fahren. Am noch etwas außerhalb liegenden Bahnhof stieg man vielleicht in eine Kutsche um, die auch in Graz entstanden war, dort wurden aber schon längst nicht mehr nur Kutschen und Wagen gebaut, sondern auch Waggon für die Eisenbahn. Für den Sport, auch für den innerstädtischen Verkehr, gab es Fahrräder, die in mehreren Grazer Fabriken hergestellt wurden, darunter von einem Hersteller, der uns gleich wieder begegnen wird, Johann Puch. Und wenn heute über rasende, rücksichtslose Radfahrer diskutiert wird, mag es ein Trost sein, dass schon damals die Grazer Tagespost unkte: Muss es denn wirklich ein Menschenleben kosten, bevor dem gefährlichen Tun der Radfahrer ein Ende bereitet wird? Nicht besser ging es den ersten Autos, die dann wenige Jahre später auch in Graz ihre frühen Liebhaber und Nutzer gefunden hatten: Die Stadt war skeptisch und befasste sich umgehend mit Problemen des motorisierten Verkehrs. Dreck und Lärm führten zu verschiedenen Verboten und motorverkehrsfreien Zonen, und – auch heute ganz aktuell – das „Posing“, das Auf- und Abfahren mit Autos auf der Promenade, wurde verboten. Dies alles hielt den Siegeszug des Automobils auch in Graz kaum auf.

So war Graz ein guter Ort zum Aufwachsen für einen Jungen, den Fahrzeuge begeisterten.

Angestellter bei Johann Puch

Im Sommer 1903 steht Jakob Werlin in Graz in einer Stellenvermittlungsgesellschaft. Er hat die Bürgerschule und einen einjährigen Kurs auf der Handelsschule abgeschlossen, sich – wohl nur wenige Wochen – als Bäckerlehrling, als Lehrling zum Schriftsetzer und als Schreinerlehrling versucht. Ein Jahr lang war er Praktikant in der Zahnradfabrik Cless & Plessing in Graz. Jetzt braucht er Arbeit, er muss Geld verdienen. Zuhause ist das Geld knapp, Jakobs Vater, ein Monteur, war schon 1896 gestorben, seine aus Augsburg stammende Mutter Rose arbeitet als Helferin auf Bauernhöfen. Nach Jakob waren in den nächsten Jahren noch zwei Söhne gekommen. Später wird Rose wieder heiraten, einen Lokomotivführer.

In der Agentur verlangen sie fünf Kronen für die Vermittlungsleistung, eine stolze Summe, die Werlin nicht hat. Aber als er sich zum Gehen wendet, sieht er, wie einem anderen Arbeitssuchenden ein Kuvert übergeben wird, und er kann die Adresse auf dem Umschlag gerade noch lesen, bevor der andere den Umschlag einsteckt: Johann Puch, Fahrradwerke, Graz, Laubgasse. Er rennt dort hin, ist schneller als der andere, der die Tram genommen hat, stellt sich vor und bekommt die Stelle als kaufmännischer Angestellter.

So erzählte Werlin die Geschichte fast vierzig Jahre später in einem Artikel für die Grazer Tagespost.

Eine formale Berufsausbildung hatte er nicht, weder als Kaufmann noch in einem technischen Beruf, und er wird einen solchen Abschluss auch niemals erwerben. Doch das steht ihm bei Puch nicht im Weg.

Johann Puch war ein rastloser Macher, ein Tüftler, ein Unternehmer und streitlustiger Netzwerker, der mit Fahrradreparaturen begonnen hatte und bald darauf eine eigene Fahrradproduktion aufbaute, mit der er ein akademisch-sportliches Publikum bediente. Er belieferte auch Fahrradrennfahrer mit seinen Rädern, und während bis zu diesem Moment alle glaubten, dass man ein Radrennen nur mit einem englischen Fabrikat gewinnen könne, so zeigte er der Welt, dass dies auch mit einem Puch-Rennrad möglich war: 1894 schaltete er in den Wiener Zeitungen ein Inserat, in dem er gleich auf drei Weltrekorde und drei gewonnene große Rennen hinweisen

konnte, darunter Paris-Wien, alles 1894 erkämpft auf seinen „Styria“-Rädern. Puch bezahlte die Rennfahrer sehr gut dafür, seine Räder zu fahren. Ein ganz großer Erfolg war der Gewinn des Ein-Tages-Rennens Paris-Bordeaux, eines großen internationalen Ereignisses.

Es lief aber nicht alles rund in Puchs expandierendem Unternehmen. Puch hatte gravierende gesundheitliche Probleme schon in relativ jungen Jahren. 1897 verließ er sein Unternehmen, verkaufte seine Anteile. Zwei seiner ehemaligen Mitarbeiter gründeten sofort ein neues Unternehmen. Puch selbst hatte sich verpflichtet, zwei Jahre kein Konkurrenzunternehmen zu führen, aber nach dieser Frist übernahm er die Neugründung sofort, und in der Folge gab es zwei Unternehmen mit Puch im Namen, die sogar beide ihren Fahrrädern den Namen „Styria“ gaben. Rechtsstreitigkeiten waren die Folge.

Als Jakob Werlin den Vertrag glücklich in seinen Händen hielt, war er ein siebzehnjähriger Junge, der sich für Technik interessierte und in seinem Praktikum in der Zahnradfabrik einiges mitbekommen hatte. Und schon bald waren seine Aufgaben bei Puch nicht mehr allein buchhalterischer Art.

Obwohl Puch sein neues Unternehmen unter dem nicht ganz anspruchsvollen Namen „Johann Puch – Erste steiermärkische Fahrrad-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Graz“ eintragen ließ, hatte er viel mehr als Fahrräder im Sinn.

1901 begann er mit dem Bau von kleinen Motoren, die er in Fahrräder mit zwei nebeneinanderliegenden Hinterrädern zwischen diesen Rädern einbaute, motorgetriebene Dreiräder. Bald schon folgten Motorräder, die erst nicht viel mehr als Fahrräder mit Motor im Rahmendreieck waren, dann aber schnell ein eigenständigeres Profil gewannen.

Das war nicht alles: 1901 baute er ein erstes Automobil, eine Voiturette, d.h. einen kompakten Wagen mit Sitzbank für zwei Personen, der durchaus noch Anklänge an einen Kutschwagen hatte, aber offenbar sehr bergtüchtig war. Der spätere Besitzer dieses ersten Versuchswagens hat damit erfolgreich einen Pass befahren und damit vielleicht schon eine Qualität erlebt, die auch noch viele Jahre später Puch-, oder dann Steyr-Daimler-Puch-Fahrzeuge auszeichnete.

Allerdings hatte das Unternehmen nicht das Kapital, dieses Fahrzeug in Serie zu bauen. Technisch hatte Puch überzeugend gezeigt, dass er ein Fahrzeug bauen konnte, und er war auch im Motorenbau ein Innovator. Während z.B. die Kolbenlaufflächen der Konkurrenz aufgrund des übli-

chen Produktionsverfahrens der Kolbenringe immer wieder Schleifpartikel aufwiesen, die Leistung und Lebensdauer beeinträchtigten, führte Puch einen neuen Fertigungsprozess für die Dichtringe ein, der dies vermied.

Schon 1904 nahm Puch seinen jungen Angestellten Jakob Werlin mit nach Paris, wo sie bei drei verschiedenen Herstellern Fahrzeugchassis kauften. Die zerlegten sie dann in Graz, um die Konstruktion bis auf die Teileebene zu durchdringen. Auch heute noch kaufen Automobilfirmen Konkurrenzprodukte und demontieren und analysieren sie in ihren Entwicklungsabteilungen. Interessant ist es, diesen Vorgang in Werlins Artikel aus dem Jahr 1942 nachzulesen, wenn er schreibt, wie „wir“ diese französischen Chassis zerlegten und daraufhin wussten, wie ein Auto konstruiert ist. Nun, zumindest letzteres wusste Puch auch vorher, denn er hatte schon 1901 ein lauffähiges, leistungsfähiges Automobil gebaut. Wollte Werlin mit „wir“ nur seine Verbundenheit zum Unternehmen zeigen oder sagen, dass er auch persönlich an dieser Zerlegearbeit beteiligt war? Zumindest dürfen wir davon ausgehen, dass er in kürzester Zeit ein wichtiger Mitarbeiter für Puch geworden war.

Das Ergebnis dieser Arbeiten war wiederum eine Voiturette, Puch 9/10 HP, die auf der Automobilausstellung in Leipzig gezeigt wurde und – so Werlin – hunderte Interessenten fand, die den Wagen bestellten. Aber wieder war kein Geld für eine Serienproduktion da, kein Kunde bekam sein Auto. Und als ironisches Sahnehäubchen dieses erneuten Scheiterns wurde dem Ausstellungsstandleiter Jakob Werlin am Ende der Leipziger Ausstellung sogar das Musterfahrzeug weggepfändet, weil die Firma Puch die Standgebühr nicht bezahlt hatte. Jakob Werlin schreibt dazu, dass er wie ein Reiter ohne Pferd nach Hause kam.

In Werlins Tagespost-Artikel lesen wir über die Schwierigkeit, Geldgeber zu finden. Immerhin ist ein Bankhaus bereit, Puch für die Autoproduktion 125.000 Kronen zu leihen, nach heutigem Wert wohl mehr als eine halbe Million Euro. Jakob Werlin kommentierte dies 1942 mit dem Hinweis, dass das Bankhaus mit jüdischen Eigentümern bei Puch wohl ein gutes Geschäft witterte. Ob der kaufmännische Angestellte Werlin 1904 über diese Kapitalspritze auch schon so verächtlich dachte?

Bei allen Schwierigkeiten lief nicht alles schlecht. Inzwischen waren die Puch-Motorräder im Rennsport und im Verkauf erfolgreich, und der umtriebige Chef hatte eine Vertretung für Mannesmann-Mulag-Lastkraftwagen übernommen, auch Dixi-Automobile der Fahrzeugwerke Eisenach kamen hinzu.

Für einen jungen Angestellten wie Jakob Werlin war das Unternehmen Puch ein hervorragendes Erfahrungsfeld. Sich erfolgreich am Markt durchsetzen, mit guter Technik und bestem Marketing, aber auch: Scheitern und Weitermachen, ständige Suche nach neuen Geschäftsfeldern – von Puch konnte man viel lernen. Natürlich war das Thema Automobile für Puch auch nach zweimaligem Misserfolg nicht beendet.

1906 kam der Durchbruch. Auf der Automobilausstellung in Wien zeigt Puch ein Fahrgestell mit Motor einer Voiturette, deren Konstruktion und Anmutung auf großes Interesse stößt. 1907 beteiligt sich Puch mit dem nochmals verbesserten Wagen am Semmering-Bergrennen mit großem Erfolg. Ein Vierzylinder-Tourenwagen wird gebaut, der prestigeträchtig beim Kaisermanöver 1907 zum Einsatz kommt. Ab da läuft es gut mit Automobilen, verschiedene Tourenwagen entstehen, aber auch Lastkraftwagen, Omnibusse und Spezialfahrzeuge werden gebaut. Der Technikfreak Puch muss natürlich auch in die Luft, ein Flugmotor wird gebaut, der eines der ersten Luftschiffe antreibt. Puch war der Elon Musk der Steiermark.

Aber Puch hat massive Herzprobleme und zieht sich 1912 weitgehend zurück, hat nur noch einen Sitz im Verwaltungsrat der Puch AG. Er züchtet Hunde und betreibt erfolgreich Trabrennsport, auch dies ein Feld, in dem er schnell zu den Besten gehört. Schon 1914 stirbt er in Folge eines weiteren Herzschlags mit 52 Jahren.

Werlins Artikel aus 1942 ist eine Hymne auf seinen ersten Arbeitgeber, den er auch mit dem Abstand der Jahre seit seiner eigenen Tätigkeit bei Puch uneingeschränkt bewundert.

1910 schickt ihn Puch in die Verkaufsniederlassung Budapest.

Jakob Werlin ist 24 Jahre alt, mit 1,78 m groß für die damalige Zeit, eher breitschultrig, blond, akkurat gescheitelt, seiner Herkunft zum Trotz hat er eine bürgerliche Aura. Er sieht ernst und seriös aus. Und er wird der Leiter der Filiale Budapest. Ungarn ist Teil der Habsburgischen Monarchie, aber die Länder in diesem Verbund haben ihre Eigenstaatlichkeit und Besonderheiten, ihre Sprachen erhalten. Jakob Werlin ist in Budapest praktisch im Ausland, und er wird sich auch in Zukunft mit einer gewissen Leichtigkeit im Ausland bewegen, wird einen Großteil der Länder Europas, meist geschäftlich, bereisen. Der Aufstieg vom Jungen aus bescheidensten Verhältnissen zum Filialleiter eines Fahrrad-, Motorrad- und Automobilunternehmens in einer habsburgischen Hauptstadt ist ein bemerkenswerter Anfang.

1912 heiratet Jakob Werlin in Budapest die sieben Jahre jüngere 19jährige Ungarin Eglantine Baronin von Simonyi, eine attraktive dunkelhaarige

Frau. Sie werden vier Söhne haben, und sie werden zusammenbleiben, in guten wie in schlechten Zeiten.

Motorrad-Racer Jakob Werlin

Wie schon bei seinen Fahrrädern, setzte Puch bei seinen Motorrädern auf die Werbewirksamkeit des Sports. Sein Mitarbeiter Jakob Werlin stürzte sich mit Begeisterung auf das gefährliche Engagement und fuhr Motorradrennen. Über seine persönlichen Erfolge und Misserfolge wissen wir wenig, mit einigen Ausnahmen: So gewann er in der Nähe von Graz ein Bergrennen auf die Ries, eine sechs Kilometer lange Strecke.

Das bekannte Semmering-Bergrennen in Niederösterreich wurde 1909 sein persönlicher Renn-Höhepunkt. Zehn Kilometer die nicht asphaltierte Passstraße den Berg hinauf, 450 Höhenmeter, viele Kurven und Kehren – natürlich keine Leitplanken und die manchmal zehntausende zählenden Zuschauer ohne jeden Abstand, ohne Barriere direkt an der Fahrbahn – nichts für Freizeitmotoristen. Noch wenige Jahre zuvor waren hier Automobile, Motorräder, Tricycles gegeneinander angetreten. Und unter den Automobilen waren Benziner, aber auch Dampfwagen mit Dampfmaschine, die ganz vorne mitmischten, und auch der von Ferdinand Porsche entwickelte elektrische Lohner mit vier Radnabenmotoren, kurze Zeit später auch als Hybrid, in dem zwei Benzinmotoren einen Dynamo betrieben. Das Bergrennen war wie ein Brennglas der künftigen Technikgeschichte: Von der Dampfmaschine über den Verbrennungsmotor zum Hybrid bis zum reinen Elektroantrieb. Ferdinand Porsche war nicht nur für Konstruktionen verantwortlich, er fuhr auch selbst Rennen. Wir werden ihm in dieser Geschichte viele Jahre später wieder begegnen.

1909 waren am Semmering Automobile und Motorräder schon in separaten Rennen unterwegs. Jakob Werlins Puch-Motorrad war vermutlich ein Zweizylinder, den es in einer leichten und einer schwereren Form gab – mit beiden wurden Rennen gefahren.

Werlin war an jenem Tag in 1909 nicht der schnellste auf der Strecke. Ein Wilhelm Herbst auf NSU war fast eine Minute schneller – aber er wurde disqualifiziert. Jakob Werlin, bis dahin an zweiter Stelle gelegen, wurde damit zum Sieger des Rennens erklärt. Gleichzeitig markierte dieser Sieg mit seinem Puch-Motorrad noch eine für die einheimischen Fans weniger