

# Als Hitler die Idee für den Käfer stahl

Hat der geniale jüdische Ingenieur Paul Jaray die Form des Volkswagens erfunden – und wurde er deshalb vom Dritten Reich bestohlen und aus der Geschichte gestrichen? Eine Ausstellung in Venedig weiß die Antwort.

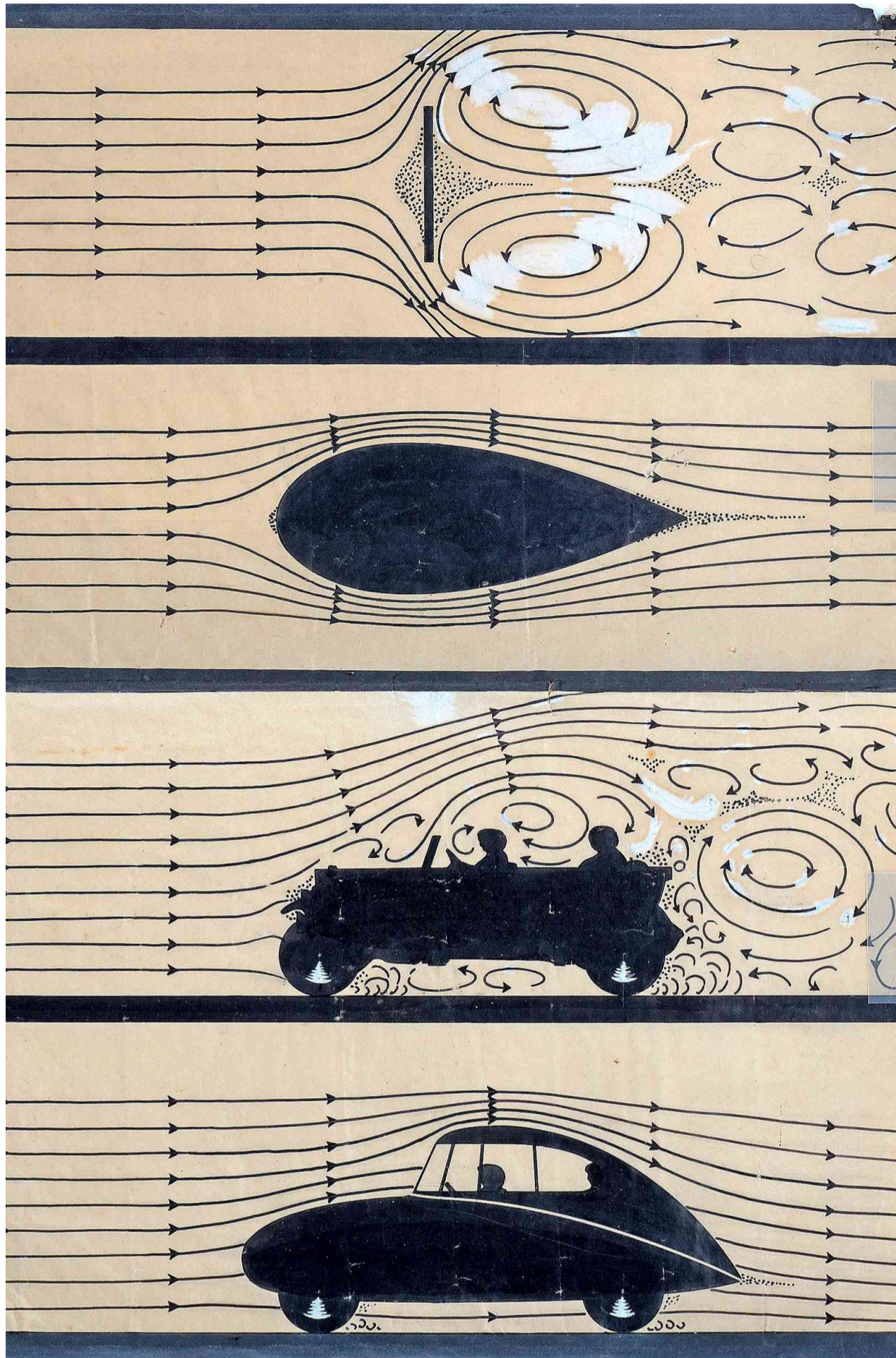
Es gibt wenige Orte, an denen man einen Supersportwagen weniger erwarten würde, als mitten in Venedig. Die italienische Stadt hat dem Siegeszug des Autos am entschlossensten widerstanden, und die Ideen des Künstlers Paco Marcial, in dessen Fotomontagenzyklus „24 hours of Venice“ die Kanäle mit Rennstrecken überbaut sind und ein Lamborghini Countach über den Markusplatz rast, halten die Meisten für einen finsternen Scherz. Aber jetzt steht dort tatsächlich ein Sportwagen – und zwar nicht irgendeiner. Das Ding sieht aus wie ein Blechdrache, ein langschwefiges Phantasiewesen mit einer Kabine, die an einen Ritterhelm erinnert, und einem Schweif aus Aluminium.

Es ist ein Nachbau des legendären Lucca-Wagens der Auto-Union – des Hochgeschwindigkeitsautos, mit dem der Rennfahrer Hans Stuck am 15. Februar 1935 auf der Schnellstraße zwischen Pisa und Florenz bei Lucca eine Geschwindigkeit von deutlich mehr als 300 Stundenkilometern erreichte. Das Auto parkt in einer der interessantesten Ausstellungen dieses Herbstes, in der es nicht nur um Autos geht, sondern auch darum, wie eng Design, Kunst und Wissenschaft in der Moderne einmal verflochten waren – und wie dicht Hoffnungen und Abgründe im 20. Jahrhundert beieinanderlagen.

Es sei nämlich so gewesen, sagt Wolfgang Scheppe, der Kurator dieser Ausstellung, dass Joseph Goebbels damals höchstpersönlich auf einer Automesse erschienen sei und die Schilder mit dem Namen Paul Jaray von den Autos habe entfernen lassen – weil es für die Nationalsozialisten nicht erträglich war, dass all die Sport- und Rennwagen, mit denen der Nationalsozialismus der Welt seine technische Überlegenheit demonstrieren wollte, und auch Hitlers Volkswagen und überhaupt fast alles, was elegant und schnell über Hitlers Autobahnen schoss, sich den Forschungen eines genialen jüdischen Erfinders verdankte.

An der Wand neben dem Sportwagen hängt ein Foto, das Hans Stuck mit seinem Auto zeigt; im Vordergrund steht, im Leopardenfellmantel, seine Frau Paula von Reznicek. Sie war eine der weltbesten Tennisspielerinnen ihrer Zeit und Schriftstellerin und außerdem die Tochter eines jüdischen Bankiers; von den Nationalsozialisten wurde sie zähneknirschend akzeptiert, weil der Vorzeigerennfahrer Stuck nun mal unbedingt mit ihr verheiratet sein wollte. Viel weniger aushaltbar erschien ihnen die Rolle von Paul Jaray. Und so kam es, dass dieser Leonardo da Vinci des 20. Jahrhunderts, der das Autodesign geprägt hatte wie kein anderer, der schon in den Dreißigerjahren forderte, regenerative Energiequellen zu erschließen, und 1925 den „Bildfunk“, eine Vorform des Faxgeräts, erfand, so gründlich aus der Geschichte gestrichen wurde, dass sein Name sogar heute nur noch Experten etwas sagt.

Geboren wurde Paul Jaray 1889 als fünftes Kind eines jüdischen Kaufmanns in Wien. Jaray studierte Maschinenbau und wurde mit gerade mal Mitte zwanzig Chefkonstrukteur bei einem Flugzeug-



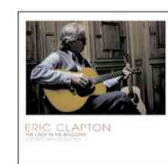
hersteller und arbeitete dann beim Luftschiffbauer Zeppelin, für den er 1919 einen der ersten Windkanäle Europas baute. Während andere noch ausprobieren, ob ein Auto, das aussieht wie ein Tropfen, auch schneller fährt, verließ sich Jaray nicht auf Vermutungen, sondern auf die reine Mathematik – und errechnete so das, was später als „Stromlinienform“ bekannt wurde.

1920 entwarf er ein Fahrrad, das an einen Chopper erinnerte und auf dem man so zurückgelehnt saß, dass man

ANZEIGE

ERIC CLAPTON

THE LADY IN THE BALCONY:  
LOCKDOWN SESSIONS



DAS NEUE ALBUM  
ALS CD, VINYL,  
DVD UND  
BLU-RAY  
www.lady-in-the-balcony.de

automatisch schneller wurde. Ein Jahr später, vor genau hundert Jahren, meldete er dann das Patent für eine stromlinienförmige Autokarosserie an: Die Front war rundlich und eher kurz, das Heck lang und spitz zulaufend, der Unterboden verkleidet. Die Firma Ley war mutig und baute mit Jaray gleich so ein Auto, das seiner Zeit etwa dreißig Jahre voraus war und den in kartonartigen Motorkutschen herumfahrenden Zeitgenossen wie ein außerirdisches

Lebewesen mit runden Füßen erscheinen musste: keine Kotflügel, fließende Formen, Scheinwerfer, die wie Augen in die nahtlose Karosserie eingelassen waren. Jarays Auto wurde wie alles, was nicht wie alles andere aussieht, erst mal ausgiebig verspottet, aber die Fakten sprachen für sich. Der Ley verbrauchte 40 Prozent weniger Benzin und war 50 Stundenkilometer schneller als gleich motorisierte Wagen mit normaler Karosserie, und er hatte einen Luftwiderstandsbeiwert von 0,24 – Serienautos, die solche Werte erreichten, kamen erst mehr als siebenzig Jahre später auf den Markt.

Jaray hatte eine zwingende, mathematisch perfekte Form erfunden, eine optimierte Spindel, ein Ding, das nicht wie ein Werk der Technik, sondern wie ein Werk der Natur aussah. Was nicht hieß, dass diese neue Schönheit nicht ordentlich mit den alten Sehgewohnheiten kollidierte. Als schnell galt damals, wenn einer hinter einem endlos langen Motor saß. Dass ein wirklich schnelles Auto vorn kurz ist und hinten lang, leuchtete vielen nicht ein. Jaray scheiterte am Konflikt von symbolischer und mathematisch notwendiger Form: Eine endlos lange Haube sah für die meisten Kunden einfach mehr nach Potenz aus.

Der Tatra 77 mit einer nach Jarays Entdeckungen gestalteten Karosserie war 1934 noch sehr gewöhnungsbedürftig, aber dann verbreitete sich seine Idee in ganz Europa und Amerika: Adler Autobahnwagen, Peugeot 202 und Chrysler Airflow – alles Autos, die sich Jarays Stromlinienform zunutze machten. Der tschechische Tatra-Konzern hatte übrigens Porsche 1938 auf Schadenersatz verklagt, weil dessen KdF-Wagen erkennbar die Kopie eines Tatra war. Porsche war bereit zu zahlen, Hitler versprach, das Problem auf seine Weise zu lösen; wenig später marschierte er in der Tschechoslowakei ein.

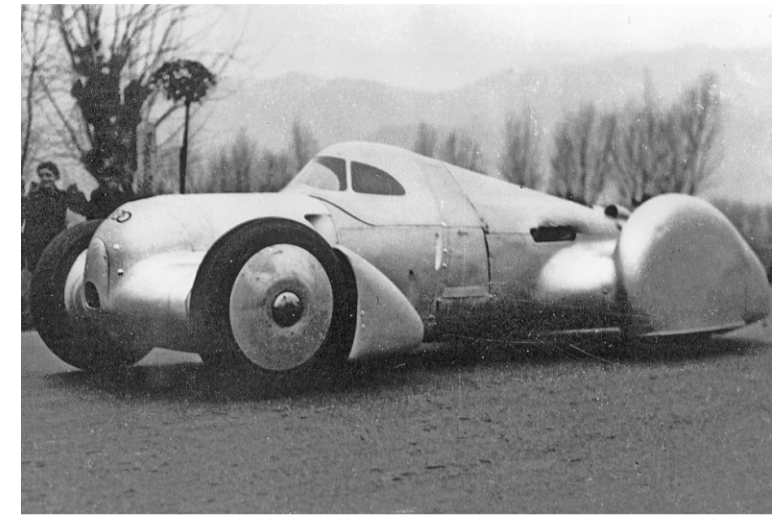
Es ist eine zynische Volte der Geschichte, dass ausgerechnet die Nationalsozialisten Jarays Genie früh erkann-

Zeichnungen von Hans Erni, zwei Objekte und zwei Autos im Windkanal, um 1933  
Foto © Nachlass Hans Erni

ten, für ihre Zwecke ausnutzten – um ihm dann seine Patente zu stehlen und ihn vollständig aus der Design- und Wissenschaftsgeschichte zu entfernen. Nach Jarays Forschungsergebnissen wurden Silberpfeil- und Auto-Union-Rennwagen entworfen und auch Hitlers stromlinienförmiger KdF-Wagen, der nach dem Krieg als „Käfer“ zum damals meistverkauften Auto der Welt wurde. Jaray starb 1974 vergessen und verarmt in Sankt Gallen.

Dies ist das dunkelste Kapitel in der Ausstellung in Venedig. Sie dokumentiert, wie durch Intrigen und antijüdische Propaganda Jarays Urheberschaft so massiv in Zweifel gezogen wurde, dass am Ende kaum etwas übrig blieb. Ein Konkurrent wettete in Zeitungsannoncen gegen den „Jud Jaray“ und reklamierte dessen Erfindungen für sich, andere wählten politisch das, was Jarays Autos strömungstechnisch waren – die Form des geringsten Widerstands: Sie beauftragten und bezahlten Jaray zwar, aber erwähnten ihn offiziell nicht. 1945 gab Volkswagen zu, dass Béla Barényi eine große Rolle für Porsches Entwurf spielte; dass Josef Ganz einen Kleinwagen, der „Maikäfer“ hieß und den Hitler 1933 sah, entworfen hatte – der Namen von Jaray, mit dessen Werk Ferdinand Porsche bestens vertraut war, taucht heute nicht einmal im Wikipedia-Eintrag zum Volkswagen auf; die vollkommene Eliminierung seines Namens durch die Nazis wirkt bis heute nach.

Gerade jetzt, wo versucht wird, mit leichten, strömungsgünstigen Karosse-



Der legendäre Lucca-Wagen der Auto-Union aus dem Jahr 1935  
Foto © 2021 Archive Arsenalate Institute, Venezia

Paul Jaray (1889-1974)  
Foto ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv

rien den Stromverbrauch der schweren Elektroautos zu senken, kennt kaum jemand mehr den Mann, dessen Forschungen sich all diese Formen verdanken und der schon vor hundert Jahren umweltfreundlichere, klügere, modernere Autos entwarf, als die SUV-versessenen Hersteller es heute tun.

Der Kurator dieser Ausstellung, der Philosoph Wolfgang Scheppe, der unter anderem als Autor des Globalisierungs-Grundlagenwerks „Migropolis“ bekannt geworden ist, hat in jahrelanger Archivarbeit die erstaunlichsten Materialien zutage gefördert und eigentlich Stoff genug, um ein großes Museum mit einer Ausstellung zur Kulturtheorie des Autos und zur Form- und Ingenieurgeschichte des 20. Jahrhunderts zu füllen. Stattdessen hat er all seine Funde in sein „Arsenale Institute“ hineinsortiert, in dem er seit Jahren eine originelle Ausstellung nach der anderen kuratiert.

Die von der Fachzeitschrift Arch+ mitveranstaltete Ausstellung „Architecture of Speed“ ist ein großartiger Warburgscher Bilderatlas aus Originalzeichnungen von Jaray und Stromlinienaufnahmen von Etienne-Jules Marey, die die Voraussetzungen und die Genese einer genialen Idee nachvollziehbar machen. Man sieht Ausgaben der Zeitschrift Motor-Kritik, ein Organ der technischen Avantgarden, dazu: aerodynamische Spindelmodelle. Propagandabilder. Zwingende und missverständliche Formen. Eine Theorie der Stilentwicklung und des Geschmacks, der zwischen technisch-rational und barock-symbolisch hin und her schwankt. Auto-Entwürfe von Le Corbusier. Auto-Aufnahmen von Man Ray, der seine Freundin halbnaakt vor seinem Stromlinienauto fotografiert, und das Auto selbst wiederum so, als sei es ebenfalls ein Aktmodell, was dem

Begriff „windschlüpfrig“ eine ganz neue Bedeutung gibt. Die Ausstellung erzählt auch eine Geschichte davon, wie Kunst, vor allem die Arbeit von frühen Fotografen, die Ingenieure inspirierte und wie die Ingenieurserfindungen und die wissenschaftlichen Bilder von Strömungen und Schallwellen umgekehrt ihr Echo in der modernen Kunst fanden – die erste Wiederentdeckung Jarays fand 1977 auf der Documenta 6 statt.

Während Jaray nach dem Krieg weitgehend vergessen blieb und nur in Fußnoten auftauchte, machte Hitlers „Volkswagen“ nach 1945 den erstaunlichsten Imagewandel in der Objektgeschichte des 20. Jahrhunderts durch und mutierte in der internationalen Wahrnehmung zum süßen „Beetle“, den sich die Amerikaner als sympathischen Zweit- oder Drittwagen kauften. Dabei war sogar der Name „Käfer“ nicht freundlich gemeint: Die New York Times nannte den Wagen 1938 so, weil sich mit ihm die Massen im Nationalsozialismus wie eine Insektenplage über die Autobahnen überall hin verbreiten würden.

Dass Hitlers Lieblingsprojekt zum sympathischen Hippie-Vehikel werden konnte, war vielleicht nur möglich, weil Jarays an den Prinzipien der Natur orientierte Stromlinienform eben nicht aussah wie ein Gewaltakt in Blech, nicht wie eine Architektur von Albert Speer auf Rädern – sondern wie ein natürlich gewachsenes, sanftes und freundliches Lebewesen. Auch das ist eine Erkenntnis dieser Ausstellung über die revolutionären Formen des Paul Jaray: Der Käfer war kein Nazi. NIKLAS MAAK

„Architecture of Speed. Paul Jaray and the Shape of Modernity“. Arsenale Institute, Venedig, bis zum 30. Januar 2022

ART COLOGNE

54. INTERNATIONALER KUNSTMARKT 17.–21. NOVEMBER 2021

TICKETS NUR ONLINE