

Automobil und Tourismus in der
Pariser "Illustration"

Abreißkalender.

"Ich hätte wahrscheinlich nie unser Osting gesehen, wenn ich nicht eines Tages angefahren hätte, Mad zu fahren."

Tausende sind im selben Fall, wie der junge Mann, der mir kürzlich das obige Geständnis machte. Und noch mehr sind im umgekehrten Fall. Es gibt im Süden des Rändchens ganze Dörfer, aus denen noch niemand die Islinger Berge gesehen hat, und umgekehrt leben im Osting Tausende, die nie einen Fuß ins Moisetal gesetzt haben.

Die andern, die besser in der heimischen Geographie zuhause sind, verdanken dies vielleicht nicht direkt dem Umstand des Wandfahrens, aber es ist Tatsache, daß mit der Popularisierung des Fahrrades mehr Bewegung, mehr Reiselust ins Volk kam. Es war, als

seien die Massen aus der Trägheit von Jahrhunderten awigerrührt und in Umdrehung veretzt.

Der Wustof ging weiter. Aus einem Spielzeug wurde das Rad, dank dem Rugellager und dem Luftreifen, zu einem Fortbewegungsmittel, das die Erfinder immer weiter trieb, bis die Beine durch Maschinenrollen ersetzt waren und das Automobil das Zweirad abgelöst und übertrumpft hatte.

Heute ist das Auto in viel weiterem Maße, als die Eisenbahn, eine Angelegenheit des öffentlichen Lebens. Die Arbeit der Bahn vollzieht sich hinter verschlossenen Türen und Gläsern, sozusagen in einem Käfig. Das Auto mischt sich mitten ins pulsierende Leben, paßt sich ihm an, tritt mit ihm in unmittelbare Wechselwirkung, wächst als ein Lebendiges in es hinein, teilt ihm von seinem Odem mit, feuert es zu rascherem Tempo an. Es wäre ein Buch über den psychologischen Einfluß des Autos auf das Verkehrswesen Mensch zu schreiben. Das Auto zieht hinter sich nicht nur die Aufgestörttheit des Wirbelwinds und des Staubes her; hinter ihm drein fliegen tausend Sehnsüchte aus Seelen, in denen der Wunsch nach den Höhen des Lebens erwacht und groß wird und sich vielleicht einmal erfüllt.

Eine Prophetin des Autos war seit Jahren die Pariser "Illustration". Sie begleitete es mit Wort und Bild auf seinem Triumphzug, registrierte Erfolge und wies Wege. Auch jetzt hat sie wieder ihre letzte Nummer — 3. Oktober 1925 — dem Automobil und Tourismus gewidmet. Denn dieser ist in seiner heutigen Form und Entfaltung durch jenes bedingte. Gegenden, die den Todeschlaf in unfäglicher Schönheit und Dumpfheit schliefen, wachen wieder auf vom Kottern und Singen des Motors. Herrliche französische Provinzstädte, voll von Mundern alter Baufkunst, mit entzückenden Straßenbildern, eingebettet in Landschaften von überraschender Bildhaftigkeit — richtige Dornröschensstädte, zu denen als einzigste Prinzen die paar Geschäfte reisende kamen, die im Hotel köstliche Weine tranken zu den Gerichten, die ihnen die Wirtin nach den Rezepten ihrer Großmutter kochte — die sind heute wieder Mittelpunkte des Fremdenverkehrs, in den Hotels muß man viertzehn Tage vorher Zimmer bestellen, Essen und Trinken sind teurer, aber noch ebenso gut, und die Geschäftsreisenden erzählen von den vergangenen Zeiten, wo sie abends mütterseelenallein zu zweit im Café Domino spielten, der eine, der Essenwaren, und der andere, der Kolonialwaren verkaufte.

In dem Maße, wie das Auto zu einem wesentlichen Bestandteil des öffentlichen Lebens wird, wird seine Senkung zur Kunst. „Elle n'aurait pas atteint son prodigieux développement, si elle n'avait prêté qu'aux riches,“ schreibt Mégis Gignoux in einem weltshauenden Artikel in der erwähnten Oktobernummer der Illustration. Und weiter: „Le vieux chauffeur d'il y a vingt-cinq ans découvre les véritables automobilistes. Ce sont ceux qui ne considèrent pas l'automobile comme un engin de vitesse, c'est-à-dire un instrument de laboratoire, de luxe, mais comme un instrument de locomotion pratique, comme un instrument de travail.“

Und als Ergänzung zu dem fesselnden technischen Teil, den die Illustration dem Auto widmet, bringt sie aus den Federn erstklassiger französischer Schriftsteller Aufsätze, aus denen zu lernen ist, wie man im Auto reisen und das Gesehene verarbeiten soll: Honfleur, les Landes de Jadic, Le tourisme automobile et la route des Alpes, La presqu'île de Crozon au péril de la mer, A travers l'Afrique romaine — alle Aufsätze mit farbigem und schwarzweißem Bildschmuck in der Vollendung, wie sie allen Erzeugnissen der Illustration eigen ist.

Ein luxemburger Tourist wurde kürzlich am Genfer See von einem Herrn angeredet, der ihn auf Luxemburgisch um Feuer für seine Waise bat. Dann erst erkannte er ihn. Weibe waren bis Genf im Auto gerast. Der eine hatte dafür acht Tage gebraucht. Der andere war an einem Tag von Luxemburg bis Belançon gerast.

Ich überlasse dem geneigten Leser, sich auszumalen, welcher von beiden den größten Genuß von seiner Reise hatte.

Samedi 10. 10. 1925