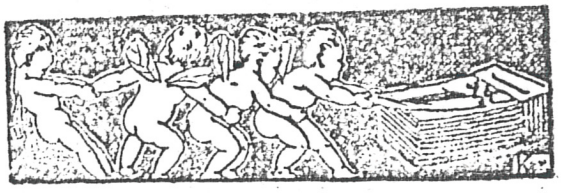
3721 27.05.1928

A:
I. - Betrachtungen zum neuesten Autonummernverzeichnis - Entwicklung des Automobils



Abreißkalender.

Das neueste Autonummernverzeichnis — Mai 1928 — wird soeben von Worré-Mertens herausgebracht.

Wenn wir im selben Tempo weitermachen, wird das nächste Verzeichnis weit über Taschenformat, und später sicher bis zur Dicke eines Pflastersteines anwachsen.

Es lassen sich über dieses schon allerhand Betrachtungen anstellen.

Nr. 1 und 2 fehlen. Nr. 3 ist die Benz des Herrn Paul Würth, Industrieller, Luxemburg. Also ein Luxuswagen. Er war es schon vor zwanzig, dreißig Jahren, als es noch kein Nummernverzeichnis zu geben brauchte, weil es bei Nr. 3 aufhörte, und jeder wußte, wem die drei Wagen gehörten.

Die vorläufig letzte Nummer ist 6755, Theodor Steil, Dekorationsmaler in Redingen (Citroën).

Zwischen 3 und 6755 führt der Weg von der Luxus- zur Gebrauchsmaschine, von der Großindustrie zum Handwerk, von einigen zu vielen.

Man muß sich jener Kinderkrankheiten des Automobilismus erinnern, um sich die Größe des fertigen Fortschritts zum Bewußtsein zu bringen.

Eigentlich hatte es mit der Verbreitung des Fahrrads angefangen. Auch dies war anfänglich ein Luxus und das Instrument eines halsbrecherischen Vergnügens. Es war manchmal mit Tragik umwittert wie heute das Auto an den Tagen nach großen Unfällen. Es hatte seine Todesschauer und seine Katastrophenchronik, man sah Radfahrer abgebildet, hinter denen der Tod grinsend auf dem Sattel hockte. Die Mütter rissen ihre Kinder in die Hausgänge, wenn ein „Chausseefloh" strampelnd nahte.

Heute ist das Rad bis in die breitesten Niederungen des Volkes demokratisiert. Es gehört zur Ausrüstung des Arbeiters, wie seine Schuhe.

Das wurde erst möglich nach Einführung des Kugellagers und Luftreifens.

Und von diesen beiden Neuerungen ging das Automobil aus, durch sie war seine Entwicklung bedingt.

Meine Generation erlebte sie von Anfang an mit. Wir sahen noch die ersten, unbeholfenen, naiven und irrationellen Kasten, die ihren ersten Namen „Töff-töff" gradezu aus dem Raum stampften, den Eicherberg hinaufkeuchen! Es war ein Ereignis, wenn sie die Reise nach Walferdingen glücklich überstanden, ohne mehr als drei Pannen. Als dann eines Tages ein Auto den Eicherberg schneller heraufgefahren war, als das Rappen-Zweigespann der Schloßherrin von Beggen, da wollte der Kutscher Selbstmord begehen, und im Velocé-Club weitete Juppy Settegast abends, er werde diesem „Petrolsjabel" über jede Strecke auf dem hohen Rad dreihundert Meter pro Kilometer vorgeben und ihn schlagen, daß er Schuh und Strümpfe verlieren würde.

Damals stand es in allen Pariser Zeitungen als große Extravaganz, daß ein Brautpaar in einem Automobil zur Trauung nach der Madeleine gefahren war.

Dann ging es rasch aufwärts. Aus den zwei oder drei Fabriken, die das neue Fahrzeug bauten, wurde eine Legion, von zwanzig, dreißig Kilometer stieg die Stundengeschwindigkeit auf vierzig, sechzig. Eine luxemburgische Sensation war die Panhard Norbert Le Gallais', die noch heute ohne Schutzscheibe ihre Pflicht tut als wackre Vorkriegstante.

Kein Zweifel, daß das Auto zum Schrittmacher unserer Zeit wurde und uns eine immer schärfere Pace vorlegt.

Es wird also Zeit zum Rückblick.

Hat man schon daran gedacht, das erste Auto, das über unsere Straßen lief — es soll noch heute bestehen — für das Landesmuseum zu erwerben? Und es dort aufzustellen mit der Inschrift: Auch die Alten waren einst jung, und das Neueste, wo man hatte.

Dimanche 27.5.1928