

Vorwort

Mit dem vorliegenden Werk geht das Herausgeber-Gremium einen ungewöhnlichen Weg insofern, als es, wohl erstmalig in neuerer Zeit, sowohl den Kutschwagen als auch das Automobil zwischen zwei Buchdeckeln abhandelt. Und zwar nicht nur im Fließtext, sondern auch bei den *Wagen- und Karosseriebezeichnungen*, im *Glossar* und bei den *Einzelbeschreibungen ausgesuchter Wagen- und Karosseriebaufirmen*. Warum? Nachdem das Auto in der ersten Phase des in Deutschland ja noch jungen technischen Historismus isoliert als technisches Produkt beschrieben und in der zweiten Phase in den sozialen und wirtschaftspolitischen Zusammenhang gestellt wurde, wird hier einer der Vorläufer des Autos in seiner Wechselwirkung zu diesem betrachtet. Denn von den Vorläufern gab es drei, nämlich Kutsche, Fahrrad und Stationärmotor.

Mit Blick auf die Zielsetzung werden Zwei- und Dreiräder sowie die ortsfesten Motoren weitgehend ausgeklammert. Beide trugen mit Bauteilen, Fertigungstechnik und Mobilitätsstruktur zwar zum Aufstieg des Automobils bei, nicht jedoch zum äußeren Erscheinungsbild, von der Pionierphase einmal abgesehen. Mit der Einbindung der Kutschen, über die, wie auch über das Fahrrad, umfangreiche Spezial-Literatur vorliegt, wird zugleich das Ziel verfolgt, ein breiteres Publikum für ein Verkehrsmittel zu sensibilisieren, das nach einer 2000-jährigen Entwicklungsgeschichte zum Ausgang des 19. Jahrhunderts seine Höchstform erreichte, was Baukunst, Proportionen, Gewicht, Farbgebung, Eleganz und Alltagstauglichkeit betrifft. Dabei spielt es keine Rolle, dass das Kutschfahren wegen der damit verbundenen Kosten – Wagen, Pferde, Ställe, Remisen, Personal, Unterhalt – einer dünnen Bevölkerungsschicht vorbehalten blieb, der Begriff Verkehrsmittel demnach nur eingeschränkt zu verstehen ist. Die Kutsche war von Anfang an Statussymbol und Individual-Beförderungsmittel für Wenige, selbst als Droschke. Eine Mobilisierung der Massen gelang erst mit dem Fahrrad um 1900, gefolgt vom Motorrad (1920er Jahre), vom Auto (1960er Jahre, Europa), vom Flugzeug (1980er Jahre) und vom Kreuzfahrtschiff (1990er Jahre) – dank des aus dem stationären Gasmotor entwickelten Verbrennungsmotors für Benzin und Dieselmotor.

Die immer wieder auftauchende Frage, wie viele Kutschwagenbauer und Autofirmen es wohl in Deutschland gegeben haben mag, kann einigermaßen präzise beantwortet werden. Georg Meitinger, Wagenbauer in München und Herausgeber der Zeitschrift *Der Chaisen- & Wagenbau*, gibt schon im Titel seines 1897 erschienenen Buches¹ 4193 Wagenbauer an, wobei allerdings „seit Beginn der Zusammenstellung ... 210 verschollen (sind) ...“. Dagegen zählen Doyle und Georgano² „nur“ 359 PKW-Hersteller in Deutschland, ergänzt von Köhler³ auf 380. Mit Blick auf Meitingers Zah-

¹ Meitinger 1897, Titel und S. 117

² Doyle; Georgano 1963, S. 26

³ Köhler 1966, S. 127

len und den vergleichsweise wenigen Einzelbeschreibungen ausgesuchter Wagen- und Karosseriebaufirmen in diesem Werk können wir Heimatforschern und Historikern nur Anregungen für weitere Nachforschungen und Arbeiten geben, wozu wir hiermit ausdrücklich auffordern.

Für die zweite Auflage haben wir uns bemüht, Druckfehler und Unschärfen herauszunehmen und neueste Erkenntnisse einzuarbeiten. Vor allem aber haben wir das kombinierte Personen-, Hersteller- und Sachverzeichnis ab Seite 821 durch jeweils ein Verzeichnis der Wagenbau- und Karosseriefirmen, der Hersteller-, Marken- und Eigennamen sowie durch ein Sach- und Personenverzeichnis ersetzt.

Immo Mikloweit
Michael Mende

Michael Graf Wolff Metternich
Erik Eckermann

Auto und Karosserie

Geschichte – Fertigung – Design – Von der Kutsche bis zum
Personenwagen

Eckermann, E. (Hrsg.)

2015, XII, 881 S. 1507 Abb. in Farbe., Hardcover

ISBN: 978-3-658-07425-8