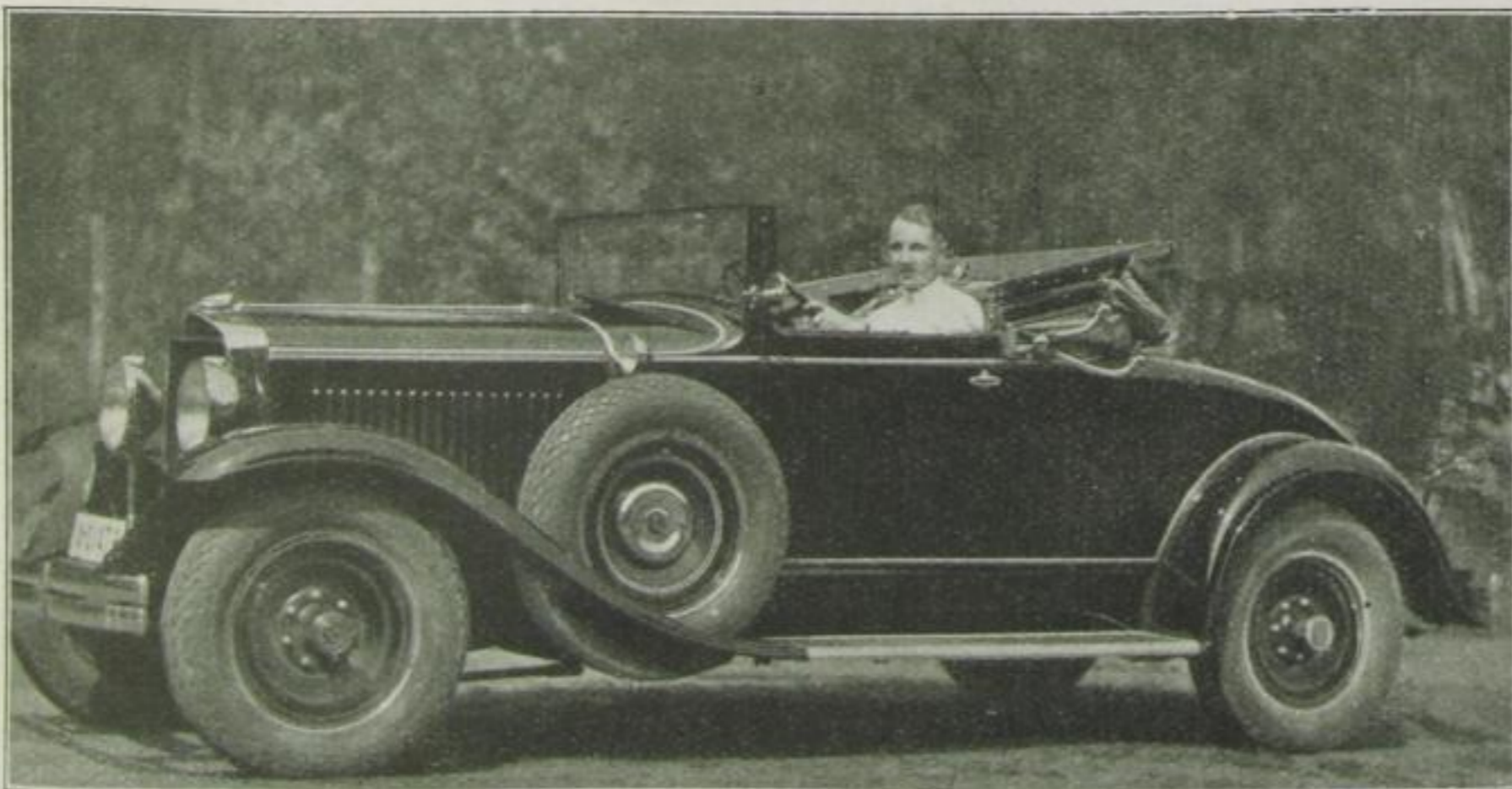


Unmöglich schien anfänglich eine geordnete Verkehrsregelung, aber unter dem nicht weichenden Druck der bitteren Notwendigkeit fanden sich auch hier Mittel und Wege, die — wenn auch noch nicht ideal — so doch wenigstens fortschrittlich zu nennen sind.

Mit der Entwicklung des Kraftwagens hielt die Karosserieindustrie gleichen Tritt. In enger Anlehnung an den Kutschwagenbau waren die ersten Karosserien mit reichen Leistenzügen und Schnörkeln versehen, man saß auf hohen Tonneausitzen, bei offenen Karosserien ohne seitlichen Schutz und wickelte die Beine in dicke Wolldecken oder warme Pelze ein. Geschlossene Aufbauten waren übertrieben hoch gehalten, und dieser Eindruck wurde durch die hochbeinigen Fahrgestelle noch bekräftigt.

Allmählich lernte man den Einfluß des Luftwiderstandes berücksichtigen, man verlängerte die Motorhaube durch eine Windschutzhaube, versah die Seitenwände mit Türen, prägte dafür den Namen „Torpedoform“ und hatte damit die erste charakteristische Form des Kraftwagens im Gegensatz zum Kutschwagen.

Auf die Weiterstilisierung dieser Form nach rein praktischen und zweckmäßigen Gesichtspunkten ist der Krieg nicht ohne Einfluß gewesen. Man gab die dem deutschen Wagen lange Zeit allein eigentümliche Tailenform auf und führte die sogenannte glatte Linie ein, spätere — Inflationsverirrungen (Szawe!) — verschwanden so schnell, wie sie gekommen, und der gleich darauf einsetzende Wirtschaftskampf, der mehr oder weniger alle Industriezweige aufrüttelte, diktierte auch dem Karosseriebau den Weg, den er zu gehen hatte.



Herr Heinrich Schmidt von Knobelsdorf auf einem 19/95 Graham Paige - Kabriolet, einem der neuesten amerikanischen Wagen