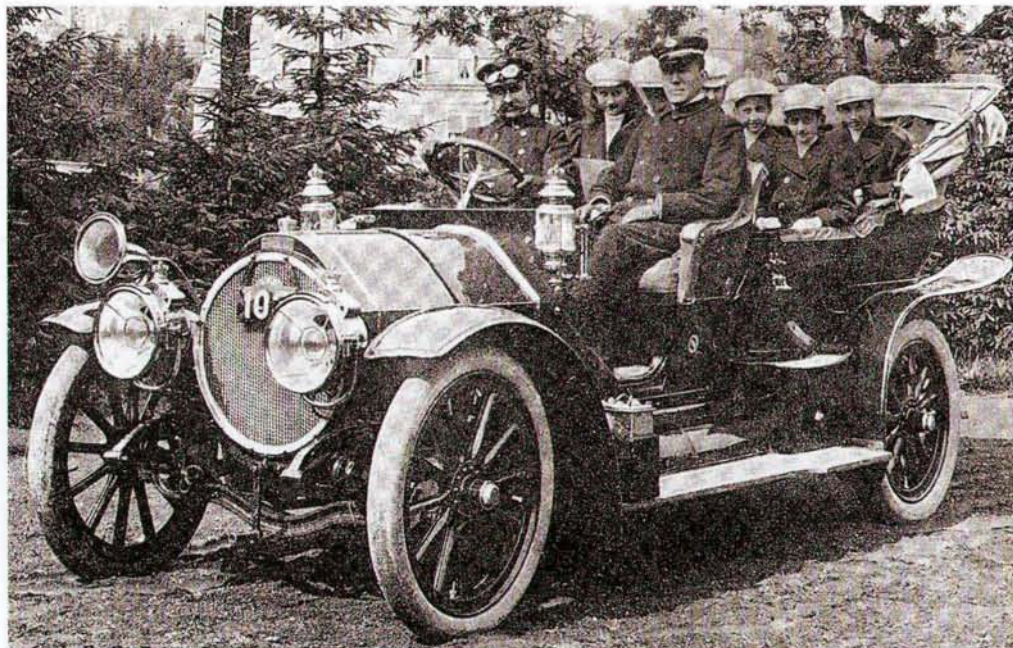


Wie an anderer Stelle dieser Nummer berichtet, verkehrten die ersten in Luxemburg angemeldeten Automobile bereits vor 1900. Doch sollte es noch bis zum Jahre 1908 dauern, bis die großherzogliche Familie sich entscheiden konnte, wenigstens zum Teil auf dieses moderne Fortbewegungsmittel umzusteigen.¹ Bei besonderen Anlässen – wie während der Jahrhundertfeiern 1939 – wurden jedoch die Pferdekutschen auch weiterhin benutzt.² Heute ist Luxemburg übrigens eine der ganz wenigen Hauptstädte, in der das Pferd, ob bei offiziellen Anlässen oder bei Einsätzen der Ordnungskräfte, total aus dem Straßenbild verbannt ist.



1908: Erbgroßherzogin Marie-Adelheid und die Prinzessinnen Hilda, Antonia und Charlotte im neuen N.A.G.-Berlin von Großherzogin Marie-Anna.

Das erste Automobil am großherzoglichen Hof

Im Rahmen dieses Beitrags wollen wir uns näher mit jenem Wagen beschäftigen, der im großherzoglichen Hause das Zeitalter der Motorisierung eingeläutet hat. Wir schreiben das Jahr 1908. Großherzog Wilhelm ist bereits längere Zeit durch seine Krankheit gezeichnet, und seine Gattin, Großherzogin Marie-Anne, ist seit dem 19. März als Statthalterin eingesetzt. Die älteste der sechs Töchter, Prinzessin Marie-Adeläide, zählt gerade 14 Lenze.

Ende Juni desselben Jahres meldet der Münchener Generalvertreter der N.A.G.³ dem großherzoglichen Hofmarschall Freiherr von Ritter, dass er einen N.A.G.-Wagen, Type B I, mit Doppelkarosserie aus dem Hause Kruck aus Frankfurt/Main, bestehend aus Phaeton (Cabriolet) und Limousine, für den folgenden Monat Oktober an das großherzogliche Haus liefern könnte. Bis zur Auslieferung könnte dem Großherzog ein "Interimswagen" der gleichen Marke, die bereits an verschiedenen befreundeten Fürstenhöfen zum Fuhrpark gehörte, zur Verfügung gestellt werden.

Kurze Zeit später erfolgt dann die definitive Bestellung. Ende Juli schlägt die N.A.G. dem Hofmarschall überraschend vor, "... statt des in Auftrag gegebenen Modells 1908 (26/45 PS) die neue für 1909 vorbereitete Type B II (31/55 PS), zu

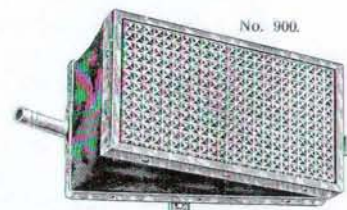
verwenden, welche außer einem stärkeren Motor noch wesentliche Vervollkommnungen und Verbesserungen aufweist ...". Der Fabrikant will somit "... sicher sein, dass die Lieferung wirklich in jeder Beziehung zur Zufriedenheit des erlauchten Auftraggebers ausfällt, und zeigen, wie sehr ihm daran liegt, diese Zufriedenheit zu erringen...".



Dieser erste großherzogliche Wagen ist vorerst für Schloss Hohenburg in Bayern, den Sommersitz der Familie, bestimmt.

Ende September wird dem Hofmarschall eine ausführliche Auftragsbestätigung unterbreitet. Was alles bereits damals an Komfort und Extras möglich war, erfahren wir aus der detaillierten Rechnung: "... ein Vierzylinder-Motor mit 55 PS, zwei vordere gewölbte Kotflügel und durchgehende Trittbretter mit Messingschienen und Gummibelag, geteilte Motorhaube mit Riemen und Schloss, ein Satz Gummipuffer mit Riemen, Renold-Ketten, zwei Kettentriebe mit dreißig Zähnen extra, ein Satz Räder mit Continentalbereifung vorne 915/105, glatt, hinten 935/135, eine Auspuffklappe, ein kompletter Satz Werkzeug und Reserveteile, zwei Stirnbrettlaternen mit abnehmbaren Kronen, eine extra große Hupe mit 2 m langem Schlauch.

Ferner eine Kombinationskarosserie der Firma Kruck, ein Druck-Verdeck aus Segeltuch mit Seitenteilen, eine Galerie mit Drahtgeflecht und Messingschnörkel auf dem Limousinen-Ansatz, ein Brillenkasten zwischen den Führersitzen, zwei Armschlingen in dem Limousinen-Ansatz, eine verschließbare Mahagoniklappe unter dem Führersitz, eine vermessingte Gepäckbrücke, für beide Karosserien verwendbar, ein Sprachrohr, ein hochgelegter Pneumatikhalter für zwei Reservereifen, ein Vordach, unten Mahagoni poliert, auf Messingpolierten Fensterstangen mit Scheibe, zwei Umstecksitze à la Vanden-Plas mit Lehnen. An den Türen seitlich der Fondsitze je eine Tasche sowie an den Seiten des Führersitzes ebenfalls je eine Tasche, eine elektrische Innenlampe mit seidendem Blendenrohre, ein Aschkästchen (sic), ein Visitenkartentäschchen, seidene Springstores an sämtlichen Fenstern, Rückwand der Limousine geschweißt, beide Karosserien im Ganzen vier Centimeter länger wie die normalen Kruckkarosserien, Sitze zwei cm tiefer, Phaeton ganz in Aluminium.



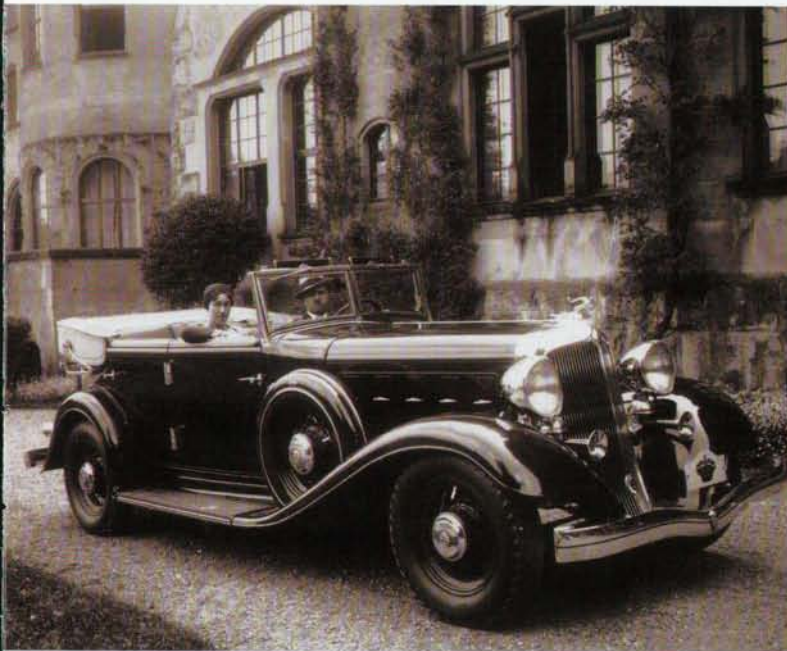
No. 901. Tretbaig, la. Qualität mit Gummiauflage und starken Messing-Beschlag.

Limousine-Karosserie teilweise mit Aluminium bespannt, Teppiche in Art der Polsterung für das Innere beider Karosserien, Gummibelag für den Führersitz. Auf den

¹ Im Jahre 1911, also noch drei Jahre später, bekam Königin Wilhelmina der Niederlande ihr erstes Automobil: einen Wagen der Marke "Spyker".

² Einige der großherzoglichen Kutschen sind übrigens heute im Kutschenmuseum in Peppingen, dessen Besuch unbedingt zu empfehlen ist, ausgestellt.

³ N.A.G. war die Abkürzung für Neue Automobil-Gesellschaft m.b.H. Berlin. Stammhaus der Gesellschaft war die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (A.E.G.). Die N.A.G. hatte in fast allen europäischen Hauptstädten sowie in Brasilien Filialen und Vertretungen für die aus ihren Fabrihallen kommenden Luxusfahrzeuge, Motordroschken, Lastwagen, Omnibusse, Elektromobile und Bootsmotoren.



Großherzogin Charlotte und Prinz Félix in einem Chrysler Imperial 8 von 1931



Über 7 Sitzplätze verfügte der 8-Zylinder-Buick, mit dem die großherzogliche Familie am 10. Mai 1940 das Land verließ. Das Fahrzeug war im Juni 1998 im Tramsmuseum der Stadt Luxemburg ausgestellt. Foto: Musée des Tramways

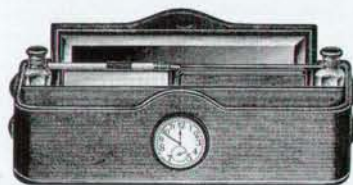
Türen beider Karosserien aufgemalte Königskronen, nach Art der in Luxemburg besichtigten Kronen. Die Breite der Karosserie etwas breiter wie normal. Zwei hintere Kotflügel."

Ferner für die Limousine: "ein Pneumatikkoffer für zwei Mäntel und eine Anzahl Schläuche, zu befestigen auf dem Dach der Limousine, zwei Kantinen als Pendant mit silbernen Dosen und Flacons-beschlägen, ebenso mit Silber die Notizbücher und Blocks usw., ein Hutnetz, eine wasserdichte Decke, eine versenkte Wagnuhr, ein herausziehbarer Auftritt zum Dach der Limousine. Für Phaeton: eine schräge, verschiebbare Vorderscheibe, Celluloid-Vorhänge hinter dem Führersitz, Housse in Gummistoff zum Überziehen über das niedergelegte Verdeck, Überzüge von Gummistoff über alle Sitze mit Leder-auflagen und Ledernähte, Seitenvorhänge zu dem Verdeck, Sicherheitsriegel an den Türen außen. Zwei weitere Umstecksitze und ein Lattenrost zum Schutze des Benzinkessels, ein dritter, klappbarer Not Sitz zwischen den beiden ersten Sitzen, ein Entwickler (Acetylen-Apparat), zwei Scheinwerfer ohne Krone, 2 Stollenlaternen mit abnehmbarer Krone für Kerzen (die Stalllaternen und die Spritzbrettlaternen sind auf den Seitenscheiben mit eingätzten Kronen versehen), eine Akkumulatorenzündung, zwei Gleitschutzdecken für die Hinterräder, eine Akkumulatorenbatterie für die Innenbeleuchtung ...".

Der Preis dieses Automobils ist mit 26169 Mark angegeben. Ende Oktober 1908 wird der Wagen, in den beiden Ausführungen, mit der Eisenbahn von Frankfurt/Main nach München gebracht: Schloss Hohenburg liegt nur wenige Kilometer von der Bayernmetropole entfernt.

Zu einem späteren Datum wird das Fahrzeug dann, wieder mit der Bahn, von München nach Luxemburg überführt. Es sollte bis zum Jahre 1913 in Betrieb bleiben.

Im Sommer 1911 bestellt die großherzogliche Verwaltung in Luxemburg ein zweites Automobil. Diesmal fällt die Wahl auf einen "Benz-Wagen mit Benzinchassis 14/30 PS". Anfang 1914 – in der Zwischenzeit war Großherzog Wilhelm verstorben und Großherzogin Marie-Adelaide war ihm auf dem Thron gefolgt – liefert die Daimler-Motoren-Gesellschaft aus Untertürkheim ihr zweites Fahrzeug an den großherzoglichen Marstall, eine "Mercedes Phaeton-Landaulet-Carosserie mit einem 25/55 HP Mercedeschassis". Die Farbe aller (offiziellen) Hoflimousinen ist seit jeher dunkelblau oder schwarz.



In den darauffolgenden Jahren – Anfang 1919 war Großherzogin Charlotte als Staatsoberhaupt vereidigt worden – werden regelmäßig neue Wagen angeschafft bzw. ausgediente Fahrzeuge ersetzt. Prinz Felix, der Gemahl von Großherzogin Charlotte, hatte seit jeher ein Faible für Sportwagen.

Nachstehend ein Überblick über die Neuanschaffungen aus den zwanziger und dreißiger Jahren:

Minerva (1923) - Fiat 510 (1923) - Fiat 501 (1923) - Fiat Coupé (1923) - Fiat Spyder Sport (1924) - Lancia Lambda (1925) - Panhard (1926) - Buick (1927) - Itala (Turin) 1928) - Fiat Torpedo (1929) - Cadillac (1929) - Talbot K 78 Long (1930) - Ford 12 PS (1931) - Chrysler Imperial Eight (1931) - Plymouth Sedan (1934) - Vauxhall (1935) - Chevrolet Master Touring Sedan de Luxe (1936) - Opel (1936) - Packard (1938) - Buick (1938) - Hillmann Minx de Luxe Saloon - Fiat 508 C, 4 Zyl. (1939), ein Geschenk für Erbgroßherzog Jean zu seinem 18. Geburtstag.

Namen wie Rolls-Royce oder Bentley sucht man demnach vergebens in den Inventaren.

Von den Vorkriegswagen ist – leider nur ein einziger bis heute erhalten geblieben: der im Jahre 1938 in Dienst gestellte Buick (8 Zylinder / 7 Sitzplätze), mit dem die großherzogliche Familie am 10. Mai 1940 ins Exil flüchtete. Großherzog Jean bestand darauf, diesen "historischen" Wagen, den man nach der Befreiung des Landes wieder zurückgeholt hatte, komplett instandsetzen zu lassen, sodass er bis heute fahrtüchtig geblieben ist. Der erst im Jahre 1988 in Dienst gestellte 4-Liter-Daimler, der heute nur bei höchst feierlichen Anlässen zum Einsatz kommt, wird uns hoffentlich über das 21. Jahrhundert hinaus erhalten bleiben.

Guy May

