

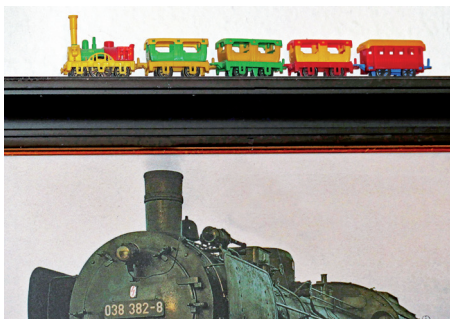
Cabriolet – von der Tradition zum Luxus



August 2026

Folge 454

In meinem Arbeitszimmer hängt das Bild einer der erfolgreichsten deutschen Dampfloks, der preußischen P 8. Auf dem Bilderrahmen steht ein Spielzeugmodell der ersten deutschen Dampfloks, dem Adler.



Das Lokpersonal auf dem Adler stand völlig im Freien. Erst mit der Weiterentwicklung der Lokomotiven gab es Kabinen für das Lokpersonal.

Die Lokführer mussten die Strecke, die Signale und die Zurufe des Streckenpersonals uneingeschränkt wahrnehmen können. Erst später bei höherer Geschwindigkeit der Lokomotiven wurde das Lokpersonal mit Windschutzscheiben und Dächern geschützt.

Die ersten Automobile waren „Kutschen ohne Pferde“. Noch lange hatten die Autos keine Fahrerkabine, die Leute saßen im Freien.



Ein seltener Anblick, ein Flugzeug tankt in Großen-Buseck. Jeder kennt die Bilder der Jagdflieger im Ersten Weltkrieg. Die Piloten waren nur durch Ledermäntel und Brillen geschützt.



An luxuriöser Ausstattung wurde nicht gespart, für eine Fahrerkabine reichte es jedoch nicht.



Hier sitzen die „Herrschaften“ in einer Kabine.



Leider regnete es beim Festzug des Kreiserntedankfestes in den 1950er Jahren in Großen-Buseck. Der damals moderne Selbstbinder war eine Attraktion. Natürlich gab es keine Fahrer-Kabine.



Als die Pferde durch Traktoren ersetzt wurden war es selbstverständlich, dass die „Kutscher“ weiterhin im Freien saßen.



Der legendäre „Amboss“ Heinrich Döring restaurierte einen Lanz Bulldog und stellte ihn als Feuerwehrfahrzeug beim Festzug vor. Wie beim Pferdefuhrwerk saß der Fahrer im Freien.



Im Cockpit einer Landwirtschafts-Maschine herrscht heute High-Tech. Bald wird der Landwirt im „Home-Office“ die selbstfahrenden Fahrzeuge über sein Feld steuern.

Bei der Bundeswehr hatte es strategische Gründe, warum manche Fahrzeuge ohne Verdeck fuhren.



Es war einfach üblich, dass Kutscher im Freien saßen. Warum sollte dies bei Lokomotiven, Maschinen für Landwirtschaft und Autos anders sein?



In der Nachkriegszeit wuchs die individuelle Mobilität. Wer seinen Wohlstand zeigen wollte, präsentierte ein Cabriolet als sein „Spaßfahrzeug“.



„Kleinere Leute“ konnten sich einen VW Käfer Cabrio leisten. Als ich 1978 in einer Schule in Frankfurt unterrichtete, fuhr ich mit einer Kollegin in Fahrgemeinschaft mit ihrem VW Cabrio. Durch das geschlossene Stoffdach zog es kalt. Den ganzen Winter über hatte ich Schnupfen.

