

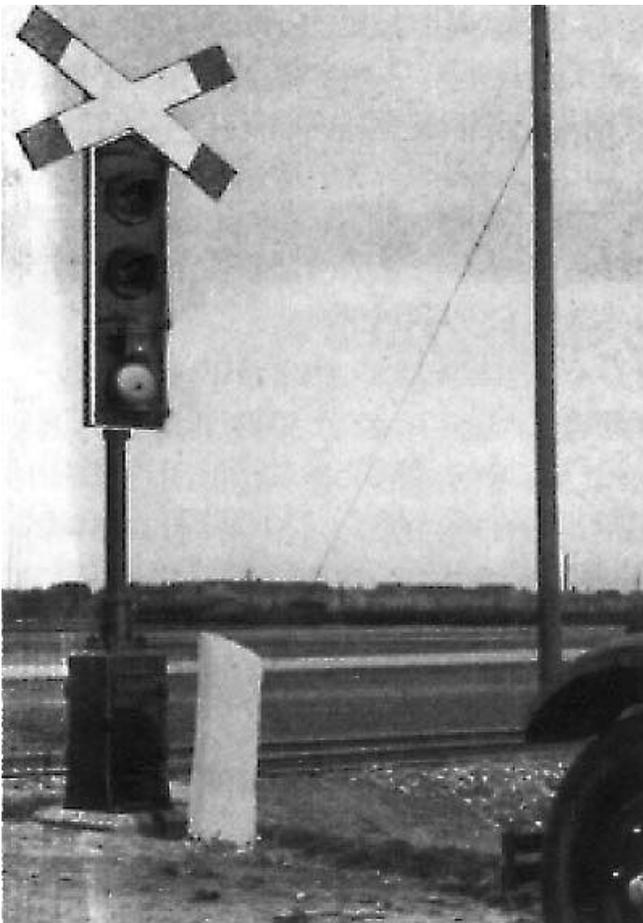
CLASSIC DRIVER

ADAC: 100. Jubiläum (2)



1926

Als juristische Beilage zum „ADAC-Sport“ erscheint erstmals die Zeitschrift „Deutsches Autorecht“ (DAR). Sie ist eine Antwort auf die ständig wachsende Flut von Urteilen und Verfahren rund um das Kraftfahrzeug. Die DAR erscheint auch heute noch. Carl Fritz aus München wird neuer ADAC-Präsident.



1927

Eine Kernforderung des ADAC wird erfüllt: Im Deutschen Reich wird mit der Aufstellung einheitlicher Straßenschilder begonnen. 700.000 zugelassene Fahrzeuge und die steigende Unfallzahl machen eindeutige Bestimmungen unumgänglich. Die Einweihung des Nürburgrings wird als nationales Großereignis gefeiert: Nach langem Ringen hat Deutschland eine repräsentative Rennstrecke. Die Süd-schleife führt über 7,7 Kilometer Länge, die Nordschleife ist 22,8 Kilometer lang. Am 2. und 3. Juli wird auf der neuen Rennstrecke zum ersten Mal in Deutschland ein Großer Preis von Europa für Motorräder ausgetragen.



1928

Angesichts der hohen Zahl von registrierten Kraftfahrzeugen gründet der ADAC einen Straßenhilfsdienst. Den Anfang bilden 34 Motorrad-Beiwagen-Maschinen. Drei Pioniere der Kraft- und Luftfahrt werden zu Ehrenmitgliedern ernannt: Carl Benz, der Vater des Kraftfahrzeugs, Ludwig Dürr, Erbauer von 129 Luftschiffen, und Hugo Eckener, ein Pionier des Luftschiffbaus.

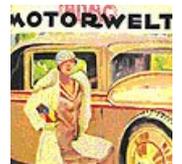


1929

Der ADAC empfiehlt eine jährliche technische Überprüfung der Kraftfahrzeuge auf freiwilliger Basis. Dies begründet letztlich die Einführung einer technischen Hauptuntersuchung, die heute alle zwei Jahre Pflicht ist. Die Frau am Steuer gehört längst zum alltäglichen Erscheinungsbild. Folgerichtig widmet ihr die „Motorwelt“ eine eigene Rubrik "Dame und Motorsport".

1930

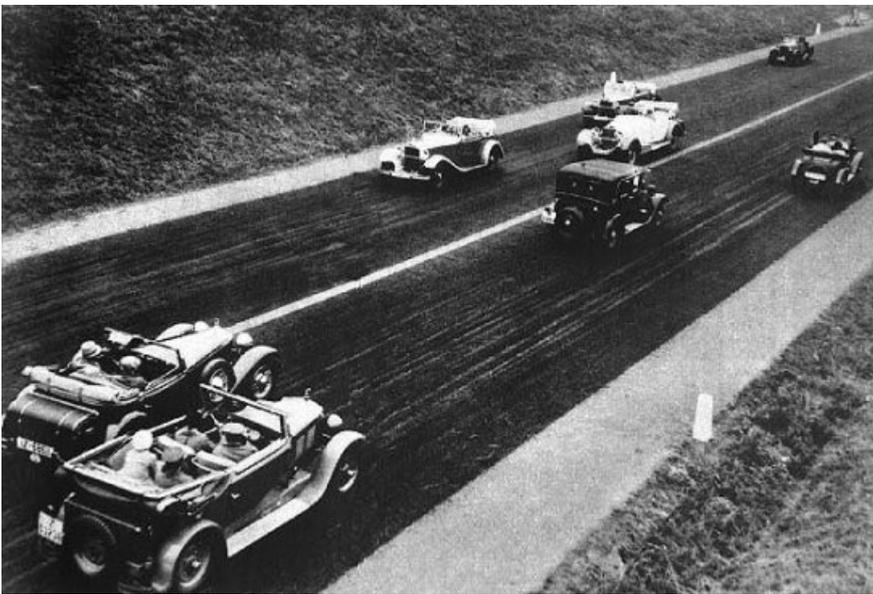
Die Vorläufer der Notrufsäulen werden geboren: Um im Notfall Hilfe leisten zu können, lässt der ADAC für seine Mitglieder in einem Feldversuch entlang der Strecke München - Garmisch 15 Telefonhäuschen errichten. Der Club kritisiert, dass bei Straßenbauarbeiten stets die gesamte Strecke gesperrt wird. Erste Erfolge im Sommer: In Hannover wird nur noch halbseitig gesperrt - der Verkehr kann fließen.



1931

ADAC protestiert gegen Benzinpreiserhöhungen und spricht sich gegen die Beimischung von Spiritus im Kraftstoff aus. Nach Ansicht der Experten schädigt gepanschter Sprit den Motor. Die weltweite Rezession trifft auch die Automobilindustrie. Der ADAC ruft in der „Motorwelt“ dazu auf, deutsche Autos zu kaufen, um die Volkswirtschaft anzukurbeln.





1932 - Mit einer Strahlenfahrt weicht der ADAC die „Kraftfahrstrecke“ von Köln nach Bonn ein. Sie führt über das erste, 20 Kilometer lange Teilstück der ersten Autobahn, die das rheinisch-westfälische Industriegebiet mit dem Mittelrhein verbinden soll. In allen Gauen organisiert der ADAC Protestkundgebungen gegen die hohe Abgabenlast, unter der die Autofahrer leiden.

1933

Ein unabhängiger Gutachter-Service wird gegründet. Das Ziel ist: Offizielle ADAC-Sachverständige sollen Mitgliedern bei Unfallschäden, Autokauf oder Reparatur mit fachkundigem Rat helfen. Als Nachfolger des Münchener Carl Fritz wird Hermann Fulle zum neue ADAC-Präsidenten ernannt.



1933-1945

Die Zersplitterung in mehrere Automobil- und Motorradclubs (ADAC, AvD, DTC und NDA) war den Nationalsozialisten seit ihrer Machtübernahme ein Dorn im Auge. Unter Druck unterzeichneten die Vertreter dieser vier größten Clubs am 24. Juli 1933 ein Papier, das als „Pakt von Baden-Baden“ in die Kraftfahrtgeschichte einging. Darin wurde die Führung im deutschen Kraftfahrtwesen dem nationalsozialistischen Kraftfahrererkorps NSKK übertragen. Am 27. September 1933 schließlich wurde der Einheitsclub mit dem Namen DDAC (Der Deutsche Automobilclub) aus der Taufe gehoben. Dies unterbrach die Geschichte des selbstständigen ADAC für fast 13 Jahre.

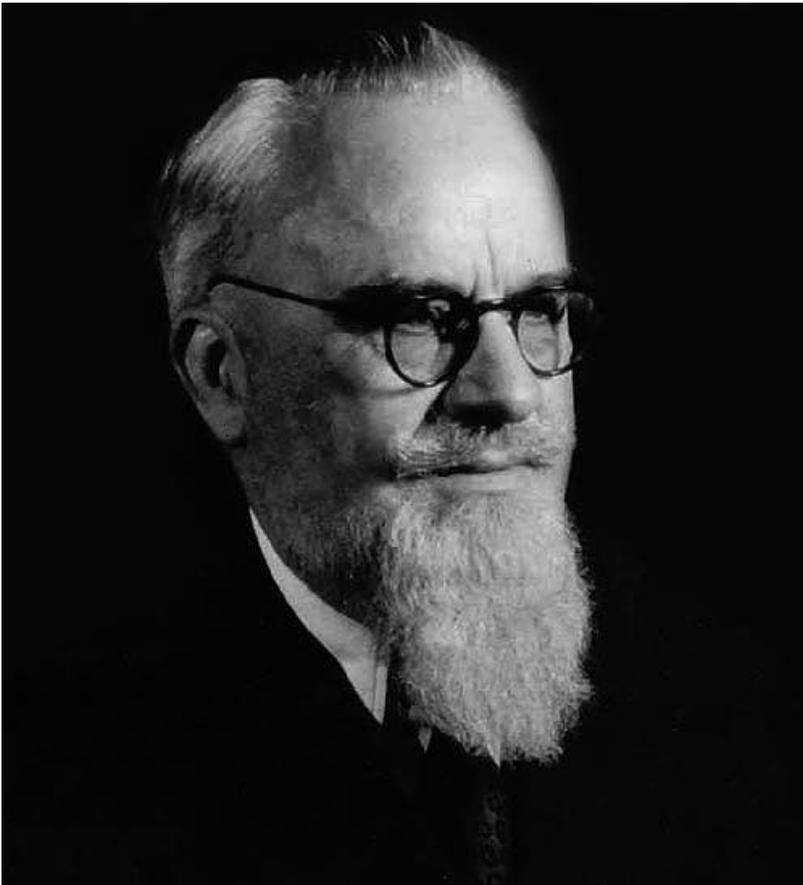
1946

Im Jahr 1945 wird die Neugründung des ADAC nach anfänglicher Zustimmung wieder untersagt. Erst ein Jahr später wird der Club unter seinem alten Namen - vorläufig nur in Bayern, dann in der gesamten amerikanischen Besatzungszone - neu gegründet. Erster ADAC-Präsident seit 1933 ist Ludwig Sporer aus München.

1947

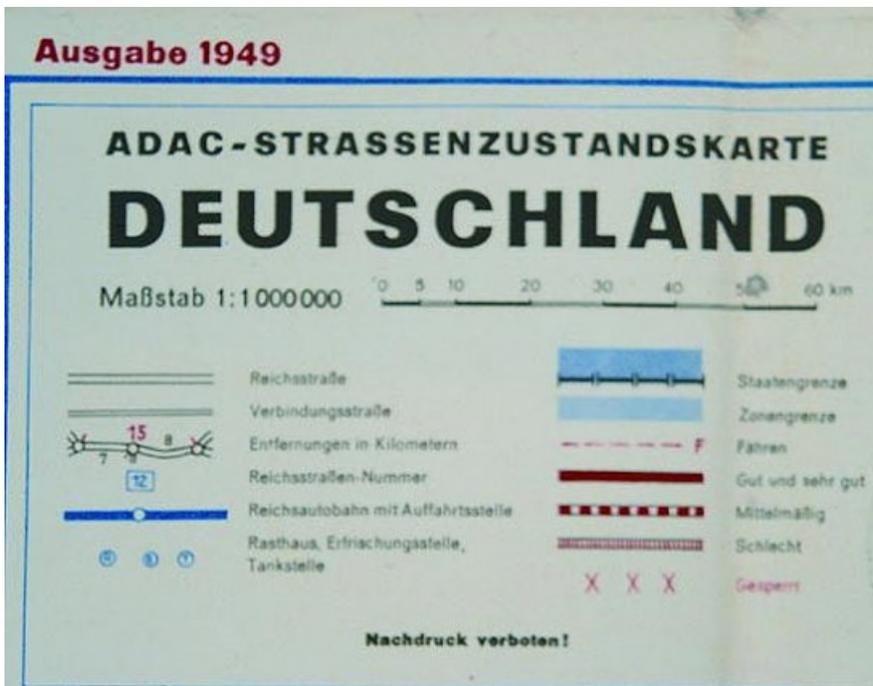
Ein Jahr nach der Wiedegründung wird der ADAC auch auf die britische Zone ausgeweitet. Der Club zählt insgesamt 7235 Mitglieder. Im Oktober werden die Mitglieder erstmals wieder schriftlich über Club-Neuigkeiten informiert. Die vierseitigen „ADAC-Mitteilungen“ erscheinen monatlich mit einer Startauflage von

5.000 Stück und werden ein Jahr später durch "Motorwelt" abgelöst.



1948

Durch die Währungsreform gerät der Club in einen finanziellen Engpass - eine Kreditaufnahme ist dringend erforderlich. Ein Lichtblick ist die Rückgabe des beschlagnahmten Club-Gebäudes an der Münchner Königinstraße. Als Nachfolger von Ludwig Sporer wird Hans Meyer-Seebohm zum neuen ADAC-Präsidenten gewählt.



1949

In den Westzonen ist der ADAC wieder etabliert. Von einer Ausweitung in die sowjetische Zone wird abgesehen. Die Kriegsschäden veranlassen den Club, eine aktuelle Straßenzustandskarte herauszubringen. Mit ihrer Hilfe sollen Autofahrer schlechte Streckenabschnitte meiden, Fahrzeug und Reifen schonen und Benzin sparen.

1950

Der Club verabschiedet seine neue Satzung, die im Wesentlichen bis heute Bestand hat: Oberstes Organ ist die Hauptversammlung, die das Präsidium wählt und den Haushalt genehmigt. Das Präsidium führt die Geschäfte. Neue Straßenkarten für das Inland werden erstellt - erstmals nicht mehr im Schwarzdruck, sondern im Fünffarbedruck. Der ADAC ernennt Ferdinand

Porsche zum Ehrenmitglied.

100-jähriges Jubiläum des ADAC auf der Techno Classica 2003...[zum Artikel](#)



www.adac.de

Weitere Informationen über den ADAC erhalten Sie [hier](#).

Text & Fotos: [ADAC](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/adac-100-jubil%C3%A4um-2>
© Classic Driver. All rights reserved.