

ADOLFS LAPPEN

Der Verdacht und der Kalauer liegen nahe: Hitler hatte keinen Führerschein. Denn wer, einerseits, stets mit Chauffeur reiste und, andererseits, den Multi „Großdeutschland“ mit Totalschaden gegen die Wand fuhr – eine Lizenz zum Steuern konnte dieser Mann kaum haben.

Was tun? Blättern in Büchern, Recherchen, auf der Suche nach der verlogenen Zeit. 1920 erstet Hitler sein erstes Auto, einen Tourenwagen der Marke „Selve“, ein deutsches Fabrikat. Die heranpöbelnde NS-Partei stellt ihm den verlangten Chauffeur, den Pg. und Mechaniker Ernst Haug. Dessen Schwester Jenny, Pistole im Halfter, hilft gelegentlich aus, ein frühes Groupie.

Drei Jahre später kriegt er die „Zulassungsbescheinigung“ für ein Fahrzeug der Marke „Benz“ (Kennzeichen: II A - 2309), ausgestellt auf die NSDAP. Und nach verbrachter Festungshaft und verfaßtem „Mein Kampf“ geht der mittlerweile „Führer“ genannte in die vollen. Für 20 000 Mark erwirbt er einen sechssitzigen Mercedes-Kompressor, fürderhin sein Typ Triumphwagen und Staatskarosse.

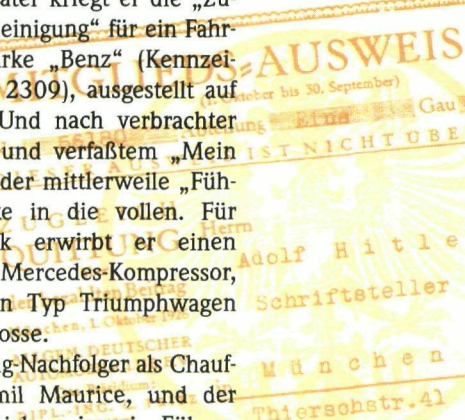
Einer der Haug-Nachfolger als Chauffeur hieß Emil Maurice, und der liebte das gleiche wie sein Führer, nämlich die Hitler-Nichte Geli Raubal. „Onkel Adolf verlangt“, schrieb sie dem Emil, „daß wir zwei Jahre warten.“ Zwei volle Jahre, „in denen wir uns nur hier und da küssen dürfen“. Hitler warf den Emil aus dem Benz; Geli beging, im September 1931, Selbstmord.

Die panische Fahrt nach der Unglücksnachricht, am Steuer der 100-PS-Karosserie (Kennzeichen: II A - 19357) saß ein Julius Schreck, erbrachte eine Strafanzeige wegen überhöhter (55,3 Stundenkilometer) Geschwindigkeit. Hitler habe ihn angewiesen, erläuterte Schreck, „so schnell wie möglich zu fahren“. Überholen sollte ihn auch keiner. Sehr grimmig wurde er etwa, als ihm ein Motorradler im Genick saß.



Fritz Rumler
zum Thema

BAYERISCHES HAUPTSTAATSARCHIV



Hitler auf
Wahlreise
Triumphwagen
und
Staatskarosse



„Hitler hatte einen knabenhaften Ehrgeiz und wollte auf keinen Fall“, berichtete ein Mitreisender, „daß der Motorradfahrer an uns vorbeizog.“ Der Chauffeur sollte das Manöver verhindern, vergebens: Der Knatterer flitzte vorbei, und „Hitler ärgerte sich maßlos“.

Ein Mensch wie du und du, mithin, aber noch immer kein Deutscher. Erst im Jahre 1932 erhob der Freistaat Braunschweig den (seit 1925) Staatenlosen aus Österreich zum Ehrendutschen. Bis dahin hatte er aus der Not eine Tugend gemacht. „Ich bin kein Ausländer“, ließ er wissen, „ich bin Arier.“

In dieser windigen Zeit, die Weimarer Republik heißt – brauchte man da überhaupt, für was auch immer, einen Führerschein? Wie sooft hilft der ADAC, seit 1911 in der Welt: Am 3. Februar 1910, so die Information, erging die erste „Anweisung über die Prüfung der Führer von Kraftfahrzeugen“; im selben Jahr machten 36 077 Deutsche ihren Lappen. Und wann Hitler?

Führers Hauptquartier in den zwanziger Jahren war die „Hauptstadt der Bewegung“, München. Der Suchende gerät an das Bayerische Hauptstaatsarchiv. Dort finden sich, neben Hitlers Waffenschein, immerhin die automobilen Begleitpapiere des Bewegers, seine ADAC-„Mitglieds-Ausweise“ für die Jahre 1926 bis 1931.

Unter der Mitgliedsnummer 56180 („Abteilung Eins, Gau X b“) wird da einem „Herrn Adolf Hitler, Schriftsteller“ eine gesicherte Zukunft verheißen. Die Mitgliedskarte nämlich „berechtigt auch zur Inanspruchnahme der kostenfreien Darbietung: Unterstützung bei Todesfall infolge Unfalls mit dem eigenen Kraftfahrzeug“.

Der Verdacht schlägt um, der Kalauer stirbt: Hitler hatte einen Führerschein. Für den Hitler-Spezialisten, den Historiker Werner Maser, 75, ist es längst Gewißheit. Hinterbliebene der Hitler-Entourage hätten ihm versichert, des Führers Schein sei o. k. gewesen. Überdies habe ein Münchner Auktionshaus jüngst den Lappen versteigert.

Das Auktionshaus, „Hermann Historica“, kann dies nicht verifizieren, verweist lediglich auf ein anderes Stück aus seinem Katalog: Eine „große silberne Geschenkkassette“, die Hitler zum 50. Geburtstag (1939) von der „Deutschen Kraftfahrzeugindustrie“ erhielt. Sie barg eine Pergamentrolle mit den „herzlichsten Glückwünschen“ an den „Führer und Reichskanzler“: Die Industrie verdanke ihm

„Leben, Aufstieg und immer neuen Ansporn“. Als Dankeschön: eine Stiftung von einer Million Reichsmark.

Einem führerscheinlosen Gesellen wäre so was niemals widerfahren. Letzte Gewißheit schlummert im Münchner Stadtarchiv. Dort sind, in neun bibeldicken „Führerscheinlistenbüchern“, die Lappen-Träger von 1910 bis 1931 verzeichnet, dort könnte man die Wahrheit finden. Aber soll man alles wieder aufblättern?