



VORWORT

Am 19. Januar 1926 jährte sich zum 25. Male der Tag, an welchem zu Eisenach berufene Vertreter der damals gerade erstandenen Automobilindustrie und ihrer Freunde zusammenkamen, um sich zu einer Interessenvertretung zu vereinigen, der sie den Namen „Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller“ gaben.

22 Jahre lang hat die deutsche Kraftfahrzeug-Industrie unter dieser Flagge gearbeitet, gestrebt, gewirkt und Erfolge im In- und Ausland errungen, um dann — auch ihrerseits der neuen Geltung des Reiches Rechnung tragend — unter dem Namen „Reichsverband der Automobilindustrie“ weiter zu schaffen.

Ein Vierteljahrhundert gemeinsamer Arbeit im Verband liegt hinter uns. Es ist gekennzeichnet durch die Fundierung und den Ausbau einer neuen, erst erstandenen Industrie, die eines für sich in Anspruch nehmen mußte, daß es wohl keine andere Industrie gab, welche so wie sie stets im Brennpunkte des öffentlichen Interesses stand, daß es wohl kaum Industrieprodukte gab, welche in gleicher Form wie bei ihr, sei es zu Luxus-, zu Sport- oder zu Gebrauchszwecken, in ihrer Durchbildung und Entwicklung kritisch beurteilt und beraten wurden und werden.

Sich in einem derartigen Umkreis und unter dieser Einstellung zu begründen, Geltung zu verschaffen und weiter zu befestigen, war die große Aufgabe der deutschen Automobilindustrie innerhalb des vergangenen Vierteljahrhunderts. All die Einlaufschwierigkeiten zu überwinden, gerade die in unserem engeren Vaterlande so bedeutungsvollen behördlichen Überwachungen und Einschränkungen bei einer in der Entwicklung begriffenen neuen Industrie in die richtigen Wege und Kanäle zu leiten, war das Hauptarbeitsprogramm des Reichsverbandes.

Die scharfen Anforderungen, welche damit an die taktische Anpassungsfähigkeit des jungen Verbandes gestellt wurden, konnten nur noch übertroffen werden durch die Notwendigkeit fabrikatorischer Ein- und Umstellung, die der Weltkrieg der jungen Industrie auferlegte. Wer berücksichtigt, in wie hohem Maße die Aufgaben des Krieges einerseits durch Transport und Verkehrsfragen, andererseits durch die hochgespannten Forderungen nach leistungsfähigen Motoren für den Flugdienst beeinflußt waren, kann erkennen, welche Leistungen in diesen Jahren von der Automobilindustrie vollbracht wurden, welche neuen Erfolge sie den friedlichen Erfolgen der Vorkriegszeit auch im größten aller Weltkriege ebenbürtig zur Seite stellen konnte.

Und doch kein Ruhen nach dem Krieg, keine Atempause der Erholung, — nur erneutes Streiten — neues Kämpfen — neue Aufgaben — neue Ziele, auch wieder im „sogenannten“ friedlichen Wettbewerb.

Die nachrevolutionären Jahre beschränkten in ungeahntem Maße die Produktion, die Jahre der Inflation zehrten an der Substanz, die Jahre der Deflation zertrümmerten den Absatz. Die ausländische Konkurrenz bemächtigte sich der früheren deutschen Exportmärkte und streckte gierig die Hände aus selbst nach dem heimischen deutschen Markt, dessen Industrie man für genügend zermürbt erachtete, um noch einem solchen



Ansturm die Stirn bieten zu können. Doch deutsche Energie, deutsches Schaffen, deutsches Wissen und technisches Können setzten sich auch hier wiederum durch, enger wurde der Zusammenschluß einzelner Werke, enger die Zusammenarbeit zwischen verarbeitender Eisen- und Zubehör-Industrie, fester die Zusammenfassung im Reichsverband, dessen Bestand unerschüttert blieb, um auch weiterhin in der Erfassung und Vertretung der tiefen, die gesamte Volkswirtschaft berührenden Interessen der deutschen Kraftfahrzeug- und Zubehörindustrien ein festes Bollwerk zu bilden gegen die Konkurrenz des Auslandes, um mitzuhelfen im friedlichen Wettbewerb für die Wiedereroberung auch ausländischer Märkte zur erneuten Geltendmachung deutscher Arbeit und deutschen Könnens.

So tritt der Reichsverband in das zweite Vierteljahrhundert seines Bestehens. Fest sein Kern, groß seine Aufgaben, kühn das Streben seiner Führer.

Eine Industrie, deren Begründer

ein D a i m l e r , ein B e n z , ein M a y b a c h

waren, wird und muß sich durchsetzen, trotz alledem!

Berlin, den 21. Oktober 1926.

Dr.-Ing. Scholz.