



## DIE DEUTSCHEN AUTOMOBIL-AUSSTELLUNGEN

Wenn mit Folgendem versucht werden soll, einen Überblick über die Leistungen zu geben, welche der Reichsverband auf dem Gebiete des Ausstellungswesens sich anrechnen darf, so sei gestattet, im Eingang darauf hinzuweisen, in wie geringem Maße innerhalb des hier gezogenen engen Rahmens die Möglichkeit gegeben ist, der Aufgabe einer sachlich ausreichenden Behandlung des Gegenstandes gerecht zu werden. Würde doch eine Schilderung vom Entstehen und Verlauf jeder einzelnen Ausstellung, die im Laufe des Vierteljahrhunderts vorübergezogen ist, eine Geschichte der wirtschaftlichen Entwicklung sowohl in der Automobilherstellung wie im Automobilabsatz in sich schließen und eine noch so gedrängte Wiedergabe des Eindruckes, welchen die bemerkenswertesten Einzelheiten der Ausstellungsgegenstände auf den sachverständigen Besucher hervorgerufen haben, müßte die geschichtliche Entwicklung der deutschen Automobiltechnik in allen wesentlichen Einzelheiten umfassen. Wenn wir in diesem Abschnitt unserer Festschrift einen nur auf Zusammenstellung der Zahlen und der wichtigsten Angaben über das Gesamtbild und das Ergebnis der einzelnen Ausstellungen sich beschränkenden Überblick geben können, so hoffen wir hierdurch denen, die die Ausstellung miterlebt haben, in der Erinnerung die Bilder von all dem zu erneuern, was an Arbeit und oft auch an Erfolgen Großes geleistet worden ist. Die in die Zukunft sich richtenden Gedanken aber mögen aus dieser Chronik der Vergangenheit fruchtbringende Anregungen entnehmen für die Fortführung und für die stets zunehmende Vervollkommnung des Werkes, welches der Verband seit seiner Entstehung in Förderung und zweckmäßiger Regelung des Ausstellungswesens geleistet hat: Der Werbungsarbeit für die Erzeugnisse einer der wichtigsten deutschen Industrien und zugleich der Hebung der deutschen Verkehrswirtschaft auf die Stufe höchst erreichbarer Leistungsfähigkeit waren wir zu dienen bestrebt, zum Nutzen unserer Gesamtwirtschaft, zum Segen unseres Landes.

\* \* \*

Die deutsche Erfindung des Kraftwagens ist im ersten Anfang bekanntlich stärker noch im Ausland als in Deutschland in ihrer großen Bedeutung für die Zukunft erkannt und richtig eingeschätzt worden. So sind die ersten Daimlermotoren und mit ihnen ausgestattete Motorboote bereits 1889 auf der Pariser Welt-Ausstellung ausgestellt worden. In Deutschland hat das Ausstellungswesen auf dem Gebiete des Automobilismus erst im Jahre 1897 einen Anfang genommen; der im gleichen Jahre begründete Mitteleuropäische Motorwagen-Verein organisierte damals eine „Auto-Revue“ in Berlin, auf welcher 3 Fabriken (Benz, Daimler und Lutzmann-Dessau) einige Wagen ausstellten. Es war jene Anfangszeit der deutschen Automobilindustrie, als man von dem Gedanken an eine Massenfabrikation und einen Massenabsatz soweit noch entfernt war, daß jeder in Liebhaberkreisen verkaufte Wagen einen eigenen Namen erhielt. Im folgenden Jahre 1898 veranstaltete der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein eine Ausstellung im Landesausstellungspark Berlin, auf der 13 Kraftwagen gezeigt wurden. Eine noch im selben Jahre vom gleichen Verein veranstaltete kleine Ausstellung in Düsseldorf vermochte ebensowenig wie die beiden vorhergehenden das Interesse weiterer Kreise zu erregen. Erst die vom 3. bis 28. September 1899 in Berlin im Exerzierhause des 2. Garderegiments in der Karlstraße vom Mitteleuropäischen Motor-



wagen-Verein im Zusammenwirken mit der aufstrebenden Industrie und dem Deutschen Automobil-Club (später K. A. C.) veranstaltete „Erste Internationale Motorwagen-Ausstellung“ hat auf weitere Kreise des deutschen Publikums, in erster Linie aller am Sport Interessierten, eine nachhaltige Anziehungskraft auszuüben vermocht. Bei dieser Veranstaltung waren bereits 112 Aussteller vertreten, deren Stände insgesamt 2300 qm umfaßten. Es bestanden damals bereits 36 Fabriken in Deutschland, welche Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor herstellten und 12 Fabriken für Elektromobile. Das in diesen Fabriken investierte Kapital wurde auf etwa 20 Millionen Mark geschätzt. Jetzt bedurfte es der starken Propaganda, wie durch Sportveranstaltungen, so durch Ausstellungen, um den deutschen Leistungen auch auf den Gebieten des Kraftwagenbaues Weltruf zu schaffen und im eigenen Land dem Kraftfahrzeug im Verkehr und Sport diejenige Stellung zu erobern, zu der es, wie seine ganze spätere Entwicklung bewiesen hat, berufen ist.

Aber schon in diesen Anfangszeiten wurde rechtzeitig von der jungen deutschen Automobilindustrie die Gefahr erkannt, welche in einer Zersplitterung des Ausstellungswesens liegt. Die Erfahrung hatte bereits gelehrt, wie erheblich die mit jeder Ausstellung verbundenen Kosten für die Fabriken waren und wie stark in den regelmäßigen Gang der Fabrikation die für Herstellung der Ausstellungsgegenstände erforderlichen Sonderarbeiten eingriffen. So gab, wie an anderer Stelle dieser Festschrift erwähnt, das

Bedürfnis nach straffer Regelung des Ausstellungswesens in einem wesentlichen Maße den Anlaß zur Gründung des Vereins Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller im Jahre 1901.

Die von den Gründern des Verbandes besonders betonten Grundsätze, daß nur dieses neugeschaffene Vertretungsorgan der gesamten deutschen Automobilindustrie zur Entscheidung über die Frage, wo, wann und unter welchen Bedingungen deutsche Kraftfahrzeuge im Inland öffentlich ausgestellt werden sollen, befugt sei, sind seit 25 Jahren mit unbeirrbarer Bestimmtheit eingehalten worden. Der heutige Rückblick auf die an Erfolgen und nicht minder an schweren Kämpfen so reiche Entwicklung, welche der deutschen Automobilindustrie seit dem Anfang des Jahrhunderts beschieden gewesen ist, lehrt, daß die Ausstellungspolitik des Verbandes der von ihm vertretenen Industrie dauernd zum Segen gereicht hat. Allen im Laufe der Zeit aus



Bild 62. Außenansicht  
der I. Internationalen Automobil-Ausstellung in Deutschland  
im Exerzierhaus des II. Garde-Rgt. zu Fuß in Berlin



anderen Lagern gekommenen Einwendungen und Angriffen gegenüber kann der Verband darauf hinweisen, daß die von ihm durchgesetzte Einheitlichkeit auf dem Gebiete des Ausstellungswesens und die vorsichtig zurückhaltende Verwendung dieses stärksten Werbemittels letzten Endes immer den wohlwogenen, auf sachlich maßgebenden Gründen beruhenden Beifall der beteiligten Industrie gefunden hat.

In voller Würdigung der Bedeutung, welche ausländische Ausstellungen für den Absatz der Erzeugnisse der deutschen Automobilindustrie haben können, hat der Verband es von jeher sich angeeignet sein lassen, durch Vermittlung seiner Beziehungen zur „Ständigen Ausstellungs-Kommission“, später zum Messeamt der Deutschen Industrie, alle erreichbare Information über jede Auslands-Ausstellung einzuholen und den Mitgliedern des Verbandes zugänglich zu machen, so daß diese die Zweckmäßigkeit ihrer Beteiligungen an den einzelnen Auslandsveranstaltungen, welche ständig in ihr freies Ermessen gestellt gewesen ist, selber zu beurteilen in die Lage gesetzt wurden

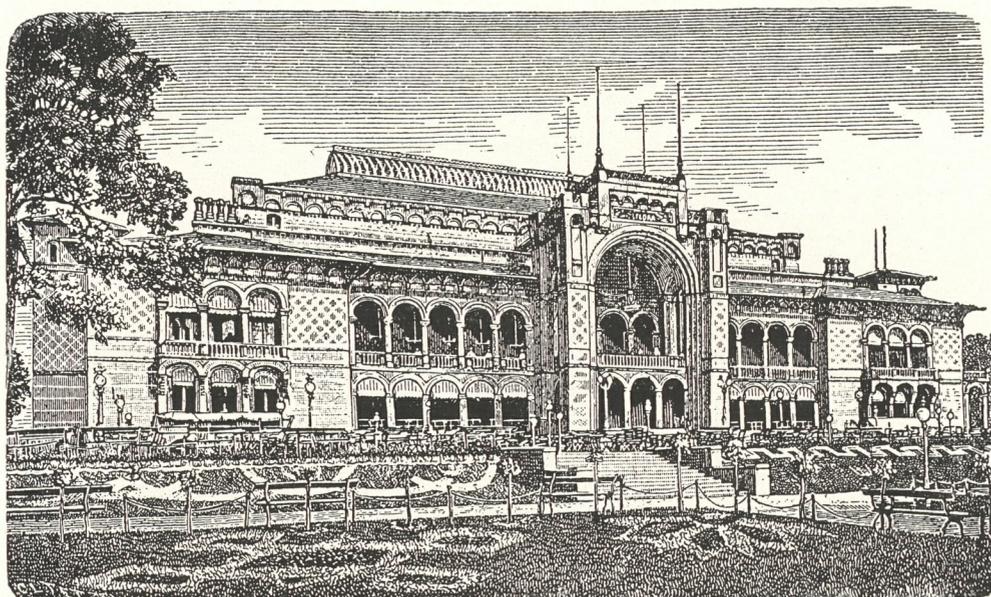


Bild 63. Etablissement Flora, Deutsche Automobil-Ausstellung 1903

In der Frage der inländischen Ausstellungen ist der Verband stets Hand in Hand mit dem Automobilclub von Deutschland als dem berufenen Vertreter der Verbraucherkreise gegangen.

Die erste Betätigung des Verbandes auf dem Gebiete des Ausstellungswesens erfolgte durch Veranstaltung der Deutschen Automobil-Ausstellung Berlin vom 14. bis 25. Mai 1902 in Zusammenarbeit mit dem Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein und dem Deutschen Automobilclub. Wenn auch der Rahmen dieser in den Räumen der Permanenten Automobil-Ausstellung unter dem Stadtbahnbogen am Bahnhof Friedrichstraße aufgebauten Messe kein sehr glänzender war, so war doch die deutsche Automobilindustrie fast vollständig vertreten. Von 111 Ausstellern wurden 86 Kraftfahrzeuge gezeigt, davon 75 mit Verbrennungsmotor (Personenwagen, unter denen sich auch Droschken befanden, Lastwagen, Krafträder und die besonders be-



achteten kleinen Wagen), 10 elektrische Fahrzeuge und ein Dampfswagen. Ferner waren 36 einzelne Motoren und viel Zubehör ausgestellt.

Das folgende Jahr 1903 brachte vom 7. bis 22. März die Deutsche Automobil-Ausstellung im Palmen-Garten der Charlottenburger Flora, die vom V. D. M. I. gemeinsam mit dem Deutschen Automobilclub veranstaltet worden ist. Es war die erste Ausstellung, die unter dem Protektorat des Prinzen Heinrich von Preußen stand, der auch den folgenden bis zum Kriege veranstalteten Ausstellungen Schutz und Förderung hat angedeihen lassen. Die deutsche Automobil- und Zubehör-Industrie war bereits zu so hoher Blüte gelangt, daß die Ausstellungsräume nicht ausreichten, um allen Anmeldungen stattzugeben, und daß eine große Zahl von Besuchern ihr Interesse an der Ausstellung bezeigten. Von 115 Ausstellern waren 14 Einzylindermotoren, 31 Zweizylinder und 26 Vierzylinder sowie vielseitiges und vielfach neue Formen aufweisendes Zubehör ausgestellt. Zwar sah man noch 14 Fahrzeuge mit liegenden Zylindern, aber die Mehrzahl kündigte in ihren Grundzügen die moderne Konstruktionsentwicklung an, indem die Fahrzeuge stehenden Motor aufwiesen mit gesteuerten und gegenseitig auswechselbaren Ansaug- und Auspuffventilen, magnet-elektrischer Zündung, Höchstgeschwindigkeit im direkten Eingriff, Übertragung durch Kardan, bei schweren Wagen durch Kette, schräge Steuersäule usw. Der aus Anlaß der Ausstellungseröffnung veranstaltete Huldigungszug der deutschen Automobilisten vor Kaiser Wilhelm II., als dem Schützer und Förderer des Sports und der Industrie, darf als einer der ersten von Erfolg gekrönten Versuche, den Kraftwagen volkstümlich zu machen, gelten.

Für das nächste Jahr war Frankfurt am Main als Ausstellungsort bestimmt worden; in der Zeit vom 19. bis 27. März 1904 fand in der dortigen landwirtschaftlichen Halle eine vom V. D. M. I. in Gemeinschaft mit dem Deutschen Automobilclub, dem Frankfurter Automobilclub und dem Deutschen Automobilverband veranstaltete internationale Ausstellung statt, bei welcher die Gordon-Bennett-Typen 1904, die zum ersten Male gezeigten Sechszylindermotoren sowie die Spezialstähle für die Automobilindustrie besondere Beachtung der auch aus dem Auslande zahlreich herbeigekommenen Besucher fanden. Die Zahl der Aussteller betrug bereits 170. — Die nächsten 3 Jahre brachten mehrere Automobil-Ausstellungen in Deutschland.

Für die Internationale Automobil-Ausstellung Berlin, vom 4. bis 15. Februar 1905, waren die Räume des ca. 12 000 qm großen Glaspalastes im Landesausstellungspark am Lehrter Bahnhof, die sonst der großen Kunstaussstellung vorbehalten waren, für die Automobilindustrie freigegeben worden. Die Eröffnung der Ausstellung erfolgte durch den Kaiser vor einer glänzenden Festversammlung; in dem regen gesellschaftlichen Leben der oberen Zehntausend jener Epoche, das täglich auf und zwischen den Ständen der Ausstellung sich entfaltete, gelangte zum Ausdruck, in wie hohem Maße damals noch der Kraftwagen dem Sport und dem Luxus diene. Es ist bekannt, wie lange noch in maßgebenden Kreisen der Behörden und der Parlamente diese Auffassung, als ihr längst jeder reale Boden entzogen war, zum Schaden der Entwicklung unserer Verkehrswirtschaft sich geltend gemacht hat. Die Ausstellung wies 300 Stände auf mit starker ausländischer Beteiligung und stand im Zeichen einer Hochkonjunktur; Umsätze, wie nie zuvor, wurden erzielt. Im Karosseriebau trat besonders das Streben nach Eleganz in der Linienführung, im Geschmacke der damaligen Zeit, und in der Ausstattung zutage. An den Untergestellten wurde die zunehmende Vereinfachung, die Entwicklung der Einzelheiten, die Leichtigkeit des Materiales gelobt. Die Ausstellung war sehr gut besucht und fand in der Tagespresse stärkere Beachtung als die früheren.



Noch im gleichen Jahre 1905 wurde vom 20. bis 29. Oktober in Frankfurt am Main eine internationale Automobil- und Fahrrad-Ausstellung abgehalten, auf der 153 Aussteller vertreten waren.

Die vom 3. bis 18. Februar 1906 wiederum im Landesausstellungspark vom V. D. M. I. zusammen mit dem Kaiserlichen Automobilclub abgehaltene internationale Ausstellung war in jeder Beziehung von ebenso glänzendem Erfolge gekrönt wie die vorhergehende an der gleichen Stelle. Die Zahl der Aussteller betrug 350, unter ihnen auffallend groß die Zahl der Zubehör- und Bestandteilmfirmen: 18 Pneumatikfirmen, 15 Hersteller von Konstruktionsmaterial, 10 Werkzeug- und 10 Geschwindigkeitsmesserfirmen usw. Besonders deutlich trat auf dieser Ausstellung die Tatsache hervor, daß die Konstruktionstechnik auf Grund der bis dahin vorliegenden Erfahrungen zu

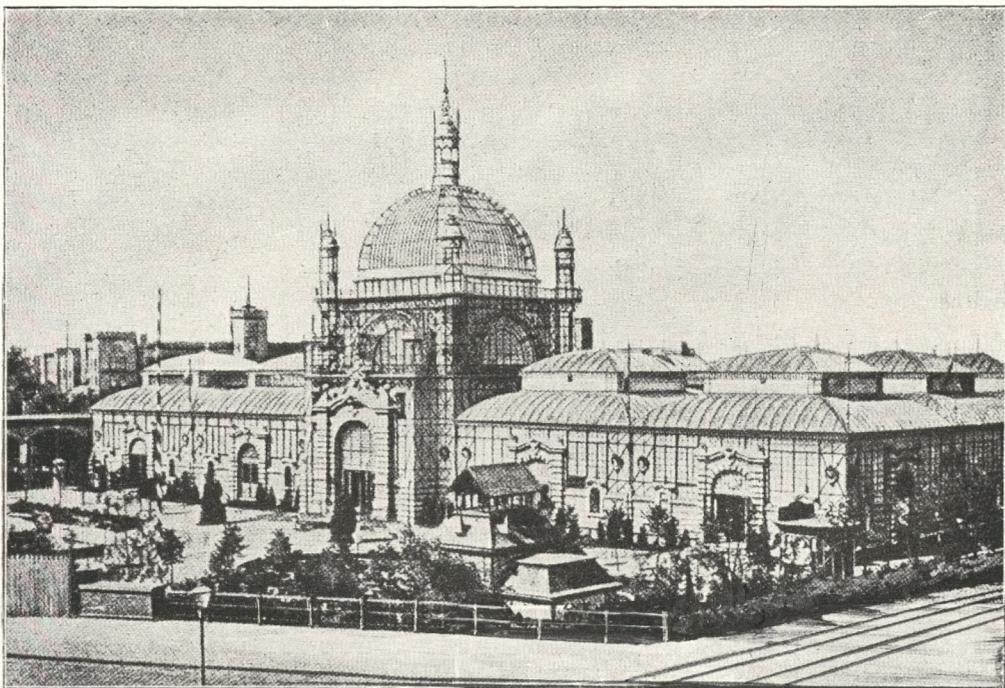


Bild 64. Landesausstellungspark am Lehrter Bahnhof, Internationale Ausstellungen 1905 und Februar 1906

einer fast allgemein durchgeführten Vereinheitlichung in den Grundzügen der Wagenuntergestelle gelangt war. Beachtenswert war auch die Tatsache der allmählich beginnenden Motorisierung der öffentlichen Verkehrswirtschaft, man sah auf sehr vielen Ständen Droschken ausgestellt. Im ganzen waren 157 Personenwagen und mit den Lastwagen zusammen 207 Fahrzeuge ausgestellt.

Da wegen der alljährlichen Kunstaussstellung der Landesausstellungspalast nur im Winter für Automobil-Ausstellungen zur Verfügung stand, andererseits aber keine Heizungsanlage besaß, so daß man bei den bisher dort veranstalteten beiden Ausstellungen sich mit Glühstofföfen hatte behelfen müssen, entstand für den V. D. M. I. die Aufgabe, in Verbindung mit dem K. A. C. besser geeignete Räume zu schaffen. So hat die große neue Ausstellungshalle am Zoologischen Garten, in der am 1. November 1906 die Internationale Automobil-Ausstellung Berlin



(bis 12. November) durch den Kronprinzen eröffnet wurde, damals einen langgehegten Wunsch der beteiligten Industrie erfüllt. Dort war ein großer einheitlicher Raum geschaffen, der ein eindrucksvolles Gesamtbild der Kraftwagenindustrie-Erzeugnisse darbot und eine starke Anziehungskraft auf weite Interessentenkreise ausübte. Die Ausstellung ließ die von der deutschen Automobilindustrie erreichte Höhe in technischer Vervollkommnung erkennen, ebenso wie die Ausdehnung, welche die Fabrikation genommen hatte, sowie die von ihr erzielten Fortschritte in Vereinheitlichung und Massenfabrikation.

Im folgenden Jahre 1907 wurde nochmals eine Internationale Automobil-Ausstellung, dieses Mal eine Doppelausstellung, in den Ausstellungshallen des Zoologischen Gartens abgehalten: Vom 5. bis 15. Dezember 1907 eine Internationale Automobil-Ausstellung für Personenwagen, bei der das Hervortreten der kleinen Wagen und der Sechszylindermotoren bemerkenswert war; auf 381 Ständen wurde eine außerordentliche Fülle eleganter Wagen gezeigt. Daran anschließend vom 19. bis 22. Dezember eine Internationale Nutzwagen-Ausstellung (Lastwagen und Omnibusse, Krafträder, auch Motorboote). Diese Zweiteilung hatte wegen der Fülle der Anmeldungen sich als notwendig erwiesen, und die Schwierigkeit, in nur 3 Tagen die Stände der Personenwagen abzubauen und an ihrer Stelle die Nutzfahrzeugstände zu errichten (die Stände der Bestandteil- und Zubehörfirmen blieben bestehen), wurde durch angepöndteste Anstrengungen aller Beteiligten überwunden, aber der Erfolg der Nutzwagenausstellung blieb hinter den gehegten Erwartungen erheblich zurück, da die Mehrzahl der Einkäufer, insbesondere auch der ausländischen, bereits abgereist war.

Im selben Jahre war — vom 15. bis 30. Juni 1907 — vom V. D. M. I. zusammen mit dem K. A. C. und einem in Kiel gebildeten Ausschuß die erste Internationale Motorboot-Ausstellung abgehalten worden, welche mit der Kieler Woche zeitlich zusammenfiel und auf der Boote auch schwimmend in einem von der Torpedo-Inspektion der Marine zur Verfügung gestellten Hafen vorgeführt wurden. Ein wichtiger Erfolg dieser Ausstellung wurde vor allem darin erblickt, daß durch sie das damals fast nur im Sport bekannte Motorboot auch als praktisches Hilfsmittel für Marine- und Fische-reizwecke eingeführt wurde.

Es trat eine mehrjährige Pause in der Veranstaltung von Automobil-Ausstellungen auf deutschem Boden ein. In Verbindung mit einem Absteigen der gesamtwirtschaftlichen Konjunktur jener Zeit machte sich auch im Automobilabsatz ein schlechterer Geschäftsgang bemerkbar. Da außerdem die mit der Beschickung von Ausstellungen verbundenen Kosten ständig angestiegen waren, trat bei der Automobilindustrie eine Ausstellungsmüdigkeit ein. Infolge der vielen Ausstellungen, die im In- und Ausland stattgefunden hatten, fühlte sich die Automobilindustrie über Gebühr beansprucht.

Nachdem vom 19. März bis 3. April 1910 der V. D. M. I. und der K. A. C. eine Internationale Motorboot- und Motorenausstellung in Berlin veranstaltet hatten, auf welcher außer Motorbooten und Motoren für die mannigfaltigsten Zwecke auch die Motorluftschiffahrt durch ein kleines Parsevluftschiff und mehrere Aeroplane vertreten war, neben einer reich beschickten Vorführung von Zubehörteilen und Betriebsstoffen, wurde zum ersten Male wieder im Jahre 1911 vom 12. bis 22. Oktober eine internationale Automobil-Ausstellung in Berlin zur Ausführung gebracht. In den vier Jahren der Pause im deutschen Ausstellungswesen war sowohl die Technik des deutschen Automobilbaues in rastlosem Fortschreiten der Konstruktion vorwärts gegangen, wie auch die fabrikatorische und geschäftliche Entwicklung der deutschen Automobilindustrie eine stetige Aufwärtsentwicklung genommen hatte.

Mit größter Spannung sahen daher die Fachwelt ebenso wie weiteste Kreise des Käuferpublikums der Ausstellung des Jahres 1911 entgegen. Da die Hallen am Zoolo-



gischen Garten inzwischen räumlich vollkommen unzureichend geworden waren und die im Jahre 1907 versuchte zeitliche Trennung der Ausstellung in Personenwagen- und Nutzwagenausstellung sich nicht gut bewährt hatte, wurden nur Personenwagen und Zubehör, nebenbei auch Lieferungswagen, ausgestellt. In der äußeren Aufmachung fand die unter Aufwendung erheblicher Kosten von den Veranstaltern, V. D. M. I. und K. A. C., ausgeführte künstlerische Ausschmückung des Halleninneren und der Fassade allgemeine Anerkennung; dem vom künstlerischen Standpunkte aus unerfreulichen Zustande der sich oft in ganz verschiedenen Stilarten widersprechenden Ausschmückung der einzelnen Stände war durch einheitliche Ausgestaltung der Standdekorationen durch die Ausstellungsleitung ein Ende bereitet worden; ein einheitliches, übersichtliches und ästhetisch eindrucksvolles Gesamtbild war erzielt worden, und man

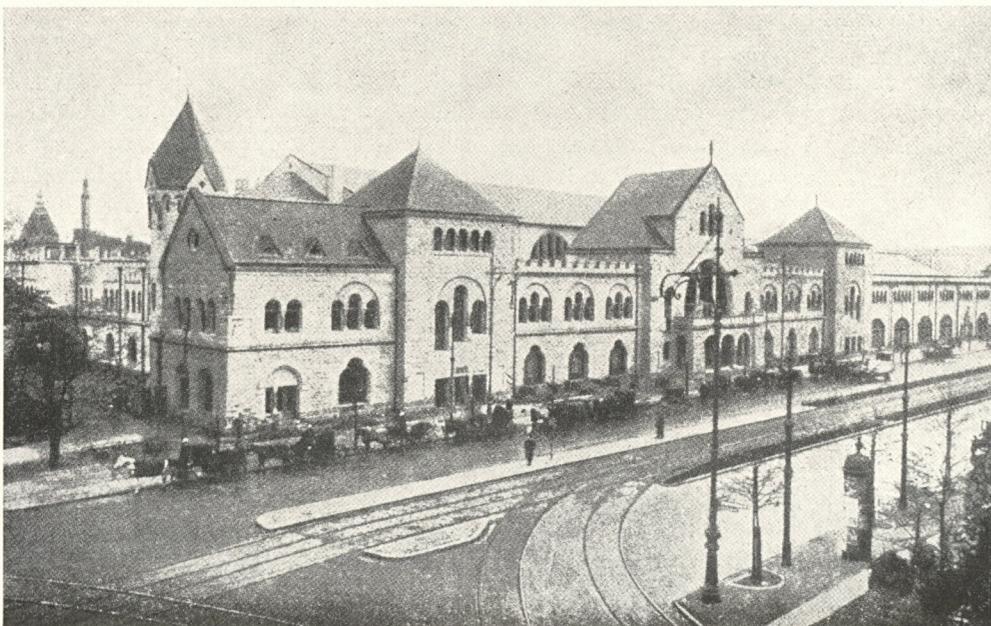


Bild 65. Ausstellungsgebäude am Bahnhof Zoo, Ausstellungshalle der Internationalen Ausstellungen November 1906, Dezember 1907 und Oktober 1911

blieb diesem Grundsatz auch in der Folge treu. Zugleich wurde durch dieses Verfahren eine wünschenswerte Herabsetzung der Kosten für den einzelnen Aussteller erzielt. Zur Erhöhung der Unkosten hatte bei den letzten Ausstellungen in steigendem Maße beigetragen, daß es jedem Aussteller überlassen war, seinen Stand so auszustatten, wie es ihm beliebte; infolgedessen war ein Wettrennen unter den Ausstellern entstanden, durch möglichst prunkvolle Standausschmückungen und nicht lediglich durch hervorragende Ausstellungsgegenstände die Konkurrenz zu überbieten und die Aufmerksamkeit der Besucher zu fesseln. Dieser Übelstand wurde, wie gesagt, beseitigt.

Besonderes Interesse hat auf dieser Ausstellung sich den ventillosen Motoren zugewendet, ebenso wie allen sonstigen Bestrebungen, eine möglichst weitgehende Geräuschlosigkeit aller maschinellen Teile zu erzielen. In den Aufbauten machte sich die Durchführung der Torpedoform, die bei den offenen Wagen durchweg zum Abschluß



gelangt war, während bei geschlossenen Wagenformen zum Teil noch Übergänge festzustellen waren, besonders bemerkbar.

Bei Schluß der Ausstellung wurde von allen Firmen der Automobilindustrie anerkannt, daß die Ausstellung eine unbedingte Notwendigkeit gewesen war und daß sie bedeutende Absatzerfolge gebracht hat; auch Anknüpfung vielfacher neuer Beziehungen zum Auslande, welches eine zahlreiche Besucherschar von Interessenten gesandt hatte, wurde allseitig als ein erfreulicher Erfolg der Veranstaltung gebucht. Allgemeine Anerkennung hatte auch die Abteilung der Bestandteile und des Zubehörs mit den vielfach neuen und hervorragenden Leistungen, welche diese Industrien aufwiesen, gefunden.

Von den verschiedensten Seiten wurde jedoch bei dieser letzten Ausstellung, die vor dem Kriege stattgefunden hat, die Auffassung zur Geltung gebracht, daß eine Automobilausstellung ohne Nutzwagen, die damals in unserer Verkehrswirtschaft eine er-

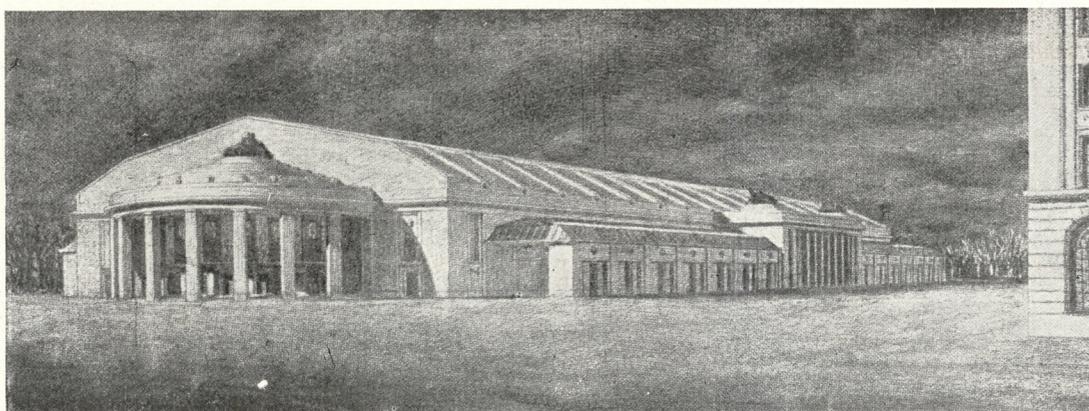


Bild 66. Alte Ausstellungshalle am Kaiserdamm

hebliche Rolle zu spielen anfangen, — wenn auch noch niemand ahnte, daß wenige Jahre später während des Krieges dieses Transportmittel zu so ungeheurer Bedeutung gelangen sollte —, auf die Dauer nicht denkbar sein könne. So faßte der V. D. M. I. in Verbindung mit dem K. A. C. im Jahre 1913 den schwerwiegenden Entschluß, eine eigene Ausstellungshalle zu errichten, für die im Frühjahr 1914 auf einem zu diesem Zwecke erworbenen umfangreichen Gelände zwischen Bahnhof Witzleben und dem Kaiserdamm der erste Spatenstich getan wurde. Im September desselben Jahres sollte die neue Halle mit einer großen internationalen Automobil-Ausstellung, an die sich eine Flugzeug-Ausstellung anschließen sollte, ihrer Bestimmung übergeben werden. Durch den inzwischen ausgebrochenen Krieg wurden all diese Pläne vereitelt und die bereits bis in alle Einzelheiten durchgeführten Vorbereitungen zu einer großartigen internationalen Veranstaltung, die ein Ereignis ersten Ranges auf dem Gebiete des Ausstellungenwesens hatte werden sollen, mußten jäh abgebrochen werden. Die neue Halle, die der deutschen Automobilindustrie und der Automobilindustrie der Welt ein würdiges Heim hatte bieten sollen, mußte viele Jahre brach liegen, bis es im Jahre 1921 wieder möglich wurde, eine Automobil-Ausstellung in Berlin abzuhalten.

Die vom 23. September bis 2. Oktober 1921 in der Ausstellungshalle am Kaiserdamm abgehaltene Automobil-Ausstellung war zum ersten Male in der Geschichte des deutschen Automobilausstellungenwesens eine rein nationale. Die Auto-



mobilindustrien der im Kriege feindlich gewesenen Länder verhielten sich der deutschen Industrie gegenüber völlig ablehnend, London, Paris und Brüssel verschlossen dem deutschen Gewerbe die Tore ihrer Automobilsalons und es blieb daher der deutschen Industrie keine andere Wahl, als auch ihrerseits die Industrien der ehemaligen Feinde von unserer Ausstellung fernzuhalten.

Mit stärkstem Interesse sahen in Deutschland weiteste Kreise der ersten Nachkriegsausstellung der Automobilindustrie entgegen. Als die Eröffnungsstunde schlug, war die Ausstellung in allen, auch den kleinsten Nebenteilen, fertig, ein schöner Erfolg angestrengtester Arbeit für alle Beteiligten. Die künstlerische Wirkung des Einheits schmuckes kam zu vollster Geltung und ließ den Wunsch rege werden, daß alle künftigen Automobil-Ausstellungen in gleich wohltuend schlichter Weise ausgestattet werden möchten. Der inzwischen von uns geschiedene Vorsitzende der Ausstellungsleitung und Vizepräsident des Automobil-Clubs von Deutschland, Kontreadmiral a. D. RAMPOLD, führte in seiner Eröffnungsrede aus:

„Wenn wir unsere Blicke über die Fülle der Ausstellungsgegenstände wandern lassen, so muß es uns alle mit Stolz erfüllen, welche gewaltige, welche erstaunliche Schaffenskraft einer Arbeitsgemeinschaft sich hier darstellt, einer Arbeitsgemeinschaft, die zu den jüngeren Vertretern der großen deutschen Industrie gerechnet werden muß, und die sich nur durch den gewaltigen Genius ihrer kaufmännischen und technischen Führer wie durch den Fleiß, die Geschicklichkeit und die Arbeitsfreude ihres Arbeiterstammes in kurzer Zeit zu solch überraschender Höhe hat entwickeln können.

Um so berechtigter ist unser Stolz, wenn wir bedenken, daß es diese Arbeitsgemeinschaft trotz der Not unserer Zeit dazu gebracht hat, schon heute wieder auf dem Plan zu erscheinen und den Wettbewerbern von früher zu zeigen, daß die deutsche Automobilindustrie „trotz alledem“ das Rennen noch lange nicht aufgibt, sondern die alten Farben hervorholt und weiter in den wirtschaftlichen und technischen Kampf mit den anderen, die so häufig versucht haben, uns auszubooten, eintreten will, weil sie sich noch immer stark und zukunftsbewußt fühlt. Und mit ihr Hand in Hand geht der Sport als treuer Waffengefährte, heute hier an dieser Stelle, morgen draußen auf der Verkehrs- und Übungsstraße, und leitet unsere Blicke zurück auf den deutschen Automobilsieg im großen Preis von 1914.

Bessere Tage als heute erlebte damals die deutsche Automobilindustrie. Ohne Überhebung konnte sie behaupten, eine führende Stellung im internationalen Gewerberahmen einzunehmen. Die guten Tage der Automobilindustrie und der Automobilhaltung sind vorüber. Aber auch hier gilt das St.-Georgs-Wort „stark gedrückt, doch nicht erstickt“. Wir wollen und wir werden wieder aufbauen, was in Staub und Trümmer ging.“

Die Frage der Umstellung im Automobilbau bewegte in damaliger Zeit das Sinnen und Denken aller an dem Gedeihen der deutschen Automobilproduktion und ihrer Zubehörindustrien interessierten Kreise. Die Probleme der Normung, der Typisierung, des Zusammenschlusses traten in den Vordergrund der Erörterungen. Allseitig wurde an den auf der Ausstellung zur Schau gebrachten Erzeugnissen der deutschen Automobilindustrie festgestellt, daß die schon länger bestehenden deutschen Fabriken ihr Hauptaugenmerk weniger auf grundlegende Neuerungen in der Konstruktion, als vielmehr auf Vervollkommnung der bestehenden Bauart, auf größere Bequemlichkeit beim Fahren und Erleichterung der Bedienung des Wagens legten; dagegen zeigten zahlreiche nach dem Kriege entstandene Fabriken, von denen inzwischen wieder so manche verschwunden sind, das häufig mehr von der Sucht nach Neuerungen als von ernsten



wissenschaftlichen Erwägungen geleitete Streben, neue und möglichst radikal durchgeführte Bauarten herauszubringen, mit denen sie die Gunst des Käuferpublikums auf sich zu lenken hofften. An vierrädrigen Personenwagen waren 90 Modelle von 46 Fabriken ausgestellt; der Verminderung der Typenzahl, die in der Fachwelt immer wieder gefordert worden war, kam man also nur sehr langsam näher. Die stärkeren Typen von 8/24, 10/30 und auch 16/45 PS waren in weit überwiegender Zahl vorhanden, ein Beweis, daß die Konstrukteure dem von Nichtfachleuten oft mit großem Nachdruck vorgebrachten Verlangen nach möglichst kleinen und infolgedessen sparsam sein sollenenden Wagentypen nachzugeben verweigerten; es blieb bei den Konstrukteuren im allgemeinen die Anschauung maßgebend, daß hohe Betriebswirtschaftlichkeit nur von einem Fahrzeug, das dem meist üblichen Ausnutzungsbedürfnis in seiner Belastungsfähigkeit gewachsen ist, geleistet werden könne. Die Vierzylindermotoren herrschten bei dieser Ausstellung mit 80 Prozent noch unbestritten vor, während Sechszylinder nur mit 16,6 Prozent vertreten waren; ein Achtzylinder, und zwar in V-Form, war aus-

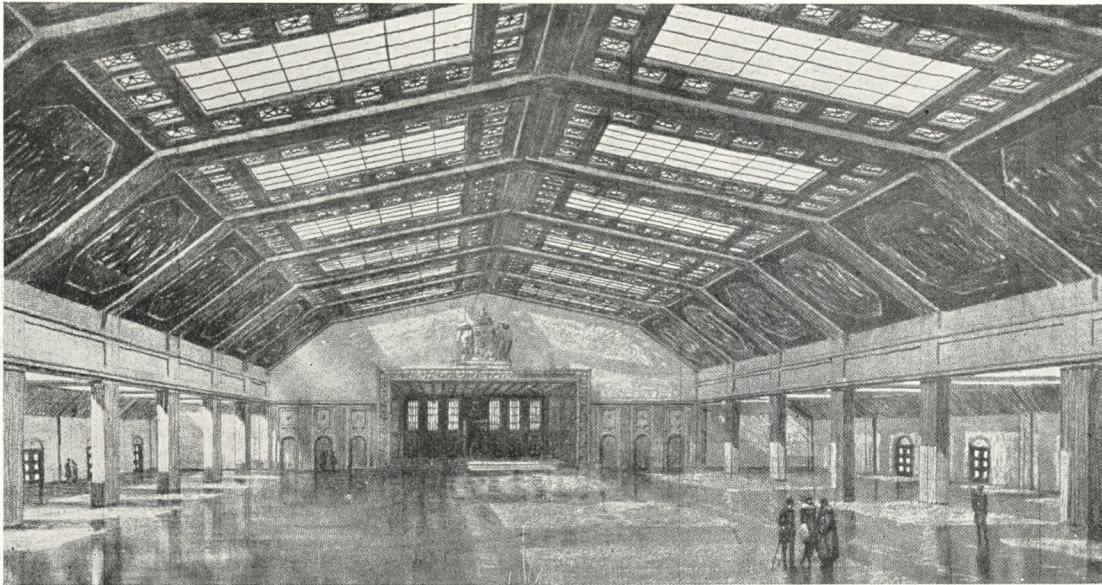


Bild 67. Innenansicht der alten Ausstellungshalle am Kaiserdamm

gestellt. Von Konstruktionseinzelheiten war bemerkbar das Aufkommen der abnehmbaren Zylinderköpfe, ferner zunehmende Verbreitung der Aluminiumkolben, auch in Anordnung der Ventile zeigten sich neue Richtungen. In der Lastwagenabteilung hatten 21 Fabriken 49 Modelle ausgestellt mit  $\frac{3}{4}$  bis 5 Tonnen Nutzlast. Alle diese Lastfahrzeuge hatten Vierzylindermotoren. In die Augen fallend war die starke Ausdehnung der deutschen Motorradfabrikation. Während es vor dem Kriege nur wenige Fabriken auf diesem Gebiete gab, zeigten auf dieser Ausstellung 8 deutsche Fabriken 12 Modelle (unter Nichtberücksichtigung der Fahrräder mit Hilfsmotor usw.). Bevorzugt wurden nicht die ganz schwachen Modelle, sondern solche mit mittelstarken und starken Motoren.

Für die deutsche Kraftverkehrswirtschaft stand das Jahr 1921 im Zeichen des beginnenden Wiederaufbaues. Die bis dahin noch bestandenen Beschränkungen für den



Automobilverkehr kamen in Fortfall. Die Brennstoffversorgung genügte trotz der weiteren Zwangsbewirtschaftung des Benzols den steigenden Anforderungen des sich schnell vermehrenden Kraftwagenbestandes. Im rechten Augenblicke zeigte die nationale Automobil-Ausstellung, daß die deutsche Kraftfahrzeugindustrie trotz Not und Druck der Zeit und ihres jahrelangen völligen Abschlusses vom Auslande ihre Leistungsfähigkeit bewahrt hatte.

Die Ausstellung 1921 ist in erster Linie ein werbender Erfolg für den Export gewesen, Das wurde rückhaltlos von vielen ausländischen Händlern und Interessenten, die zum Besuch gekommen waren, anerkannt und durch umfangreiche Bestellungen für das Ausland bestätigt. Für die Zweckmäßigkeit dieser Ausstellung konnte daher die Ansicht derjenigen als erwiesen erachtet werden, welche die Ausstellung als ein unersetzliches und in seiner Wirkung hervorragendes Propagandamittel für den Export nach allen Ländern der Welt betrachteten. Aber auch auf den Inlandsmarkt übte die Ausstellung einen stark belebenden Einfluß aus.



Bild 68. Außenansicht der neuen Halle am Kaiserdamm von Norden aus

Bei der Deutschen Automobil-Ausstellung des Jahres 1923, vom 28. September bis 7. Oktober, erwies sich gegenüber der Fülle der Ausstellungsgegenstände die Unterbringung in zwei verschiedenen Hallen als notwendig. Während die Personenwagen in der Halle am Kaiserdamm ausgestellt waren, mußte die Nutzwagenausstellung in den Sportpalast in der Potsdamer Straße verlegt werden.

Das Jahr 1923 hatte wie unserer Gesamtwirtschaft so der deutschen Automobilindustrie in der wilden Sturzflut der Inflation mit der hohen Inlandskaufkraft der Papiermark und den taumelerregenden Börsengewinnen zunächst eine nochmalige Scheinblüte, dann aber mit dem Augenblicke, wo — von Anfang August ab — auch unsere Industrie der schon lange vorausgegangenen Schwerindustrie folgen und Richtpreise in Goldmark aufstellen mußte, eine auf den Absatz und den Unternehmungsgeist bedenklich sich auswirkende Ernüchterung gebracht. Wenn trotzdem die Automobil-Ausstellung jenes Jahres durch den Umfang der Beschickung und das von ihr gebotene Bild rastlosen Strebens, welches die ausstellenden Firmen entfaltet hatten, zu einer großartigen Veranstaltung eines der wichtigsten Zweige der deutschen Industrie geworden ist, so hat sie der Welt den Beweis dafür geboten, daß alle Unterdrückungen und Leiden, die unser Volk und unsere Wirtschaft gerade damals im stärksten Ausmaße zu erdulden hatten, uns nicht mutlos machen konnten; viele deutsche Gewerbe,



und unter ihnen die Automobilindustrie, faßten erst recht alle Kräfte zusammen, um zu zeigen, daß sie nicht gewillt waren, auf die ihnen zustehende Weltgeltung in Industrie und Handel zu verzichten. Um so schmerzlicher wurde empfunden, daß die in dem damals neubesetzten Gebiete belegene Industrie teilweise verhindert war, sich an der Ausstellung zu beteiligen.

Freilich hatte man, wie in den Eröffnungsansprachen der Ausstellung zum Ausdruck gelangte, in Deutschland die Bedeutung des Kraftwagens noch nicht so deutlich wie in anderen Ländern erkannt. Aber die Ausstellung zeigte, daß unsere Industrie sich, soweit all die Hemmnisse jener schweren und ganz außergewöhnlichen Zeitverhältnisse es gestatteten, auf das Eintreten des Augenblickes gerüstet hatte, wo die Erkenntnis von der unbedingten Notwendigkeit einer großzügigen Motorisierung der Verkehrswirtschaft auch bei uns zum Durchbruch gelangen würde. Als ein mächtiger Ansporn auf die führenden Kreise unserer Industrie wirkte ferner die Voraussicht, daß es bald genug gelten würde, im eigenen Lande ebenso wie auf dem Weltmarkte in schärfstem Wettbewerb mit dem Auslande zu treten, welches nach dem Kriege unter so unendlich günstigeren Bedingungen seine Automobilindustrie auf Friedensarbeit hatte umstellen können.

Ein stärkerer Andrang von Ausstellern als je zuvor trat ein; für fast doppelt so viel Raum wie verfügbar war, lagen Anmeldungen vor, so daß alle Anmelder sich erhebliche Raumverkürzungen gefallen lassen mußten und größere Stände als solche von 80 qm auch den bedeutendsten Firmen nicht zugeteilt werden konnten.

In der Abteilung der Personenwagen trat besonders stark die Erscheinung hervor, daß der mittelstarke wie der große Personenwagen in Untergestell und Aufbau den auf der vorhergegangenen Ausstellung des Jahres 1921 gewonnenen Anschluß an die internationale Entwicklung in steigendem Maße fortgesetzt hatte. Die für den deutschen Kraftwagen von 1918 bis 1921, noch aus der letzten Vorkriegszeit übernommenen typischen Eigenschaften, wie Spitzkühler, durchweg Rechtssteuerung mit außenliegendem Schalt- und Bremshebel, Phaeton-Taillenform und Einbauverdeck traten mehr und mehr zurück und waren zum Teil bereits gänzlich überwunden. Eine Anzahl führender Firmen waren zum internationalen Flachkühler zurückgekehrt; viele hatten gleichzeitig die Steuerung nach links und Schaltbremshebel in die Mitte des Wagens verlegt. Die äußerlich glatte Motorenform, die Vereinigung von Motor mit Kupplung und Getriebe zu einem gemeinsamen Block, die möglichst weitgehenden Schutzvorrichtungen für alle Maschinenteile gegen Staub und Schmutz wie äußere Beschädigung, andererseits leichte Zugänglichmachung im Falle einer Störung, hatten sich weiter durchgesetzt; die Verwendung von Leichtmetallen für Gehäuse und Armaturen hatte ganz erheblich an Boden gewonnen. Am meisten in die Augen fallend, auch für das Laienpublikum, war die für Deutschland noch fast neue Erscheinung der Vierradbremse, die dieser Ausstellung den damals in vieler Munde umgehenden Beinamen der Vierradbremsen-Ausstellung verschaffte. Von Fachleuten wurde allerdings darauf hingewiesen, daß diese Bremsenkonstruktion in hastigem Nacheilen hinter dem Vorgange des Auslandes bei ihrem damaligen ersten Auftreten in Deutschland noch nicht so gut durchgearbeitet war wie die anderen Teile des deutschen Personenwagens. Während die konstruktive Ausgestaltung des Personenwagens von etwa 6 Steuer-PS an aufwärts im Gesamtprinzip starke Einheitlichkeit aufwies, gingen die Wege der Entwicklung des kleineren Wagens noch sehr weit auseinander. Der Ruf nach dem Volksauto hatte eine große Zahl von wagemutigen und strebsamen, aber meist auf der schnell wegsinkenden Unterlage der Papiermark aufgebauten Fabriken auf den Plan gerufen, die auf dieser Ausstellung so ziemlich alles vorführten, was an motorischen Fahrzeugen



vom 4-, 3- und 2rädigen Typ, mit 1-, 2-, 3- und 4-Zylinder-, vorn oder hinten angeordneten Motoren, Luft- oder Wasserkühlung usw. sich ausdenken läßt: Eine fast unübersehbare Mannigfaltigkeit der Arten wie der Zahl der ausgestellten Fahrzeuge.

Es waren damals in Deutschland 80 Automobilfabriken (gegen 63 im Vorjahr) vorhanden, die 134 (im Vorjahr 108) Modelle erzeugten.

Bemerkenswert war bei vielen Typen das erfolgreiche Streben des Konstrukteurs, bei gegebener Steuerleistung eine möglichst hohe Bremsleistung des Motors zu erzielen, der sich dann gewöhnlich auch die Bauart des Fahrgestelles anpaßte. Infolge der hohen Brennstoffkosten war die Zahl der Modelle mit schwachen Motoren von 4—6 Steuer-PS erheblich gestiegen, doch hatte auch der Gebrauchs- und Tourenwagen von 8 Steuer-PS eine starke Zunahme an Modellzahl erfahren. Die erhebliche Zunahme an der Anzahl von Sechszylindern, und zwar schon von 10 Steuer-PS an, war auffallend.

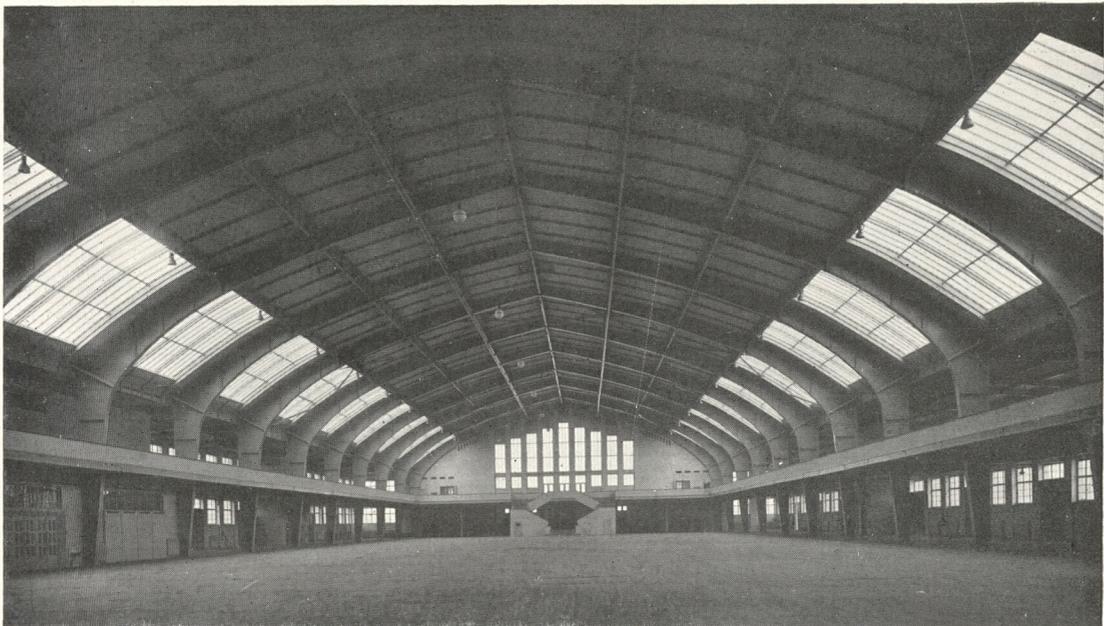


Bild 69. Innenansicht der neuen Halle

In der Karosserie-Industrie war man der besten Zweckform näher gekommen und die Überflüssigkeiten in der Ausrüstung waren an vielen Stellen verschwunden. Edle Einfachheit setzte sich durch, nicht nur beim offenen Wagen, sondern auch beim geschlossenen. Wissenschaftlich durchdachte Konstruktions- und Herstellungsmethoden für den Aufbau, bestes Material, gediegene Werkmannsarbeit in Verbindung mit gutem kunstgewerblichen Geschmack wurden von der Kritik als überall sich durchsetzend anerkannt. Die langgestreckte Form herrschte bei den Karosserien vor; auch der Stromlinienwagen war wiederum zu sehen. Allwetter-Karosserien und viertürige Pullmann-Limousinen fielen besonders ins Auge, auch die modernen, in ihrem hinteren Teil niedrigliegenden Sportkarosserien.

Aus den Feststellungen der Fachpresse jener Zeit geht mit voller Deutlichkeit hervor, daß die Tendenz in den Konstruktionsarbeiten der der Ausstellung vorangegangenen Zeit sich bei den Personenwagen nicht auf eine Erhöhung der Geschwindigkeit,



sondern auf eine Steigerung der Betriebssicherheit, und bei den Nutzwagen auf eine Erhöhung der Betriebswirtschaftlichkeit gerichtet hatte. So wurden auch zum ersten Male bei dieser Ausstellung Lastwagen mit Rohöl- und Petroleumbetrieb gezeigt.

Der starke Aufstieg in der konstruktiven Durchbildung des deutschen Nutzwagens zeigte seine ersten Anfänge.

In der Abteilung der Motorräder zeigten die alten und eine große Zahl neu hinzugekommener Fabriken die hohe Leistungsfähigkeit dieser zukunftsreichen Industrie. Neben den schon erprobten Modellen war ein unablässiges Hasten und Suchen nach neuen Formen und Konstruktionsmöglichkeiten festzustellen. Nach der Zahl der Fabriken war eine gewaltige Ausdehnung dieses Zweiges unserer Industrie eingetreten.

Die Werkzeugmaschinen waren wiederum in der der großen Halle gegenüberliegenden Maschinenhalle ausgestellt und fanden die besondere Beachtung aller Fachkreise, in der Erkenntnis, daß von zweckmäßigen und leistungsfähigen Werkzeugmaschinen das Gedeihen der Automobilindustrie in einem entscheidenden Maße abhängt.



Bild 70. Außenansicht der Neuen Halle von Süden aus

Außerordentlich reich war auf dieser wie auf den beiden folgenden Ausstellungen die Beschickung der Zubehörabteilungen, die in ungeheurer Mannigfaltigkeit der Erzeugnisse viele hervorragende Fortschritte aufwiesen.

Wie früher die zeitliche Trennung der Personenwagen- und der Lastwagenausstellung sich nicht bewährt hatte, so blieb der Ausstellungsleitung auch dieses Mal die Enttäuschung nicht erspart, daß die Besucherzahl des Sportpalastes in der Potsdamer Straße, wo die Nutzwagen untergebracht worden waren, eine unbefriedigende war. Eine großzügige Erweiterung des eigenen Hallenraumes ließ sich nicht länger mehr hinausschieben, und so entschloß sich der Verband zum Bau einer zweiten Halle am Kaiserdamm; sie wurde der ersten 1914 erbauten Halle parallel angeordnet; in ihren Ausmaßen ebenso breit, aber nicht ganz so lang wie die alte Halle, ist sie von einer vorzüglich ausnutzbaren Gallerie umgeben und weist infolgedessen eine annähernd ebenso große nutzbare Ausstellungsfläche auf: ungefähr 10 000 qm. Die bereits mit der alten Halle gemachten Erfahrungen ermöglichten, für den neuen Bau in Anlage



und Ausgestaltung alle aus seiner Zweckbestimmung sich ergebenden praktischen Anforderungen zu berücksichtigen. Die in der Königin-Elisabeth-Straße befindlichen Haupteingänge beider Hallen liegen einander gegenüber, so daß der Fußgängerverkehr von der einen Halle zur anderen nur einen kurzen Weg über die Straße zurückzulegen braucht. Die Durchführung dieses Baues unter den ungünstigsten Zeit- und Geldverhältnissen hat den besten Beweis geliefert, eine wie große Bedeutung die deutsche Automobilindustrie den Ausstellungen und ihrer Werbekraft beilegt.

Auch die, wegen der Unsicherheit der wirtschaftlichen und politischen Lage zweimal in ihrem Termin hinausgeschobene, dann vom 10. bis 18. Dezember (trotz aller Bedenken, welche die so nahe bevorstehende Weihnachtszeit auslösen mußte) abgehaltene Ausstellung des Jahres 1924 hat infolge der Nichtzulassung der deutschen Industrie zu den ausländischen Messen wiederum einen nationalen Charakter getragen. Die Automobilindustrie des deutsch-österreichischen Bruderlandes war zu der Ausstellung eingeladen und durch mehrere Firmen vertreten.

Mit der am Ende des vorhergehenden Jahres erfolgten Stabilisierung der deutschen Währung und den sich anknüpfenden Hoffnungen auf eine Festigung der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse war der deutschen Automobilindustrie endlich die Möglichkeit gegeben, die schon lange erstrebte und vorbereitete Umstellung auf die konstruktiven, vor allem aber auf die fabrikatorischen Erfordernisse der neuen Friedensperiode mit allem Nachdruck in Angriff zu nehmen. Die Ausstellung zeigte deutlich die ersten Auswirkungen dieses in redlichsten Anstrengungen sich betätigenden neuen Arbeitsprogrammes der Automobilindustrie. Mancherlei Lösungsversuche für die Probleme der Produktionsbeschleunigung, der Arbeitsteilung und Gemeinschaftsarbeit, der Vereinfachung und Vereinheitlichung in der Fabrikation lagen deutlich erkennbar auf dem Grunde dessen, was als Gesamtleistung der deutschen Automobilindustrie auf dieser Ausstellung vorgeführt wurde.

Ein charakteristischer Wesenszug dieser Ausstellung war, daß die von der Fachwelt und stärker noch vom Laienpublikum erwartete „Neuheit“, welche sie gebracht hat, nicht auf dem Gebiete der Automobiltechnik gelegen hat, sondern auf einem Sonderfelde der Zubehörindustrie: Es war die Niederdruckbereifung, welche auf dieser Ausstellung ihren Siegeszug antrat, und gleichzeitig die Verwendung von Luft- und Elastikbereifung für Nutzwagen an Stelle des Vollgummi. Wohl wies bei den Personenwagen das Vierradbremensystem fortschreitende Vervollkommnung und weitere Ausbreitung auf, die Anordnung der Lenkung auf der linken Wagenseite gewann mehr Boden, und an einigen anderen Einzelheiten zeigten sich Fortschritte in weiterem Ausbau des bisher schon erreichten, aber mit aller Deutlichkeit trat hervor, daß die deutsche Automobilindustrie in jener Epoche mit vollem Bewußtsein auf neue Konstruktionswege verzichtete, um desto energischer den Forderungen der deutschen Verkehrswirtschaft nachzukommen, die auf Verbilligung der einheimischen Erzeugnisse hingedrängten.

Ein ganz anderes Bild bot die Nutzwagenindustrie in der neuen Halle. Hier zeigte sich, unter wie erheblich günstigeren Bedingungen dieser Zweig unserer Industrie sich auf die Erfordernisse der neuen Ära hatte umstellen können als die Personenwagenindustrie. Die in entscheidend geringerem Grade von den Launen der Tagesmoden, von Stimmungen und Vorurteilen des Käuferpublikums abhängige Lastwagenherstellung vermochte die Gediegenheit deutschen Könnens und unserer technischen Hochleistungsfähigkeit ungehindert zur Entfaltung bringen. Höchstmögliche Steigerung der Betriebszuverlässigkeit und der Betriebswirtschaftlichkeit waren die der Nutzwagenindustrie im verstärkten Maße gestellten Aufgaben, und die Ausstellung lieferte den Beweis, in welchem hervorragendem Maße die Lösung dieser Aufgaben der deutschen



Automobilindustrie geglückt war. Das Niederrahmen-Untergestell mit seinen mannigfaltigen Vorzügen für Fahrsicherheit wie für Zugänglichkeit des Innenraums bei Großpersonenwagen, die auf hohe Stufe gebrachte technische Vollendung der Motoren, die zweckmäßige Ausbildung neuer Bremssysteme, dreiachsige Untergestelle u. a. zeichneten die auf dieser Ausstellung vorgeführten Untergestelle aus. Bei den Aufbauten trat die Mannigfaltigkeit zweckmäßigster Spezialausführungen für die verschiedenartigsten wirtschaftlichen Zwecke hervor; bei den Großpersonenwagen ebenfalls ein Reichtum neuer Formgebung und eine den Bedürfnissen der Neuzeit entsprechende Ausgestaltung.

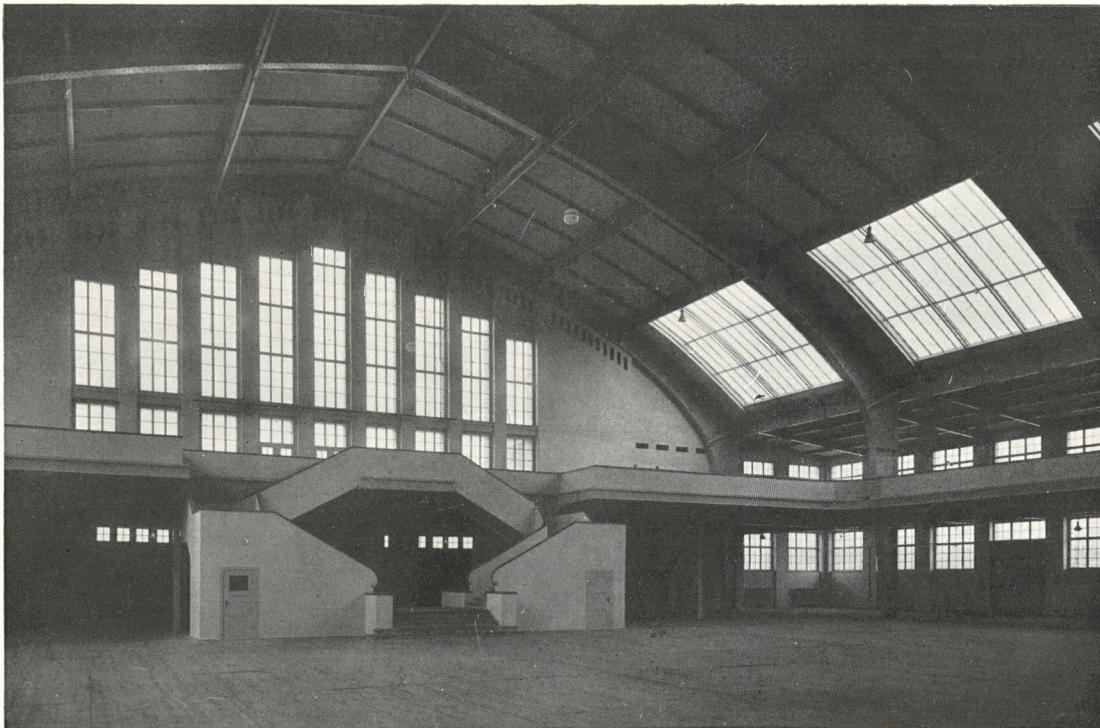


Bild 71. Neue Halle, Ausgang zur Galerie

Die Anordnung der zur Ausstellung angemeldeten, so außerordentlich mannigfaltigen Erzeugnisse war in der Weise getroffen, daß in der alten Halle sich die Stände der Personenwagen und Karosseriefabriken befanden, umrahmt von Ständen mit Ersatz-, Bestand- und Zubehörteilen sowie Ausrüstungsgegenständen. In der neuen Halle waren die Lastwagen und ihre Anhänger, Großpersonenwagen und in einer besonderen Abteilung die Krafträder ausgestellt, ferner die vielseitigen Erzeugnisse der Stahlwerke, der Gießereien, sowie Bestandteile, Wagenfedern, Achsen, Rahmen, Räder und Zubehör, auch feuersichere Anlagen und Gefäße, Betriebsstoffe usw. In einem besonderen Abschnitt der neuen Halle hatten die deutschen Werkzeugmaschinen in reichbeschickter Schau ihre Aufstellung gefunden.

Das Ergebnis der Ausstellung 1924 wurde von allen Beteiligten als ein besonders befriedigendes bezeichnet; Aufträge großen Umfanges, insbesondere aus den Kreisen der Automobilhändlerschaft wurden schon auf der Ausstellung selbst erteilt, und in



ihren Auswirkungen leitete sie eine Periode günstigster Konjunktur im deutschen Automobilgeschäft ein.

Obgleich diese Blütezeit der Absatzkonjunktur bereits im Sommer des folgenden Jahres ihrem Ende zueilte, gab sich unsere Industrie keiner Entmutigung hin, sondern spannte erst recht alle Kräfte an, um dem deutschen Kraftwagen die ihm nach seiner glänzenden Vergangenheit gebührende Stellung in der Verkehrswirtschaft des Inlandes wie auf dem Weltmarkte in vollem Ausmaße zurückzuerobern. So konnte es nicht zweifelhaft bleiben, daß auch das Jahr 1925 wieder eine große Deutsche Automobil-Ausstellung bringen müsse. Der Fortfall der Einfuhrbeschränkungen am 1. Oktober 1925 und die für den wirksamen Schutz der einheimischen Industrie nur zu bald sich als unzureichend erweisenden neuen Zollsätze in der Ausgestaltung, die sie durch Handelsvertragsabschlüsse erfuhren, verstärkten die Notwendigkeit einer kraftvollen Werbung für die heimische Kraftwagenindustrie, von deren Fortbestehen und Gedeihen das Schicksal vieler Hunderttausend werktätiger und werteschaftender Deutschen mit ihren Angehörigen abhängt. Das Motto, welches über den Pforten der Ausstellung 1925 stand: „Deutsche, kauft deutsche Wagen“, bewies die klare Erkenntnis bei der deutschen Automobilindustrie, daß sie mit dieser Ausstellung in die entscheidende Phase ihres Existenzkampfes gegenüber dem Ansturm der von keinem Friedensdiktat gefesselten ausländischen Wettbewerber eingetreten sei.

Die vom 26. November bis 6. Dezember 1925 abgehaltene Automobil-Ausstellung wies in ihrer äußeren Anordnung insofern eine augenfällige Veränderung gegen die des vorhergegangenen Jahres auf, als die neue Halle vollständig von der Nutzwagen-, Zubehör- und der Werkzeugmaschinenindustrie mit Beschlag belegt worden war, so daß für die Krafräder und ihr Zubehör die hinter diesen beiden Hallen gelegene Funkhalle hinzugemietet werden mußte.

Während auf den beiden vorhergegangenen Ausstellungen der durch Krieg und Nachkriegsfolgen verlorengegangene Wiederanschluß der deutschen Automobilindustrie an die internationalen Höchstleistungen auf konstruktivem Gebiete zum Ausdruck gebracht war, hat die Ausstellung von 1925 vorgeführt, was an fabrikatorischer Umstellung in Ausführung der seit etwa 2 Jahren aufgestellten Pläne geleistet worden war: Normung, Typisierung, Vereinheitlichung waren nicht mehr Programmpunkte der Zukunft, sondern Gegenwartsaufgaben, für deren Lösung bereits an vielen Stellen wertvolle Ergebnisse vorgewiesen werden konnten. Für die technische Richtung hatte sich gleichzeitig nach allen tastenden und zum Teil in die Irre gehenden Versuchen der Vorjahre als oberstes Ziel herausgestellt, den Personenwagen von höchst erreichbarstem Gebrauchswert zu schaffen, nicht das in der Anschaffung möglichst billige „Volksauto“, wie es zwei Jahre vorher besonders in Laienkreisen so stürmisch gefordert worden war, sondern den Wagen, der nach den Gesetzen technischer Vernunft auf Wirtschaftlichkeit und auf Zuverlässigkeit im Betriebe hochgezüchtet ist, auf Ausdauer und auf Leistungsfähigkeit, wie allen berechtigten Anforderungen des praktischen Lebens entspricht, den serienreifen Gebrauchswagen, der durch weitere Senkung der Verkaufspreise und allgemeinezuführende Erleichterung der Zahlungsbedingungen für den Massenabsatz geeignet sein kann. Als eine Sonderaufgabe für die Ausbildung dieses Gebrauchswagens in konstruktiven Einzelheiten und in der Ausrüstung stellte sich mehr und mehr die Notwendigkeit heraus, wie sie einerseits durch die wirtschaftliche Lage unseres Volkes, andererseits durch das Streben nach Erzielung von Massenabsatz gegeben ist, die besonderen Bedürfnisse des Selbstfahrers zu berücksichtigen. Daß die deutsche Automobilindustrie all diesen Zielen um ein wesentliches Stück nähergekommen sei, war der Eindruck, den die Ausstellung auf alle urteilsfähigen Besucher hervorgerufen hat. Nach auffälligen Neukonstruktionen suchte in der Personenwagen-



abteilung das Sensationsbedürfnis vergeblich, aber allgemein wurde festgestellt, daß die alten Konstruktionen verbessert waren in der Richtung, sie geräuschloser, geschmeidiger in der motorischen Arbeit, leichter im Gewicht und vor allem auch billiger herzustellen.

Die Lastwagenabteilung bewies von neuem, daß auf diesem Gebiet, wo allein solides Können entscheidet, die deutsche Industrie wiederum wie einst zu einer führenden Stellung gelangt ist, ganz gewiß von keiner ausländischen Industrie übertroffen, vielleicht von keiner erreicht. Hier brachte auch die Ausstellung wieder Neukonstruktionen, da ja die konstruktive Mannigfaltigkeit des Nutzwagens in viel höherem Maße als die des Personenwagens volkswirtschaftlich berechtigten Anforderungen dient, während Aufgaben der Massenfabrikation für Lastwagen auf absehbare Zeit schwerlich in Betracht kommen.



Bild 72. Flugzeugaufnahme der beiden Ausstellungshallen am Kaiserdamm

Die Motorradabteilung dieser Ausstellung bewies die Fähigkeit dieses Zweiges der deutschen Industrie, dem Auslande in Straßen- und Sportmaschinen erfolgreichen Wettbewerb zu machen. Ein Überreichtum an Typen und eine für Möglichkeiten der Reihenfabrikation reichlich große Zahl von Herstellern machte sich hier noch bemerkbar, aber auch diese Abteilung erfreute weit mehr durch viele qualitativ einwandfreie und hochleistungsfähige Normalkonstruktionen, die auf Grund verbesserter Fabrikationsmethoden im Preise herabgesetzt werden konnten, als durch Neukonstruktionen.

In der Abteilung der Werkzeugmaschinen ließ sich erkennen, daß die deutsche Automobilindustrie durch enge Zusammenarbeit mit dieser so wichtigen Industrie fortschreitende Unabhängigkeit vom Auslande zu erreichen bemüht ist. Auch in der Zubehörindustrie waren neue hervorragende Leistungen zu verzeichnen. Rastloses Arbeiten und Streben zeigte sich auf der ganzen Linie, dessen Erfolg in der zunehmenden Senkung der Preise aller Erzeugnisse ebenso wie in der Steigerung ihres Gebrauchswertes hervortrat.



Möge die diesjährige Ausstellung vom 29. Oktober bis 7. November d. J. alle Hoffnungen erfüllen, welche mit unserer Industrie zusammen weite Kreise der Wirtschaft auf diese zuversichtliche Bekundung des Lebenswillens eines großen deutschen Industriezweiges setzen.

Entgegen den vorjährigen Erwartungen wird auch die diesjährige Ausstellung wiederum eine nationale sein. Der Reichsverband hat nichts unversucht gelassen, die internationale Versöhnung auf dem ihrer so besonders stark bedürftigen Gebiete der Kraftfahrzeugherstellung und der Kraftverkehrswirtschaft zur Durchführung und unbeschränkten Anerkennung zu bringen. Mit Bedauern müssen wir feststellen, daß bei unseren ehemaligen Kriegsgegnern noch immer starke Abneigung herrscht, uns volle Gleichberechtigung zuzugestehen, zum mindesten aber der Wunsch zutage tritt, durch unsere Fernhaltung von internationaler Gemeinschaftsarbeit unseren wirtschaftlichen Wiederaufstieg nach Möglichkeit zu verzögern. Die von uns eingereichten Anträge auf Wiedezulassung wurden bis zum Oktober dieses Jahres zurückgestellt. Vor dem Kriege hatten unsere — zuletzt im Jahre 1912 — mit der Union Internationale des Constructeurs d'Automobiles in wiederholten Sitzungen gepflogenen Verhandlungen sich in erster Linie auf internationale Regelung des Ausstellungswesens bezogen, welches immermehr als Haupttätigkeitsgebiet jener Vereinigung sich herausgestellt hatte; so war als einer der wichtigsten Punkte in diesen Verhandlungen mit unserer Unterstützung der Grundsatz der gleichmäßigen, ohne Rücksicht auf die Nationalität der Aussteller vorzunehmenden Verlosung der Plätze für alle internationalen Automobil-Ausstellungen zur Anerkennung gebracht worden. Da die gleiche straffe Organisation des Ausstellungswesens wie in Deutschland auch in anderen Herstellerländern durchgeführt war, so war bei den Verhandlungen der genannten internationalen Vereinigung im Jahre 1912 auch der Beschluß zur Annahme gelangt, daß auf Antrag eines der Union Internationale angehörenden industriellen Vereines ein Mitglied, welches eine von dem nationalen Verbands nicht freigegebene Ausstellung beschickt hat, von sämtlichen offiziellen Ausstellungen in den der Union angehörenden Ländern ausgeschlossen werden muß.

Auch in den letzten Jahren hatte unser Verband sich mit einer noch zunehmenden Fülle von Anträgen zu beschäftigen, welche die Beteiligung unserer Industrie an großen Messeveranstaltungen, Verkehrs- und Sportausstellungen, wie Sonderausstellungen aller Art zum Gegenstand hatten. So stark auch in einzelnen Fällen für diesen oder jenen Hersteller von Sondererzeugnissen innerhalb unseres Industriezweiges die Versuchung gewesen sein mag, sich an einer nicht vom Verbands veranstalteten Ausstellung zu betiligen, so gab es für diesen doch keine andere Möglichkeit, als die durch Jahrzehnte bewährten Grundsätze für die Beteiligung an Ausstellungen aufrechtzuerhalten, indem so verhindert wurde, daß durch die Beteiligung an anderen als vom Reichsverband veranstalteten inländischen Ausstellungen die Industrie Opfer an Geld, Zeit und Arbeit erwachsen, die sehr bald sich als unerträglich herausstellen würden.



## AUTOMOBIL-AUSSTELLUNGEN IN DEUTSCHLAND

- 3.—28. September 1899: Erste Internationale Motorwagen - Ausstellung, Berlin, Exerzierhaus des 2. Garderegiments zu Fuß, Karlstraße.
- 14.—25. Mai 1902: Deutsche Automobil-Ausstellung, Berlin, Stadtbahnbogen am Bahnhof Friedrichstraße.
- 7.—22. März 1903: Deutsche Automobil-Ausstellung, Berlin, Palmengarten der Charlottenburger Flora.
- 19.—27. März 1904: Internationale Automobil-Ausstellung, Frankfurt a. Main, Landwirtschaftliche Halle.
- 4.—15. Februar 1905: Internationale Automobil-Ausstellung, Glaspalast im Landesausstellungspark am Lehrter Bahnhof.
- 20.—29. Oktober 1905: Internationale Automobil- und Fahrradausstellung, Frankfurt a. Main.
- 3.—18. Februar 1906: Internationale Automobil-Ausstellung im Landesausstellungspark, Berlin.
- 1.—12. November 1906: Internationale Automobil-Ausstellung, Berlin, Neue Ausstellungshalle am Zoologischen Garten.
- 5.—15. Dezember 1907: Internationale Automobil-Ausstellung, Berlin, Ausstellungshallen des Zoologischen Gartens.
- 19.—22. Dezember 1907: Internationale Nutzwagen-Ausstellung, Berlin, Ausstellungshallen des Zoologischen Gartens.
- 15.—30. Juni 1907: Internationale Motorboot-Ausstellung, Kiel.
19. März bis 3. April 1910: Internationale Motorboot- und Motorenausstellung, Berlin.
- 12.—22. Oktober 1911: Internationale Automobil-Ausstellung, Berlin, Ausstellungshallen am Zoologischen Garten.
23. Sept. bis 2. Okt. 1921: Deutsche Automobil-Ausstellung, Berlin, Ausstellungshalle am Kaiserdamm.
28. Sept. bis 7. Okt. 1923: Deutsche Automobil-Ausstellung, Berlin, Ausstellungshalle am Kaiserdamm (Personenwagen), Sportpalast Potsdamer Straße (Nutzwagen).
- 10.—18. Dezember 1924: Deutsche Automobil-Ausstellung, Berlin, Ausstellungshallen am Kaiserdamm.
26. Nov. bis 6. Dez. 1925: Deutsche Automobil-Ausstellung, Berlin, Ausstellungshallen am Kaiserdamm.
29. Okt. bis 7. Nov. 1926: Deutsche Automobil- und Motorrad-Ausstellung, Berlin, Ausstellungshallen am Kaiserdamm.