

zehnts des vorigen Jahrhunderts das Fahren mit Luftbereifung in einem Kraftfahrzeug noch nicht möglich war.

An verschiedenen Orten Deutschlands fing man inzwischen an, sich mit dem Erfinden und Konstruieren von Kraftfahrzeugen zu beschäftigen. Es waren meist Mechaniker und Bastler, die mit wenig Geld, viel Unternehmungslust und in der Regel ohne viel Erfolg ihr Heil versuchten. So u. a. bescheinigt die Polizeiverwaltung zu Dessau am 26. September 1895 dem Hofschlossermeister Lutzmann, daß „seit zwei Jahren ein Benzinmotorwagen in der Stadt Dessau und Umgegend verkehre und daß sich derselbe, soweit zur Kenntnis gelangt sei, in keiner Weise als hinderlich für den Verkehr gezeigt habe, da derselbe in bezug auf Lenkbarkeit, Fahren in jeder gewünschten Gangart und schnelles Anhalten sich bewährt habe und auch die Pferde sich an dessen Anblick bald gewöhnen“.

Wir haben gerade den Dessauer Wagen besonders erwähnt, weil er, wie wir später sehen werden, die Grundlage für die Motorwagenabteilung von Opel in Rüsselsheim bildete.

Wenige Jahre trennen uns jetzt noch von jener Zeit, die als der eigentliche Anfang des deutschen Automobilismus und der deutschen Automobilindustrie bezeichnet werden muß. Daimler und Benz waren über die ersten, schwierigsten Anfänge hinweg. Der

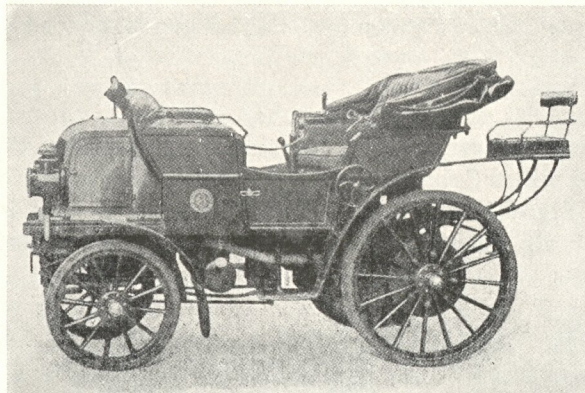


Bild 9. Der erste Wagen mit vornangeordnetem Motor

Luftreifen, der Bahnbrecher für den Siegeszug des Kraftfahrzeugs, war erfunden. Es ist daher nicht zu verwundern, wenn wir schon im Jahre 1897, in das wir nunmehr eintreten, in den Sport- und Industriekreisen eine äußerst lebhaft Gärung finden, die als Vorzeichen der Geburt einer neuen Epoche der menschlichen Kultur betrachtet werden kann. Zunächst taten sich die kühnen Sportsleute, welche sich dem einzigartigen Reiz des neuen Fortbeförderungsmittels hingeben wollten, mit den großen Industrieführern Deutschlands zusammen und gründeten als erste deutsche automobilistische Vereinigung den **Mittleuropäischen Motorwagen-Verein**. Zu den Gründern gehörten Benz-Mannheim, Daimler-Cannstatt, Diesel-München, Rathenau-Berlin, Rieppel-Nürnberg, alles Namen, die später in der Industrie, namentlich im Automobil- und Motorenbau, einen guten Klang und großen Ruf hatten. Ganz besonders Rathenau, der Generaldirektor der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, interessierte sich, wie er stets ein feines Gefühl für neue technische Entwicklungen hatte, für diesen Industriezweig, der noch so ganz in den Kinder-