



57 % mit Motoren unter 6 PS, etwa 36 % mit Motoren von 6—10 PS, 4,5 % mit Motoren von 10—25 PS und 2,5 % mit Motoren von über 25 PS ausgerüstet. Das gesamte in der Automobilindustrie investierte Kapital belief sich auf etwa 7,5 Millionen Mark. Die Hilfsindustrie, welche als Zulieferer für die Kraftfahrzeugindustrie in Betracht kam, beschäftigte in etwa 66 Betrieben 1500 Arbeiter.

Bald nach der Gründung des industriellen Vereins gelang es der deutschen Automobilindustrie, vertreten durch die nach der Tochter des Generalkonsuls Jellinek genannten Mercedes-Daimler-Wagen, an der französischen Riviera, dem damaligen Sammelpunkt des internationalen Automobilsports, in dem Bergrennen Nizza—La Turbie am 29. März 1901 mit einem Zweisitzer-Rennwagen, gesteuert von Werner, die gesamte internationale Konkurrenz zu schlagen (Bild 17). Das Bild zeigt zwei

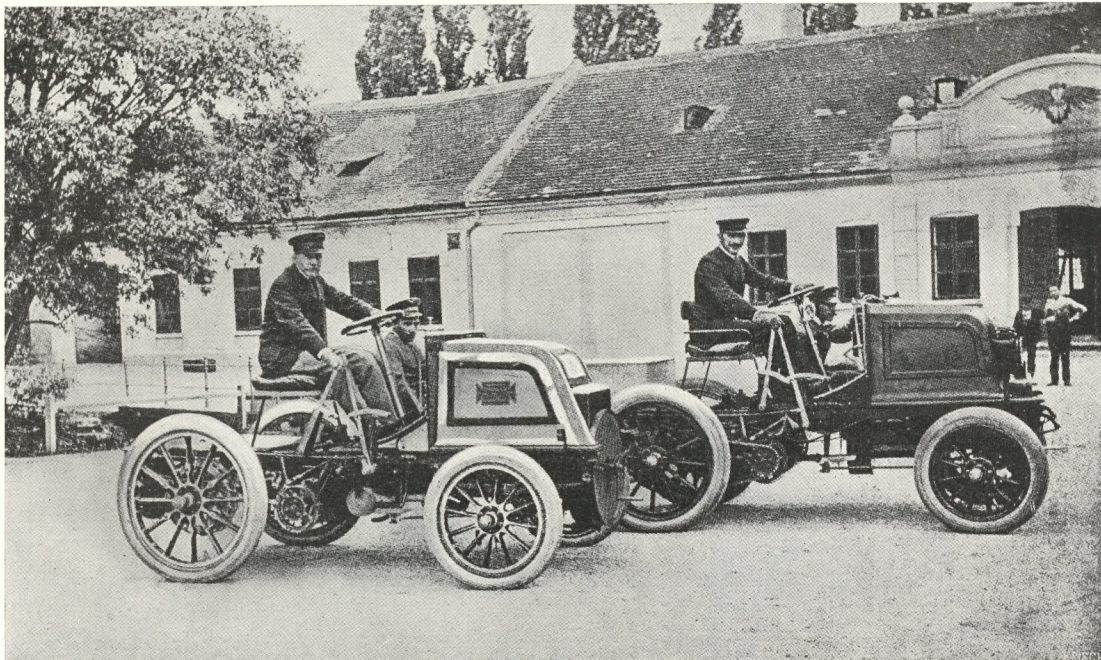


Bild 17. Daimler Rennwagen

Daimler-Rennwagen der damaligen Zeit. Schon einige Tage vorher hatte Werner, der nachmalige Oberwagenführer Kaiser Wilhelms II., mit einem Daimler-Wagen des Baron Rothschild auf der 414 km langen Strecke Nizza—Aix—Nizza mit einem Durchschnittstempo von 61 km pro Stunde glänzend gesiegt. Leider war die deutsche Industrie auf dem bedeutendsten Straßenrennen, das im Juni dieses Jahres auf der Strecke Paris—Berlin stattfand, nicht vertreten. Daimler hatte seine Interessen vornehmlich im Ausland; die übrigen deutschen Automobilfabriken waren noch zu weit zurück. Immerhin ist bezeichnend, wie auch in Deutschland der Automobilmus anfang, immer weitere Kreise in seinen Bann zu ziehen, und es entstand am 15. Juni 1901 die erste in Deutschland erlassene Polizeiverordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in Berlin.

Wie wir schon früher gelegentlich der Gründung des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins im Jahre 1895 berichteten, interessierte sich Rathenau, der Generaldirektor der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, besonders für den neuen, allerdings