



so ging man nach und nach in allen großen Städten Deutschlands dazu über, Benzindroschken als Taxameter einzuführen.

Die folgenden Jahre bis 1914, der Zeit des Ausbruches des Weltkrieges, bringen zwar eine stetige Weiterentwicklung der deutschen Automobilindustrie, gestatten es ihr aber leider nicht, die Vormachtstellung, die Deutschland anfangs des Jahrhunderts gehabt hat, beizubehalten. Andere Länder fangen an, wenn auch nicht qualitativ, so sicherlich quantitativ die deutsche Industrie nach und nach etwas zurückzudrängen. Hierbei ist es interessant und im gewissen Sinne tragisch, daß Deutschland, insbesondere Mercedes, den anderen Ländern erst die Möglichkeit und die konstruktiven Unterlagen zu ihrem raschen Vorausschreiten in der Automobilfabrikation gegeben hat.

In England war tonangebend die English Daimler Motors Ltd., in Frankreich Panhard & Levassor, die, wie wir früher erwähnten, als ehemalige Vertreter



Bild 28. Dreirad-Fahrzeug der Phänomen-Werke

der Gasmotorenfabrik Deutz die Daimlerpatente für Frankreich erwarben, in Italien die Fiat-Gesellschaft, die zunächst in unmittelbarer Anlehnung an die Daimlermotoren-Gesellschaft fabrizierte, in Österreich die österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft usw.

Amerika fing mittlerweile auch an, Automobile zu bauen, die sich zwar qualitativ als den deutschen Wagen nicht ebenbürtig erwiesen, die aber zu wesentlich billigeren Preisen, als wir es in Europa gewöhnt waren, auf den Markt geworfen wurden. So kam es dann, daß sich bald etwa folgendes Bild ergab: am meisten Wagen lieferte Amerika, das mit Riesenschritten Europa einholte und bald sogar überholte, es folgten England und Frankreich und erst an vierter Stelle Deutschland.

In diese 6 Jahre fallen noch die Gründungen einiger bekannter Automobilfabriken; zunächst seien hier erwähnt: Die Deutsche Lastwagenautomobil-Fabrik (Daag), die im Jahre 1910 als Spezialfabrik für den Bau von Lastkraftwagen und Omnibussen begründet wurde. Ihre Werkstätten befinden sich zu Ratingen