



So etwa gestaltete sich in großen Zügen die Aufbauarbeit, die der Sport im Verein mit der Industrie für das Kraftfahrzeug vor dem Kriege geleistet hatte. Der Krieg unterbrach diese friedliche Arbeit. In langen Friedensjahren entwickelt, in harten Prüfungen erprobt, fand das Vaterland jedoch die deutsche Automobilindustrie gerüstet, die ungeheuren Aufgaben zu erfüllen, die das Heer und die Heimat an sie stellten.

Lange dauerte es, bis — nach Zusammenbruch und Revolutionsjahren — die 1914 so jäh abgebrochene, vielversprechende Arbeit wieder aufgenommen werden konnte. Der Krieg hatte alle die Bande zerrissen, die den deutschen Automobilsport mit dem des Auslandes verbunden hatten. Die führenden deutschen Marken, die so oft im Auslande von Sieg zu Sieg gelenkt waren, konnten nach Kriegsschluß lange nicht bei den meisten der tatsächlich bedeutenden Rennen des Auslandes an den Start gehen.

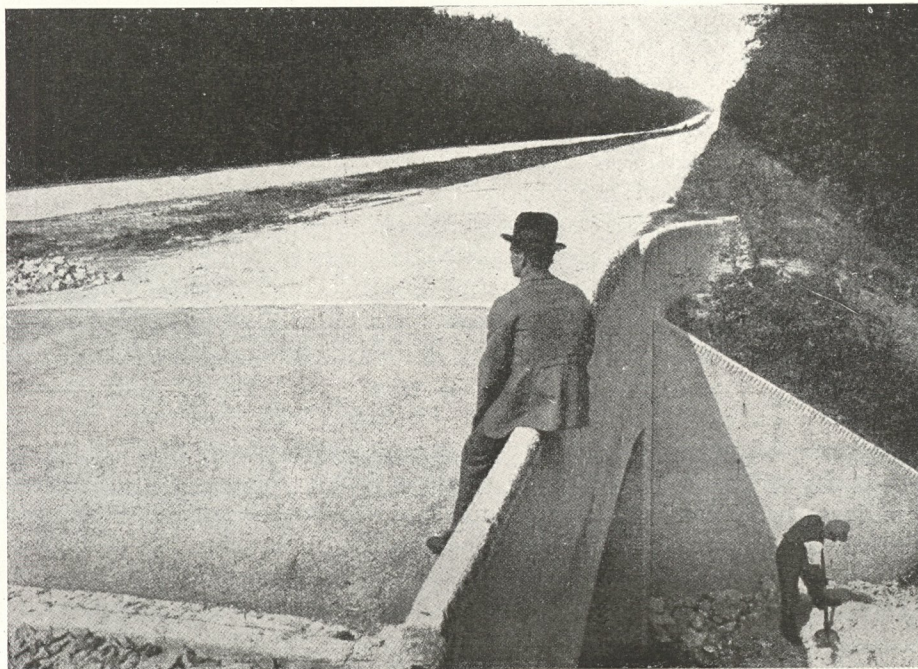


Bild 82. Autostraße im Grunewald (Avus)

Erst das Jahr 1921 stand für den Automobilismus im Zeichen des beginnenden Wiederaufbaues. Die Beschränkungen für den inneren Automobilverkehr fielen fort, die Brennstoffversorgung genügte trotz der weiteren Zwangsbewirtschaftung des Benzols, und die Kraftwagenhaltung zeigte eine sich stark nach oben bewegende Entwicklung. Nicht leichten Herzens und erst nach längerer Überlegung entschloß sich die Industrie, dem Automobilismus einen neuen Elan zu geben durch die Abhaltung eines Rennens auf der Automobilverkehrs- und Übungsstraße im Grunewald, die im September 1921 endlich ihrer Bestimmung übergeben wurde. (Bild 82 u. 83.) Der Erfolg des Rennen, das am 24. und 25. September 1921 abgehalten wurde, war, was zunächst das Publikum anbelangt, sicherlich ein überwältigend großer. Es trat hier klar zutage, daß der Kraftwagen durch die langen Kriegsjahre keineswegs an Anhängerschaft verloren, sondern im Gegenteil viele, viele Tausend neu hinzugewonnen hatte. Die Tribünen der Rennbahn waren überfüllt, ebenso wie die sonstigen, zahlreichen Zuschauerplätze