

Mitteleuropäischer

Motorwagen-Verein

1897 - 1907



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299545



Friedrich Franz IV., Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin.



Mitteleuropäischer

Motorwagen-Verein.

1897—1907



[Berlin 1907].

x
2.709
F 1 a 22 m



11 9994



14450.

K II. 6508.

Akc. Nr. 5104/51

Vereinsjahr 1897/98.*)

Gründung des
Vereins.

„Das Motorwagenwesen weist in dem Jahrzehnte 1887 bis 1897 in den westlichen Ländern eine Entwicklung auf, deren Würdigung bei uns noch zu vermissen ist.

„Sehen wir auch hier und da einen Motorwagen laufen, sehen wir auch diesen und jenen sich mit einem solchen beschäftigten, wir müssen doch zugestehen, daß die wissenschaftliche Technik der Sache noch nicht die Aufmerksamkeit zugewendet hat, welche dem Stande des Motorwagenwesens in andern Ländern entspricht, und daß die Verfertiger und Benutzer hinsichtlich ihrer Erfahrungen bei uns noch meist auf sich selbst angewiesen sind...

„In Deutschland wurde den umfangreichen Arbeiten auf dem Gebiete der Automobiltechnik und den automobilistischen Veranstaltungen des Auslandes wenig Aufmerksamkeit im allgemeinen und im besonderen von seiten der technischen Wissenschaften geschenkt, obschon es üblich ist, daß bei unserer Art der Professor zuerst mitsprechen muß. Freilich arbeiteten Daimler und Benz ohne Unterlaß an der Verbesserung ihrer Benzinwagen, aber wohl hauptsächlich der lohnendere Absatz derselben im Auslande neben mangelnder Aufmerksamkeit der wissenschaftlichen Kreise brachte den Automobilismus bei uns nicht zu der Entfaltung, welche man von dem eigentlichen Ursprungslande der Explosionsmotoren hätte erwarten können...

„Mit vereinten Kräften haben bereits im Jahre 1894 durch Gründung des französischen Automobil-Klubs Amateurs, Kon-

*) Das Vereinsjahr läuft vom 1. Juli bis 30. Juni.

„strukture und Geschäftsleute zusammengewirkt zur Fortentwicklung des neuen Verkehrsmittels in Frankreich; in New-York, Brüssel, London und sogar in Mailand bildeten sich „Vereine mit gleichen Zielen. Angesichts dieser Bewegung „dürfen Deutschland und die mit ihm verwandten Länder nicht „zurückbleiben, zumal der Ausgangspunkt der neuen technischen „Ausgestaltung des Motorwagens eigentlich in Deutschland liegt.

„Deshalb ist es jetzt an der Zeit, einen Motorwagen-Verein „zu begründen, der nach Möglichkeit das ganze deutsche Sprachgebiet nebst den angrenzenden Ländern umfaßt und der durch „das Zusammenwirken der Gewerbetätigkeit in allen diesen „Staaten mit den Mitteln der wissenschaftlichen Technik, sowie „mit dem praktischen Sinn der Geschäftsleute eine weitere Ausbreitung des Motorwagenwesens anstrebt, zum Segen der Gewerbetätigkeit und zur Annehmlichkeit des unabhängigen Verkehrs des einzelnen.“

Mit diesen Worten ungefähr leitete Herr Oberbaurat a. D. A. Klose eine Versammlung von 51 Herren ein, die sich am 30. September 1897 im Hotel Bristol in Berlin auf Einladung eines größeren Komitees eingefunden hatten und nach kurzer Besprechung zur Gründung des

Mitteuropäischen Motorwagen-Vereins

schrritten.

Die vorstehenden Ausführungen bildeten sein Programm und umschrieben sein Arbeitsfeld. Diese Schrift soll die programmmäßige Arbeit des Vereins erkennen lassen. Der Erfolg einer Arbeit wird naturgemäß durch der Zeiten und äußerer Verhältnisse Gunst und Ungunst wesentlich beeinflusst. Möge die Zusammenstellung des in den zehn Jahren Geschehenen allgemein zu der Anerkennung führen, daß die Wirksamkeit des Vereins positive, nutzbringende Arbeit war, daß alle Arbeiten und Unternehmungen von einem Geiste getragen wurden, der nach den Eingangsworten Sinn und Seele des Vereins sein sollte, und daß, wenn Deutschland heute auf eine schnelle und erfolgreiche Entwicklung seiner Automobilindustrie und des gesamten Motorfahrwesens zurückblickt und einen hervorragenden

Standpunkt auf dem Weltmarkte einnimmt, dieser Erfolg zu gutem Teil dem Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein zu danken ist. Dieser hat bahnbrechend die Grundlagen für die heutige Entwicklung geschaffen, die Kräfte gesammelt, durch seine Zeitschrift und seine Veranstaltungen klärend und fördernd auf Technik und Industrie eingewirkt und dann, als brauchbare Fahrzeuge vorhanden waren, ein allgemeineres Interesse für deren Verwendung erweckt; er hat zuerst für zweckdienliche Einrichtungen zur Ausbreitung des Fahr- und Reiseverkehrs, für Versicherung, Grenzpassierscheine, Rat und Beistand der Automobilisten usw. Sorge getragen.

Die ersten Satzungen, die der Verein sich bei seiner Gründung gab, enthielten die Ordnung der äußeren und geschäftlichen Verhältnisse und faßten seine Aufgaben in folgender Form zusammen:

Erste Satzungen.

Der Verein soll den Zweck verfolgen, „das Motorwagenwesen „zu fördern, er soll zu diesem Zwecke seinen Mitgliedern alle ent- „sprechenden Auskünfte erteilen und ihnen auf geeignetem Wege „Kenntnis geben von dem aus dem eigenen Kreise und anderwärts „eingehenden Mitteilungen über Erfahrungen, Fortschritte, Neuerungen „und dergleichen auf diesem Gebiete.“ Der Zweck des Vereins soll erreicht werden „durch die Betätigung seiner Mitglieder in Ver- „sammlungen, bei Vorführungen, bei Musterfahrten, bei Wettfahrten, „in Veröffentlichungen der Vereinszeitschrift, ferner durch seine Be- „tätigung als Verein mittels Ausgabe eines Fachblattes als Vereins- „zeitschrift, Prüfung von Fahrzeugen, Organisation der Unterbringung „und des Unterhalts von Motorwagen auf Reisen, Sammlung einer „Fachbibliothek, Veranstaltung von öffentlichen Vorträgen und Schau- „stellungen, Preiszuerkennungen für besondere Leistungen und För- „derung sonstiger dem Zwecke dienender Maßnahmen und Veran- staltungen“.

Die Leitung der Vereinsgeschäfte wurde in die Hände eines aus 15—50 Mitgliedern bestehenden Vorstandes gelegt. Die Schwerfälligkeit dieses großen Apparates führte schon bald dazu, daß die eigentliche Geschäftsführung von einem „engeren Vorstand“ ausgeübt wurde, bis durch Beschluß der Generalversammlung vom 30. September 1900 der personenreiche Vorstand in einen „Ausschuß“ von 30

Erster Vorstand.

bis 60 Mitgliedern umgewandelt und diesem die Wahl eines aus sieben Herren bestehenden „Vorstandes“ übertragen wurde.

Der erste engere Vorstand bestand aus den Herren:

Ober-Baurat a. D. A. Klose in Berlin als Präsident,
 Generaldirektor E. Rathenau in Berlin als Stellvertreter des Präsidenten,
 Präsident der Württembergischen Staatseisenbahnen von Balz in Stuttgart als zweiter Stellvertreter des Präsidenten,
 Geh. Kommissionsrat F. C. Glaser, Berlin, als Kassenführer,
 Hotelbesitzer C. Uhl in Berlin als Kassenführer-Stellvertreter,
 Kaiserl. Regierungsrat Schrey in Berlin als Schriftführer, und
 Regierungsbaumeister a. D. L. Glaser in Berlin als Stellvertreter des Schriftführers.

Erste Ausfahrt.

Nach der Gründungsversammlung wurden den Teilnehmern drei Motorwagen der Firma Benz & Co. in Mannheim, ein Fahrzeug der Daimler Motoren-Gesellschaft in Cannstatt, eines der Firma Kühlstein in Berlin und zwei der Firma Lutzmann in Dessau vorgeführt; der Besichtigung schloß sich eine Motorfahrt nach dem Grunewald an.

Mitglieder.

Naturgemäß galt die erste Arbeit des Vorstandes der Mitgliederwerbung. Die Zahl der „Anfangsmitglieder“ stieg rasch auf 265, von denen noch heute, nach zehn Jahren, die folgenden 83 Herren dem Vereine angehören, während die übrigen in der Mehrzahl durch Tod, vielfach auch infolge Abschaffens ihrer Wagen ausgeschieden sind:

R. Abt, Ingenieur, Luzern.

Actiengesellschaft vorm. Seidel & Naumann, Dresden
 Eduard Adt, Kommerzienrat, Ensheim.

Fr. Baare, Geh. Kommerzienrat und Generaldirektor, Bochum.
 Becker, Generalmajor z. D., Westend-Berlin.

C. Benz, Fabrikdirektor und Ingenieur, Ladenburg.

A. Blauel, Direktor, Breslau.

Branddirektion der Stadt Hannover, Hannover.

A. Bünger, Ingenieur, Düsseldorf.

Dr. Max Büttner, Ingenieur, Berlin W.

- H. Buz, Kommerzienrat, Augsburg.
- Oskar Caro, Königl. Kommerzienrat und Generaldirektor, Gleiwitz
i. Schlesien.
- Paul Charlier, Fabrikbesitzer, Deutz bei Köln.
- Franz Clouth, Fabrikbesitzer, Köln-Nippes.
- Oskar Conström, Direktor, Steglitz.
- Deurer & Kaufmann, Daimler Motoren-Fahrzeuge, Hamburg.
- R. Diesel, Ingenieur, München.
- Fritz Dürr, Zivilingenieur, Karlsruhe.
- Gustav Ehrhardt, Direktor, Zella St. Bl.
- Emil Fein, Fabrikbesitzer, Stuttgart.
- August Fischer, Baurat, Stuttgart.
- Gasmotoren-Fabrik Deutz, Deutz-Köln.
- Gebr. Gastell, Waggonfabrik, Mombach bei Mainz..
- Johannes Grimme, Betriebsingenieur, Bochum.
- Dr. med. Max Groebe, Französisch-Buchholz bei Berlin.
- Carl Ritter Harras von Harrassowsky, Oberingenieur und Guts-
besitzer, Schloß Aumühl.
- W. Hartmann, Professor, Grunewald-Berlin.
- Ferdinand Hecht, Kaufmann, Berlin.
- Hermann Hecht, Kaufmann, Berlin.
- F. Hegerkamp, Direktor, Pegnitz.
- Arthur Heimann, Direktor, Berlin.
- A. Heyland, Ingenieur, Brüssel.
- Ferdinand Hirsch, Kaufmann, Frankfurt a. Main.
- Eduard Höflinger, Privatier, Gleichenberg bei Graz.
- E. Huber-Werdmüller, Oberst, Zürich.
- Joseph Junk, Fabrikbesitzer, Berlin.
- Gisbert Kapp, Ingenieur und Generalsekretär, Birmingham.
- Georg Kieffer, Ingenieur, Wiesbaden.
- C. Kliemt, Wagenfabrikant, Berlin.
- A. Klose, Oberbaurat a. D., Halensee.
- Richard Knoblauch, Direktor, Berlin.
- Carl Lange, Wagenfabrikant, Berlin.
- Arthur Leuchert, Landgerichtsrat, Metz-Sablon.
- Max Leuschner, Wagenfabrikant, Berlin.

- Dr. jur. Levin-Stoelping, Gerichtsassessor a. D., Berlin.
 Dr. Karl Linde, Professor, München.
 Ludwig Loeb, Generalvertreter, Berlin.
 J. Loewe, Generaldirektor und Kommerzienrat, Berlin.
 Ludwig Lohner, K. u. K. Hofwagen- und Automobil-Fabrikant,
 Wien.
 Lorenz, Ingenieur und Kommerzienrat, Karlsruhe.
 Boris Loutzky, Direktor, Berlin.
 Albert March, Fabrikbesitzer und Hauptmann der Reserve a. D.,
 Charlottenburg.
 Heinrich Marzahn, Vertreter, Berlin.
 Gustav Mees, Ingenieur, Düsseldorf.
 Dr. phil. Paul Meyer, Ingenieur, Berlin.
 Gustav Miesen, Direktor, Bonn a. Rhein.
 Dr. Oskar von Miller, Baurat, München.
 Carlo Moleschott, Ingenieur, Rom.
 Dr. phil. E. Müllendorff, Zivilingenieur, Berlin.
 Emil Hermann Nacke, Ingenieur und Maschinenfabrikant, Coswig.
 Clemens Natalis, Fahrrad- und Automobilgeschäft, Moskau.
 Dr. phil. Ernst Noah, Fabrikbesitzer, Berlin.
 Dr. phil. Georg Noah, Fabrikbesitzer, Berlin.
 Raoul Pictet, Professor, Wilmersdorf-Berlin.
 Julius Pintsch, Kommerzienrat, Berlin.
 R. Pintsch, Geh. Kommerzienrat, Berlin.
 Karl Poensgen, Hüttenbesitzer, Düsseldorf.
 E. Rathenau, Generaldirektor, Berlin.
 Dr. med. Ernst Roeben, Medizinalrat, Augustfehn i. Oldenburg.
 Rumschöttel, Geheimer Baurat, Berlin.
 B. Salomon, Professor und Generaldirektor, Frankfurt a. Main.
 A. Schulze, Direktor, Charlottenburg.
 F. Simms, Consulting Engineer, London.
 Felix Simon, Rentier, Berlin.
 Heinrich Söhnlein, Schaumweinkellerei, Wiesbaden.
 Emil Thien, Fuhrherr, Berlin.
 Friedrich Trebst, Wagenfabrikant, Leipzig.
 Freiherr von Valois, Leutnant a. D., Berlin.

G. Vischer, Direktor, Stuttgart.

Jos. Vollmer, Oberingenieur, Berlin.

Dr. M. Wolff, Bergassessor a. D., Berlin.

Graf von Zeppelin, Generalleutnant a. D., Friedrichshafen am Bodensee.

E. A. Ziffer, Präsident, Wien.

Zu Ende des ersten Geschäftsjahres zählte der Verein bereits 366 Mitglieder, die ihm zusammen rund 9000 Mark an Geldmitteln zugeführt hatten.

Mit der Aufgabe, dem Verein eine technisch-wissenschaftliche Zeitschrift als Organ zur Verfügung zu stellen und mit der gesamten Presse nähere Fühlung zu nehmen, wurde ein Presseausschuß ins Leben gerufen, dem die Herren Geheimer Kommissionsrat F. C. Glaser, Generalsekretär Gisbert Kapp, Baron C. von Kuhlmann, Kaiserlicher Regierungsrat Schrey, und Verleger A. Steinmann-Bucher angehörten.

Presseausschuß.

Dieser trat mit verschiedenen Verlagsgeschäften wegen Uebernahme des Verlages einer Vereinszeitschrift in Verbindung, ging aber schließlich auf den Vorschlag des Vereinspräsidenten ein, von vornherein einen eigenen Verlag des Vereins für diesen Zweck ins Auge zu fassen, um damit ein Vermögensobjekt für den Verein zu schaffen, dessen Ertrag ihm Geldmittel für die Förderung seiner Aufgaben und volle Unabhängigkeit der redaktionellen Leitung sichern könnte. Herr Oberbaurat Klose erklärte sich unter begeistertem Beifall des Vorstandes bereit, um tunlichst rasch mit der Sache vorwärts zu kommen, zunächst, unter Zusicherung gewisser Einnahmen und Leistungen des Vereins, als Präsident desselben die Herausgabe der Vereinszeitschrift für eigene Rechnung zu übernehmen. Dem Verein wurde es freigestellt, jederzeit die Herausgabe bzw. den Verlag für eigene Rechnung zu übernehmen. In dieser Form erschien das Organ vom 1. Januar 1898 ab als:

Der Motorwagen.

Zeitschrift

des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins.

Herausgegeben von dem Präsidenten des Vereins A. Klose
in Monatsheften.

Vereins-
zeitschrift

Die Zeitschrift führte sich mit einem Vorwort bei ihren Lesern ein, in welchem u. a. gesagt wurde:

„Der Betrieb von Fahrzeugen, welche ihre Kraftquelle in sich tragen, ist in erster Linie ein mechanisches Problem und wird auch jetzt schon ab und zu in wissenschaftlich technischen Blättern behandelt. Das Problem hat aber für den Wagenbauer ebenfalls großes Interesse und deshalb finden sich in den verschiedenen Zeitschriften für Wagenbau auch verschiedene Artikel darüber. Es ist jedoch von vornherein klar, daß weder die eine noch die andere Art von Zeitschrift diesem wichtigen Gegenstande gerecht werden kann; dazu ist eine Zeitschrift erforderlich, welche auf eine Verschmelzung beider Fächer, nämlich der mechanischen Technik und jener des Wagenbaues, hinzielt, und eine solche Zeitschrift soll die vorliegende werden. Sie wird sich also in erster Linie mit dem Motorwagen, aufgefaßt als ein organisch Ganzes, zu beschäftigen haben, und zwar vom wissenschaftlichen, technischen und auch wirtschaftlichen Standpunkte aus. Dabei wird sie in den oben erwähnten Fachblättern Anknüpfungspunkte suchen, um die Interessen der Motorwagen-Industrie innerhalb möglichst weiter Fachkreise zu fördern, namentlich aber wird sie durch die Pflege von Beziehungen zur Tagespresse sich bestreben, auch ein Bindeglied zwischen dem großen Publikum und dem Motorwagen-Verein zu werden. Die Zeitschrift will aus den Ereignissen des Tages schöpfen, andererseits aber auch durch Verbindung mit der Tagespresse den weitesten Leserkreis in technischer und volkswirtschaftlicher Beziehung unterrichten.

„Außer diesen für die Allgemeinheit wichtigen Bestrebungen soll die Zeitschrift den einzelnen Mitgliedern des Motorwagen-Vereins nützlich sein. Sie soll eine Stätte werden zur Pflege der wissenschaftlichen, technischen und geschäftlichen Interessen der Mitglieder und sie soll in jeder nützlichen Weise Anregung geben zu weiteren Fortschritten auf dem Gebiete des Motorwagenwesens.“

„Im kommenden Jahrhundert wird die jetzt erst in schüchternen Anfängen stehende Verwendung der maschinellen Triebkraft für Straßenfahrzeuge zur vollen Entwicklung gelangen. Wie dem Pferd im Anfange des Jahrhunderts durch Erfindung der Lokomotive

„und am Ende des Jahrhunderts durch die des Elektromotors die
 „beschwerliche Arbeit der Beförderung von Zügen und Straßenbahn-
 „wagen abgenommen werden konnte, so wird im kommenden Jahr-
 „hundert das Pferd auch von der schweren Arbeit auf der gewöhn-
 „lichen Straße durch die Einführung von Motorlastwagen befreit
 „werden. Ebenso wie die Einführung der Eisenbahnen der Pferde-
 „zucht nicht nachteilig war, sondern dieselbe im Gegenteil durch
 „Steigerung des Verkehrsbedürfnisses unterstützte, so wird auch die
 „Einführung des Motorwagens den Bedarf an Pferden nicht ein-
 „schränken, sie wird nur die Art und Weise ändern, wie das Pferd
 „in Verwendung kommt. Es ist naturwidrig, ein edles Tier wie das
 „Pferd in wenigen Jahren schwerer Arbeit aufzubrauchen; die schwere
 „Arbeit kann die Maschine leisten, die nichts fühlt, nie müde wird
 „und jederzeit schmerzlos repariert werden kann, das Pferd aber soll
 „verwendet werden für militärische Zwecke, Vergnügungszwecke
 „und Sportzwecke, für die es sich vielfach besser eignet als die
 „Maschine.

„Die Pflege der Maschinenfahrzeuge für schienenlose Wege er-
 „scheint folgerichtig als das letzte Glied in der Kette der Bestrebungen,
 „die, von dem Erfolge der Vollbahnen ausgehend, zu der heutigen
 „Bedeutung der Neben-, Klein- und Straßenbahnen führten. So
 „hinderlich anfänglich die Nichterfüllung der Anforderungen an den
 „Zustand der Straßen und Wege sein wird, welche der Maschinen-
 „betrieb stellt, so förderlich wird später die günstige Rückwirkung
 „des verbesserten Zustandes dieser Verkehrsadern für den Klein-
 „verkehr sein, der erst dann vollwichtig neben den Verkehr auf
 „Schienen- und Wasserwegen treten wird. Die Einfügung des
 „Maschinenbetriebes in das Fuhrwerk für schienenlose Straßen ist
 „ganz dazu angetan, eine industrielle Frage von Bedeutung zu
 „werden; in den mitteleuropäischen Staaten mit hochentwickelter In-
 „dustrie, in Deutschland, Oesterreich und der Schweiz, ist der Boden
 „dafür bereitet. Frankreich und Amerika zeigen bereits jetzt, was
 „auf diesem Gebiete zu leisten ist. Möge es dem Mitteleuropäischen
 „Motorwagen-Verein gelingen, unter tätiger Mitwirkung wissenschaft-
 „lich und praktisch gebildeter Ingenieure und Wagenbauer fördernd
 „auf die Entwicklung dieses neuen Verkehrs- und Industriezweiges

„zu wirken und damit einen weiteren Fortschritt in der Kultur herbeizuführen.“

Dem Presseausschuß wurde als Redaktionskomitee der erforderliche Einfluß auf den Inhalt der Zeitschrift zugesichert.

Technischer
Ausschuß.

Zur Prüfung aller technischen Fragen wurde ferner ein technischer Ausschuß aus folgenden Herren gewählt:

Fabrikant C. Benz,
 Fabrikant E. Borsig,
 Professor Budde,
 Fabrikant G. Daimler,
 Direktor J. Einbeck,
 Professor Hartmann,
 Generalsekretär G. Kapp,
 Fabrikant E. Kühlstein,
 Fabrikant L. Lohner,
 Ingenieur von Miller,
 Ingenieur Dr. Müllendorff,
 Kommerzienrat Julius Pintsch,
 Generaldirektor E. Rathenau,
 Direktor Rumschöttel und
 Fabrikant K. Trutz.

Wirtschaftlicher
Ausschuß.

Endlich bildete sich noch ein wirtschaftlicher Ausschuß, dem die Aufgabe gestellt wurde, einerseits „auch mit Hilfe der Tagespresse auf eine Förderung der Kenntnis von der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Motorwagensache hinzuwirken, andererseits für die Beschaffung der Geldmittel zu sorgen, um Wettbewerbe, Preisausschreiben und dergleichen Veranstaltungen zu verwirklichen“. Die Mitglieder waren die Herren

Staatseisenbahnpräsident von Balz,
 Verleger Steinmann-Bucher,
 Baron C. von Kuhlmann,
 Regierungsrat Ritter C. von Hornbostel,
 Fabrikant L. Lohner,
 Ingenieur Dr. Müllendorff,
 Kommerzienrat Julius Pintsch.

Am 1. April 1898 mietete der Verein ein Vereinslokal in der Universitätsstraße 1 in Berlin und brachte dort auch die Geschäftsstelle unter, die bis dahin von Herrn Hauptmann Kübel provisorisch geleitet worden war.

Geschäftsstelle.

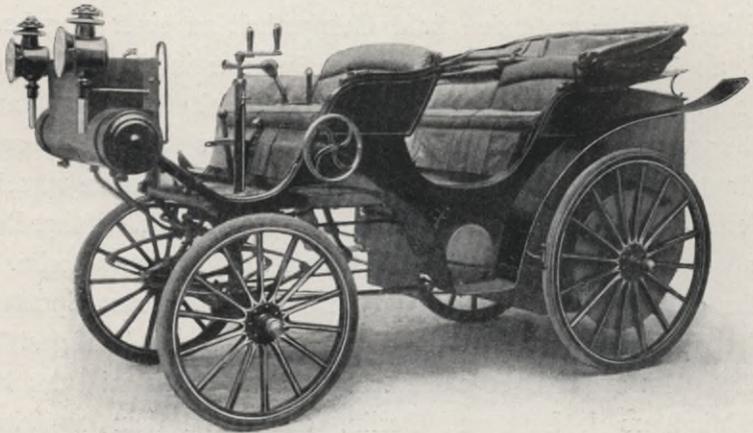
Die Ausschüsse fanden bald Gelegenheit zu einer eingehenden Arbeit, als im April 1898 der deutsche Sportverein die Bedingungen für die Preisbewerbung von Equipagen und Reitpferden im Landesausstellungspark am 22. bis 24. Mai (Concours hippique) vorlegte und für den dritten Tag eine Vorführung von Motorwagen vorschlug. Die Vereinsleitung erweiterte diesen Plan durch eine Wettfahrt Berlin-Potsdam-Berlin und durch eine Fernfahrt Berlin-Leipzig-Berlin. Zur Vorführung gelangten 13 Fahrzeuge. Das vom deutschen Sportverein gestellte Preisgericht verlieh die erste der drei von ihm gestifteten Medaillen dem zweisitzigen elektrischen Wagen (Columbia) des Herrn Generaldirektors J. Loewe, Berlin, die zweite dem zweisitzigen Benzin-Motorwagen der Firma Benz & Co., Mannheim. Die dritte Medaille wurde für die Wettfahrt Berlin-Potsdam-Berlin (54 km) zurückgestellt, an welcher sich gleichfalls 13 Fahrzeuge beteiligten. Das erste fuhr um 3 Uhr 24 Min. ab, die anderen folgten in Abständen von wenigen Minuten. Kurz vor 6 Uhr trafen die ersten Fahrzeuge wieder am Ausgangspunkte ein, die kürzesten Fahrzeiten betragen, ausschließlich von 10 Minuten vorgeschriebenem Aufenthalte in Klein-Glienicke, für

Vorführung beim
Concours
hippique.Wettfahrt
Berlin - Potsdam
- Berlin.

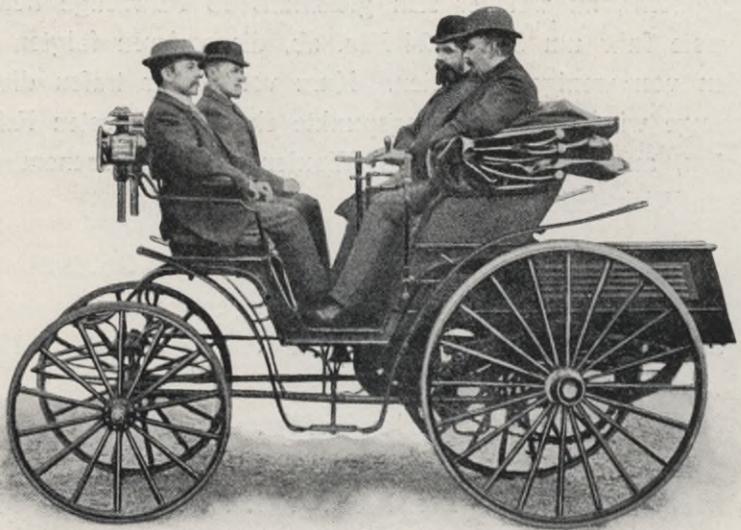
1. Motordreirad (Humber) der Firma Schaller & Co. 2 St. 8½ Min.
2. Viersitziger Phaeton (Daimler) der Allgemeinen
Motorwagen-Gesellschaft 2 „ 17½ „
3. Motordreirad (Clément) der Allgemeinen
Motorwagen-Gesellschaft 2 „ 26½ „
4. Viersitziger Wagen der Firma Benz & Co.,
Mannheim 2 „ 34½ „
5. Zweisitziger Wagen derselben Firma 2 „ 36 „

Das Preisgericht erkannte den ersten Ehrenpreis der Allgemeinen Motorwagen-Gesellschaft für den Wagen No. 2 zu, der Firma Benz & Co. den zweiten Ehrenpreis für den Wagen No. 4 und den dritten ebenfalls der Firma Benz & Co. für den

Wagen No. 5. Der Firma Schaller & Co. wurde für das Motordreirad No. 8 in Anbetracht der guten Fahrt die oben erwähnte dritte Medaille zugesprochen.



Phaeton der Allgemeinen Motorwagen-Gesellschaft in Berlin
mit 6 PS. Daimler-Motor.



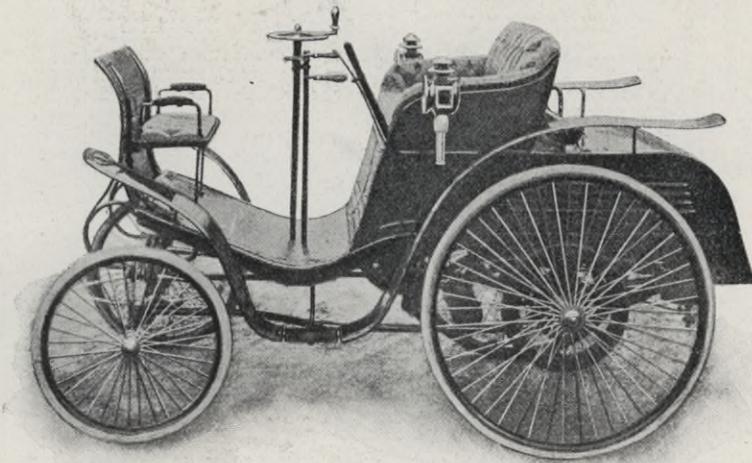
Vis - à - vis von Benz & Co., Mannheim.

Von ungleich größerer Bedeutung war die Fernfahrt Berlin-Leipzig-Berlin (387 km) am 25., 26. und 27. Mai. Die neun beteiligten Wagen wurden in drei Klassen eingeteilt:

1. Drei Motorwagen für Personenbeförderung mit mindestens je zwei Plätzen;
2. ein Motorlastwagen;
3. zwei Motorfahräder.

Außerdem fuhren drei Wagen der Firma Benz & Co. außer Wettbewerb. Für die I. Klasse waren die drei Tagesleistungen wie folgt festgesetzt:

25. Mai: Berlin-Wittenberg-Köthen (155 km);
26. Mai: Köthen-Halle-Leipzig-Bitterfeld (135 km);
27. Mai: Bitterfeld-Potsdam-Berlin (97 km).



Velo - Comfortable von Benz & Co., Mannheim.

Als zulässige Mindestgeschwindigkeit wurde für Personenfahrzeuge 18 Stundenkilometer und für Güterbeförderung 9 Stundenkilometer festgesetzt.

Der Lastwagen der Allgemeinen Motorwagen-Gesellschaft trat die Fahrt am 24. Mai an, mußte aber in Wittenberg wegen heißgelaufener Lager die Fahrt aufgeben. Die fünf Personenfahrzeuge starteten am nächsten Tage um 10½ Uhr vormittags. Drei von ihnen erlitten auf der Reise Betriebsschäden. Der viersitzige Wagen der Firma Lutzmann, Dessau, erreichte nicht einmal Potsdam, das Motordreirad der Allgemeinen Motorwagen-Gesellschaft kam nur bis Dessau und der zweisitzige Wagen der Firma Lutz-

mann unterlag einige Kilometer vor dem Ziel auf der Rückkehr im Grunewald einem Bruche der Steuerung.

Am 27. Mai langten am Ziel (Ausstellungspark in Berlin) an um 5 Uhr $\frac{1}{2}$ Min. das Phaeton der Allgemeinen Motorwagen-Gesellschaft und um 7 Uhr 10 Min. das Motordreirad von Moritz Hille, Dresden; außerdem die außer Wettbewerb fahrenden drei Wagen von Benz & Co. um 5 Uhr 16 Min., 5 Uhr 20 Min., 5 Uhr 22 Min.



Der viersitzige Daimlerwagen auf der Etappe Dessau.
Am Steuer Herr Greiner, neben ihm Herr Tauscher als Controleur.
Im Wagen Herr E. Nacke und Herr C. F. Hille.

Das Preisgericht, bestehend aus den Herren Hofmarschall Freiherrn von Buddenbrok, Grafen von Talleyrand-Périgord, Professor Hartmann, Maschinenfabrikant Nacke und Regierungsrat Schrey, erkannte in Klasse I den ersten und einzigen Preis der Allgemeinen Motorwagen-Gesellschaft, Berlin, zu für den vierzitzigen Wagen (Daimler), welcher die Fahrt in 15 Std. $57\frac{1}{2}$ Min. durchgeführt, mithin eine durchschnittliche Geschwindigkeit von $24\frac{1}{2}$ Stundenkilometer erreicht hatte. In Klasse II

(Lastwagen) konnte ein Preis nicht verteilt werden, weil bestimmungsgemäß mindestens zwei Wagen an der Fahrt hätten teilnehmen müssen. In Klasse III (Motorfahräder) erhielt den ersten und einzigen Preis Herr Moritz Hille, Dresden. Durch Beiträge einer Anzahl Firmen und Privatpersonen waren 4470 Mk. für die Preise und Selbstkosten der Teilnehmer aufgebracht worden. Unfälle außer dem des Herrn Lutzmann waren erfreulicherweise nicht zu verzeichnen und sind auch keinerlei Beschwerden usw. der Anlieger der durchfahrenen Straßen bekannt geworden. Die Leistungen der



Der Lutzmannwagen in Halle.
Am Steuer Herr Lutzmann, als Controleur Herr Conström.

beteiligten Wagen waren angesichts der später erzielten sehr bescheiden. Der auf dem zweisitzigen Lutzmann-Wagen als Kontrolleur mitgefahrene Herr Conström berichtete: „Auf ebenen guten Wegen erreichten wir streckenweise eine Höchstgeschwindigkeit von 30 Stundenkilometer. Die 387 km wurden in drei Tagesetappen zurückgelegt. Dank dem Entgegenkommen des Deutschen Radfahrerverbandes waren allorts Lokalkomitees gebildet worden, die die Strecken mit Radfahrern besetzten zwecks Ueberwachung zur Verhütung von Unfällen. Einige Tage zuvor wurde die Strecke

durch die Komiteemitglieder Baurat A. Fischer und Oskar Conström mit Pferdegespann abefahren. zum Zweck, diese Organisation zu treffen, an allen bedenklichen Stellen Warnungs- und Orientierungstafeln aufstellen zu lassen usw.

Wie interessant, dann gleich darauf die Strecke mit den kleinen Automobilen zu befahren!

Ueberall strömte das Publikum herbei und bekundete warmes und wohlwollendes Interesse, frohe Erinnerungen sind den Teilnehmern erhalten geblieben.“ —

Bild 4 zeigt den Wagen von Lutzmann, Dessau, dem Herr Conström als Kontrolleur beigegeben war, und der über die Fahrt weiter berichtete: „Lutzmann war ein trefflicher Hofschlossermeister in Dessau und hatte ganz für sich und vielfach mit originellen Einzelheiten einige Motorwagen erbaut. Ein außerordentliches Interesse wurde seinem Fahrzeug erwiesen. Der Herzog von Anhalt hatte die Fahrzeuge, noch bevor sie zur Beteiligung nach Berlin fuhren, besichtigt. Jubelnde Zurufe begleiteten uns, sobald wir die anhaltische Grenze überschritten hatten. Abends 7 Uhr waren wir in Köthen. Bei der Einfahrt in den Preußischen Hof erlitt das Fahrzeug durch ein unglückliches Anecken schwere Havarie; wir flogen plötzlich beide vom Wagen, ohne jedoch Schaden zu nehmen. Aber der ganze Vordertheil des Fahrzeuges war zerbrochen und Lutzmann in heller Verzweiflung, aber mit rührendem Interesse stellten sich ihm die Köthener Handwerker zur Verfügung und am anderen Morgen standen wir pünktlich wieder zur Weiterfahrt nach Leipzig bereit. Dort fuhren wir direkt nach der Radrennbahn, wo uns durch das sehr zahlreich erschienene Publikum der freundlichste Empfang zuteil wurde. Unmittelbar anschließend umkreisten wir einige Male die Rennbahn, beteiligten uns dann an dem bereiteten Diner und fuhren gleich darauf nach Berlin bezw. Bitterfeld zurück. In großem Zuge wurden wir durch die Straßen Leipzigs auf den Weg geleitet.“ Lutzmanns Wagen hatte dann auf der Rückfahrt bei Wannsee den vorerwähnten weiteren Unfall, der Lutzmann ziemlich erhebliche Verletzungen zuzog, so daß er sogleich nach dem Krankenhause gebracht werden mußte. Später gab Lutzmann sein Geschäft auf und wurde

Direktor bei Adam Opel, als dieser bald darauf den Automobilbau aufnahm.“

Die Fahrt war als erste größere Gesellschaftsfahrt im Vereinsgebiete lehrreich für alle Beteiligten und hatte die Aufmerksamkeit der Oeffentlichkeit in vorteilhafter Weise auf das neue Verkehrsmittel hingelenkt.

Wenn noch erwähnt werden kann, daß Herr Oberst im Generalstabe — späterer Eisenbahnminister — B u d d e bereits in diesem Jahre in einer Vorstandssitzung einen Vortrag hielt über die Verwendung des Motorwagens für militärische Zwecke, so wird man zugeben, daß der Verein im ersten Jahre seines Bestehens sowohl bezüglich seiner inneren Organisation als auch seiner äußeren Betätigung einen guten Anlauf genommen hatte.

Referat über
Automobilen.

Vereinsjahr 1898/99.

Motorwagen-
ausstellung in
Düsseldorf.

Gelegentlich der 70. Versammlung deutscher Naturforscher und Aerzte nahm der Verein wieder Anlaß, mit einer Motorwagen-Ausstellung in Düsseldorf vom 17. bis 24. September 1898 an die Öffentlichkeit zu treten, trotzdem die Fabrikation erst im Beginn und noch sehr wenig Ausstellungsmaterial zur Verfügung stand. Aussteller waren die Allgemeine Motorwagen-Gesellschaft in Berlin (7 Wagen), Fahrzeugfabrik Eisenach (3 Wagen), F. Lutzmann in Dessau (1 Wagen), M. Hille in Dresden (1 Motordreirad), de Dietrich & Co. in Niederbronn (1 Wagen), Cudell & Co. in Aachen (3 Wagen und 1 Motorboot), Continental Caoutchouc und Guttapercha Compagnie in Hannover (Pneumatics), Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken in Berlin (Stahlkugeln) und Heinle & Wegelin in Augsburg (1 Motordreirad). Die Ausstellung wurde von 650 Personen besucht.

Rundfahrten
durch
Düsseldorf.

Um das Publikum eindringlicher zu interessieren, wurden täglich zwei halbstündige Rundfahrten durch Düsseldorf ausgeführt. Daß dies von Erfolg war, machte sich hauptsächlich beim Befahren der Hauptverkehrsstraßen bemerkbar, in welchen eine dichtgedrängte Menge Menschen das ungewohnte Schauspiel vom Bürgersteige aus betrachtete. Die Teilnahme an den Fahrten war trotzdem nur gering, denn es beteiligten sich an ihnen während der Ausstellungstage nur 77 Personen. „Sonst pfl egt ja“, bemerkte der Vereinsbericht hierzu, „die Neugierde selbst die Furcht zu besiegen, aber in diesem Falle schien letztere doch die Oberhand gehabt zu haben.“

Fernfahrt ins
Ruhrgebiet.

Auch zwei Fernfahrten wurden mit dieser Veranstaltung verbunden, die erste am 22. September in das Ruhrgebiet von Düsseldorf über Duisburg nach Essen und zurück. Sie wurde durchgeführt



Fernfahrt in das Ruhrgebiet: Besuch bei Krupp - Essen.

von einer Dame und dreizehn Herren in fünf Motorwagen und mit drei Motorrädern, von letzteren zwei mit Anhängewagen.

In Essen ließ Herr Geheimer Kommerzienrat Friedr. Krupp die Fahrtteilnehmer im Beamtenkasino in liebenswürdigster Weise bewirten. Das nebenstehende Bild zeigt die Auffahrt der Wagen nach einer Rundfahrt durch die Stadt. Bei der Rückkehr wurden im bergischen Lande ziemlich hohe Anforderungen an die Fahrzeuge gestellt, denn es waren Steigungen und Gefälle bis zu 13 % zu überwinden. Abgesehen von einigen gefahrlosen Zwischenfällen, kamen die Wagen abends wieder glücklich in Düsseldorf an, nachdem im ganzen 105 km in rund fünf Stunden tatsächlicher Fahrzeit zurückgelegt worden waren.

Fernfahrt nach
Koblenz.

Die zweite Fernfahrt ging am 24. September über Neuß nach Koblenz. In Köln sammelten sich die Wagen auf dem Domplatz und zogen in geschlossener Reihe nach dem Stadtgarten. Hier begrüßten sie die in Köln wohnenden Vereinsmitglieder, an der Spitze die Herren Charlier, Kieffer, Schultz und van der Zypen, und nahmen mit ihnen ein feuchtföhliches Frühstück ein. Die Weiterfahrt, an der sich auch zwei Kölner Herren beteiligten, führte am schönen Rhein entlang über Bonn nach Koblenz, wo die Gefährte von den dortigen Mitgliedern Becker und Gildemeister erwartet und, die blumengeschmückten Motorwagen der Koblenzer Herren voraus, in die Stadt geleitet wurden. Eine Rundfahrt durch die Koblenzer Straßen beendete diese Veranstaltung, auf der 128 km in rund fünf Stunden zurückgelegt worden waren.

Vorbereitungen
für die Inter-
nationale Aus-
stellung 1899.

Durch die Erfolge dieser kleineren Versuche in bezug auf die Bewährung der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge ermutigt, wurde in der Generalversammlung vom 28. September 1898 von dem Herrn Präsidenten die bedeutsame Anregung gegeben, eine große internationale Ausstellung von Motorwagen und allem Zubehör in Berlin, verbunden mit Rundfahrten durch die Stadt und mit Fernfahrten, ins Leben zu rufen. Dieser Gedanke wurde mit Begeisterung aufgenommen und seine Durchführung dem Vorstande überwiesen.

Der Vorstand entfaltete nun eine rastlose Tätigkeit, sammelte die verstreuten Kräfte zu gemeinsamem Tun, setzte Kommissionen ein usw., so daß der Rest des Vereinsjahres unter den Vorbereitungen

zu jener für 1899 geplanten Ausstellung stand. Die Arbeiten erhielten eine sehr bemerkenswerte Förderung, als Herr Oskar **Conström**, der bis dahin bei den bisherigen Veranstaltungen, in Kommissionen usw. sich eifrig betätigt hatte, am 1. April 1899 die Leitung der Geschäftsstelle übernahm. Am 20. Juni 1899 wurde Herr **Conström** in den Vorstand gewählt und gleichzeitig mit dem Amte des Kassensführers betraut.

Berufung des
Herrn General-
sekretär
Conström.

Auf wirtschaftlichem Gebiete muß hier eine Eingabe des Vereins an den Bundesrat wegen des zollfreien Bezuges von Benzin für den Betrieb von Motorwagen erwähnt werden. Sie nahm Bezug auf den Beschluß des Bundesrates vom 26. November 1896, wodurch die obersten Landesfinanzbehörden ermächtigt wurden, die Begünstigung des zollfreien Bezuges leichter Mineralöle zu gewähren, „an Gewerbsanstalten aller Art zum Motorbetrieb, sofern die bewegende Kraft des betreffenden Motors unmittelbar dem Betriebe eines Gewerbes zu dienen hat“. Die Eingabe machte auf die ungleichmäßige Handhabung dieser Erleichterung in den einzelnen Bundesstaaten aufmerksam und forderte ein größeres Entgegenkommen gegenüber den Motorwagenfabriken. Das Reichsschatzamt sagte wohl eine Förderung dieser Wünsche zu, indessen führte diese Zusage zu keiner grundsätzlichen Aenderung der bestehenden Verhältnisse. Durch die Zollordnung vom 15. Februar 1906 wurden die Bestimmungen sogar ungünstiger gestaltet, indem der zollfreie Bezug von Benzin nur zugestanden wurde „Landwirten und Gewerbetreibenden für die bei Ausübung ihres Betriebes zur Kraftbeschaffung oder zur Beförderung von Personen oder Gütern verwendeten Motoren bis zu einem Gesamtjahresverbrauch von 100 dz“. Ausgeschlossen aber wurden u. a. alle Aktiengesellschaften, ferner landwirtschaftliche Betriebe mit einem Flächenraum von 250 ha und mehr, gewerbliche Betriebe, in denen 50 und mehr Gewerbegehilfen ständig beschäftigt werden, sowie Aerzte hinsichtlich des Betriebes von Kraftfahrzeugen. Auch für das Prüfen von Motoren und das Ein-, Probe- und Vorfahren von Kraftfahrzeugen seitens der Motorenfabrikanten, -händler und -agenten wurde die Zollfreiheit endgültig versagt. Hierin eine Aenderung herbeizuführen, erscheint einstweilen so gut wie ausgeschlossen, da die Kraftfahrzeuge für zu günstige Objekte der indirekten Besteuerung

Zollfreier Bezug
von Benzin.

seitens der Reichsfinanzverwaltung angesehen werden. Wie in Heft 9 des Jahrganges 1906 der Vereinszeitschrift nachgewiesen ist, entfallen jährlich an Benzinzoll auf ein Motorfahrzeug von 2 PS. 68,42 Mk., auf einen Motorwagen von 6 PS. 200,64 Mk., einen solchen von 10 PS. 334,37 Mk., einen solchen von 16 PS. 534,99 Mk. und einen solchen von 24 PS. 802,48 Mk., alles bei einer täglichen Benutzung von nur drei Stunden.

Polizeiliche
Regelung des
Motorwagen-
verkehrs.

Auf der oben erwähnten Generalversammlung regte Herr Oberst B u d d e ferner an, „schon jetzt an die Ausarbeitung einer Vorschrift für die Normen des Verkehrs mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Straßen heranzutreten, damit eventuell polizeilichen Vorschriften sachlich entgegengetreten werden könne. Es handle sich zunächst nur darum, die Grundsätze festzulegen, nach denen solche Vorschriften auszuarbeiten seien“. Diese Anregung wurde aufgenommen und dem technischen und volkswirtschaftlichen Ausschuß zur weiteren Behandlung überwiesen. Der Verein wurde denn auch im Jahre 1901 zu den auf Anordnung des preußischen Ministers des Inneren beim Königlichen Polizeipräsidium von Berlin stattgehabten Beratungen von Normalvorschriften für den Verkehr mit Kraftwagen hinzugezogen. Ebenso geschah dies seitens des Reichsamtes des Inneren im Winter 1905/06 bei den Beratungen einer gleichmäßig von allen Bundesstaaten anzunehmenden Verkehrsordnung und den hierbei erforderlich gewordenen Proben und Probefahrten.

Unterricht über
Automobil-
technik an den
technischen
Hochschulen.

Von gleicher Bedeutung war der in der Vorstandssitzung vom 10. November 1898 gefaßte Beschluß, der Einführung des Unterrichtes über Automobiltechnik an den technischen Lehranstalten besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden, da außer in Hamburg damals dieser Zweig der Technik noch keine Beachtung in den Lehrplänen der technischen Schulen gefunden hatte. Der Verein befaßte sich auch später wiederholt mit dieser Angelegenheit und hat zu ihrer Förderung beigetragen.

Vorträge.

Nach außen hin betätigte sich der Verein noch durch Veranstaltung eines Vortrages über „Die Entwicklung und den gegenwärtigen Stand des Motorwagenwesens“ durch Herrn Oberbaurat K l o s e in einer Sitzung des Berliner Bezirksvereins deutscher Ingenieure, sowie durch einen Vortrag des Herrn Dr. Mü l l e n d o r f f

über „Ziele und Aufgaben des Automobilismus“ in der erwähnten Generalversammlung vom 28. September 1898.

Das Vereinsjahr schloß mit einem Mitgliederbestande von 516 Mitgliedern und einem Jahresetat von 13200 Mk.

Mitgliederstand.

Microfilm
1954
1955
1956

Vereinsjahr 1899/1900.

Das Jahr 1899 beanspruchte und vereinigte die gesamten Kräfte und Mittel des Vereins in der Durchführung der

„I. Internationalen Motorwagen-Ausstellung
Berlin 1899“.

Es wird dieser auf idealer Grundlage beruhenden, in allen wesentlichen Teilen ursprünglich geschaffenen und in der Durchführung von glücklichem Erfolge begleiteten Veranstaltung eine vorbildliche, klassische Bedeutung in dem Entwicklungsgange des Motorwagenwesens nicht abgesprochen werden können. Sie unterschied sich in ihren Grundzügen und ihrer Durchführung von allen späteren Ausstellungen dadurch, daß sie eine Prüfung und Prämiiierung der ausgestellten Gegenstände in ihr Programm aufgenommen hatte. Sie war in der Hauptsache getragen von technisch-wissenschaftlichem Interesse und entsprach dem damaligen Stande der Technik und Fabrikation.

Der Ausstellung kam die Aufgabe zu, dasjenige, was in der Herstellung von Motorfahrzeugen im In- und Auslande erreicht war, der Allgemeinheit vorzuführen, und es lag in der Natur der Sache, daß hierbei besonderer Wert darauf gelegt wurde, die Fahrzeuge im Betriebe zu zeigen, um die Allgemeinheit mit dem Wesen des Motorfahrzeuges und seiner Verwendung bekannt zu machen.

Die Ausstellung zerfiel demgemäß in zwei Abteilungen: die ruhende und die fahrende. Fand in der ersteren der Konstrukteur und der Industrielle eine Fülle von Anregungen und eine ergiebige erste Gelegenheit zum Studium, so erfüllte auch die zweite Abteilung ihren Zweck in hohem Grade. Allen Teilnehmern und Besuchern der Ausstellung wird unvergeßlich bleiben, ein wie reges Interesse für die Neuheit sich des Publikums in den weitesten Schichten be-

mächtigte. Nichts konnte die Aufgaben, welche dem Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein gestellt waren, in so hohem Maße fördern als diese Ausstellung.

Die Eröffnung erfolgte am 3. September 1899 durch Seine Exzellenz den Herrn Staatsminister von Podbielski mit etwa folgender Ansprache:

„Zum erstenmal auf Deutschlands Boden, zum erstenmal in der Reichshauptstadt Berlin findet diese Fachausstellung von Motorwagen statt, die Zeugnis ablegen soll von den Anstrengungen und Bestrebungen, von den Erfolgen dieser jungen Industrie. Die zahlreiche Beschickung, die die Ausstellung vom In- und Auslande erfahren hat, gibt Zeugnis, wie weite Kreise sich dafür interessieren, passende, den verschiedenen Verhältnissen angepaßte Motorfahrzeuge zu schaffen. Drängt doch die wirtschaftliche Entwicklung aller Kulturstaaten dazu, immer bessere Transportmittel nicht allein auf den mit Schienen gepanzerten Wegen, sondern auf allen Straßen zu erzeugen.“

Verschiedene glückliche Umstände kamen dem Unternehmen zugute. In erster Linie darf betont werden, daß die Wahl des Ausstellungskomitees eine besonders glückliche war; fast jedes einzelne Mitglied desselben nahm Gelegenheit, der Sache unmittelbar fördernd zu dienen und das Interesse und die Wirksamkeit fast aller der Herren ist auch weiterhin der Sache des Motorfahrwesens erhalten geblieben. Das Ausstellungskomitee war in nachstehender Weise zusammengesetzt resp. organisiert:

Ehrenpräsident:

Seine Exzellenz Staatssekretär von Podbielski.

Vorstand:

Vorsitzender: Oberbaurat a. D. A. Klose, Charlottenburg.

Stellvertreter: Direktor Max Meyer, Berlin.

General z. D. von Holleuffer, Berlin.

Protokollführer: Major von Werner, Berlin.

Technisches Komitee:

Vorsitzender: General z. D. G. Becker, Westend.

Stellvertreter: Oberstleutnant a. D. Bendel, Charlottenburg.

Ingenieur Loutzky, Berlin.

Finanz-Komitee:

Vorsitzender: Rentier Felix Simon, Berlin.

Stellvertreter: Assessor Dr. Levin, Berlin.

Fahrten-Komitee:

Vorsitzender: Graf von Talleyrand-Périgord, Berlin.

Stellvertreter: Baron von Kuhlmann, Charlottenburg.

Hauptmann a. D. Kübel, Halensee.

Preß-Komitee:

Vorsitzender: Chefredakteur Fr. Xaver Moestl, Berlin.

Stellvertreter: Redakteur Adami, Berlin.

Dem Vorstande beigegeben als technische Sachverständige:

Generaldirektor Altmann, Berlin (Maschinenwesen).

Regierungsbaumeister Scharowsky, Berlin (Bauwesen).

als Vertreter der französisch-belgischen Aussteller:

Ingenieur Reiß, Berlin.

Mitglieder:

von Balz, Präsident der Württembergischen Staatseisenbahnen,
Stuttgart.

Reinhold Begas, Professor, Berlin.

Ernst Borsig, Fabrikbesitzer, Berlin.

Budde, Oberst und Chef der Eisenbahn-Abteilung im Großen Generalstab, Charlottenburg.

Baron von Buddenbrock, Hofmarschall, Charlottenburg.

G. Büxenstein, Buchdruckereibesitzer, Berlin.

Franz Clouth, Rheinische Gummiwarenfabrik, Köln-Nippes.

Oskar Conström, Direktor, Steglitz.

Dohrn, Direktor, Berlin.

Léon Ducommun, Fabrikant, Berlin.

Dürkopp, Bielefelder Maschinenfabrik, Bielefeld.

Heinrich Ehrhardt, Geheimer Baurat, Düsseldorf.

J. Einbeck, Direktor der Akkumulatorenfabrik Hagen, Berlin.

Fritz Friedländer, Kommerzienrat, Berlin.

L. M. Goldberger, Geheimer Kommerzienrat, Berlin.

Gundlach (Radmarkt), Bielefeld.

W. Hartmann, Professor, Berlin.

Ferd. Hecht, in Firma: Hecht, Pfeiffer & Co., Berlin.

F. Held, Ingenieur, Mannheim.

- Herrmann, Buchdruckereibesitzer, Berlin.
 Ch. Houry, Editeur, Paris.
 Dr. Kallmann, Berlin.
 Dr. M. Kandt, Syndikus der Handelskammer, Potsdam.
 Gisbert Kapp, Ingenieur und Generalsekretär, Berlin.
 Kellner, Ingenieur, Schöneberg b. Plauen i. Vogtld.
 Köbner, Redakteur, Berlin.
 R. Koß, Bauinspektor, Direktor der Union Elektrizitäts-Gesellschaft,
 Charlottenburg.
 Hugo von Kupffer, Chefredakteur des Berliner Lokal-Anzeigers,
 Berlin.
 Lauenburg (Velo-Sport), Lahr i. B.
 Ledig, Oberfinanzrat a. D., Chemnitz i. Sa.
 Freiherr von Liebieg, Wien.
 Dr. jur. Leon Leipziger, Berlin.
 Levysohn, Chefredakteur, Berlin.
 Ludwig Loeb, Kaufmann, Berlin.
 Isidor Loewe, Kommerzienrat, Berlin.
 Ludwig Lohner, Hofwagenfabrikant, Wien.
 H. Meyer, Hauptmann, Königliche Eisenbahnbrigade, Schöneberg.
 C. Meyer, Oberleutnant, Königliche Artillerie-Prüfungs-Kommission,
 Berlin.
 O. von Miller, Elektriker, München.
 M. Mintz, Ingenieur, Berlin.
 H. Müller-Breslau, Geheimer Regierungsrat, Professor, Grunewald.
 Hermann Nacke, Ingenieur und Maschinenfabrikant, Coswig i. Sa.
 Julius Pintsch, Kommerzienrat, Berlin.
 Graf von Pöttingen, Wien.
 E. Rathenau, Generaldirektor, Berlin.
 Prinz Franz von Ratibor und Corvey, Major à la suite der
 Armee, Durchlaucht, Berlin.
 Hermann Rietschel, Geheimer Regierungsrat, Professor, Grunewald.
 Schrey, Regierungsrat, Direktor der Waggonfabrik in Danzig.
 Schönbeck, Major a. D., Halensee.
 Graf Schönborn-Wiesentheid, Major, Berlin.
 Franz Schultz, Köln a. Rh.
 Schultz, Redakteur der „Rad-Welt“, Berlin.
 Sehrndt, Fabrikant, Berlin.

Dr. Georg Siemens, Direktor der Deutschen Bank, Berlin.
 Graf A. von Sierstorpff, Berlin.
 F. Simms, Consulting Engineer, London.
 Simon (Sport im Bild), Berlin.
 Sonnemann, Besitzer der Frankfurter Zeitung, Frankfurt a. M.
 Friedrich Stephany, Chefredakteur, Berlin.
 Dr. Suchanek, Wien.
 Freiherr von Troschke, Oberstleutnant a. D., Berlin.
 Karl Trutz, in Firma: Joseph Neuß, Berlin.
 Emil Thien, Fuhrherr, Berlin.
 Uhl, Berlin.
 Dr. M. Wolff, Bergassessor, Berlin.

Firmen:

Motorfahrzeug und Motorenfabrik, Berlin.
 Bergmanns Industrie-Werke, Gaggenau.
 Continental Cautchouc und Guttapercha Compagnie,
 Hannover.
 Daimler Motorengesellschaft, Cannstatt.
 Deurer & Kaufmann, Hamburg.
 de Dietrich & Co., Niederbronn (Elsaß).
 Fahrzeugfabrik Eisenach in Eisenach.
 Gesellschaft für Automobilwagenbau, Berlin.
 Friedrich Hering, Gera (Reuß).
 Moritz Hille, Dresden-Löbtau.
 Kölner Elektrizitätswerke, Aktiengesellschaft, vorm. Louis
 Welter, Köln a. Rh.
 Kühlstein Wagenbau, Charlottenburg.
 Kliemt, Berlin.
 Lutzmann, Dessau.
 Schweizer Motorwagen-Fabrik, Aktiengesellschaft in Wet-
 zikon bei Zürich.
 Nesselndorfer Wagenbau - Fabrik, Aktiengesellschaft,
 Nesselndorf.
 Friedrich Stolzenberg & Co., Berlin.

Direktion:

Major z. D. Knape, Direktor; Gustav Freund, Ingenieur;
 C. F. Hille, Sekretär.

Dem technischen Komitee, Vorsitzender General z. D. G. Becker, verdankte die Ausstellung in erster Linie die glückliche Lösung der Platzfrage, die bekanntlich für Berlin noch bis in die letzte Zeit, bis zur Erbauung der Ausstellungshalle am Zoologischen Garten, stets besondere Schwierigkeiten bot. Das zweite Garde-Regiment zu Fuß hatte der Ausstellung sein Exerzierhaus in der Karlstraße 34/35 und den gegenüberliegenden Exerzierhof zur Verfügung gestellt. Der damit gewonnene Raum genügte für die damaligen Ansprüche und die Lage war eine überaus günstige. Die fahrende Abteilung der Ausstellung wurde in dem Exerzierhofe, der mit den erforderlichen Zelten versehen wurde, untergebracht, während das Exerzierhaus für die ruhende Abteilung belegt wurde. Sache des technischen Komitees war es, die nötigen Beziehungen für eine genügende Beschickung der Ausstellung anzubahnen. Recht verdient hierbei machte sich u. a. Herr Eugen Reiß. Dieser wurde nach Paris entsendet, um mit den französischen Ausstellern zu unterhandeln, und er konnte alsbald berichten, daß die französischen und einige belgische Firmen beabsichtigen, einen großen Platz für eine französisch-belgische Gesamtausstellung zu belegen, die von Herrn Houry, in Firma: Thévin & Houry, in Paris vorbereitet wurde.

Sodann hatte das Komitee erstmalig die Vorkehrungen für die möglichst vorteilhafte Aufstellung der Ausstellungsgegenstände und für die erforderliche Herrichtung des Exerzierhauses zur Ausstellungshalle überhaupt zu treffen.

Weiterhin fiel in ihr Ressort die Bearbeitung der Bedingungen und Normen für die Verteilung der Preise.

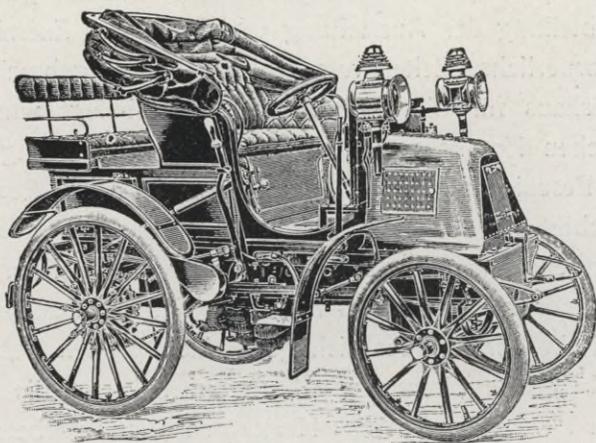
Das Finanzkomitee unter Vorsitz des Herrn Felix Simon sammelte zunächst durch freiwillige Zeichnungen einen Barbetrag von 15 000 Mk., zu welchem natürlich auch der Verein beitrug. Da diese Ausstellung zwar vom Verein ausging und eine Vereinsangelegenheit war und blieb, aber wirtschaftlich vollständig getrennt von diesem durchgeführt wurde, um bei einem doch nicht unmöglichen Fehlschlage nicht die Existenz des Vereins zu berühren, so lag dem Finanzkomitee die gesamte Geldwirtschaft der Ausstellung ob und wurde mit großem Geschick und bestem Erfolge durchgeführt.

Finanzkomitee.

Die Leitung des Preßkomitees lag in Händen der Herren

Preßkomitee.

Franz Xaver Moestl und Adami. Es sind in diesem Falle die sonst bei Ausstellungen so oft gehörten Klagen über ungenügende Rücksichtnahme auf die Presse nicht bekannt geworden. Wohl aber kann auch an dieser Stelle festgestellt werden, daß die Ausstellung sich eines regen Interesses seitens der Vertreter der Presse zu erfreuen hatte, und daß die wohlwollende und rücksichtsvolle Berichterstattung in den Zeitungen zweifellos wesentlich zu dem glücklichen Erfolg des Unternehmens beigetragen hat.

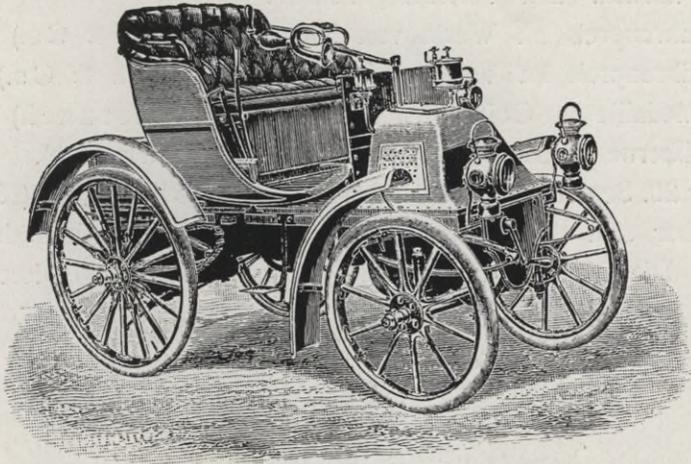


Victoriasportwagen mit Verdeck von Dürkopp & Co.

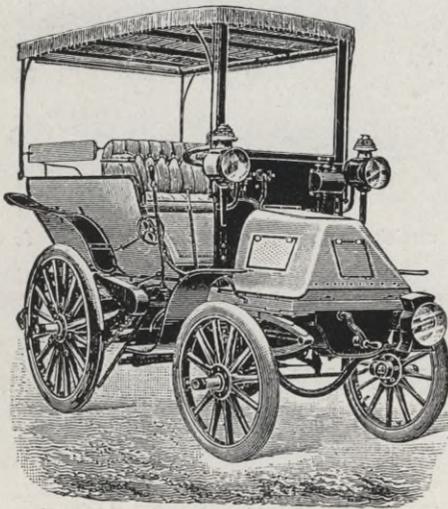
Fahrtenkomitee.

Die Aufgaben des Fahrtenkomitees unter dem Vorsitz des Herrn Grafen von Talleyrand-Périgord wuchsen erheblich über die ursprünglichen Absichten hinaus. Die praktische Wirksamkeit des Fahrtenkomitees lag wesentlich dem Herrn Oskar Conström als Fahrtenoberkommissar ob. Täglich wurden mit allen verfügbaren Wagen vormittags und nachmittags Rundfahrten von der Ausstellung aus nach entfernten Stadtteilen veranstaltet und hierbei dem Publikum reichlich Gelegenheit gegeben, sich unmittelbar über das Wesen des Motorfahrens zu unterrichten und in dieser Beziehung die verschiedenartigsten Fahrzeuge, große und kleine Benzinwagen, Elektromobilen, Dreiräder mit Anhängewagen usw. kennen zu lernen. Der Exerzierhof war während des ganzen Tages durch fortwährendes Vorführen von Fahrzeugen im Betrieb belebt und dies übte auf das Publikum eine sehr große Anziehungskraft aus. Viel bewundert

wurden die geschickten Fahrkünste des Herrn Greiner und der Frau Direktor Ehrhardt, Eisenach.



Sportwagen mit Aluminium-Karosserie Dürkopp & Co.



Jagdwagen mit Sonnendach von Dürkopp & Co.

Sodann wurde das Interesse des Publikums wachgehalten durch die verschiedenen Wett- und Tourenfahrten.

Am 12. September fand eine Fahrt mit kleineren Motorwagen und -rädern von Berlin nach Baumgartenbrück und zurück statt.

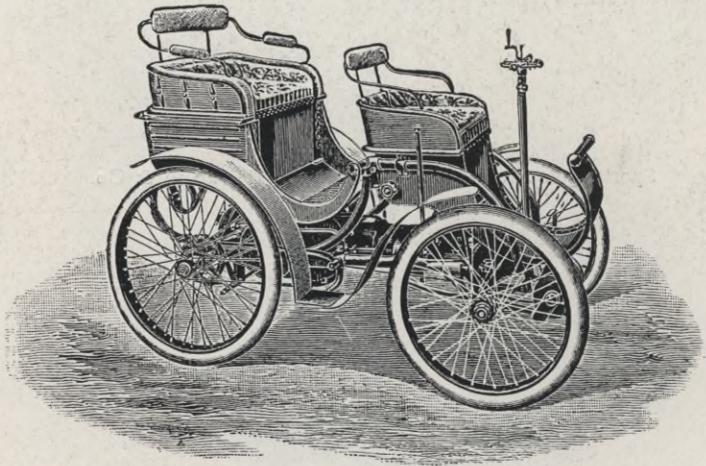
Fahrt nach
Baumgarten-
brück.

An dieser waren vier Wagen und neun Räder beteiligt. Von gestarteten Fahrzeugen kamen elf innerhalb der vorgesehenen Zeit an das Ziel zurück. Zur Verteilung kamen:

- 1 Ehrenpreis im Werte von 500 Mk. (Benz & Co.)
- 1 Ehrenpreis im Werte von 250 Mk. (Krauß & Co.)
- 1 Medaille in Gold (Fahrzeugfabrik Eisenach)
- 1 silberne Medaille (Hartzendorf & Lehmann).

Fernfahrt
Berlin-Leipzig.

Der 20. September brachte eine Fernfahrt Berlin-Leipzig (185 km), an welcher sich 16 Fahrzeuge, davon sieben Motordreiräder beteiligten. Die Wagen waren mit 2—6 Personen besetzt. Diese Fahrt



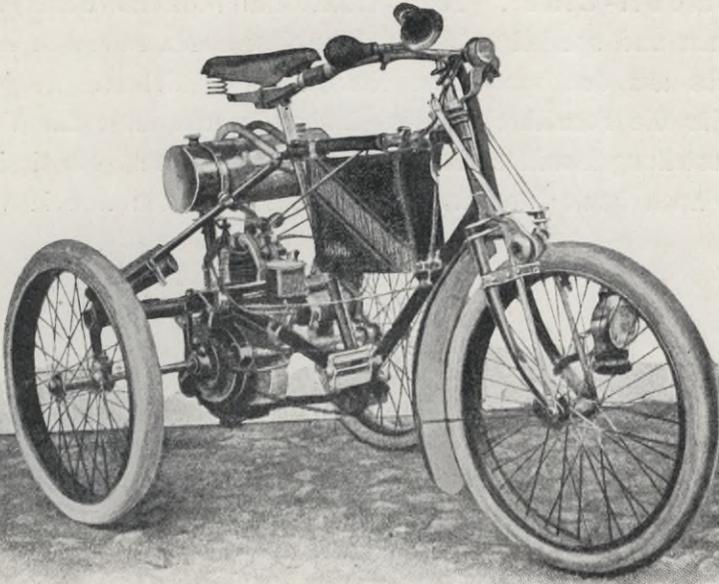
Kleiner zweisitziger Sportwagen von Dürkopp & Co.

war ursprünglich nicht nach Leipzig, sondern nach Dresden bestimmt, mußte aber nach Leipzig verlegt werden, weil die Fahrt durch den Bezirk der Amtshauptmannschaft Großenhain nicht gestattet wurde. Hieran wird noch bei einer späteren Veranstaltung zu erinnern sein.

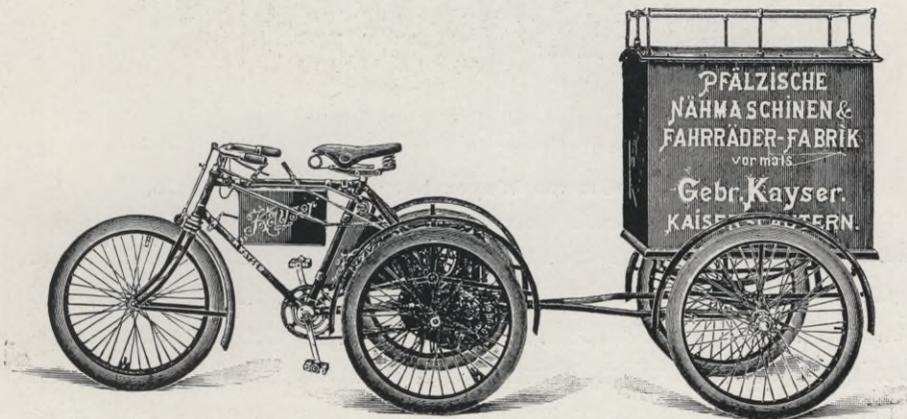
Die Fernfahrt Berlin-Leipzig wurde der Ausgangspunkt von Vorgängen, die auf die weitere Entwicklung des Vereins bzw. auf die Entwicklung des Motorwagenwesens in Deutschland von erheblichem Einfluß war und an dieser Stelle kurz erwähnt sein möge.

Bis hierher bildete der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein den einzigen Sammelpunkt der automobilistischen Interessenten in Deutschland und wenn auch die von ihm veranstalteten Fahrten eines ge-

wissen sportlichen Charakters nicht entbehrten, so waren dieselben doch im wesentlichen getragen von dem technischen Interesse. Das große allgemeine Aufsehen aber, welches die neue Erscheinung des



Motordreirad von Gebr. Stoewer, Stettin.

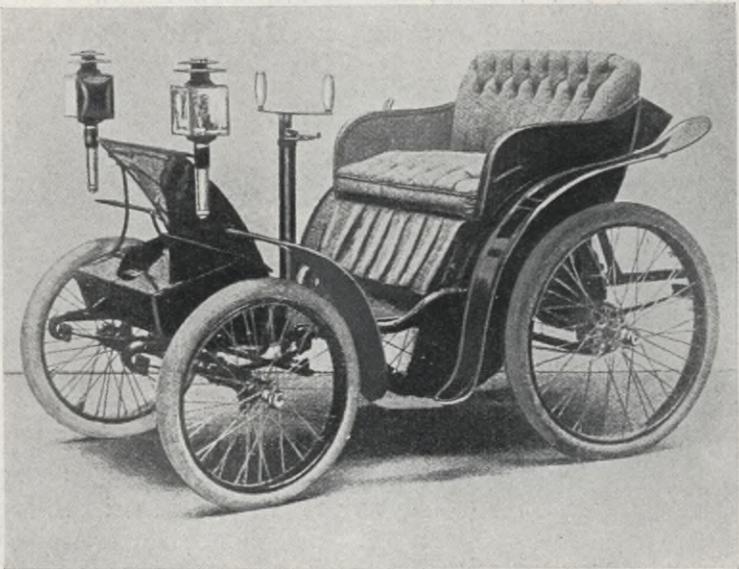


Kaiser-Motordreirad mit Geschäftsanhängewagen.

Motorwagen erregt hatte und die damit erzielten Fahrterfolge lenkten auch intensiver das Interesse rein sportlicher Kreise auf diese Neuheit. Und als die Motorwagen-Ausstellung eine so überaus bereit-

willige Aufnahme in allen Schichten der Bevölkerung gefunden hatte, vereinigten sich hervorragende sportliche Interessenten gleich im Anfange der Ausstellung zu dem „Deutschen, späteren Kaiserlichen Automobil-Club“. Auch erhielt das Motorfahrwesen im allgemeinen und speziell in Berlin, Frankfurt a. M., München u. a. O. Zuwachs aus den sportlichen Kreisen der Radfahrer.

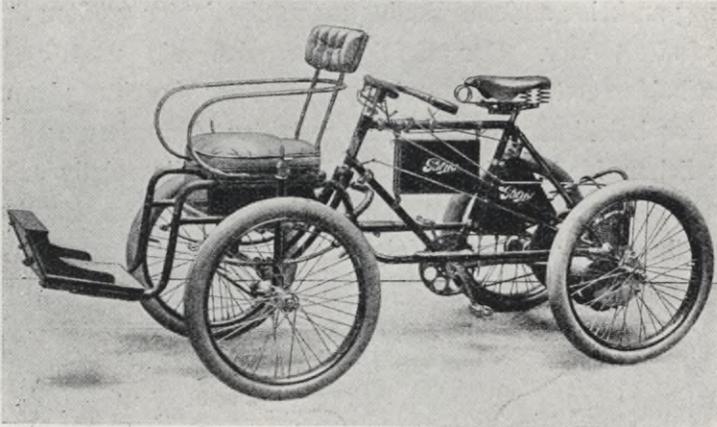
Für die Fernfahrt Berlin-Leipzig nun hatte der Vorstand des Ausstellungskomitees eine Ausschreibung erlassen, wie sie in allen Teilen noch heute für Fernfahrten erlassen werden und in welchen



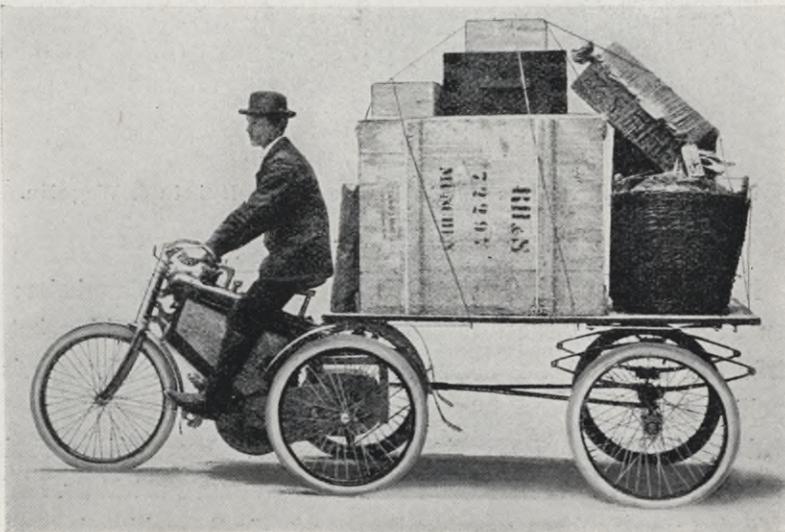
Zweisitzige Voiturette von Weyersberg, Kirschbaum & Co.

dem technischen Interesse an der Sache in hervorragendem Maße Rechnung getragen wurde. Besonders war Wert darauf gelegt, daß jedem Fahrzeug ein Kontrolleur für die Prüfung der Ausschreibungsbedingungen beigegeben wurde. Für die besten Resultate waren Ehrenpreise und Medaillen ausgesetzt, darunter als erster Preis eine silberne Vase im Werte von 1000 Mk., gestiftet vom Verein. Einem Teil der sportlichen Interessenten war es nicht recht, daß die Gewinnung dieser Preise an die Erfüllung dieser besonderen Bedingungen gebunden war. Man verlangte einfach Schnellkeitspreise für diejenigen, welche die Strecke in kürzester Frist zurücklegten, und lehnte

die Mitnahme von Kontrolleuren ab. Die Erfüllung dieses Wunsches lag nicht in dem Interesse des Vereins und wurde deshalb von dem Präsidenten, Oberbaurat A. Klose, der gleichzeitig Vorsitzender des



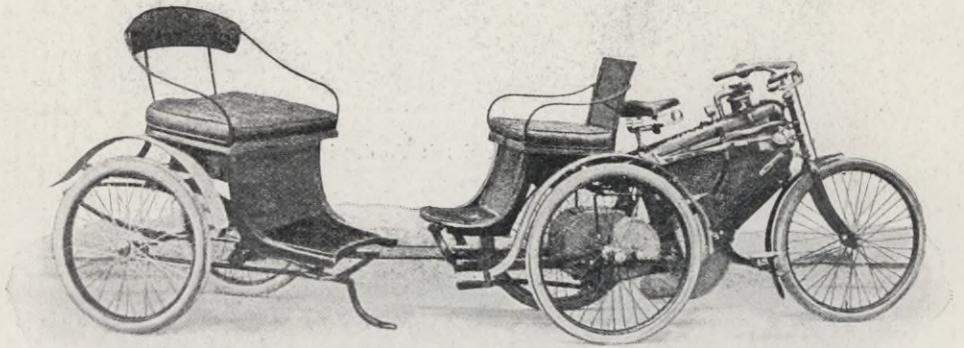
„Patria“-Motorrad mit Vordersitz.



Motordreirad mit Geschäftswagen von Heinle & Wegelin.

Ausstellungskomitees war, abgelehnt. Die sich hieraus ergebenden Differenzen nahmen einen lebhaften Charakter an und fanden schließlich einen im Interesse der Sache dahin gefaßten Ausgleich, daß es

bei den Bedingungen für die ausgesetzten Preise verblieb, dagegen aber den Teilnehmern freigestellt wurde, die Fahrt im Sinne der Opponenten mitzumachen und wurden im letzten Augenblick hierfür noch andere Preise beschafft bzw. zur Verfügung gestellt, deren Zuteilung an keine anderen Bedingungen als die der größten Schnelligkeit geknüpft war. Der Erfolg war, daß die ursprünglich gestifteten beiden ersten Ehrenpreise gar nicht zur Verteilung kamen, weil keiner der beteiligten Wagen den gestellten Anforderungen in dem erforderlichen Maße genügte. Die Preise für die relativ schnellsten Leistungen kamen naturgemäß zur Verteilung. Das Ergebnis der Preiszuteilung war hiernach folgendes:



Motordreirad mit Rücksitz und Anhängewagen von Heinle & Wegelin.

Für Schnelligkeit:

Rheinische Motoren-Fabrik A.-G. in Mannheim: Den ersten Preis für kürzeste Fahrzeit: Eine Medaille in Gold nebst dem Porträt Sr. Majestät des Deutschen Kaisers und I. Ehrenpreis für Schnelligkeit.

de Dietrich & Co. in Niederbronn: Den zweiten Preis für kürzeste Fahrzeit: Eine Medaille in Gold nebst dem Porträt Sr. Majestät des Königs von Sachsen und II. Ehrenpreis für Schnelligkeit (Sachsenpreis, gestiftet vom Verein Sächsischer Automobilbesitzer).

Für Schnelligkeit und bedingungsgemäße Fahrt:

Theodor Freiherr von Liebieg in Reichenberg (Böhmen): Den dritten Preis für kürzeste Fahrzeit: Eine silberne Medaille nebst dem

Porträt Sr. Exzellenz des Herrn Ehrenpräsidenten von Podbielski und dem II. Ehrenpreis für bedingungsgemäße Fahrt.

Für bedingungsgemäße Fahrt:

Rheinische Motoren-Fabrik A.-G., Benz & Co. in Mannheim: Eine silberne Medaille.

Motorfahrzeug- und Motorenfabrik, Berlin-Marienfelde: Eine silberne Medaille.



Motorboot von Cudell & Co., Aachen.

Für kleinere Fahrzeuge:

S. Krauß & Co. in Berlin: Eine Medaille in Gold.

Fahrzeugfabrik Eisenach in Eisenach: Eine silberne Medaille.

Motorfahrzeugfabrik Falke in M.-Gladbach: Eine bronzene Medaille.

Den sportlichen Interessenten wurde auf deren Wunsch ein weiteres Entgegenkommen dadurch erwiesen, daß für den 26. September eine Schnelligkeitsfernfahrt Berlin-Rheinsberg (150 km) eingelegt wurde, die offen war für kleinere Motorwagen und -räder, deren Eigengewicht 400 kg nicht überschritt. Hierfür wurden von den Herren Direktor Gustav Ehrhardt, Cudell, Krauß drei Ehrenpreise gestiftet und vom Verein eine Medaille in Gold, eine silberne und eine bronzene. Die Preise wurden wie folgt zugeteilt:

S. Krauß & Co. in Berlin: Ein Diamantring im Werte von 500 Mk. nebst einer Medaille in Gold.

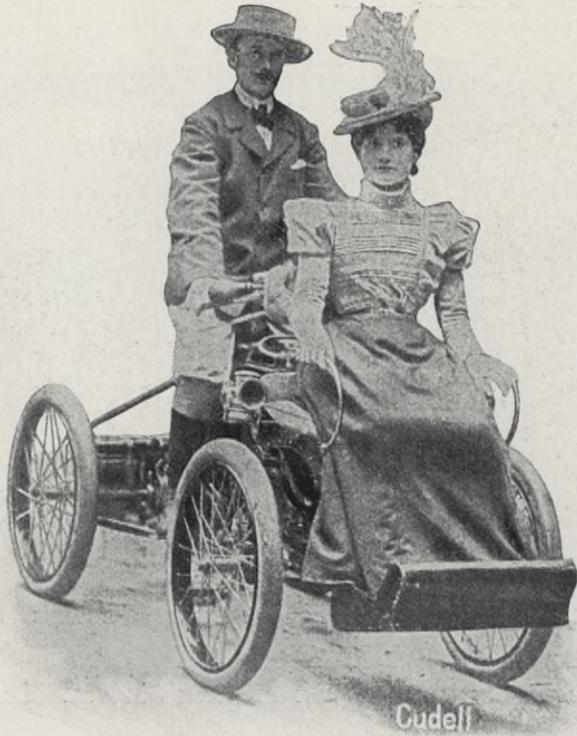
Fahrt Berlin-Rheinsberg.

Cudell & Co. in Aachen: Eine goldene Uhr im Werte von 250 Mk. nebst einer silbernen Medaille.

S. Krauß & Co. in Berlin: Eine Krawattennadel im Werte von 100 Mk. nebst einer bronzenen Medaille.

Rundfahrt mit
Lastwagen.

Am Tage zuvor, den 25. September, war von der Ausstellung eine Rundfahrt durch die Stadt mit Last- und Geschäftswagen ver-



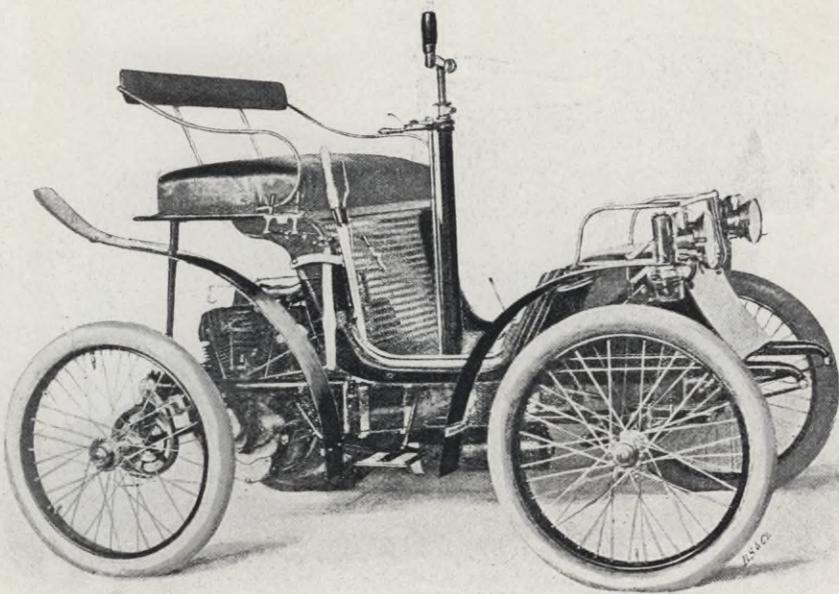
Motorrad mit Vordersitz (Motorvierrad)
von Cudell & Co., Aachen.

anlaßt worden, an welcher sich elf Fahrzeuge beteiligten und die von der zahlreich herbeigeströmten Bevölkerung sehr beifällig aufgenommen wurde.

Fahrt mit
Elektromobilen.

Am letzten Tage der Ausstellung, am 28. September, fand dann noch eine vom technischen Standpunkte aus besonders interessante Veranstaltung statt, nämlich eine Fahrt mit Elektromobilen. Die Leitung und Kontrolle lag in den Händen des Stadtelektrikers Herrn Dr. M. Kallmann. Es beteiligten sich daran acht Fahrzeuge, dar-

unter eines von Kühlstein Wagenbau, Charlottenburg, gesteuert von Herrn Oberingenieur Vollmer und besetzt mit 18 Personen. Die Fahrt ging von der Ausstellung nach dem Kreuzberg hinauf, wobei Steigungen von 5—8 % zu nehmen waren, von dort wieder hinab nach Zehlendorf und von dort zur Ausstellung zurück. Die Fahrt-ergebnisse waren technisch sehr wertvoll, ein sportliches Interesse kam hierbei natürlich nicht in Frage. Es erhielten

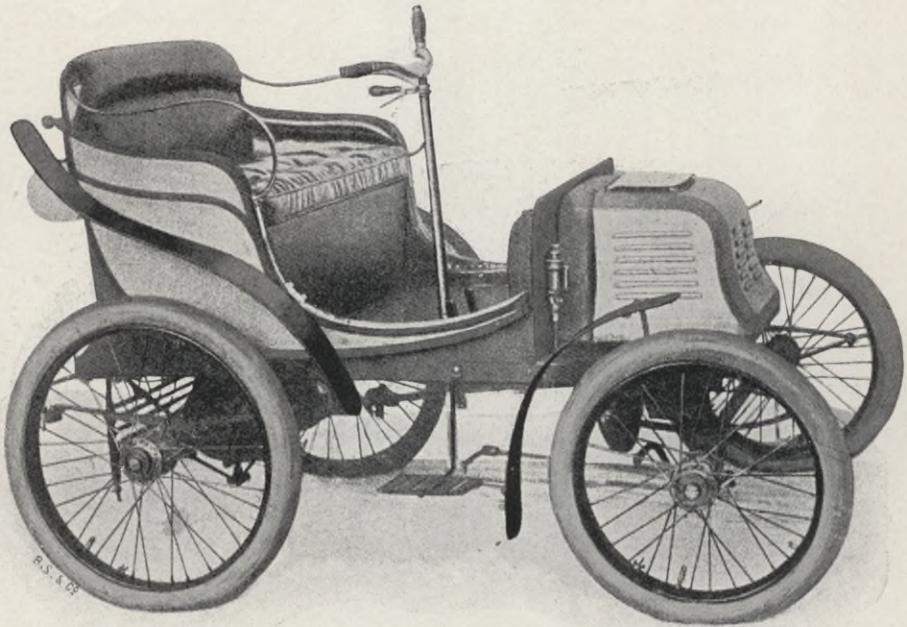


Zweisitziger Sportwagen der Fahrzeugfabrik „Falke“.

- 1 Ehrenpreis im Werte von 600 Mk.: Jakob Lohner, Wien.
- 1 Ehrenpreis im Werte von 200 Mk.: Motorfahrzeug- und Motorenfabrik, Berlin-Marienfelde.
- 1 Medaille in Gold: Kühlstein Wagenbau, Charlottenburg.
- 1 silberne Medaille: „Vulkan“ Automobilgesellschaft m. b. H., Berlin.

Ueber diese Fahrt mit Elektromobilen berichtete eingehend Herr Dr. M. Kallmann in der Zeitschrift des Vereins, Heft No. X vom Jahre 1899 und diese Veranstaltung bildet dann weiterhin den Anlaß zu der besonderen Prüfung von Elektromobilen im Jahre 1900. Am Nachmittag des 28. September fand der Schluß der

Ausstellung statt. Diese war von mehr als 100 000 Personen besucht worden, und es ergab sich ein Nettoüberschuß der Einnahmen über die Ausgaben von über 10 000 Mk. Dieser Ueberschuß wurde dem Verein eigentümlich als ein besonderer Fonds zur Verwendung für das Automobilwesen fördernde Zwecke mit der Maßgabe überwiesen, daß über das Geld nur mit Einverständnis des Herrn Staatssekretärs von Podbielski verfügt werden dürfte. Der Betrag hat



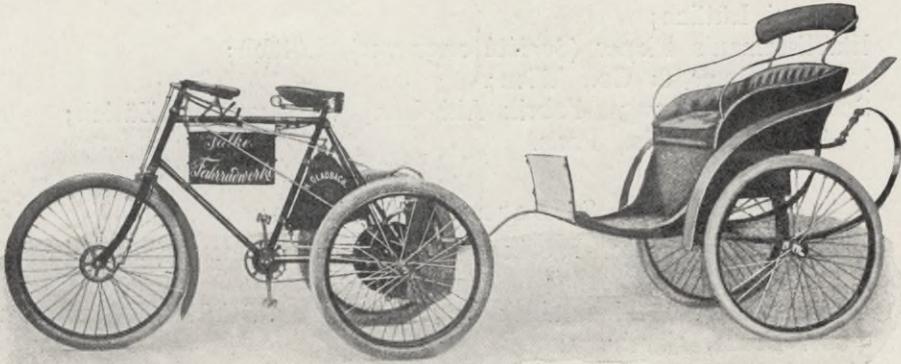
Zweisitziger Sportwagen der Fahrzeugfabrik „Falke“.

bei den späteren Veranstaltungen entsprechende Verwendung gefunden.

Die vorerwähnten Differenzen anlässlich der Fernfahrt Berlin-Leipzig hatten zur Folge, daß die rein sportlichen Kreise sich vom Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein trennten und den Deutschen Automobil-Verband gründeten. —

Die Ausstellung war von 120 Ausstellern, darunter 4 belgischen, 13 französischen, 2 österreichischen und 3 schweizerischen Firmen beschickt worden. Sie übertraf durch die Mannigfaltigkeit und reiche Gelegenheit zur Belehrung alle Erwartungen. Ihre unmittelbare Folge

war eine rasche Entwicklung der Technik, sowohl in bezug auf die Herstellung vollständiger wirklich brauchbarer Fahrzeuge für Personen- und Lastentransport, wie auch besonders in bezug auf die Einzel- und Zubehörteile. Man kann wohl sagen, daß nach ganz kurzer Zeit alles, was in der Ausstellung vorgeführt wurde, durch Veränderungen und Verbesserungen schnell überholt war. Das schmälert aber nicht im entferntesten den wohlverdienten Ruhm aller der Aussteller, welchen es bereits gelungen war, auf der Ausstellung Vorführungen zu bieten, die geeignet waren, das wohlerwogene Interesse der Sachkundigen auf sich zu lenken und dazu beizutragen, die Frage



Motordreirad mit Anhängewagen der Fahrzeugfabrik „Falke“.

der Existenzberechtigung des Motorfahrwesens und das Vorhandensein einer auf dem Weltmarkt konkurrenzfähigen deutschen Fachindustrie durch Tatsachen in günstigstem Sinne zu beantworten.

Unter diesen Gesichtspunkten erfolgte in zahlreichen Sitzungen der Preisrichter die Beschlußfassung über die Verteilung der zur Verfügung gestellten Auszeichnungen, bestehend in Vereinsmedaillen in Gold, sowie silbernen und bronzenen Medaillen und Ehrendiplomen. Ein Festmahl vereinigte am Abend des 18. Dezember die Ausgezeichneten mit den Preisrichtern und der Vereinsleitung.

Auszeichnungen.

Nachstehend das Verzeichnis der von den Preisrichtern der Ausstellung zuerkannten Auszeichnungen:

Medaillen in Gold:

Allgemeine Betriebs-Aktien-Gesellschaft für Motorfahrzeuge, Köln am Rhein;

Benz & Co., Rheinische Gasmotorenfabrik A.-G., Mannheim;
 Bielefelder Maschinenfabrik vorm. Dürkopp & Co., Akt.-Ges., Bielefeld;
 Cudell & Co., Aachen;
 Daimler-Motoren-Gesellschaft, Cannstatt;
 de Dietrich & Cie., Niederbronn i. Els.;
 Fahrzeugfabrik Eisenach, Eisenach;
 Gesellschaft für Automobilwagenbau G. m. b. H., Berlin;
 Kühlstein, Wagenbau, Charlottenburg-Berlin;
 Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin Akt.-Ges., Marienfelde b. Berlin;
 Heinrich Scheele, Köln a. Rh.;
 Fabrique Nationale d'Armes de Guerre (Société anonyme), Herstal bei Lüttich;
 Etablissements Pieper (Société anonyme), Lüttich;
 Jakob Lohner & Co., Wien;
 Schweiz. Motorwagen-Fabrik Akt.-Ges., Wetzikon bei Zürich;
 Noé Boyer & Cie., Paris.

Silberne Medaillen:

Berliner Wagenachsen-Fabrik Eggebrecht & Schumann (Inh. Gieseke), Pankow bei Berlin;
 Gießerei und Maschinenfabrik Oggersheim, Paul Schütze, Oggersheim;
 Gebr. Kruse, Hamburg;
 Motorfahrzeug-Werke, Heinle & Wegelin, Oberhausen b. Augsburg;
 „Vulkan“, Automobil-Gesellschaft m. b. H., Berlin;
 Gebrüder Stoewer, Stettin;
 Weyersberg, Kirschbaum & Cie., Akt.-Ges., Solingen;
 Eduard Buß, Ingenieur, St. Gallen;
 Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken, Berlin;
 Ph. Marot, Gardon & Co., Paris;
 Vital-Bouhours & Co., Levallois;
 Friedrich Stolzenberg & Co., Berlin;
 Daniel Augé & Cie., Levallois;
 Société Anonyme des Voitures Léon Bollée, Paris.
 Usine du Partinium, Puteaux;
 Automobil-Union, Paris;
 Continental-Caoutchouc- und Guttapercha-Co., Hannover;
 Michelin, Paris;
 Frau Louis Lockert; Paris.

Bronzene Medaillen:

Adler-Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleyer, Frankfurt a. M.;
 Berliner Maschinenfabrik Henschel & Co., G. m. b. H., Charlottenburg;

Robert Bosch, Elektrotechnische Fabrik, Stuttgart;
 Franz Clouth, Rheinische Gummiwaren-Fabrik, Köln;
 Deutsche Automobil-Industrie Friedrich Hering, Gera;
 Elektrotechnische Fabrik und Akkumulatoren, Bauanstalt Hladik,
 Grunewaldt & Co., Berlin;
 Fahrzeugfabrik „Falke“, Akt.-Ges., M.-Gladbach;
 C. Kliemt, Berlin;
 Adolf Krüger, Berlin;
 Metzeler & Co., München;
 Mitteldeutsche Gummiwarenfabrik, Louis Peter, Frankfurt a. M.;
 Pfälzische Nähmaschinen- und Fahrräder-Fabrik vorm. Gebr. Kayser,
 Kaiserslautern;
 Franz Sauerbier, Berlin;
 Dr. Alfred Sternberg, Berlin;
 Vereinigte Berlin-Frankfurter Gummiwarenfabriken, Gelnhausen bei
 Frankfurt;
 Wilh. Wippermann jr., Hagen i. W.;
 Fiedler & Jaekel, Berlin;
 Falconnet, Perodeaud & Co., Choisy-le-Roi;
 M. M. Werner Frères & Co., Paris;
 Patent-Motorwagen-Fabrik „Rapid“, Zürich;
 Justus Waldthausen, München;
 Société Anonyme des Ateliers Dechamps, Brüssel;
 Ateliers de Constructions Mécaniques, Levallois;
 Société Industrielle & Commerciale de fabricants de Cycles (Dir.
 Pernoo), Paris.

Ehrendiplome:

Akkumulatoren-Werke, Zinnemann & Co., Berlin;
 „Archimedes“, Akt.-Ges. für Stahl- und Eisen-Industrie, Berlin;
 Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft Hydrawerk, Berlin;
 Elektrotechnisches Institut Frankfurt, G. m. b. H., Frankfurt a. M.;
 L. Globeck, Maschinenfabrik, Berlin;
 Moritz Hille, Dresden;
 Hugo Mayer, Berlin;
 E. Möhrli, Stuttgart;
 Siecke & Schultz, Berlin;
 Ingenieur P. Schauer, Berlin;
 Carl Schwanitz, Gummiwerk, Berlin;
 A. Stübbe, Berlin;
 Ernst Wegener, Berlin;
 Carl Wunderlich, Berlin;
 Oberrheinische Metallwerke, G. m. b. H., Mannheim;
 Gianoli & Lacoste, Paris;
 Jules Grouvelle & H. Arquembourg, Paris;

A. Loyal, Paris;
 Société Industrielle Block & Co., Asnières;
 Julliard, Berlin;
 Dupressoir, Maubeuge;
 Le pape, Paris;
 Chefredakteur Franz Xaver Moestl, Berlin;
 Sport im Bild, G. m. b. H., Berlin;
 M. Wartner, Berlin (Journal für Wagenbaukunst);
 Le Chauffeur, Paris;
 Zeitschrift „Automobile“ (Verlag Litfaß' Erben);
 Zeitschrift „Deutscher Automobil- und Radfahrersport“ (A. Herrmann);
 E. Sonnenthal jun., Berlin;
 Hamburger Gummiwerke Warnken & Co., Hamburg-Schiffbek.

Die Firmen Siemens & Halske, Berlin, die Gesellschaft für Verkehrsunternehmungen, Berlin, und die Vereinigte Akkumulatoren- und Elektrizitäts-Werke, Dr. Pflüger & Co., Berlin, sind bei der Prüfung und Preiszuteilung auf eigenen Antrag unberücksichtigt geblieben.

Außerdem erhielten auf Beschluß des Vorstandes des Vereins in der Sitzung vom 12. Februar 1900 folgende Herren als Dankzeichen für ihre Mitwirkung Auszeichnungen:

1. Dankadressen die Herren Staatssekretär von Podbielski und Oberbaurat Klose;
2. Ehrendiplome mit silberner Medaille die Herren Baumeister Scharrowski und Generalsekretär O. Conström.
3. Silberne Medaillen die Herren General Becker, General von Holleuffer, Houry-Paris, Max Meyer, Redakteur Moestl, Felix Simon und Graf von Talleyrand-Périgord.

Der Verein konnte mit der größten Befriedigung auf das Jahr 1899 zurückblicken, welches ihm viele neue Freunde zuführte und viel Anerkennung zuteil werden ließ. —

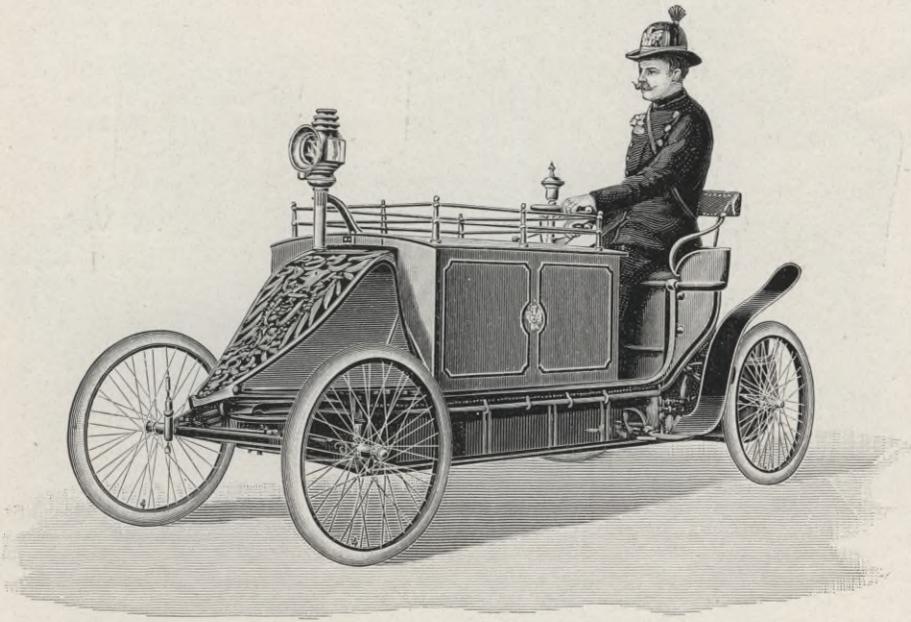
*

*

*

Der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein war in seinen Grundzügen und nach seiner ganzen Verfassung von vornherein großzügig darauf berechnet, das Ganze des Motorwagenwesens als sein Arbeitsgebiet zu umfassen. Sowohl den technischen und industriellen,

wie den sportlichen Interessen und denjenigen der Benutzer des Motorwagens im allgemeinen war in der Organisation des Vereins mit einer starken Zentralstelle in der Reichshauptstadt und satzungsgemäß vorgesehenen Zweigvereinen im Reiche reicher und freier Spielraum zur gedeihlichen Entwicklung, gestützt auf das große Ganze, gegeben. Ohne die gleiche Berechtigung anderer Anschauungen in dieser Beziehung in Frage zu stellen, wird doch behauptet werden dürfen, daß eine sachliche Notwendigkeit oder Zweckmäßigkeit für die nach der Ausstellung eingetretenen Spaltungen nicht vor-



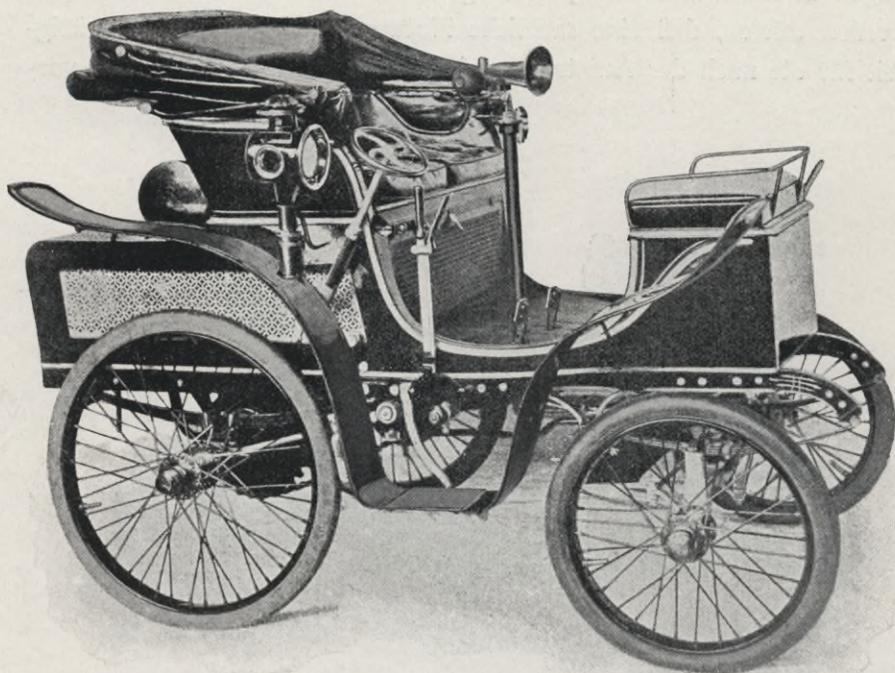
Postwagen der Gesellschaft für Automobilwagenbau, System Loutzky.

gelegen hat und daß andererseits ohne diese Spaltungen sich der Verein ebenso schnell wie das gesamte Motorwagenwesen zu einem starken, einheitlichen und leistungsfähigen Organ ausgebildet haben würde, wie der Französische Automobil-Club es für Frankreich geworden ist. Bei der großen und zweifellosen Bedeutung des Motorfahrzeugs für die Zukunft wäre eine solche Sammlung aller Kräfte und aller Beteiligten gewiß von großem Segen gewesen. Eine solche Vereinigung kann alle Phasen der Entwicklung, das Emporkommen, Erblühen und Vergehen aller Erscheinungen, die Irrtum oder Tages-

interesse erzeugt, ohne jeden Nachteil für seine Existenz und für die Sache zum Wohl der letzteren überwinden, und das Ergebnis, eine solche Vereinigung zu sichern, hatte den Veranstaltern der Ausstellung, wie den Begründern des Vereins vorgeschwebt.

* *

*



Zweisitige Kalesche der Fahrzeugfabrik „Falke“.

Wettbewerb für
Elektromobilen.

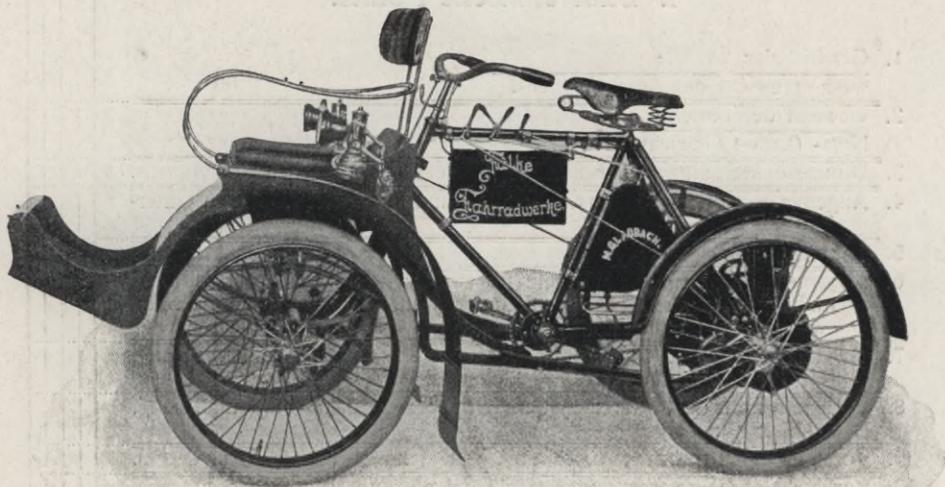
In die erste Hälfte des Jahres 1900 fällt eine Veranstaltung des Vereins von hervorragendem technischen Wert, nämlich der vom 23. bis 28. April stattgehabte

Wettbewerb und die Prüfungsfahrten für elektrisch betriebene Fahrzeuge

in Berlin.

Ausgehend von dem Ergebnis der Fahrt mit Elektromobilen am 28. September 1899 erschien es an der Zeit, zu ermitteln, wie weit die Elektromobilen eine Ausgestaltung gefunden hatten, welche

dieselben als ebenmäßige Konkurrenten der mit Verbrennungsmotoren betriebenen Fahrzeuge erkennen ließen. Waren doch inzwischen eine Anzahl ausschließlich für die Herstellung solcher elektrisch betriebenen Fahrzeuge bestimmte Fabriken entstanden. An diese wandte sich der Verein mit einem von dem Stadtelektriker von Berlin, Herrn Dr. M. Kallmann, ausgearbeiteten Entwurf einer Prüfungsordnung, der seitens der beteiligten Industrie bereitwillige Aufnahme fand. Für die Bearbeitung und Durchführung dieser Veranstaltung wurde ein Sonderausschuß unter Leitung des Herrn Dr. M. Kallmann eingesetzt, zu dessen Mitgliedern die Herren



Motorvierrad der Fahrzeugfabrik „Falke“.

Oberstleutnant Bendel, Generalsekretär O. Conström, Ingenieur Conrad, Direktor Greiner, Hauptmann Heese, Ingenieur Jastrow, Regierungsrat von Ihering, Generalsekretär G. Kapp, Oberbaurat Klose, Hauptmann Kübel, Major Madlung, Zivilingenieur von Miller, Polizeidirektor Steifensand, Fabrikant Carl Trutz, Ingenieur Wilking und Ingenieur Zechlin gewählt wurden.

Außerdem beteiligten sich an den Arbeiten des Ausschusses noch die Herren Branddirektor Giersberg, Postrat Wacholtz, Regierungsrat von Glasenapp und Polizeihauptmann Vogel.

Der Prüfung wurde ein sorgfältig durchgearbeiteter Pointierungsplan mit 50 Points zugrunde gelegt, der Zeugnis von dem ernstesten wissenschaftlichen Charakter der Veranstaltung ablegt und dessen Einschaltung an dieser Stelle wegen seiner Ursprünglichkeit gerechtfertigt erscheint:

Prämien-Points.^{*)}

No.	Points
I. Bautechnische Points.	
1. Gewicht der Batterie Gesamtgewicht des leeren Wagens.	
2. Gewicht der Batterie Nutz- (Lade-) Gewicht.	
3. Dimensionsverhältnisse der Batterie im Vergleich zu denen des Wagens.	
4. Allgemeine Vorteile betreffs der sicheren und möglichst stoßfreien Unterbringung der Batterie.	
5. Vorzüge betreffs der bequemen Bedienbarkeit der Batterie.	
6. Allgemeine mechanische Vorteile betreffs der Anordnung der Motoren und der Transmission (hinsichtlich der elastischen Aufhängung, Schutzverkleidung, Geräuschlosigkeit usw.).	
7. Vorzüge betreffs der bequemen Bedienbarkeit der Kollektoren (Schmierung, Geräuschlosigkeit usw.).	
8. Vorteile betreffs des Motoren-Systems (Doppelwicklung, Compoundierung, Schaltung u. dergl.)	
9. Vorzüge der Controller-Anordnung. (Bedienung, Schaltung u. dergl.)	
10. Vorteile der Bremsvorrichtungen. (Zahl, Art, Bedienbarkeit, Sicherheit usw.).	
11. Lenkvorrichtungen. (Vorteile betreffs Anordnung, Bedienbarkeit, Sicherheit usw.).	
12 u. 13. Untergestell. (Vorteile des Aufbaus, Gewicht, Festigkeit, Massenverteilung auf Vorder- und Hinterachse usw.).	
14. Räder. (Vorteile der mechanischen Konstruktion nebst Bandagen.)	
15. Vorzüge der sonstigen Zubehöerteile. (Signale, Beleuchtung, Schutzvorrichtungen usw.).	
16 u. 17. Allgemeine Vorzüge der Karrosserie.	
Uebertrag:	

^{*)} Die Berechnung der Prämien-Points erfolgt im allgemeinen in der Art, daß die beste Leistung in jeder der im folgenden aufgezählten 50 Kategorien mit: **1** bedacht wird, während die übrigen hiergegen zurückbleibenden Leistungen im Verhältnis zur besten Leistung ziffernmäßig einen echten Bruch, d. h. einen entsprechenden Bruchteil des vollen Points (1) erhalten.

Die in Form von „Prädikaten“ zuzuteilenden Points sind in folgender Reihenfolge zu bemessen: **1**: vorzüglich, **0,7**: gut, **0,3**: genügend, **0**: ungenügend. Die Gesamtsumme aller Einzelpoints jedes Wagens gilt als Maßstab für die Reihenfolge der Prämierung. Die höchste erreichbare Gesamtziffer für die Gesamtleistung wäre hiernach **50**.

No.	Points
Uebertrag:	
II. Betriebstechnische Points.	
18. Forcierungsfähigkeit der Batterie bei der Entladung.	
19. Erwiesene höchste Kilometerleistung zur Entladung.	
20. Forcierungsfähigkeit der Batterie bei der Ladung.	
21. Gefahrene Kilometer, die während der Prüfung insgesamt verwertbar waren.	
22. Höchste erreichbare Fahrgeschwindigkeit.	
23. Gesamtgewicht \times höchste erreichbare Geschwindigkeit.	
24. Abstufungsfähigkeit der Motorgeschwindigkeit und Sicherheitsgrad der Motorreserven für normale Leistung. (2 oder mehr Motoren, 2 Kollektoren u. dgl. Momente.)	
25. Lenkbarkeit d. h. kleinster zulässiger Kurvenradius Längendimensionen usw. des Wagens.	
26. Bremsbarkeit $\left(\frac{\text{Geschwindigkeit auf ebener Bahn}}{\text{Auslaufstrecke}} \right)$	
27. Forcierte Bremsleistung. (Auslaufstrecke in ca. 5% Gefälle, bei normaler Fahrt und auf horizontaler Bahn bei höchster Fahrgeschwindigkeit.)	
28. Anlaufsleistung (beurteilt nach der Zeitdauer zur Zurücklegung einer bestimmten 3—5%igen Steigungsstrecke vom Moment der Anfahrt an gerechnet).	
29. Betriebssicherheit und Leistungsfähigkeit der Transmissionsteile.	
30. Betriebssicherheit und Leistungsfähigkeit der Räder.	
III. Wirtschaftliche Points (Betrieb).	
31. Energieverbrauch in Wattstunden pro Kilometer bei langsamer Fahrt ohne erschwerende Umstände tons Gesamtgewicht des vollen Wagens.	
32. Energieverbrauch in Wattstunden pro Kilometer bei langsamer Fahrt ohne erschwerende Umstände tons Nutz- (Lade-) Gewicht.	
33. Energieverbrauch in Wattstunden pro Kilometer bei langsamer Fahrt ohne erschwerende Umstände tons Akkumulatoren-Gewicht.	
34. Energieverbrauch in Wattstunden pro Kilometer bei mittlerer Geschwindigkeit ohne erschwerende Umstände tons Gesamtgewicht des vollen Wagens.	
35. Energieverbrauch in Wattstunden pro Kilometer bei mittlerer Geschwindigkeit ohne erschwerende Umstände tons Nutz- (Lade-) Gewicht.	
36. Energieverbrauch in Wattstunden pro Kilometer bei mittlerer Geschwindigkeit ohne erschwerende Umstände tons Akkumulatoren-Gewicht.	
37. Energieverbrauch in Wattstunden pro Kilometer bei höchster Geschwindigkeit ohne erschwerende Umstände tons Gesamtgewicht des vollen Wagens.	
Uebertrag:	

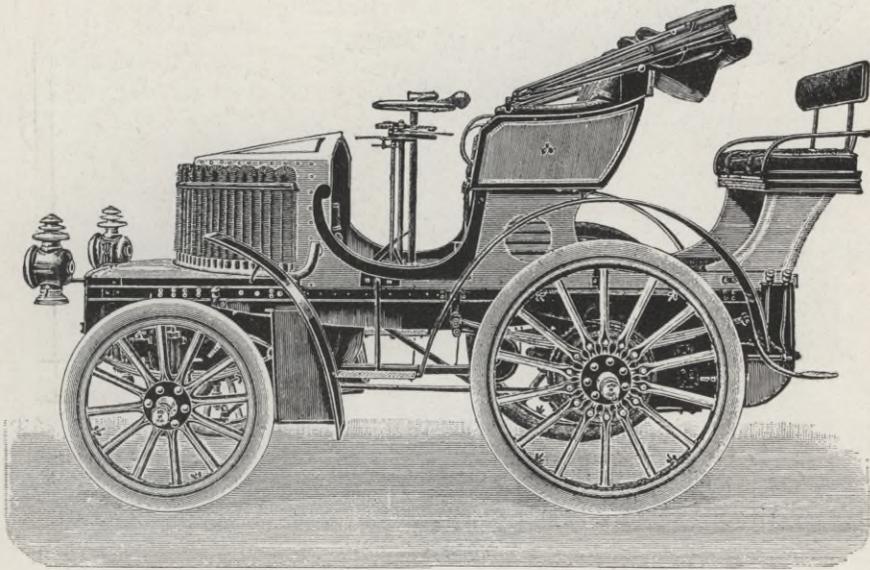
		Points
No.	Uebertrag:	
38.	Energieverbrauch in Wattstunden pro Kilometer bei höchster Geschwindigkeit ohne erschwerende Umstände tons Nutz- (Lade-) Gewicht.	
39.	Energieverbrauch in Wattstunden pro Kilometer bei höchster Geschwindigkeit ohne erschwerende Umstände tons Akkumulatoren-Gewicht.	
40.	Energieverbrauch in Wattstunden pro Kilometer bei höchster Geschwindigkeit tons Gesamtgewicht \times obige höchste Geschwindigkeit.	
IV. Oekonomische Points (Anschaffungs- und Unterhaltungskosten).		
41.	} für normale Fahrt {	Zins- und Amortisationsquote des Anschaffungspreises der Batterie + Unterhaltungskosten pro Kilometer Fahrt
42.		} (Normale Kapazität in Kilowattstunden)
43.		
44.	} für normale Fahrt {	Stromkosten (bei 15 Pfg. pro Kilowattstunde) + Abnutzungskosten der Batterie gerechnet pro Kilometer und tons Gesamtgewicht des Wagens.
45.		
46.		
47.	} Anschaffungspreis des kompletten Wagens	
48.		
49.		Summe aller auf Punkt 1-50 erhaltenen Points.
50.		
Zusammen :		

Festgestellt in der Sitzung der Jury und des Spezial-Ausschusses vom 15. Juni 1900.

Bewerber.

- An den Prüfungen beteiligten sich 14 Fahrzeuge, nämlich:
- No. 1. Fahrzeugfabrik Eisenach (Vis-à-vis),
 - „ 2. Allgemeine Betriebs-Aktien-Gesellschaft für Motorfahrzeuge, Köln (Geschäftswagen),
 - „ 3. C. Kliemt, Berlin (Geschäftswagen),
 - „ 4. H. Scheele, Köln (Geschäftswagen),
 - „ 5. H. Scheele, Köln (Viktoria),
 - „ 6. Berliner Elektromobil- und Akkumulatoren-Werke Fiedler & Co., Berlin (Geschäftswagen),
 - „ 7. Berliner Elektromobil- und Akkumulatoren-Werke Fiedler & Co., Berlin (Luxuswagen),
 - „ 8. Berliner Maschinenfabrik Henschel & Co., Charlottenburg (Coupé),

- No. 9. Berliner Maschinenfabrik Henschel & Co., Charlottenburg
(Phaëton),
 „ 10. Berliner Maschinenfabrik Henschel & Co., Charlottenburg
(Lastwagen),
 „ 11. Gebr. Kruse, Hamburg (Phaëton),
 „ 12. „Vulkan“, Automobil-Gesellschaft m. b. H., Berlin (Dos-à-dos),
 „ 13. „Vulkan“, Automobil-Gesellschaft m. b. H., Berlin (Geschäfts-
wagen),
 „ 14. Sächsische Akkumulatoren-Werke, Dresden (Geschäftswagen).

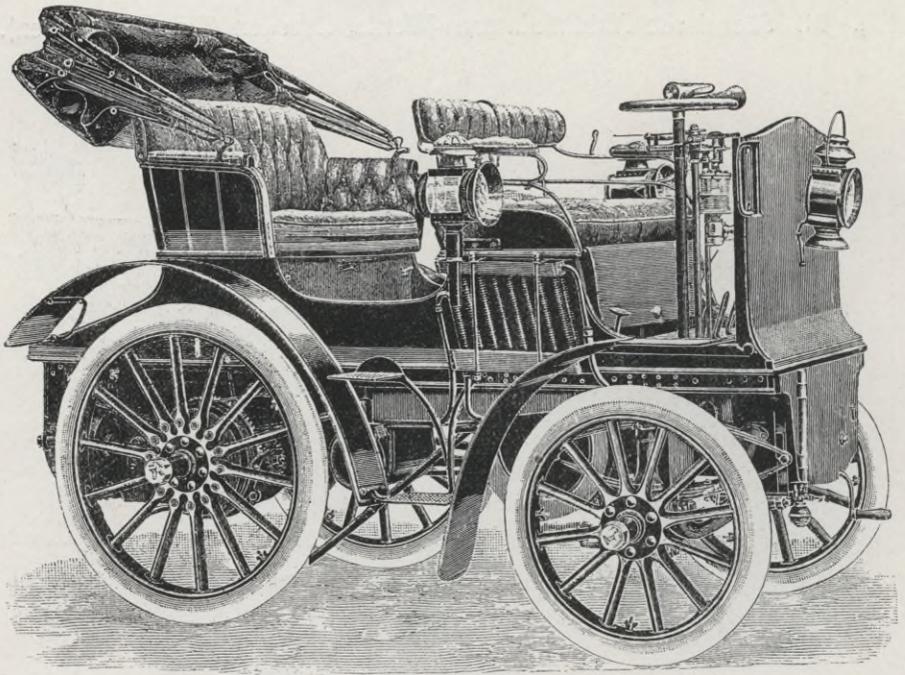


Petit Duc von De Dietrich & Co., Niederbronn.

Die Prüfungen fanden auf einem, für diesen Zweck zur Verfügung gestellten Teil des Zoologischen Gartens statt. Der Zutritt wurde nur auf Grund den Vereinsmitgliedern besonders zugefertiger Karten, nicht aber dem Publikum allgemein gestattet. Die Ergebnisse dieser Prüfungen sind in einem umfassenden Bericht vom Verein herausgegeben, der Interessenten noch heute bei dem Verein zur Verfügung steht. Hierbei sei nur angeführt, daß der erste Tag (23. April) allgemeinen Besichtigungen und kleinen Probefahrten gewidmet war. Am zweiten Tage erfolgte eine Fahrt nach Haselhorst und zurück, die Batterien der Wagen wurden nach Rückkunft entladen bis

Verlauf der Prüfungen.

das Minimum der zulässigen Spannung für die Akkumulatoren erreicht war. Am dritten Tage wurden die Akkumulatoren geladen, dann wieder durch Widerstände entladen, bis eine Strommenge entnommen war, die einer gegebenen Anzahl von durchfahrenen Kilometern entsprochen hätte. Mit der Restladung wurden Fahrversuche gemacht, die so lange dauerten, bis die Akkumulatoren nur noch genügende Ladung zur Rückfahrt nach dem Zoologischen Garten ent-



Phaëton von De Dietrich & Co., Niederbronn.

hielten. Sorgfältige Bremsversuche füllten den vierten Tag aus, und zwar in der Fraunhoferstraße auf Asphalt, in der Düsseldorfer Straße auf Pflaster auf der Horizontalen, und in der Paulsborner Straße, es wurden dort sowohl Anfahrtsversuche in der Steigung von 3—4 ‰, als auch Bremsversuche auf demselben Gefälle vorgenommen. Am nächsten Tage folgte eine Prüfungsfahrt nach Zehlendorf. Der Weg bis Friedenau wurde in langsamer Fahrt (8 km in der Stunde) zurückgelegt, die Strecke von Friedenau nach Zehlendorf und zurück in einer Art Wettfahrt mit größtmöglicher Geschwindigkeit, dann der

Rest der Fahrt nach dem Zoologischen Garten zurück in mittlerer Geschwindigkeit (etwa 15 Stundenkilometer für Personen- und 6 bis 10 Stundenkilometer für Lastenfahrzeuge). Am Ziele wurden noch Feststellungen der Lenkfähigkeit der Wagen vorgenommen. Am sechsten Tage schlossen sich Versuchsfahrten mit künstlichen Schwierigkeiten auf gepflasterten Straßen an. Hierbei wurden den Fahrzeugen andere Wagen zum Schleppen angehängt, um dadurch ein Bild von der Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge bei ungewöhnlich hohen An-



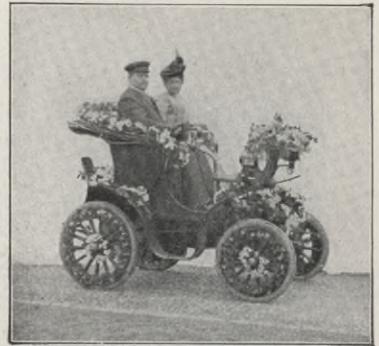
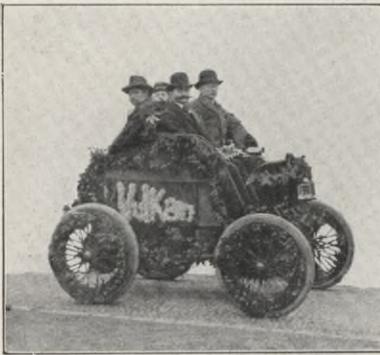
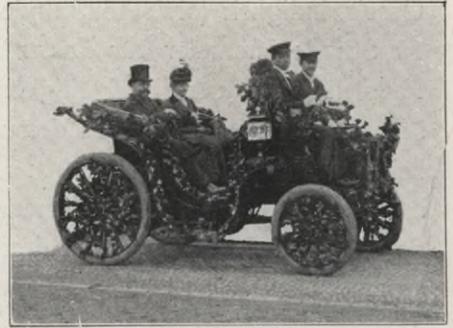
Petit Duc von De Dietrich & Co., Niederbronn.

sprüchen zu gewinnen. Nachdem am siebenten Tage noch einige nachträgliche Prüfungen und notwendige Bremsversuche erledigt worden waren, bildete am 30. April eine Korsofahrt der reichgeschmückten Fahrzeuge durch den Zoologischen Garten und einige Straßen des Tiergartens den Schluß der Veranstaltung. Der Corso vollzog sich in bester Ordnung und diese erste derartige Veranstaltung bot dem zahlreich erschienenen Publikum einen eigenartigen und fesselnden Anblick.

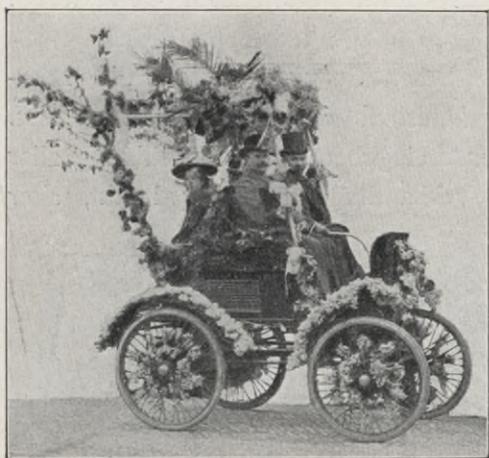
Jedem Bewerber wurde ein Ausweis über das Prüfungsergebnis

Corsofahrt.

Prüfungsergebnisse.



„Bilder vom Blumen-Corso der Elektromobilen, April 1900.“



„Bilder vom Blumen-Corso der Elektromobilen, April 1900.“

in allen 50 Points und mit dem darauf gegründeten Gesamturteil zugestellt.

Mit einer ganz außerordentlichen Sorgfalt erfolgte die Bearbeitung des Prüfungsmaterials innerhalb des Prüfungsausschusses. Ueber jeden einzelnen Point wurde eingehend unter Beteiligung aller Preisrichter verhandelt. Diese Verhandlungen sind gedruckt, aber



„Bilder vom Blumen-Corso der Elektromobilen, April 1900.“

vertraulich auf den Kreis der Preisrichter und der Bewerber beschränkt geblieben und wurde überhaupt im Interesse der beteiligten Industrien auch das Prüfungsergebnis in bezug auf Namensnennung vertraulich behandelt. Bei der Bedeutung, welche diesen Prüfungen und ihrem Ergebnisse beizumessen ist, und mit Rücksicht auf die durch die dazwischenliegende Zeit ganz veränderten Verhältnisse, wird es gerechtfertigt erscheinen, wenn hier in dem historischen

Rückblick die prämierten Firmen mit den erreichten Pointzahlen aufgeführt werden:

1. Medaille in Gold der Firma Heinrich Scheele in Köln (41,71 Punkte),
2. Medaille in Gold der Allgemeinen Aktiengesellschaft für Motorfahrzeuge in Köln (39,71 Punkte),
3. Medaille in Gold der Firma C. Kliemt in Berlin (38,53 Punkte),
4. Silberne Medaille der Firma Gebr. Kruse in Hamburg (33,85 Punkte),
5. Silberne Medaille der Automobil-Gesellschaft „Vulkan“ in Berlin (31,58 Punkte),
6. Silberne Medaille der Fahrzeugfabrik Eisenach in Eisenach (30,28 Punkte),
7. Silberne Medaille der Berliner Maschinenfabrik Henschel & Co. in Berlin (29,85 Punkte),
8. Ehrendiplom für „besonders aner kennenswerte Gesamtleistung“ der Berliner Maschinenfabrik Henschel & Co., Berlin,
9. Ehrendiplom für „aner kennenswerte Gesamtleistung“ den Sächsischen Akkumulatorenwerken in Dresden.



Vereinsjahr 1900/01.

Der Beginn des neuen Vereinsjahres brachte den Mitgliedern den Abschluß von Vergünstigungsverträgen mit leistungsfähigen Versicherungsgesellschaften bezüglich der Haftpflicht-, Unfall- und Materialschadenversicherung. Der Verein war die erste Gemeinschaft von Motorwagenbesitzern, die diesen Schritt tat, und wirkte dadurch bahnbrechend auf diesem Gebiete.

Durch die Haftpflichtversicherung des Allgemeinen Deutschen Versicherungs-Vereins in Stuttgart finden die Mitglieder Deckung aller Haftpflichtansprüche, die aus dem Besitze bzw. der Benutzung und Führung von Automobilen hervorgehen. Die nach den Verträgen gesicherten Vorteile der Versicherung beziehen sich auch auf industrielle Etablissements, gewerbliche, kaufmännische und andere Betriebe, soweit deren Inhaber Mitglieder des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins sind. Gleichzeitig können die Mitglieder sich selbst versichern für persönliche Unfälle, entweder nur beim Automobilfahren (d. h. bei Selbstführung von Motorfahrzeugen) oder auch gegen alle Unfälle außerhalb und innerhalb des Berufs. Die aus dem Vertrage mit dem „Allgemeinen Deutschen Versicherungs-Verein in Stuttgart“ für die Mitglieder sich ergebenden Vorzüge bestehen im wesentlichen in folgendem: 1. Extraermäßigung von 10 % auf die Tarifprämien sowohl für Haftpflicht- als auch für Unfallversicherung. 2. Erledigung von Streitigkeiten zwischen einem Versicherten und dem „Stuttgarter Verein“ durch ein Schiedsgericht, zu welchem ein Mitglied der Verein ernannt.

In ein gleiches Verhältnis trat der Verein zu der „Agrippina“ See-, Fluß- und Landtransport-Versicherungs-Gesellschaft in Köln

bezüglich der Fahrzeugversicherung. Diese umschließt alle Schäden, die am eigenen Fahrzeug infolge Karambolage, Ausgleiten, Zusammenstoß mit anderen Fuhrwerken, Diebstahl usw. entstehen. Aus diesem Verhältnis ergeben sich für unsere Mitglieder folgende wesentlichen Vorteile: 1. 10 % Ermäßigung auf die Tarifprämien. 2. Erledigung von Streitigkeiten zwischen einem Versicherten und der Versicherungs-Gesellschaft durch ein Schiedsgericht, zu welchem ein Mitglied der Verein ernennt. 3. Besondere, sogenannte Klubbedingungen, nach denen in Schadenfällen höhere Entschädigungen geleistet werden.

Von allen Versicherungsarten ist im Laufe der Jahre in sehr ausgedehntem Umfange Gebrauch gemacht worden, und es kann an dieser Stelle mit Befriedigung festgestellt werden, daß trotz der nach Zahl und Höhe sehr erheblichen Schadenfälle bisher nur ein einziges Mal die formelle Betätigung eines Schiedsgerichts erforderlich wurde, während in allen andern, wenig zahlreichen Fällen von Uneinigkeiten das Eingreifen gütlicher Vermittlung seitens der Geschäftsstelle des Vereins zur Beilegung genügte.

Weil die übergroße Anzahl von Vorstandsmitgliedern eine gewisse Schwerfälligkeit in der Vereinsleitung mit sich brachte, beschloß die in Dresden am 30. September 1900 abgehaltene Generalversammlung u. a. die Umwandlung des 50gliedrigen Vorstandes in einen Ausschuß von höchstens 60 Mitgliedern, die Schaffung eines aus sieben Herren bestehenden Vorstandes (früher „engerer Vorstand“ genannt) und die Erhöhung des Eintrittsgeldes von 8 auf 10 Mk. Diese Aenderungen in Verbindung mit denjenigen, welche der Berliner Registerrichter als Voraussetzungen für die Eintragung des Vereins in das Vereinsregister forderte, haben bis in die neueste Zeit Gültigkeit behalten.

General-
versammlung-
Dresden und
Satzungs-
änderungen.

Gelegentlich jener Generalversammlung wurden zu Ehrenmitgliedern des Vereins ernannt:

Neue Ehren-
mitglieder.

1. Der Königlich Preußische Minister des Innern Freiherr von Rheinbaben in Berlin;

2. Der Königlich Württembergische Staatsminister Herr von Pischek in Stuttgart;

3. Herr G. Forestier, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées in Paris;

4. Herr Amédée Bollée père in Le Mans.

Motorwagenfahrt
nach und in
Dresden.

Anlässlich dieser Versammlung wurden Motorwagenfahrten nach und in Dresden veranstaltet. Nahezu 50 Fahrzeuge aus den verschiedensten Gegenden Deutschlands kamen in Dresden an. Der größere Teil der von Berlin kommenden Fahrzeuge sammelte sich programmäßig am 29. September vormittags in Meißen und legte den Rest der Strecke nachmittags in geschlossenem Zuge auf der herrlichen Chaussee an der Elbe entlang zurück. Unterwegs wurde der Zug namens des Vereins Sächsischer Automobilbesitzer durch die Herren Dr. Karl Dieterich und Direktor Hans Dieterich, die später bei der weiteren Entwicklung des Motorfahrens sehr verdienstvoll mit in den Vordergrund traten, begrüßt und zum Ziel geleitet. Am Sonntag, den 30. September, bekundete ein sehr zahlreicher Besuch des Publikums lebhaftes Interesse an den im Garten und in der Halle der Wirtschaft im „Großen Garten“ aufgestellten Fahrzeugen, die sich um 12 Uhr zu einer Rundfahrt in geschlossenem Zuge durch die Alleen des Großen Gartens in Bewegung setzten und ihre freien Plätze dem Publikum zur Verfügung stellten.

Zu einem Glanzpunkte der ganzen Fahrt gestaltete sich die Automobilfahrt am Montag, den 1. Oktober, nach dem „Weißen Hirsch“, wo im Kurhause das Mittagessen eingenommen wurde. An dieser Fahrt, auf der Steigungen bis zu 10% zu nehmen waren, beteiligten sich elf Wagen von Benz & Co., ein Peugeot, zwei de Dietrich, zwei Marienfelder und von Elektromobilen eins vom „Vulkan“ und ein von Herrn Dr. Andreas erbautes der Sächsischen Akkumulatoren-Werke. Das nebenstehende Bild gibt die bei dem Kurhause „Weißer Hirsch“ aufgestellte Gruppe der Fahrzeuge wieder.

Von sehr beachtetem technischen Interesse war die Beteiligung von Elektromobilen an dieser ca. 200 km betragenden Fahrt, von denen sechs von Berlin aus teilnahmen. Es war das die erste und wohl auch einzige wirkliche Fernfahrt mit Elektromobilen. Alle sechs Fahrzeuge kamen rechtzeitig in Dresden an. Um diese Fahrt zu ermöglichen, waren an der Strecke zur wahlweisen Benutzung neun Ladestationen bereitgestellt worden.



Fahrt nach dem „Weissen Hirsch“ bei Dresden, 1. Oktober 1900.

Ein schon früher berührter Umstand ist hier hervorzuheben. Für den Amtsbereich der Amtshauptmannschaft Großenhain war zu der Zeit der Verkehr mit Motorwagen gänzlich verboten. Vorstellungen bei der Regierung hatten den Erfolg, daß die Amtshauptmannschaften vom sächsischen Minister des Innern angewiesen wurden, anlässlich der Versammlung des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins den Verkehr für die Zeit von drei Wochen freizugeben. Hierbei wurde ausdrücklich angeordnet, daß die betreffenden Behörden diese Gelegenheit benutzen sollten, sich über das Wesen des Motorfahrens durch Beobachtung zu unterrichten und über das danach gewonnene Urteil zwecks Erhalt von Unterlagen für eventuell zu erlassende Vorschriften zu berichten.

Von den bei dieser Veranstaltung gemachten Erfahrungen verdient nun die hier hervorgehoben zu werden, daß sowohl bei der Fahrt selbst wie bei den vorgenommenen Vorbereitungsfahrten in ganz besonders auffallender Weise ein sehr beachtenswerter Unterschied in dem Verhalten sowohl der Bevölkerung, wie auch der Zug- und Reittiere bei der Begegnung mit Automobilen in die Erscheinung trat. Während bei der ganzen Fahrt im übrigen kein Unfall zu verzeichnen war, waren die Pferde von Großenhain bis Meißen, dem Amtsbereich der erwähnten Amtshauptmannschaft, durchweg dermaßen scheu, daß trotz der größten geübten Vorsicht — es war hierauf durch Zirkular besonders aufmerksam gemacht worden — eine Anzahl glücklicherweise ohne schwerere Folgen abgelaufener Unfälle nicht zu vermeiden waren. Von Meißen bis Dresden hatte beim Vorbeifahren des Zuges kein Pferd Unruhe gezeigt.

Um diese Veranstaltung machte sich die Vereinigung Sächsischer Automobilbesitzer sehr verdient, die kurz vorher als Zweigverein aufgenommen war und deren Vorstand sich wie folgt zusammensetzte:

Ehrenpräsidium: Herr Oberbürgermeister Geh. Finanzrat a. D. Beutler in Dresden;

Präsident: Herr Direktor Dr. Ernst Andreas in Dresden-Blasewitz;

I. Stellvertreter: Herr Dr. med. Carl Arnold in Großenhain;

II. Stellvertreter: Herr Fabrikbesitzer Joh. L. Müller in Leipzig;

Sekretariat: Herr Fabrikbesitzer Robert Vieweg in Dresden;
 Journalist: Herr Paul Greve in Dresden.

Leider war der Bestand dieser Vereinigung nicht von langer Dauer, während der kurz darauf als Landesverein für Bayern aufgenommene „Bayerische Motorwagen-Verein“ in München noch heute dem Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein angeschlossen ist. Sein damaliger Vorstand umfaßte folgende Herren:

- I. Präsident: Friedrich Oertel, Fabrikant;
- II. Präsident: Dr. Ernst Speer, prakt. Arzt;
- Schriftführer: Georg Büttner, Fabrikdirektor;
- Schatzmeister: Max Ostenrieder, Architekt.

In der Ausschußsitzung vom 16. Februar 1901 wurde beschlossen, sich dem „Kartell deutscher und österreichischer Rad- und Motorfahrer-Verbände“ anzugliedern. Diese Verbindung besteht auch noch heute und hat unter Leitung des äußerst tatkräftigen Präsidenten, Herrn Oberst z. D. und Königl. Kämmerer Freiherr von Rotenhan, manche fruchtbringende Arbeit auf dem Gebiete des Motorfahwesens gezeitigt, namentlich bezüglich der Schaffung von Passierkarten zur Ueberschreitung der Landesgrenzen ohne Zollhinterlegung, deren Entwicklung aus späteren Zahlen zu ersehen sein wird.

Anschluss an das
Kartell der Rad-
und Motorfahrer-
Verbände.

In derselben Sitzung wurde die hervorragende Bedeutung des von Herrn Oberingenieur Hugo Güldner in Augsburg eingereichten Werkes „Konstruktion und Betriebsergebnisse von Fahrzeugmotoren für flüssige Brennstoffe“ anerkannt und die Herausgabe durch Vorausbestellung mehrerer hundert Exemplare zur Abgabe an die Mitglieder zu ermäßigtem Preise gefördert. Gleichzeitig wurde Herrn Güldner als Anerkennung die silberne Vereinsmedaille verliehen.

Auszeichnungen.

Als Zeichen des Dankes für besondere Betätigung bei der Durchführung der Elektromobilen-Konkurrenz im vorhergehenden Vereinsjahre erhielt Herr Stadtelektriker Dr. Kallmann die Vereinsmedaille in Gold und je eine silberne Medaille die Herren Ingenieur R. Conrad, Generalsekretär Oskar Conström, Ingenieur Jastrow, Dr. von Wurstemberger und Zivilingenieur Max R. Zechlin.

Präsidenten-
wechsel.

Im Frühjahr 1901 vollzog sich eine bemerkenswerte Veränderung in der Vereinsleitung, indem Herr A. Graf von Talleyrand-Périgord zum Präsidenten gewählt und außerdem noch verschiedene andere Neubesetzungen von Vorstandsämtern vorgenommen wurden, so daß diese damals wie folgt verteilt waren:

A. Graf von Talleyrand-Périgord, Präsident;
Professor W. Hartmann, 1. stellvertretender Präsident;
Stadtelektriker Dr. M. Kallmann, 2. stellvertretender Präsident;
Ingenieur und Patentanwalt Maximilian Mintz, Schriftführer;
Generalsekretär Gisbert Kapp, stellvertretender Schriftführer;
Sekretär Oskar Conström, Schatzmeister;
Direktor Baurat Rumschöttel, stellvertretender Schatzmeister.

Vorträge und
Besichtigungen.

Während des Winters wurden sechs Vortrags- bzw. Diskussionsabende veranstaltet, welche sich einer regen Beteiligung zu erfreuen hatten. Es sprachen am 10. Dezember Herr Ingenieur Robert Conrad über „Die grundlegenden Konstruktionsprinzipien für Benzinwagen“, am 14. Januar 1901 Herr Ingenieur Rudolf Mewes über „Verbrennungs-Kraftmaschinen, deren Wirkungsgrad und Verwendbarkeit für Motorwagen“, am 28. Januar Herr Ingenieur Max R. Zechlin über „Dampfmaschinen für Automobile“, am 11. Februar Herr Ingenieur Robert Conrad über „Antrieb und Geschwindigkeitswechsel der Elektromobile“, am 25. Februar Herr Dr. med. Mackenrodt über „Erfahrungen aus der Praxis des Automobilfahrens“ und am 11. März Herr Ingenieur Robert Conrad über „Auswahl der Typen für Transportwagen mit automobilem und Trolley-Betrieb“. Am 18. März fand auf Einladung des Vereinsmitgliedes, Herrn Ingenieur Fr. Joh. Brandt, eine Exkursion nach Eberswalde zwecks Besichtigung der dort errichteten ersten Omnibuslinie mit Trolley-System statt.

Vorschriften für
Kraftwagen-
verkehr.

Im Frühjahr 1901 erfolgte auf Veranlassung des Ministers des Innern im Berliner Polizei-Präsidium die Vorbereitung erster Vorschriften für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen für den Polizeibezirk Berlin, die dann am 15. April 1901 in Kraft traten und in allen wesentlichen Teilen den nach und nach für alle preußischen Regierungsbezirke und die außerpreußischen deutschen Bundesstaaten erlassenen Bestimmungen als Muster dienten. Der Verein wurde

seitens des Königlichen Polizei-Präsidiums zu den Beratungen herangezogen und war dabei vertreten durch den Präsidenten Graf von Talleyrand-Périgord, den Direktor der Motorfahrzeugfabrik Marienfelde, Herrn A. Altman n, und Herrn Generalsekretär Oskar Conström.

Die letzte Zeit des Vereinsjahres war ausgefüllt durch die Mitarbeit an der Durchführung der Fernfahrt Paris-Berlin am 1. Juli 1901. Die Anregung zu dieser war vom Präsidenten des Vereins, Herrn Graf von Talleyrand-Périgord, ausgegangen, die Ausführungen hatte demnächst aber der damalige „Deutsche“, spätere „Kaiserliche Automobil-Club“ in die Hand genommen. Der Verein beteiligte sich indes trotzdem an den Arbeiten in hervorragender Weise, übernahm durch seine Mitarbeiter, Herrn Dr. von Wurstemberger und Herrn Generalsekretär O. Conström, die Organisation der Reststrecke Potsdam-Berlin und bot den Fahrtteilnehmern eine festliche Veranstaltung anlässlich des für den letzten Tag der Anwesenheit der Gäste im Restaurant „Schwedischer Pavillon“ am Wannensee stattfindenden Dinners durch die Anordnung eines Konzerts und eines großen Feuerwerks. Diese Veranstaltung war durch prächtiges Wetter begünstigt und hielt die Gäste in der klaren Mondschein- nacht bis lange nach Mitternacht zusammen.

In technischer Beziehung bot die Fernfahrt Paris-Berlin eine reiche Ausbeute. Die Konstrukteure haben viel bei derselben gelernt und es kann mit Recht behauptet werden, daß mit dieser Fernfahrt eine neue bzw. die noch heute maßgebende Entwicklung des Motorwagenwesens in technischer und sportlicher Beziehung einsetzte.

Fernfahrt
Paris-Berlin.



Vereinsjahr 1901/02.

Promenadenfahrt
nach Rostock.

Im August 1901 erließ der Verein eine Einladung zu einer Automobil-Promenadenfahrt nach Rostock, verbunden mit einer Auf-
fahrt vor Sr. Königl. Hoheit dem Großherzog Friedrich Franz IV. von Mecklenburg-Schwerin und Ihrer Kaiserl. Hoheit der Großherzogin-Mutter in Gelbensande. Infolgedessen waren am Freitag, den 13. September, trotz des sehr ungünstigen Wetters, 38 Fahrzeuge mit etwa 100 Personen in Rostock zur Stelle, darunter solche aus Berlin und Vororten, Frankfurt a. M., Aachen, Hamburg, Braunschweig, Hannover, Warnemünde, Stettin usw. Das Rostocker Publikum brachte der Veranstaltung recht lebhaftes Interesse entgegen und die städtischen Behörden be-
fleißigten sich des größten Entgegenkommens.

Das aus den Herren Professor Dr. Moennich, Kaufmann Ad. Engel, Rittmeister d. L. von Lochow, Kommerzienrat G. Mahn, Bankier Otto Neumann, Kaufmann L. Volquartz, Konsul Weber und Polizeidirektor Senator H. Blanck bestehende Lokalkomitee hatte in vorsorglichster Weise die Vorkehrungen für den Aufenthalt der Gäste in Rostock getroffen. Am Abend des genannten Tages waren die Teilnehmer an der Fahrt im Hotel „Rostocker Hof“ gesellig vereint. Der Präsident, Herr Graf von Talleyrand-Périgord, begrüßte die Anwesenden in einer längeren Ansprache, in welcher er den Zweck und die Art dieser zum ersten Male durchgeführten Promenadenfahrt erläuterte und hervorhob, daß diese in keiner Weise den Charakter einer Wett-
fahrt haben sollte, sondern daß ihr nur die Aufgabe gestellt war, zu erweisen, wie weit die Motorwagen einen Grad der Vervollkomm-

nung erreicht hatten, die ein planmäßiges pünktliches Zusammen-
treffen an einem fernen Ziele ermöglichten, sowie daß solche Fahrten
ohne jede Störung oder Gefährdung des Publikums durchgeführt
werden können und daß die Fahrzeuge in so gutem Zustande an-
kommen, um ohne weiteres zur Fortsetzung der Reise bzw. zur
Rückfahrt betriebsfertig zu bleiben. Es könne festgestellt werden,
daß diese Aufgabe erfüllt sei. Betreffs der Reihenfolge bei der am
nächsten Tage stattfindenden Fahrt nach Gelbensande wurde nach
längerer Diskussion beschlossen, daß die Fahrzeuge nach der Stärke
der Motoren, die kleinsten Motoren voraus, folgen sollten.

Den Glanzpunkt der Veranstaltung bildete die Auffahrt der
Wagen in dem herrlich gelegenen Gelbensande am Sonnabend, den
14. September, die leider bei strömendem Regen ausgeführt werden
mußte, trotzdem aber eine Beteiligung von etwa 70 Personen, Damen
und Herren, aufwies. Nachdem die Teilnehmer die Fahrzeuge ver-
lassen und sich gegenüber den auf die Freitreppe des Palais heraus-
tretenden Allerhöchsten Herrschaften aufgestellt hatten, sprach der
Präsident, Herr Graf von Talleyrand, den hohen Fürstlich-
keiten den Dank des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins für die
große ihm erwiesene Auszeichnung des Empfanges und für das dem
Automobilwesen und speziell den Bestrebungen des Vereins entgegen-
gebrachte Allerhöchste Interesse aus, welches sich für die vom Verein
vertretene Sache in jeder Weise förderlich erweisen werde. Er über-
reichte Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzog als Zeichen der
Arbeiten des Vereins die gebundenen Jahrgänge der Vereinszeit-
schrift, sowie einen von den Trinkbechern, welche vom Verein als
Erinnerungsgabe an die Fahrtteilnehmer zur Verteilung gelangen
sollten, und Ihrer Kaiserlichen Hoheit der Großherzogin-Mutter
einen Strauß mit Schleife in den Landesfarben. Die Allerhöchsten
Herrschaften dankten huldvollst und luden die Anwesenden zu einer
kleinen Erfrischung in den Räumen des Palais ein. Dortselbst wurden
alle Teilnehmer den hohen Fürstlichkeiten vorgestellt und von den-
selben mit Ansprachen beehrt. Nachdem die Fahrzeuge wieder be-
stiegen waren, wurde eine Vorfahrt in der Weise geordnet, daß
jedes Fahrzeug vor den Allerhöchsten Herrschaften hielt. Hierbei
bekundeten Allerhöchstdieselben das größte Interesse und nahmen

Huldigungsfahrt
vor Seiner Königl.
lichen Hoheit dem
Großherzog
Friedrich Franz
IV. und Ihrer
Kaiserlichen Ho-
heit der Groß-
herzogin-Mutter.

Veranlassung zu Fragen und Aeußerungen betreffs des Fabrikats, der maschinellen Einrichtungen der Fahrzeuge und der mit denselben gemachten Erfahrungen. Demnächst bestiegen die Allerhöchsten Herrschaften den eigenen Panhard-Levassor und begleiteten die heimfahrenden Fahrzeuge noch eine längere Strecke hinaus, wiederholt für die dargebrachte Ovation in huldvollster Weise dankend.

Etwa drei Stunden nach der Heimkehr waren alle Teilnehmer zum Festdiner im Hotel „Fürst Blücher“ wieder vereint. An dem Diner beteiligten sich nebst anderen Gästen auch der Herr Oberbürgermeister Dr. Maaßmann und die Senatoren Becker und Polizeidirektor H. Blanck. Die Teilnehmer an der Fahrt nach Gelbensande fanden auf ihren Plätzen den bereits erwähnten Erinnerungsbecher, welcher mit einem Hoch auf Seine Königliche Hoheit den Großherzog und Ihre Kaiserliche Hoheit die Großherzogin-Mutter eingeweiht wurde. Herr Oberbürgermeister Dr. Maaßmann gab dem Willkommengruß namens der Stadt Rostock Ausdruck und toastete auf den Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein, Herr Major Roland sprach der Stadt Rostock den Dank für den Empfang aus, Herr Professor Dr. Moennich weihte einen Toast dem Wachsen, Blühen und Gedeihen des Motorwagenwesens, Herr Konsul Weber brachte ein Hoch aus auf die Damen und Herr Ingenieur Vollmer namens der Mitglieder des Vereins auf den Präsidenten, Herrn Graf von Talleyrand.

Im Laufe des Festmahls wurde folgendes Telegramm abgesandt:

„Seiner Königlichen Hoheit dem
Herrn Großherzog von Mecklenburg-Schwerin,
Gelbensande.

Die heute in Rostock, Euer Königlichen Hoheit ehrwürdigen Residenz, versammelte Automobil-Festversammlung, bittet Eure Königliche Hoheit, das soeben auf Allerhöchst Ihre hohe Person und die Ihrer Kaiserlichen Hoheit Mutter ausgebrachte Hoch als ein Zeichen der unwandelbaren Treue huldreichst entgegennehmen zu wollen und den Mitgliedern des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins zu gestatten, ihre ehrfurchtsvolle Dankbarkeit in diesem Hoch auszudrücken.“

Das Antwort-Telegramm hat folgenden Wortlaut:

„Graf Talleyrand-Périgord, Rostock.

Indem die Großherzogin und ich für das von der Festversammlung übersandte freundliche Telegramm herzlichst danken, sprechen wir dem Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein nochmals unsere aufrichtige Freude aus über die uns gestern dargebrachte Ovation sowie darüber, daß der Verein durch Veranstaltung der Promenadenfahrt zur Verbreitung des Automobilsports in Mecklenburg beigetragen hat.

Friedrich Franz.“

Am Sonntagmorgen lagerte ein prachtvoller, klarer, blauer Himmel und prächtiger Sonnenschein über Rostock und veranlaßten einen großen Teil der Teilnehmer schon vormittags zu Ausfahrten nach Warnemünde, Doberan, Heiligendamm usw. Gegen Mittag allerdings setzte wieder Regen ein, und die Rundfahrt durch die Stadt, zu welcher sich in allen Straßenzügen ein sehr zahlreiches Publikum eingefunden hatte, mußte unter diesen Umständen an Eindruck leiden.

Abends hielt Herr Zivilingenieur Max R. Zechlin aus Charlottenburg den dankenswerterweise übernommenen Vortrag „Ueberblick über die gegenwärtigen Konstruktionsprinzipien für Motorfahrzeuge“. Nach Schluß desselben blieben die Teilnehmer noch lange zwanglos vereint. Der folgende Tag brachte dann die Heimkehr derselben, da von der geplanten Fahrt in See mit Rücksicht auf das Wetter Abstand genommen werden mußte.

Das Schlußergebnis der Veranstaltung war ein sehr günstiges, da die gestellte Aufgabe trotz der Ungunst des Wetters, dem starken Gegenwind, den schlüpfrig gewordenen Wegen usw. erfüllt worden und damit entschieden ein beachtenswerter Erfolg und ein Zeugnis für die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge, wie auch für die Energie und die Fortschritte in der Fahrkunst der in der weitaus größten Mehrzahl dem Kreise der Privatleute angehörigen Teilnehmer darstellte.

In der Generalversammlung vom 28. Oktober 1901 in Berlin war der Vereinspräsident in der Lage, Mitteilung von dem Allerhöchsten Entschluß Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs Friedrich Franz IV. von Mecklenburg-Schwerin zu machen, das Pro-

Uebernahme des
Protectorats
durch Se. Kgl.
Hoheit den Groß-
herzog von
Mecklenburg-
Schwerin.

tektorat über den Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein huldreichst zu übernehmen. Die Generalversammlung begrüßte mit dem einmütigen Ausdruck der Freude diese Mitteilung durch Darbietung einer künstlerisch ausgeführten Adresse mit folgendem Wortlaut:

Die Generalversammlung des
Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins vom 28. Oktober 1901
hat den allergnädigsten Entschluß
Seiner Königlichen Hoheit

des Großherzogs Friedrich Franz IV. von Mecklenburg-Schwerin, das Protektorat über den Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein huldreichst zu übernehmen, mit dem einmütigen Ausdruck der höchsten Freude begrüßt und den unterzeichneten Vorstand beauftragt, hierdurch den Dank des Vereins für diese gnädige Betätigung eines warmen Interesses für seine Bestrebungen ehrfurchtsvollst auszusprechen.

Die Bestrebungen des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins sind darauf gerichtet, der Einführung des hochbedeutsamen Verkehrsmittels der Automobilen die Wege zu ebnen, die Fabrikation dieser deutschen Erfindung in Deutschland zu heben und zu fördern und der einschlägigen Industrie einen Platz mit an erster Stelle im Weltverkehr zu sichern.

Diese Bestrebungen werden durch den hochherzigen Entschluß Seiner Königlichen Hoheit Förderung und Gedeihen finden.

Ehrfurchtsvollst

Der Vorstand des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins

Archimbald Graf von Talleyrand-Périgord.

Prof. W. Hartmann. Dr. Martin Kallmann.

Gisbert Kapp. Baurat Rumschöttel. Maximilian Mintz.

Oskar Conström.

In derselben Generalversammlung wurde dem Präsidenten des Automobil-Club de France, Herrn Baron van Zuylen, die Ehrenmitgliedschaft des Vereins verliehen.

In den nächsten Monaten beschäftigte sich der Vorstand mit der Gründung einer dem Verein gehörenden Zeitschrift. Die Ent-

wicklung dieser Angelegenheit ergibt sich aus dem Geleitwort, welches der Mitte Januar 1902 erschienenen ersten Nummer der „Zeitschrift des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins“ vorausgeschickt wurde:

„Die Mitglieder erhalten hiermit das erste Heft der für den Verein neubegründeten, ausschließlich dem Verein gehörigen

„Zeitschrift des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins“

für dessen Herstellung leider nur eine sehr kurz bemessene Zeit zur Verfügung stand.

Der Vorstand bringt damit den, bald nach Entstehen des Vereins, laut Protokoll vom 13. Dezember 1897, nach eingehendsten Erwägungen gefaßten grundsätzlichen Beschluß des Vereins zur Ausführung. Für diesen Beschluß war nach den Akten „wesentlich bestimmend die Absicht, in der Zeitschrift ein Vermögensobjekt für den Verein zu schaffen, und für denselben durch eigene Redaktion volle Selbständigkeit in der Entwicklung der Zeitschrift zu wahren.“

Den hier betonten beiden leitenden Gesichtspunkten war, wie die Erfahrung gelehrt hatte, im Rahmen des bis hierher bestandenen Abkommens mit dem Präsidenten des Vereins nicht Rechnung zu tragen. Für die Ueberführung der bisherigen Zeitschrift in das Eigentum des Vereins wurde ein Preis gefordert, der seitens des Vereins damals nicht zur Verfügung gestellt werden konnte und der auch den geschäftsmäßig festgestellten Wert der Zeitschrift bei weitem übertraf.

Das mit dem Herausgeber der Zeitschrift getroffene Abkommen erlosch im Wege der Vereinbarung, und der Verein war in der Lage, eine neue, eigene Zeitschrift zu begründen.

In den Einführungsworten im Heft I heißt es dann weiter:

„Der Vorstand ist sich wohl bewußt, daß gegenwärtig die Verhältnisse für eine solche Neuschaffung nicht so günstig lagen wie damals, aber die ihm in dieser Sache aus dem Kreise der Mitglieder entgegengebrachte opferwillige Mitwirkung und Unterstützung läßt erwarten, daß die mit dem Anfang unzer trennlich verbundenen Schwierigkeiten überwunden werden, um

so mehr, als fortab der Ertrag der Zeitschrift ausschließlich auf deren fortschreitenden Ausbau und auf die Förderung der Vereinstätigkeit überhaupt verwendet werden kann.

Indem gleichzeitig der Verein seine Tätigkeit weiter auf das Gebiet des Motorfahrzeugwesens, also auch auf das der Wasser- und der Luftschiffahrt ausdehnt, soweit der Antrieb durch Motoren erfolgt und ferner seine Wirksamkeit künftig intensiver in der Vereinszeitschrift Ausdruck finden wird, als bisher, ist zu hoffen, daß die Zeitschrift sich einen immer ausgedehnteren Leser- und Interessentenkreis erwerben wird.

Die Vereinszeitschrift wird dem Wohlwollen und dem Interesse der Mitglieder angelegentlich empfohlen.“

Es braucht wohl nicht besonders hervorgehoben zu werden, daß das Inslebenrufen und die erste Entwicklung dieser neuen Schöpfung mit vielen Schwierigkeiten verbunden waren und namentlich die größten Anforderungen an die Tatkraft und Schaffensfreude der Geschäftsleitung stellten. Auch die finanzielle Opferwilligkeit einiger Vereinsmitglieder mußte in Anspruch genommen werden und fand ihren Ausdruck in der zinslosen Hergabe von 9000 Mk. Betriebskapital, die inzwischen zurückgezahlt worden sind. Inwieweit jenes Programm der Zeitschrift im Laufe der Jahre erfüllt wurde, werden die Mitglieder aus ihrem Inhalte feststellen können. Daß im besonderen das Unternehmen allmählich zu einem Vermögensobjekte des Vereins sich herausgewachsen hat, ist aus den letztjährigen Rechnungsab- schlüssen zu ersehen.

Das Motorwagenwesen hatte inzwischen eine immer größere Verbreitung gefunden, es war gewissermaßen schon zu einem beachteten Faktor im deutschen Verkehrsleben geworden, mußte aber, wie jeder Automobilbesitzer erfahren hat, einerseits gegen die starke Voreingenommenheit des Publikums und vieler unterer Verwaltungsbehörden, andererseits gegen Ausschreitungen „wilder Fahrer“ ankämpfen. Die behördlichen Ausführungsorgane brachten vielfach dem Automobilismus nicht die der Bedeutung und dem Werte der Sache gebührende Anerkennung entgegen. Hierdurch traten gelegentlich über das Maß des Notwendigen hinausgehende Härten bei be-

hördlichen Erlassen in die Erscheinung, welche den Automobilfahrern das Empfinden einer gerechten Würdigung ihrer Interessen nicht gewähren konnten. Sie kämpften mit Recht für deren Milderung bezw. Beseitigung, indem sie einerseits die im Publikum vielfach mangelnde Sachkenntnis über das Automobilwesen zu verbreiten, andererseits zur Bekämpfung aller Ausschreitungen der Automobilfahrer selbst sich in den Dienst der Behörden zu stellen suchten.

Von diesem Bestreben ausgehend, berief das Vorstandsmitglied des Vereins, Herr Direktor Dr. Karl Dieterich-Helfenberg, eine Versammlung deutscher Motorwagenbesitzer nach Dresden ein, auf deren Tagesordnung u. a. folgende Punkte standen:

„Sachliche Besprechung der neuen Verkehrsordnung für Kraftfahrzeuge durch den I. Präsidenten des Dresdner Automobil-Club, Herrn Direktor Hans Dieterich-Helfenberg (mit Diskussion).

Besprechung einer Eingabe an die zuständigen Behörden behufs Abänderung resp. Vorbeugung zu strenger Verkehrsverordnungen für die Kraftfahrzeuge; die Eingabe soll von sämtlichen Automobilfahrern und Automobilvereinigungen von Sachsen usw. unterzeichnet werden.

Besprechung einer ermahnenden Zuschrift an alle Automobilfahrer und -vereinigungen von Sachsen, sich der größtmöglichen Rücksicht auf den übrigen Verkehr zu befleißigen.

Aufforderung an alle Automobilfahrer, Zuwiderhandlungen gegen die Fahrordnung sowohl seitens der Automobile, wie der übrigen Fahrzeuge (speziell Benutzung der falschen Fahrtrichtung, Fahren ohne Licht am Abend) ohne weiteres zur Anzeige zu bringen.“

Die Versammlung, der auch der Verein seine Unterstützung zuteil werden ließ, nahm einen recht befriedigenden Verlauf und empfahl zur Ordnung der fraglichen Verhältnisse folgende Maßnahmen:

1. Zusammenarbeiten der Behörden und geschäftlich unabhängigen Automobilfahrer zur Beratung und Ausarbeitung solcher Verordnungen, welche einerseits streng genug sind, um die Auswüchse, die auch bei dem Verkehr mit Wagen nie verschwinden, zu beseitigen

und welche andererseits keine schwere Schädigung des Automobilismus bedeuten.

2. Gründung einer diesbezüglichen Kommission von fachkundigen, dem Handel fernstehenden, mitten in der Fahrpraxis stehenden Kraftwagenbesitzern, welche im Sinne von No. 1 mit den Behörden zusammenarbeiten und auch die Prüfungen der Wagen und ihrer Führer zusammen mit der Behörde vornehmen. Auf diese Weise werden von vornherein schlechte Fahrer und unzuverlässige Fabrikate weit eher ausgeschlossen als bisher.

3. Große Numerierung lediglich der sehr schnell fahrenden Wagen; die übrigen Wagen sollen unnummeriert bleiben. Die Garantie für eine bestimmte Schnelligkeit hat die Fabrik zu übernehmen; Festsetzung der Grenzen und Nachprüfung würde durch obige Kommission auszuführen sein auf dem Wege der praktischen Prüfung.

4. Strenge Bestrafung von Einzelfahrern, die sich rücksichtslosen Fahren schuldig machen, damit der einzelne, nicht der gesamte Automobilverkehr von den Folgen der Strafe getroffen wird.

5. Ebenso strenge Bestrafung von Wagenführern, die auf der falschen Seite, ohne Licht, schlafend, betrunken oder sonst in einer Weise fahren, welche den Verkehr gefährdet.

6. Anweisung aller Geschirrführer, dem nahenden Automobil bei unruhigen Tieren ein Zeichen zu geben und abzusteigen und das Pferd zu führen; wer dies nicht tut, hat keinerlei Ansprüche an den Motorfahrer: Nur durch das Führen des Pferdes am Kopfe kann ein ängstliches Pferd, wie die Erfahrung gezeigt hat, am Motorwagen gefahrlos vorbeigebracht werden. Sitzenbleibende Wagenführer sind ohne weiteres zu bestrafen, ebenso, wie beim Zeichen nicht anhaltende Motorfahrer.

7. Bei der Beurteilung eingehender Anzeigen der damit verbundenen Anfeindungen zu gedenken und auch die Interessen eines großen heraufblühenden Industriezweiges mit in wohlwollende Erwägung ziehen zu wollen.

Kurz vorher war für das Königreich Preußen eine amtliche Kennzeichnung der Motorfahrzeuge durch Anbringung bestimmter Buchstaben mit Zahlen und Beleuchtung derselben während der Dunkelheit angeordnet worden. Andere deutsche Bundesstaaten

folgten diesem Beispiele mit der Zeit, führten aber leider keine für Deutschland einheitlichen Ausführungsformen herbei; einige Einzelstaaten ließen es an derartigen Maßnahmen überhaupt fehlen. Der Verein war daher bemüht, auf die Wichtigkeit der Einheitlichkeit in seiner Zeitschrift und bei anderen Gelegenheiten hinzuweisen, und begrüßte es daher mit Freuden, als im Anfange des Jahres 1902 das Reichsamt des Innern sich der Sache annahm. In welchem Umfange der Verein die Arbeiten dieser Behörde tatkräftig zu unterstützen suchte, wird aus späteren Ausführungen dieses Berichtes zu ersehen sein.

An der vom 15. bis 26. Mai in den Räumen der Permanenten Automobil-Ausstellung in Berlin, Georgenstraße 12, veranstalteten „Deutschen Automobil-Ausstellung in Berlin 1902“ beteiligte sich der Verein durch seine Mitarbeit in mannigfacher Weise und hatte auch folgende Herren in das Ausstellungskomitee delegiert: Direktor A. Altmann, Baron von Bleichröder, Patentanwalt Mintz, Hauptmann Oschmann, Major Roland, Baurat Rumschöttel, Fabrikant Trutz, Ingenieur Dr. von Wurstemberger und Ingenieur Max R. Zechlin. Bei der Eröffnungsfeier erwähnte der Vorsitzende des Arbeitsausschusses, Herr General Becker, in seiner Begrüßungsrede die schnell fortschreitende Entwicklung des Motorwagenwesens und zog im besonderen einen Vergleich zwischen der jetzigen Ausstellung und der vom Verein im Jahre 1899 veranstalteten. Die gegenwärtige Ausstellung sei speziell der deutschen Industrie gewidmet und sie sei zustande gekommen durch das gemeinsame Zusammenwirken des „Deutschen Automobil-Clubs“ und des „Mittel-europäischen Motorwagen-Vereins“ mit dem „Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller“. Der Herr Redner hob hervor, daß unbeschadet der selbstverständlichen Verbesserungsfähigkeit aller Einzelheiten hier nunmehr wirklich für den praktischen Gebrauch geeignete, zuverlässige Motorfahrzeuge von dem erreichten Stande der Technik Zeugnis ablegen. Es gelte nunmehr dem Motorwagenwesen intensive Ausbreitung für die verschiedensten Zwecke und die breitesten Schichten der Bevölkerung zu vermitteln.

Deutsche Automobil-Ausstellung in Berlin 1902.

Den Mitgliedern des Vereins wurden Eintrittskarten unentgeltlich verabfolgt.

Nachdem, wie vorerwähnt, die Vereinsleitung sich entschieden hatte, auch das Motorbootwesen in sein Arbeitsgebiet einzuschließen, trat die Erwägung nahe, durch Veranstaltung einer „Internationalen Motorboot-Ausstellung“ die einschlägige Industrie aufzurufen, um auch hier die Kräfte zu sammeln. Aufrufe in fast allen europäischen Sprachen gelangten in Tausenden von Exemplaren zur Versendung, die deutschen und holländischen Küsten, sowie Skandinavien und England wurden bereist, und es wurden Unterlagen gewonnen, welche eine genügend beschickte Ausstellung gesichert erscheinen ließen. Hinzutrat das außerordentliche Interesse, welches das Unternehmen bei den Behörden, sowie in den weitesten Kreisen des Publikums fand. Im Hinblick auf die im Jahre 1899 damit gemachten guten Erfahrungen wurde auch diese Veranstaltung,

„I. Internationale Motorboot-Ausstellung
Berlin-Wannsee 1902“,

in wirtschaftlicher Beziehung vollständig vom Verein getrennt. Es wurde ein besonderes „Ausstellungs-Komitee“ eingesetzt, dessen Leitung die Herren A. Graf von Talleyrand-Périgord, Dr. James von Bleichröder, Zivilingenieur Dr. von Wurstemberger und Generalsekretär Oskar Conström übernahmen. Da für die Ausstellung nicht auf seetüchtige Motorboote gerechnet wurde, sondern auf solche, welche Nutz- und Vergnügungszwecken auf den deutschen Binnengewässern zu dienen bestimmt waren, so konnte für die Ausstellung kein besserer Platz gewählt werden, als am Wannsee in Berlin. Ein solcher wurde unter nicht unerheblichen Kosten hergerichtet, und es waren alle den gehegten, berechtigten Erwartungen entsprechenden Vorkehrungen getroffen. Leider aber erwiesen sich diese Erwartungen als hinfällig. Es zeigte sich, daß eine eigentliche Motorboot-Industrie noch nicht in einem für eine Ausstellung zureichenden Umfange vorhanden war. Erfolgte Anmeldungen wurden zurückgezogen, in anderen Fällen blieben für die Ausstellung bestimmte Boote, wie z. B. aus Schweden, unterwegs liegen, und die Nebenindustrien versagten ziemlich vollständig. Bei strömendem Regen erfolgte am 14. Juni unter starker Beteiligung die Eröffnung der leider nur in sehr geringem Umfange besetzten Ausstellung mit einer Rede des Herrn Handelsministers Exzellenz von Möller, und im Beisein des Herrn

Ministers der öffentlichen Arbeiten Exzellenz von Thielen, der Vertreter vieler hohen Behörden, der Aristokratie, der Finanzwelt usw. Eine ganz ungewöhnlich schlechte Witterung begleitete die



Graf v. Zeppelin'sches Luftschraubenboot, Wamsee-Ausstellung 1902.

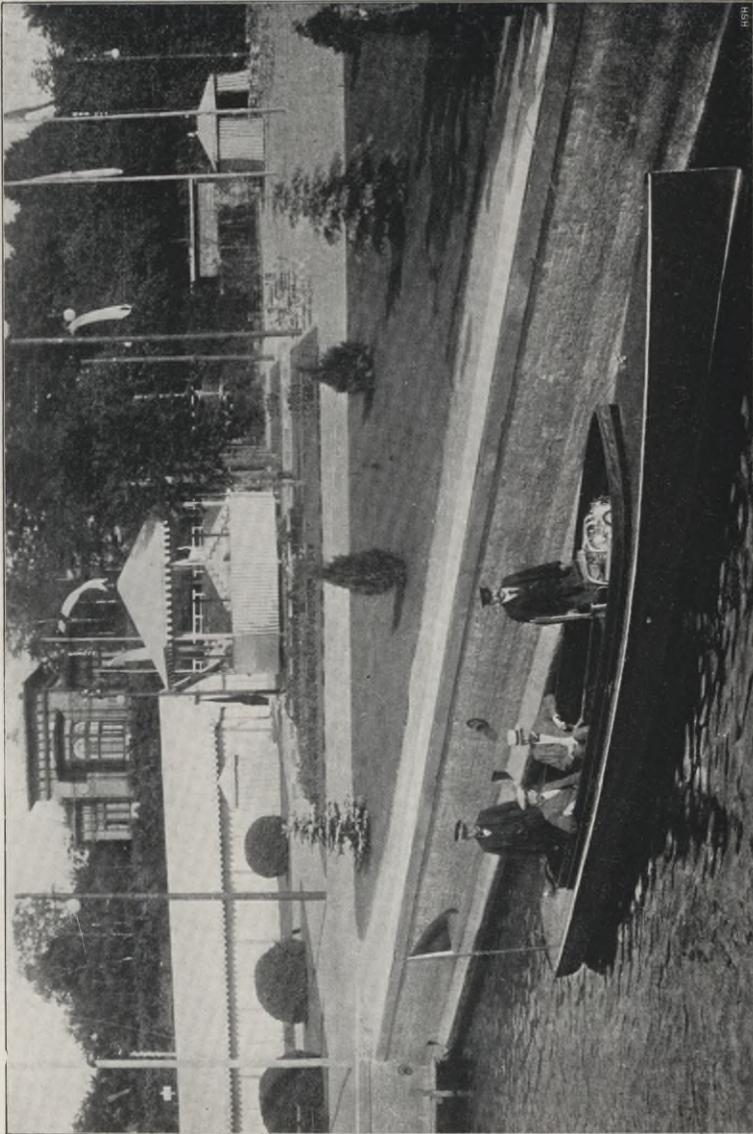
Ausstellung von Anfang bis zum Schluß und machte alle Bemühungen und Hoffnungen zunichte. Mit großen finanziellen Opfern, deren Darbringung im wesentlichen nur der Munifizienz des Herrn von

Bleichröder zu danken war, wurde die Ausstellung bis zum 18. September durchgehalten und die planmäßigen besonderen Veranstaltungen wurden ausgeführt. Es darf denn auch festgestellt werden, daß der Besuch der Ausstellung, soweit es die Witterung irgend zuließ, ein verhältnismäßig lebhafter war und daß einige Anziehungspunkte sich als geeignet erwiesen, Sachkundige und Interessenten auch aus weiten Entfernungen heranzuziehen. Besonderes Interesse fanden ein von Herrn Grafen von Zeppelin zur Vorführung gebrachtes Flachboot mit Luftschraubenantrieb, ferner ein von den Daimler-Werken ausgestellttes Rennboot mit 44 PS.-Motor, welches den Wannsee mit einer Schnelligkeit bis zu 40 Stundenkilometer durcheilte. Ferner waren es größere und kleinere elektrische Boote, dann Boote mit Spiritusmotor angetrieben, ein Boot mit abnehmbarem Propeller-motor und schließlich ein für die Berliner Bevölkerung überraschendes und mit vielem Interesse aufgenommenes, geräumiges Hausboot, welche das allgemeine Interesse fesselten. Alle Boote wurden in ruhiger Lage und in der Fahrt vorgeführt.

Unter Beteiligung aller Jurymitglieder fanden in den letzten Wochen ausgedehnte Fahrtprüfungen statt. Alle Boote wurden auf einer hierfür festgelegten, 64 km langen Strecke durch die Havelseen auf Dauerfahrt geprüft, und es wurden dabei Feststellungen über Art und Menge der verwendeten Betriebsstoffe vorgenommen. Schließlich erfolgte auf einer im Wannsee festgelegten Strecke von 23 km eine allgemeine Schnelligkeitsprüfung der Boote. Es wurden bei diesen Veranstaltungen viele, teilweise recht wertvolle Nachweise geschaffen und geordnet und für die Veröffentlichung vorbereitet. Leider waren inzwischen nach Deckung aller Verpflichtungen die zur Verfügung gestellten Mittel erschöpft und die Aufarbeitung der gewonnenen Materialien mußte abgebrochen werden.

Dem Komitee erwuchs die Genugtuung, daß von vielen ernsten und sachkundigen Stellen der Veranstaltung trotz des Mißgeschicks ehrende Anerkennung ausgesprochen wurde. Es kam zum Ausdruck, daß tatsächlich durch diese Veranstaltung die Bahn eröffnet wurde, auf welcher wenige Jahre darauf mit Erfolg weitergearbeitet werden konnte. Die Ausstellung hatte gezeigt, daß die Motorboot-Industrie, und speziell die deutsche, dem Umfange nach zwar noch ver-

schwindend klein sei, daß aber technische Leistungen bereits vorlagen, die zur Beteiligung im internationalen Wettstreit berechtigten.



Jellinek's Rennboot mit 44 PS. Daimler-Motor, Wannsee-Ausstellung 1902.

Zudem wurde erklärt, daß allerdings das Zehnfache von dem zur Stelle Gewesenen hätte vorgeführt werden müssen, um das beabsichtigte Bild vom Stande der Sache zu bieten, daß es aber zweifel-

haft erschiene, ob, wenn dies der Fall gewesen wäre, auch nur 10% des Vorhandenen so eingehende Beachtung gefunden haben würden, wie es hier der Fall war.

Entwicklung des
Vereins.

Die innere Entwicklung des Vereins war auch in diesem Vereinsjahre günstig, so daß am Schlusse desselben rund 650 Mitglieder gezählt werden konnten, während der Etat in den vorjährigen Grenzen sich bewegte.

Vereinsjahr 1902/03.

Für den Juli 1902 plante der Verein eine Automobilfahrt nach Hamburg, Kiel, Lübeck, Schwerin und zurück. Das Programm besagte u. a.: „Es steht im Belieben der Teilnehmer, die ganze programmmäßige ca. 700 km lange Fahrt oder nur einzelne Teile derselben mitzumachen. Diejenigen Fahrzeuge, welche die ganze Fahrt mitmachen wollen, werden an den Abfahrts- und Ankunftspunkten registriert und von Schwerin ab erfolgt bis Berlin eine Kontrolle. Auf der Strecke Schwerin-Berlin werden eine Anzahl von Kontrollstationen eingerichtet, welche in bestimmten Fahrzeiten erreicht bzw. passiert werden müssen. Diese Fahrzeiten und damit die ganze Fahrzeit Schwerin-Berlin werden für jedes Fahrzeug besonders, nach der Stärke der Motoren und der mitgeführten Personenzahl im voraus festgesetzt, und sollen innerhalb der für den Verkehr zulässigen Grenzen der maßgebenden normalen Leistungsfähigkeit der Wagen entsprechen. Durch ein vom Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein einzusetzendes Preisgericht werden die Fahrzeuge nach allen ihren hierfür maßgebenden Eigenschaften in Gruppen geteilt. Für jede Gruppe wird danach für die Fahrt Schwerin-Berlin im Anschluß an die voraufgegangenen programmmäßigen Fahrten eine Aufgabe formuliert und für diejenigen Fahrzeuge, welche diesen Aufgaben vollständig oder am besten entsprechen, werden Auszeichnungen, Preise, Medaillen und Zertifikate erteilt.

Der Bewährung der Bereifung wird besondere Beobachtung gewidmet werden.“

Diese vielversprechende Veranstaltung, für welche umfangreiche Vorbereitungen getroffen und zahlreiche Anmeldungen eingegangen waren, wurde leider durch die Ungunst des Wetters im ganzen Sommer 1902 zunichte.

Automobilfahrt
Berlin -
Hamburg.

Wohl fuhren am 11. Juli eine Anzahl Wagen bei strömendem Regen und bei kaltem, scharfem Nordwind ab, in der Hoffnung, daß bald Sonnenschein folgen würde. Da aber nach der Ankunft in Hamburg merkbare Anzeichen für eine Besserung der Witterung sich nicht ergaben, wurde die programmmäßige Durchführung der Fahrt aufgegeben und die vorliegenden Etappen hiervon verständigt. Einige Fahrzeuge, darunter drei Wagen der Adler-Fahrradwerke, ferner der Opel-Darracq-Wagen des Herrn Buchwald, Herr Konsul Fischer mit seinem Panhard, Herr und Frau Dr. Sternberg, Herr Direktor Valentin von der Motorfahrzeug-Fabrik Tempelhof, Herr und Frau Ruthenberg mit einem Kämper-Motor usw., unternahmen es trotzdem, die Fahrt durchzuführen und hatten den Genuß einiger schönen Tage. Es ist erfreulich, feststellen zu können, daß diese Wagen sich auf der langen und beschwerlichen Fahrt gut bewährten.

In Hamburg fanden die Mitglieder gastfreundliche Aufnahme durch den Norddeutschen Automobil-Club und den Polo-Club; in Kiel, Lübeck und Schwerin hatten sich unter der Leitung hervorragender Herren Lokalkomitees für den Empfang und die gastliche Aufnahme der Automobilisten gebildet und seitens der städtischen und polizeilichen Behörden ist dem Unternehmen das liebenswürdigste Entgegenkommen erwiesen worden. Allen diesen Herren gebührte der wärmste Dank des Vereins für die aufgewendeten, leider diesmal vergeblichen Bemühungen.

Im November 1902 hatte der Verein die Ehre, Seine Königliche Hoheit Prinz Friedrich Leopold von Preußen, der ein großes Interesse sowohl für Motorwagen als auch Motorboote bekundete und seine Aufmerksamkeit vorzugsweise der technischen Entwicklung zuwenden wollte, in die Mitgliederliste eintragen zu können.

Einem Wunsche Sr. Königl. Hoheit entsprechend, wurde Höchst-demselben am 15. November ein Motorwagen (Type Mercedes) vorgeführt, und in Verbindung hiermit eine Besichtigung der den Daimler-Motorenwerken gehörigen Motorfahrzeug-Fabrik in Marienfelde vorgenommen. Der 20 PS.-Mercedes wurde gesteuert von dem zu diesem Zwecke aus Canstatt eingetroffenen Meister Salzer. Se. Königliche

Seine Königliche
Hoheit Prinz
Friedrich Leopold
von Preußen als
Mitglied.

Hoheit nahmen mit dem Adjutanten Herrn Major von Heuduck auf dem von dem Generalsekretär des Vereins Herrn Conström begleiteten Wagen Platz. In einem zweiten 12 PS. Marienfelder Wagen, unter Führung des Herrn Ingenieurs Roth, folgten Ihre Königlichen Hoheiten die Prinzen-Söhne unter Begleitung ihres Gouverneurs, des Herrn Grafen von Stillfried und Rattonitz. Die Fahrt wurde von Glienicke über Zehlendorf, Steglitz, Südende nach Marienfelde in 34 Minuten zurückgelegt. Dortselbst begrüßten Se. Königliche Hoheit der Präsident des Vereins, Herr Graf von Talleyrand-Périgord, dem sich vom Vorstande die Herren Professor W. Hartmann und Patentanwalt Mintz angeschlossen hatten, sowie Herr Direktor Maybach, Herr Ingenieur Moewes und die Prokuristen der Marienfelder Fabrik, Herren Bernhard und Simon.

Herr Direktor Maybach gab zunächst ausführliche und eingehende Erklärungen über alle einzelnen Teile des benutzten Automobils und deren Funktionen. Diesem Vortrage wie der sich hieran schließenden Besichtigung der Fabrik unter Führung des Herrn Moewes widmete Se. Königliche Hoheit sichtlich das lebhafteste Interesse. Die Besichtigung währte ca. drei Stunden und dehnte sich damit weit über die in Aussicht genommene Zeit aus. Die Heimfahrt erfolgte über Großbeeren, Gütergotz nach Glienicke, und trafen beide Fahrzeuge in 40 Minuten ohne jede Störung dort wieder ein. Se. Königliche Hoheit sprach sich in höchstem Grade befriedigt aus und betonte den absolut ruhigen, sicheren und schnellen Lauf des Wagens und dessen erwiesene exakte Manövrierfähigkeit.

Ungefähr um dieselbe Zeit erlitt der Verein einen schweren Verlust durch den Tod Sr. Exzellenz des Herrn Geheimrat Krupp. Er widmete demselben in der Zeitschrift folgenden Nachruf:

Tod Sr. Exzellenz
des Herrn Ge-
heimrats Krupp.

„Mit dem Heimgange Sr. Exzellenz des Herrn Geheimrat Krupp hat auch der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein ein geschätztes Mitglied verloren. Exzellenz Krupp hat von vornherein die Bedeutung des Motorwagenwesens anerkannt und widmete dem neuentstandenen Zweige der Technik großes Interesse.

Der Motorwagen erschien in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts mit einer gewissen Plötzlichkeit auf dem Weltmarkte,

und zwar zunächst in Ausführungen, deren vorläufigen Unzulänglichkeiten sich niemand verschloß. Das Geburtsland des Motorwagens ist Deutschland, das Verdienst der konstruktiven Durchbildung und seiner Einführung in den Verkehr trifft die Konstrukteure fast aller Länder, in erster Linie auch Frankreichs und in neuerer Zeit auch Amerikas und Englands. Es darf mit besonderer Genugtuung betont werden, daß die gegenwärtig vollendetste Type, der Mercedes-Wagen, wiederum das Produkt der deutschen Technik ist und aus demselben Werke, den Daimler-Motorenwerken in Canstatt, hervorgegangen ist, welches zuerst das Problem des Motorwagens aufnahm, bahnbrechend auf diesem Gebiete vorging und in unausgesetzter opferreicher Fortbildung den heutigen Höhepunkt dieser Technik erreicht hat.

Eine geradezu klassische Bedeutung darf der vom Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein im Jahre 1899 ins Leben gerufenen I. Internationalen Motorwagen-Ausstellung in Berlin zuerkannt werden, welche die Erzeugnisse der beiden auf diesem Gebiete wettkämpfenden Nationen, Frankreich und Deutschland, in großem Maßstabe zur Vorführung brachte. Unbeschadet des Erfolges anderer auf das gleiche Ziel gerichteter Veranstaltungen des In- und Auslandes wird doch nicht verkannt werden dürfen, daß von der 1899er Ausstellung der Bruch mit dem vielen Alten und Verfehlten und die Konzentrierung der wirkenden Kräfte auf das Brauchbare und Vollendungsfähige datiert. Die 1899er Ausstellung war in diesem Sinne ein großer und noch nicht übertroffener Erfolg.

Die hervorragendsten Vertreter der Industrie brachten diesem Unternehmen das größte Interesse entgegen, unter diesen auch Seine Exzellenz, der leider auch für unsere Sache viel zu früh abberufene Herr Geheimrat Krupp. Sein Tod weckt in Kreisen des Vereins die Erinnerung unwillkürlich an jene Tage des Frühlings des Automobilismus, und es mag wohl für alle diejenigen, die damals mit dabei waren, das hier eingefügte Bild einer Episode der Ausstellung eine erwünschte Beigabe sein.

Exzellenz Krupp war ein eifriger Besucher der Ausstellung und das Bild zeigt denselben (1) bei Prüfung eines der hervorragendsten und mit der goldenen Medaille ausgezeichneten Aus-

stellungswagens, einem Elektromobil der Firma Heinrich Scheele in Köln. Von den auf dem Bilde erkennbaren umstehenden Personen



1

2

3

4

Exc. Krupp auf der Ausstellung 1899.

sind hervorzuheben: der jetzige Präsident des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins, Herr A. Graf v. Talleyrand-Périgord (2); der Direktor der damaligen Ausstellung, Herr Major a. D. Knappe (3);

und der Vertreter der Firma auf der Ausstellung, Herr Bernhard Scheele jr. (4).“

Vorträge.

Von nachhaltiger Einwirkung auf die umfangreichere Einführung von Motordroschken und -omnibussen war der vom Verein am 27. Dezember 1902 veranstaltete und von sehr vielen Beteiligten besuchte Diskussionsabend über „Motordroschken“. Herr Generalsekretär O. Conström hatte das einleitende Referat übernommen, an das sich eine sehr eingehende Aussprache knüpfte. Der Vereinspräsident faßte das Ergebnis der Diskussion dahin zusammen: a) Ueber die Tarifffrage herrsche noch nicht Einstimmigkeit, Herr Thien sei für Erhöhung, Herr Engelhardt und andere Herren sprachen sich dagegen aus. b) Gegen die von Herrn Engelhardt angeregte Einrichtung besonderer Haltestellen für Motordroschken seien, was ja erklärlich wäre, gar keine Einwendungen gemacht worden, und es erscheine erwünscht, darauf gerichtete Bestrebungen nach Möglichkeit zu unterstützen. c) Der Wunsch des Herrn Engelhardt, es möge nach Möglichkeit dem Publikum bekanntgegeben werden, daß die Motordroschken zum gleichen Preise wie die Pferdendroschken fahren und wo dieselben zu finden seien, werde wohl allgemein geteilt und als zweckmäßig befunden. d) Die Mehrzahl der Redner schien mehr für den Großbetrieb als für den Einzelbetrieb geneigt zu sein. Inwieweit es zweckmäßig sei, einen Auftrag auf 100 Droschken im Sinne des Vortragenden schon jetzt zu fördern, darüber erschienen die Meinungen auseinander zu gehen, und er erbitte diesbezüglich eine Abstimmung.

Dieselbe erfolgte und ergab, daß die Anwesenden zum weitaus größten Teil einem solchen Projekt sympathisch gegenüberstanden; nur 13 Herren sprachen sich dagegen aus, weil es zurzeit noch an den für diesen Zweck geeigneten Fahrzeugen mangle. Einzelne Herren erkannten ein Bedürfnis dafür überhaupt nicht an.

Einer gleich lebhaften Teilnahme erfreute sich der Diskussionsabend am 24. Januar 1903 mit dem Thema „Automobilfahrten im Winter“. Referent war Herr Direktor Dr. Karl Dieterich-Helfenberg.

Am 1. Februar 1903 trat der Magdeburger Automobil-

Verein dem Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein als Zweigverein bei.

Magdeburger
Automobil-
Verein.

Einen wichtigen Schritt tat die Ausschußsitzung vom 23. Februar 1903, indem sie den Beitritt des Vereins zum Deutschen Automobil-Verband beschloß. Diese Angelegenheit hatte eine jahrelange Geschichte, die für die Beurteilung späterer Vorkommnisse nicht ohne Interesse ist.

Beitritt zum
Deutschen Auto-
mobilverband.

Schon als in den Jahren 1899 und 1900 von einigen Persönlichkeiten der Zusammenschluß der verschiedenen Automobil-Klubs, die sich mit der Zeit zu sportlichen und geselligen Zwecken gebildet hatten, behufs gemeinsamer Förderung automobilistischer Interessenfragen angeregt und der Verein zur Mitwirkung aufgefordert wurde, fand der Plan wenig Geneigtheit bei den Vereinsmitgliedern, da bei dem Bestehen des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins diese Neubildung unnötig erschien und die damit eintretende Zersplitterung der Kräfte schwere Nachteile herbeiführen konnte. Trotzdem kam die Gründung des „Deutschen Automobil-Verbandes“ am 27. Mai 1900 zustande. Es wurde die Frage des Beitritts der Vereinsversammlung vom 20. September 1900 zur Beschlußfassung vorgelegt, aber in verneinendem Sinne beantwortet, „weil die Fassung der Satzungen des Deutschen Automobil-Verbandes es dem Verein unmöglich mache, dem Verbande anzugehören“. Ausschlaggebend waren hierfür besonders Ausführungen des Herrn Baurat Dr. ing. Oskar von Miller in München gewesen, die in folgenden Sätzen gipfelten:

„Nachdem er die Statuten des Deutschen Automobil-Verbandes gelesen habe, halte er es für ganz selbstverständlich, daß der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein sich dem Verbande nicht anschließe. Er sei im Prinzip sehr für die Bildung eines Verbandes eingenommen und halte einen festen Zusammenschluß im Interesse der Förderung des Automobilwesens für durchaus geboten. Nach diesen Satzungen aber sei eine entsprechende persönliche Betätigung der Mitglieder ausgeschlossen. Nirgends sei ein Zusammentreffen der Mitglieder, eine Mitwirkung derselben an Besprechungen und Beschlüssen vorgesehen, es mangle an jedem Merkmale der Vereinigung, wie einer Zeitschrift usw. Es finde zwar ein Automobiltag statt, die Mitglieder

dürfen aber nicht zu demselben kommen; ein Ausschuß werde gewählt, derselbe habe aber keine Rechte. Nur allein der Deutsche Automobil-Club habe die Stimme zu führen, und er halte es für nicht angebracht, Herren, welche nicht gleichzeitig Mitglieder des Deutschen Automobil-Clubs seien, für den Beitritt zum Deutschen Automobil-Verbande bestimmen zu wollen.“

Erneut befaßte sich die Generalversammlung des Vereins vom 28. Oktober 1901 mit der Sache und kam zu folgendem Beschluß: „Die Generalversammlung beauftragt den Vorstand, ein Komitee von fünf bis sieben Personen, nicht Vorstandsmitgliedern, zu ernennen und demselben die Frage vorzulegen, ob es möglich und zweckmäßig erscheine, dem Verbande beizutreten.“

Diese Kommission beriet die Verhältnisse sehr eingehend, stellte verschiedene Aenderungen der Verbandssatzungen als Voraussetzung für den Beitritt des Vereins auf, und forderte hauptsächlich, daß der Vereinspräsident als solcher satzungsgemäß stellvertretender Präsident des Verbandes sein solle. Gerade in bezug auf diesen Punkt fand der Verein absolut kein Entgegenkommen. Die Vereinsleitung glaubte mit Rücksicht auf die Größe und seit Jahren bekannte Betätigung des Vereins gegenüber allen andern den Verband bildenden Klubs, dem Verein in den Satzungen diese Anerkennung sichern zu müssen, während die Verbandssatzungen auch die Benennung des zweiten Präsidenten ohne jede Einschränkung in die Hände des Präsidenten des Deutschen Automobil-Clubs legten. Deshalb unterblieb der Beitritt zum Verband. Als dann aber gelegentlich der Eröffnung der „Deutschen Automobil-Ausstellung Berlin 1903“ am 7. März vom Deutschen Automobil-Verband eine Huldigungsfahrt der vereinigten deutschen Automobil-Clubs vor Sr. Majestät dem Kaiser veranstaltet werden sollte, folgte die Vereinsleitung der Erwägung, die Huldigung erhalte einen erhöhten Wert, wenn sie durch alle deutschen Vereinigungen erfolge und Sr. Majestät nicht ein Bild der Zersplitterung dargeboten werde, indem der älteste und weitaus größte Verein fehlte. Es wurde der Beitritt beschlossen und sofort ausgeführt in der Erwartung, daß die bis dahin bestehenden Meinungsverschiedenheiten ausgleichende Erledigung nach dem Eintritt finden würden. Die durch den Deutschen Automobil-Verband

gewonnene Vereinigung fand im Verein volle Würdigung und dieser hat in der Folge treu zum Verband gehalten. Die spätere Verbandsleitung, nach dem Rücktritt des Herrn General Becker, erwiderte aber die so erwogenen EntschlieBungen des Vereins nicht, sondern löste den Verband, der damals also wirklich eine Vereinigung aller deutschen Motorwagenfahrer darstellte und dessen ganze Macht satzungsgemäß in den Händen des Kaiserlichen Automobil-Clubs lag, nach wenigen Jahren wieder auf.

Die an der Huldigungsfahrt vor Sr. Majestät dem Kaiser beteiligten 300 Wagen aus ganz Deutschland trafen sich, mit Blumen geschmückt und vielfach mit elektrischen Glühlämpchen übersät, um 6 Uhr abends auf der Trabrennbahn Westend und setzten sich um 7 Uhr, in einer Reihe bis zum Brandenburger Tor, von da ab nach Anleitung der Gruppenführer in zwei Reihen, die Motorradfahrer in dichtem Schwarm dem Zuge voraus, unter Mitführung von Magnesiumfackeln, nach dem Schlosse hin in Bewegung. Der Verein war durch mehr als 70 Wagen vertreten, zahlreiche Mitglieder fuhren außerdem in den Gruppen lokaler Verbände und Vereine. Der Vorstand hatte sich in drei Wagen verteilt, von denen der erste prächtig mit elektrischen Glühlampen geschmückt war; der Präsident des Vereins, Herr Graf von Talleyrand-Périgord, führte seinen eigenen Richard-Wagen.

Huldigungsfahrt
vor Sr. Majestät
dem Kaiser.

Am 8. März fand in Anwesenheit Sr. Königlichen Hoheit des Prinzen Heinrich von Preußen im kleinen Festsale der Flora ein außerordentlicher Automobiltag des Deutschen Automobil-Verbandes statt. Herr Direktor Freund hielt einen den gegenwärtigen Stand des Automobilismus behandelnden und Art und Wesen der gegenwärtigen Ausstellung beleuchtenden, gewissermaßen als Leiter durch diese dienenden Vortrag.

Deutscher
Automobiltag.

Anschließend sprach noch der Reichskommissar für die Weltausstellung St. Louis 1904, Herr Geh. Oberregierungsrat Lewald, über die Beobachtungen, welche er auf seiner kürzlichen Reise durch Amerika über die Automobilindustrie daselbst gemacht habe, die Industriellen lebhaft zur Beschickung dieser Ausstellung anregend.

Am 17. März 1903 wurde die Ausstellung von Sr. Königlichen

Automobil-
Ausstellung.

Hoheit dem Prinzen Friedrich Leopold von Preußen besucht, der auf seiner Fahrt dorthin den nach eigenen Angaben erbauten Wagen des ihn selbst steuernden Herrn Professor Dr. Mackenrodt benutzte und vom Herrn Vereinspräsidenten begleitet wurde.

Kartelltag deut-
scher und öster-
reichischer Rad-
und Motorfahrer-
Verbände.

Auf dem am 13. Juni 1903 in Nürnberg anberaumten Delegiertentage des Kartells deutscher und österreichischer Rad- und Motorfahrer-Verbände war der Verein durch seinen Generalsekretär vertreten. Nach Schluß der Verhandlungen erwartete die Teilnehmer eine lange Reihe von Automobilen zu einer Fahrt um und durch die Stadt. Sämtliche Wagen verschiedenster Form waren von der Nürnberger Fahrzeug-Fabrik „Union“ bereitgestellt, und unter Führung des Herrn Direktor Maurer nahm die Fahrt bei prächtigem Wetter einen höchst befriedigenden Verlauf.

Entwicklung des
Vereins.

Auch in diesem Vereinsjahre war die Entwicklung des Vereins, was die Zahl seiner Mitglieder anging, eine sehr zufriedenstellende.

Vereinsjahr 1903/04.

Zu Anfang des Vereinsjahres erließ der Verein gemeinsam mit dem Deutschen Automobil-Club und dem Deutschen Azetylen-Verein ein internationales Preisausschreiben, betreffend Azetylenlaternen und -scheinwerfer, in welchem es hieß:

Preisausschreiben für Azetylenlaternen und -scheinwerfer.

„Zur Preisbewerbung zugelassen sind Azetylscheinwerfer und Azetylenlaternen, welche, an Automobilen angebracht, dazu dienen sollen, einerseits dieselben weithin sichtbar zu machen, andererseits beim Fahren die vor dem Automobil liegende Strecke zu beleuchten. Von jeder Scheinwerfertype ist ein Exemplar, von jeder Laterne sind zwei Exemplare, mit je einer Zeichnung (auch Blaupause) und drei Gebrauchsanweisungen, bis zum 1. Februar 1904 beim Sekretariat des Deutschen Automobil-Clubs, Berlin, Sommerstraße 4 a, unter Angabe des Preisbewerbers und Beifügung einer Gebühr von 10 Mk. pro Scheinwerfer und 15 Mk. pro Azetylenlaternenpaar einzureichen. Karbid ist nicht beizufügen. Das Verfügungsrecht über die Lampen steht bis zur Beendigung der Prüfung ausschließlich der Jury zu. Die Lampen werden sowohl im Laboratorium wie auf der Fahrt geprüft. Der Jury stehen an Preisen zur Verfügung: 600 Mk., eine goldene und eine silberne Medaille, welche von den drei unterzeichneten Vereinen und den Vereinigten Karbidfabriken G. m. b. H. in Nürnberg gestiftet sind.

Für das Preisgericht sind in Aussicht genommen die Herren:

General z. D. Becker, Vorsitzender der Technischen Kommission des Deutschen Automobil-Clubs, Berlin;

Conström, Generalsekretär des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins, Berlin;

Direktor Hans Dieterich, Helfenberg;

Baron von Glenck, Vorsitzender des Verwaltungsrats der Vereinigten Karbidfabriken, Basel;

Gossi, Direktor der Neuen Automobil-Ges. m. b. H. in Berlin;

Professor Dr. med. Mackenrodt, Berlin;

Neuberg, Zivilingenieur, Berlin;

Oschmann, Hauptmann im Kriegsministerium, Berlin;

Roethe, Hauptmann, Mitglied der Versuchsabteilung der Verkehrstruppen in Berlin;

Schneider, Chemnitz, Mitglied des Vorstandes des Deutschen Azetylen-Vereins;

Professor Dr. Vogel, Geschäftsführer des Deutschen Azetylen-Vereins.

Die Ehrenjury besteht aus:

Sr. Durchlaucht dem Herzog von Ratibor, Präsident des Deutschen Automobil-Clubs;

Dr. Dieffenbach, Professor an der Technischen Hochschule zu Darmstadt und Vorsitzender des Deutschen Azetylen-Vereins;

A. Graf von Talleyrand-Périgord, Präsident des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins.“

Das Prüfungskomitee wurde später noch durch die Zuwahl der Herren Direktor Otto Aschoff, Direktor Dr. Berliner, Fürst Christian Kraft zu Hohenlohe-Oehringen, Durchlaucht, und Direktor Willy Tischbein in Hannover erweitert.

Auf jenes Ausschreiben gingen von 12 verschiedenen Firmen ein:

26 Laternen mit Entwickler,

17 Scheinwerfer ohne Entwickler,

14 Entwickler allein.

Die Prüfung wurde in der Weise vorgenommen, daß nach einer kurzen Untersuchung im Laboratorium die Laternen usw. teils dem Selbstfahrer-Kommando der Verkehrstruppen, teils einzelnen Mitgliedern des Preisgerichts zur praktischen Erprobung überwiesen wurden.

Die Untersuchung im Laboratorium erstreckte sich in der Hauptsache auf die vergleichende Feststellung der Eigenschaften (System, Gewicht, Leuchtkraft, Brenndauer, Karbidverbrauch usw.); die Verteilung zur praktischen Erprobung war so geregelt, daß das Selbst-

fahrer-Kommando sowohl wie die einzelnen Herren die ihnen überwiesenen Laternen für mehrere Monate in Gebrauch nahmen, so daß sie sich mit deren Eigenschaften gründlich vertraut machen konnten, und daß jede Laterne mindestens einmal ihren Inhaber wechselte.

Das Ergebnis der Prüfung fand in einer Preisverteilung Ausdruck, wonach:

a) Für Laternen mit Entwickler ein I. Preis überhaupt nicht verteilt werden konnte, weil keine der eingesandten Laternen den Ansprüchen voll genügte,

je ein II. Preis auf die Laternen 6d und 6e der „Westfälischen Metallwerke“ A.-G. in Lippstadt i. W., und auf die Laternen 2d und 2e der Firma J. Schwarz in Berlin entfiel;

b) für Scheinwerfer ohne Entwickler der I. Preis der Firma A. Boas, Rodriques & Cie. in Paris, für die Scheinwerfer 12a, 12b, 12c und 12d,

der II. Preis den „Westfälischen Metallwerken“ A.-G. Lippstadt i. W., für die Scheinwerfer 6b und 6c,

der III. Preis den „Oberrheinischen Metallwerken“ G.m.b.H. in Mannheim, für den Scheinwerfer 8d zuerkannt wurde;

c) für Entwickler allein den I. Preis die Firma E. J. Arnold Nachf. in Dresden für die Entwickler 9d und 9e,

den II. Preis die „Oberrheinischen Metallwerke“ G. m. b. H. in Mannheim, für den Entwickler 8a erhielten.

Unter den der Prüfung unterzogenen 57 Apparaten waren so ziemlich alle gebräuchlichen Formen und Systeme vertreten.

Auf dem vom 4. bis 7. Juli 1903 in München stattfindenden Automobiltage war der Verein durch die Herren Grafen von Talleyrand-Périgord, Obersten von Rotenhan, Oberstleutnant Layritz, Dr. Uebel, Direktor Freund und Generalsekretär O. Conström vertreten.

Der Automobiltag stand unter dem Eindruck des soeben bekannt gewordenen Sieges der deutschen Mercedes-Wagen im Gordon-Bennet-Rennen in Irland, und dies in Verbindung mit anderen günstigen äußeren Umständen bot die Grundlage für eine festliche Stimmung und sicherte den Veranstaltungen einen befriedigenden Verlauf.

Eine willkommene Gabe war das I. Jahrbuch des Deutschen Automobil-Verbandes für 1903/04. Neben dem Verzeichnis aller dem Verbande angeschlossenen Vereine und deren Mitglieder enthielt das Buch die Satzungen des Verbandes und recht zweckmäßig zusammengestellt die in Deutschland bestehenden Polizeiverordnungen für das Automobilwesen.

Ein Blumenkorso, der etwa 100 Fahrzeuge vereinigte, verbunden mit einer Auffahrt vor Sr. Königlichen Hoheit dem Prinz-Regenten vor dem Residenzschloß, nahm einen glänzenden Verlauf und endete mit einer Fahrt nach Schloß Nymphenburg, wo die Teilnehmer durch Se. Königliche Hoheit Prinz Ludwig Ferdinand huldreichst empfangen wurden.

Die programmäßige Automobilfahrt ins Hochgebirge am 7. und 8. Juli fand unter weniger günstiger Witterung, aber unter sehr großer Beteiligung statt.

Die Verhandlungen des Automobiltages und der vorausgehenden Delegiertensitzung am 5. Juli betrafen im wesentlichen nur innere Angelegenheiten des Verbandes, Geschäftsbericht, Kassenbericht usw. Den Ehrenvorsitz führte Se. Königliche Hoheit Prinz Ludwig Ferdinand.

Die Referate über Aenderungen des Rennreglements, Anbringung von Warnungssignalen, Einteilung des Automobil-Verbandes in Bezirke erstattete Herr General Becker und diese fanden durchweg Zustimmung im Sinne des Herrn Referenten.

Aus dem von Herrn General Becker erstatteten Geschäftsbericht wären, als von allgemeinem Interesse, folgende Punkte hervorzuheben:

Der Verband hatte sich, wie dies auch schon früher seitens des deutsch-österreichischen Kartells geschehen war, mit einer Eingabe an den Herrn Reichskanzler gewandt, um eine einheitliche, polizeiliche Verordnung für den Automobilverkehr in ganz Deutschland herbeizuführen. Diesbezügliche Verhandlungen waren bereits seit längerer Zeit im Gange. Gelegentlich einer Beratung über die Regelung der Chausseegelderhebung für Automobilen, zu welcher die Vorsitzenden des Verbandes und des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins eingeladen waren, konnte die Verbands-

leitung die Interessen der Automobilisten zum Ausdruck bringen. Die Regelung war noch nicht erfolgt, es war aber wenig Aussicht vorhanden, daß die Befreiung der Automobilen vom Chausseegeld durchzusetzen ist. Die Verbandsleitung hatte ferner mit dem Stuttgarter Versicherungs-Verein ein Abkommen getroffen, welches den Verbandsmitgliedern für die Haftpflichtversicherung Vorteile gewährt, ähnlich wie solche für die Mitglieder des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins seit Jahren bestanden. Auch die Bemühungen zur Erzielung von Erleichterungen beim Passieren der Grenzen auch für Verbandsmitglieder waren fortgesetzt worden und ließen die angestrebten Erfolge erwarten.

Den Schluß des Automobiltages bildeten zwei beachtenswerte und mit großem Beifall aufgenommene Vorträge. Herr Assessor Dr. Levin sprach über den Stand der Haftpflicht für Automobilen, faßte die vielen Erörterungen, welche dieses Thema in der Presse, auf dem deutschen Juristentage usw. gefunden hatten, zusammen und empfahl, unter Hervorhebung der gegen die Einführung einer verschärften Haftpflicht geltend zu machenden Gründe, eine entsprechende Stellungnahme.

Den zweiten Vortrag des Herrn Zivilingenieur Max R. Zechlin über „Einrichtung staubfreier Straßen“ veröffentlichte die Zeitschrift des Vereins.

Ein besonderes Interesse widmete der Verein der vom 15. bis 22. Oktober 1903 in Leipzig durchgeführten Automobil-Ausstellung. Er verfolgte hierbei den nachstehenden, in der Vereinszeitschrift wiedergegebenen und auch im Laufe der späteren Jahre eingenommenen Standpunkt: „Wir haben uns bei Förderung dieser Ausstellung nicht in Uebereinstimmung mit allen, insbesondere nicht mit einem Teile der in dem Verband Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller vereinigten Firmen befunden, deren Bedenken diesseits aber durchaus gewürdigt worden sind. Wenn wir nun in Uebereinstimmung mit der gesamten Fach- und Tagespresse und, es ist vielleicht nicht zuviel gesagt, mit der öffentlichen Meinung konstatieren können, daß die Ausstellung in hohem Grade befriedigend den Zweck, welcher uns für dieselbe erstrebenswert schien, erfüllt hat, so hoffen wir von einer gerechten Beurteilung seitens der unseren

Automobil-
Ausstellungen.

Absichten widerstrebenden Firmen die Anerkennung, daß wir mindestens in dem einen Punkte recht hatten, daß der Verband Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller niemals diese Ausstellungen verhindern kann, was auch gar nicht gut wäre. Nach unserer Meinung sind diese kleineren Ausstellungen, welche gewissermaßen die Resultate der in längeren Perioden abzuhaltenden großen Ausstellungen verallgemeinern und praktisch verwerten, auch unbedingt erforderlich, um Deutschland wenigstens den deutschen Markt zu sichern. Ob dieses Ziel besser oder überhaupt auf dem Wege zu erreichen ist, welchen der Verband Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller gehen will, mag der Erfolg lehren.

Der Verband Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller will in einfacher Nachahmung der in Frankreich geübten Praxis zusammen mit dem Deutschen Automobil-Club nur eine große Ausstellung in Berlin jährlich veranstalten, um à la Salon die Neuheiten vorzuführen. Nächstes Jahr geht es aber, wie bekannt, schon nach Frankfurt, und Berlin fällt aus. Wir fürchten aber, daß sich dies ebensowenig bewähren wird, wie meist die einfache Nachahmung fremdländischer Einrichtungen für heimische, ganz andere Verhältnisse.

Zunächst hat doch der Automobil-Club de France, welcher gleich bei Beginn der Bewegung ins Leben und in Wirksamkeit trat, das ganze Gebiet des industriellen und sportlichen Automobilwesens in sich zentralisiert. Diesem den Deutschen Automobil-Club einfach schematisch zur Seite zu stellen, erscheint doch für deutsche Verhältnisse und den deutschen Volkscharakter vielleicht etwas gewagt. Ferner hat weder Berlin noch sonst eine Stadt in Deutschland die zentrale Bedeutung, welche Paris für Frankreich hat. In Paris kommen tatsächlich Anschauung und Geschmack von ganz Frankreich zum Ausdruck, und Paris beherrscht den französischen Markt. Ob sich in Deutschland auch an einem Platze das vereinigt, was man im Rheinland, in Hamburg, in Ostpreußen, in Schlesien, in Sachsen, Bayern, Württemberg usw. usw. wünscht und liebt, möchten wir bezweifeln. Aber Paris ist auch der merkantile Zentralpunkt Frankreichs und einfach tonangebend. Und dazu kommt die immense Kauflust und Kaufkraft der Franzosen und Fortfall der Schwerfälligkeit und der übergroßen Bedenklichkeit im Anpassen an das Neue, Eigen-

schaften, mit denen wir doch in Deutschland recht sehr zu kämpfen haben.

Sollte es wirklich angebracht sein, alle Jahre, womöglich auch die letzten vierzehn Tage vor Weihnachten, wie in Paris, nur eine große Ausstellung zu machen, vielleicht auch dabei ganz gute Geschäfte zu machen und dann zu erwarten, daß für das ganze Jahr das Publikum in ganz Deutschland genügend angeregt und die Industrie fortlaufend mit Aufträgen versorgt ist? Wir glauben das nicht, glauben auch nicht an die die Geschäfte beherrschende Zukunft des Automobilsports und, wie das Vorgehen des Frankfurter Automobil-Clubs zeigt, auch nicht daran, daß dem deutschen Ausstellungsbedürfnis damit genügt ist, daß ein paar Fabriken zusammen mit dem „Deutschen Automobil-Club“ alljährlich bloß eine Ausstellung in Berlin arrangieren und damit basta.“

In dankenswerter Weise gestattete das Vereinsmitglied Herr Geheimer Regierungsrat Professor Dr. von Borries den Mitgliedern, als Hörer seinen Vorlesungen an der Technischen Hochschule in Charlottenburg über „Kraftwagen“ im Winterhalbjahr 1903/04 beizuwohnen. Von dieser Erlaubnis machten viele Herren Gebrauch, und die Vereinszeitschrift faßte das Ergebnis in nachfolgendem Berichte über die Schlußvorlesung zusammen: „Die Vorlesung des Herrn Geheimen Regierungsrats Professor Dr. von Borries an der Königlichen Technischen Hochschule in Charlottenburg über Kraftwagen fand am 11. März 1904 ihren Abschluß. Die Vorlesung war stark besucht; sie bot den Hörern eine Einführung in das Gebiet des Kraftwagenwesens und in großen Zügen eine Uebersicht über die derzeit bestehenden Ausführungsformen und Anordnungen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren und für elektrischen und Dampf-Antrieb.

Eine glückliche Idee war es, am letzten Tage des Semesters den Hörern eine größere Anzahl Automobilen der verschiedenen Systeme vorzuführen. Einem Ansuchen des Herrn Geheimen Regierungsrats von Borries war seitens Privater, wie seitens der hiesigen Fabriken und der Vertreter auswärtiger Fabriken hierfür in bereitwilliger Weise entsprochen worden.

Die Vorführung erfolgte am Nachmittag des 11. März auf der

Automobiltech-
nische Vor-
lesungen.

Rampe vor der Technischen Hochschule in Anwesenheit sehr zahlreicher Hörer, und bot Gelegenheit, die charakteristischen Eigentümlichkeiten der verschiedenen Systeme durch den Augenschein kennen zu lernen.

Es waren im ganzen 24 Fahrzeuge zur Stelle, und zwar waren mit je einem Wagen vertreten die Firmen Dürkopp & Co., Neue Automobil-Gesellschaft, Cudell-Motoren-Compagnie, Adler-Fahrradwerke, Generalvertrieb der Benz-Wagen Loeb & Co. Die Firma Ed. Ulmann führte ein Oldsmobil vor, dessen große Elastizität und elegante Beweglichkeit besonderes Interesse erweckte; es fehlte auch nicht an dem bekannten Treppenauf- und -abstieg. Das Böhmisches Brauhaus hatte einen vollbeladenen Daimler-Lastwagen aus seinem Betriebe vorgeführt, ebenso die Versuchs- und Lehrbrauerei einen solchen und einen zweiten seit Jahren ununterbrochen mit Spiritus betriebenen Flaschenbierwagen. Interessant waren auch drei von der Berliner Motorwagenfabrik Tempelhof vorgeführte Geschäftswagen mit Riemenantrieb, von welchen der eine für die Zentrale für Spiritus-Verwertung gebaute Wagen ebenfalls mit Spiritus betrieben wird. Herr Ingenieur Simon gab hierzu interessante Erläuterungen über die in der Praxis gewonnenen Anregungen für fortschreitende Verbesserungen. Die Firma Rudolph Hertzog stellte einen neueren Daimler-Geschäftswagen und den seit drei Jahren wohlbekannten zierlichen elektrischen Omnibus, zu welchem der Konstrukteur desselben, Herr Ingenieur R. Schwenke, Erläuterungen gab. Herr von Knebel-Doerberitz führte seinen kleinen 6 PS. de Dion-Bouton vor, an der Vorführung seines 3 PS. Bergmann-Liliput war er leider wegen eines kleinen Defektes an demselben verhindert. Die Firma Michaelis & Ebner war durch zwei Lokomobil-Dampfwagen vertreten, und Herr Ingenieur Frenzel-Beyme erschien mit seinem Minerva-Motorrad und nahm die Gelegenheit wahr, die Leistungsfähigkeit desselben beim Nehmen der ziemlich steilen Rampe zu zeigen.

Herr Emil Thien war mit sechs seiner im Betriebe befindlichen Droschken zur Stelle. Wir sahen die erste von ihm im Jahre 1899 eingeführte Daimler-Droschke, ferner die seit drei Monaten laufende Droschke der Neuen Automobil-Gesellschaft und vier der

neueren elektrischen Droschken der Allgemeinen Betriebs-Aktiengesellschaft für Motorfahrzeuge in Köln.

Es bot sich somit eine kleine improvisierte Motorwagen-Ausstellung, nur mit dem Unterschiede von großen Ausstellungen, daß ausschließlich Wagen direkt aus dem Betriebe zu sehen waren, und daß man von jedem einzelnen Fahrzeug sehr viel mehr zu sehen bekam, als es auf eigentlichen Ausstellungen der Fall ist. Wir glauben, im Namen aller Anwesenden zu handeln, wenn wir an dieser Stelle Herrn Geheimen Regierungsrat von Borries den Dank derselben aussprechen, aber auch zugleich im Namen des letzteren den Herren danken, welche die Liebenswürdigkeit gehabt haben, der Aufforderung zur Vorführung ihrer Wagen so bereitwillig Folge zu leisten.“

Die vom Verein veranstalteten Vorträge erfreuten sich eines zahlreichen Besuches. Es wurden folgende Themata behandelt:

Vorträge.

15. März 1904: „Elektro-Benzin-Wagen“ von Herrn Fabrikanten Ludwig Lohner-Wien;

29. März 1904: „Der automobiler Lastentransport in seinen Anforderungen an die Technik und in seiner wirtschaftlichen Bedeutung, mit besonderer Berücksichtigung in den Kolonien“ von Herrn Plantagenbesitzer F. Mismahl aus Deutsch-Ostafrika;

5. Mai 1904: „Meine Reise und mein Aufenthalt in China und Japan anlässlich der Lieferung von Motorwagen für den chinesischen Hof“ von Herrn Direktor E. Valentin-Tempelhof.

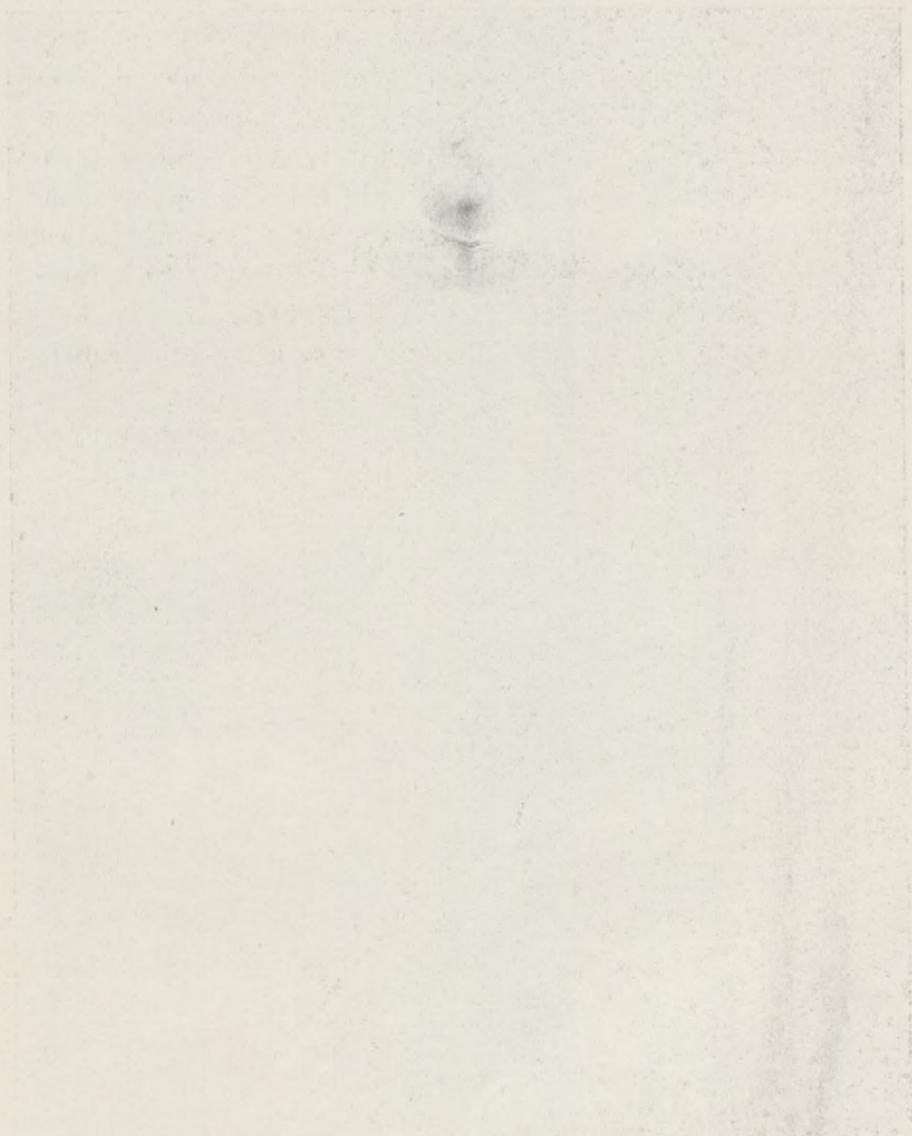
Tätigkeit der
Geschäftsstelle.

In der sonstigen Betätigungsweise des Vereins trat gegen früher insofern eine Veränderung ein, als von öffentlichen Fahrten und ähnlichen Veranstaltungen abgesehen wurde, weil sich im Laufe der Zeit in allen Teilen Deutschlands Vereinigungen (Klubs) gebildet hatten, die sich die Pflege des Sports und des geselligen Verkehrs unter den Automobilbesitzern angelegen sein ließen. Dagegen war der Verein mehr als je darauf bedacht, die innere Tätigkeit auszugestalten, den Verkehr mit den Mitgliedern in ausgedehnterem Umfange zu pflegen, ihnen in allen automobilistischen Angelegenheiten mit Rat und Tat zur Seite zu stehen und namentlich der größtmöglichen Verbreitung der Nutzautomobile Vorschub zu leisten. Die Trägerin einer derartigen Tätigkeit war naturgemäß neben dem Vorstande in erster Linie die Geschäftsstelle, der zugleich die wichtige Rolle

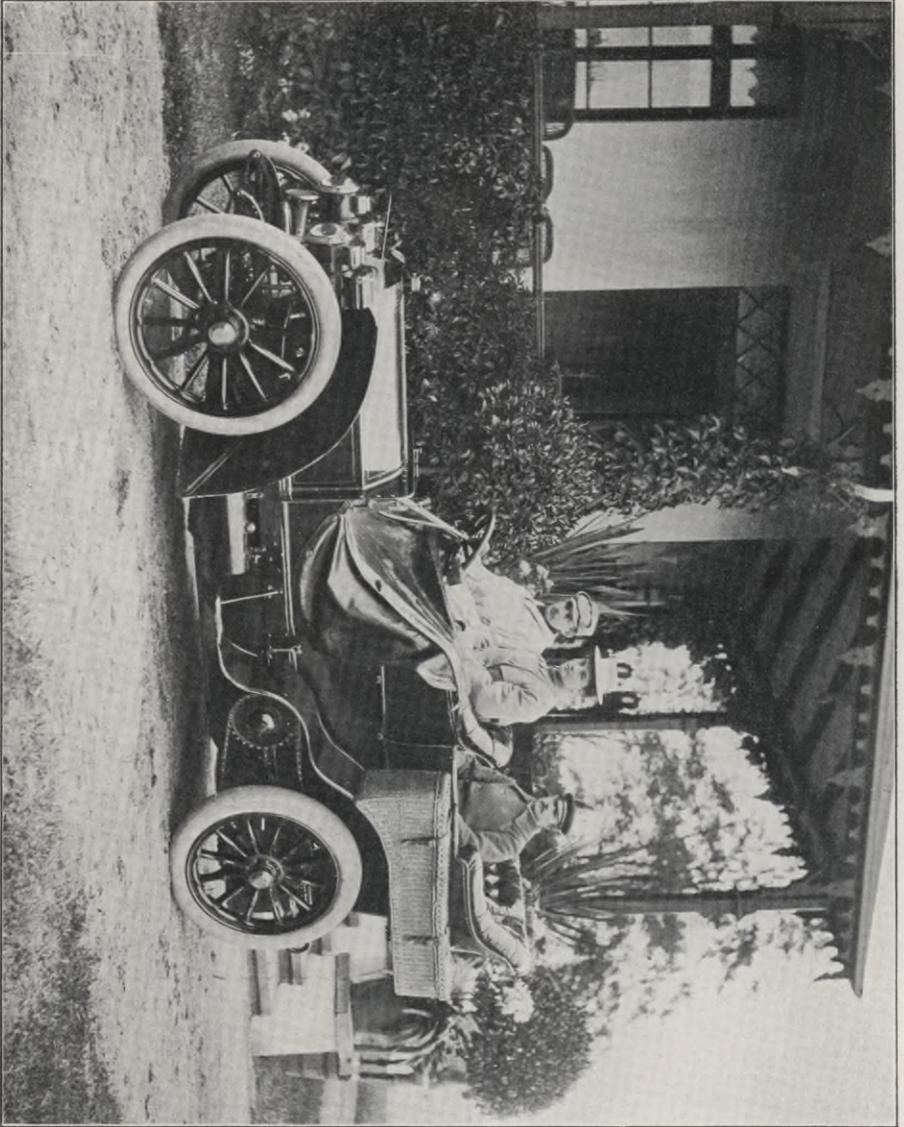
zufiel, Schriftleitung und Herausgabe der Vereinszeitschrift zu besorgen. Die Verwaltung der Zeitschrift in eigener Regie war aber von Anfang an nur als ein Provisorium gedacht, welches nur so lange währen sollte, bis das Unternehmen aus eigener Kraft auf einen Stand gebracht war, auf welchem ein dem Verein günstiges Abkommen mit einer Verlagsfirma getroffen werden konnte. Dies war am 1. Januar 1904 der Fall. Damals wurde der Kommissionsverlag der Zeitschrift einer Verlagsbuchhandlung übergeben und dadurch der Geschäftsstelle ein freierer Spielraum für die oben angeführten Arbeiten, für die Erfüllung wirtschaftlicher Aufgaben, wie z. B. des Versicherungswesens, des Reise- und Grenzkartenverkehrs und dergl., und für die Pflege der Verbindung mit anderen Korporationen, wie dem Deutschen Automobil-Verbande und dem deutsch-österreichischen Kartell, gewonnen.

Mitgliederzahl.

Am Schlusse des Vereinsjahres verfügte der Verein über einen Bestand von rund 750 Mitgliedern.



Digitized by Google



Ihre Königlichen Hoheiten der Großherzog und die Frau Großherzogin
von Mecklenburg-Schwerin.

Vereinsjahr 1904/05.

Zu Anfang des Vereinsjahres wurde der Verein dadurch erfreut, daß ihm auf Befehl Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs Friedrich Franz IV. von Mecklenburg-Schwerin, seines allergnädigsten Protektors, eine vortreffliche Photographie Ihrer Königlichen Hoheiten des Großherzogs und der Frau Großherzogin im neuen Mercedeswagen übermittelt wurde. Das Bild befindet sich im Zimmer des Herrn Vereinspräsidenten. Erhaltener Genehmigung entsprechend wurde eine Reproduktion als Sonderbeilage der Vereinszeitschrift (Heft 16; 1904) beigelegt, die auch in der nebenstehenden Abbildung wiedergegeben ist.

Ehrung
des Vereins durch
seinen Protektor.

Vom 18. bis 20. August des Berichtsjahres fand der 5. Deutsche Automobiltag in Breslau statt, auf welchem der Verein durch seinen Präsidenten, den Generalsekretär und einige andere Mitglieder vertreten war. Die Vertreter des Vereins beteiligten sich lebhaft an allen Arbeiten und Veranstaltungen des Automobiltages. Die Verhandlungen begannen merkwürdigerweise mit dem Antrage des Kölner Automobil-Clubs: „Den deutschen Automobil-Verband aufzulösen“ und an dessen Stelle eine Organisation zu schaffen, die die einzelnen Verbands-Klubs in nähere Beziehungen zu dem Deutschen Automobil-Club bringe. Namens der verschiedenen Klubs gelangte das Befremden über diesen Antrag und eine ablehnende Stellungnahme diesem gegenüber zum Ausdruck. Auch der Herr Präsident des Vereins erklärte sich für die Ablehnung und betonte, daß der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein, nachdem er sich trotz erheblicher Bedenken, um der Einigkeit willen, dem Verbandsverbande angeschlossen habe, nunmehr auch treu an demselben festhalten wolle. Eine Befürwortung des Kölner Antrages erfolgte von keiner Seite. Der Kölner Automobil-

Deutscher
Automobiltag in
Breslau.

Club als Antragsteller war auf dem Automobiltag überhaupt nicht vertreten; aber der Generalsekretär des Deutschen Automobil-Clubs, Herr Freiherr von Brandenstein, erklärte sich berechtigt zu der Mitteilung, daß der Antrag auf einem Irrtum beruhe. Der Antrag gelangte schließlich aus formalen Gründen gar nicht zur Abstimmung. Es geschieht seiner an dieser Stelle nur Erwähnung, weil, wie die spätere Entwicklung der Dinge erwies, hier zum ersten Male eine Strömung gewisser Kreise oder Persönlichkeiten zutage trat, die auf die Auflösung des Verbandes zugunsten einer Alleinherrschaft des Deutschen Automobil-Clubs gerichtet war. Beachtenswert war, daß sich keine Stimme zugunsten des Antrages erhob, und insofern konnte derselbe allerdings als auf einem Irrtum beruhend bezeichnet werden.

Von den Verhandlungsgegenständen ist in erster Linie der Bestrebungen zu gedenken, die auf die Besserung des Chauffeurwesens gerichtet waren. Herr General Becker legte den Entwurf von „Grundzügen für die Regelung des Auto-Lenkerwesens“ vor, der allseitige Zustimmung und Annahme fand. Er ist in Heft 16 der Zeitschrift des Vereins 1904 abgedruckt und gipfelte in der Angliederung der Autolenker an die Klubs und die Verleihung äußerer Erkennungszeichen, an die von einem der Verbands-Klubs ausgebildeten oder auch sonst als tüchtig und zuverlässig erkannten Fahrer. Trotz der einstimmigen Annahme dieser Vorschläge, war es allein der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein, der an die Verwirklichung derselben herantrat. Der Verein beschaffte Kennzeichen nach dem auf dem Automobiltag genehmigten Muster, setzte eine „Fahrer-Aufsichts-Kommission“, bestehend aus den Herren Major Roland, Dr. Max Oechelhäuser und Leutnant d. L. Voigt, ein und ließ an die Vereinsmitglieder die Aufforderung ergehen, wirklich empfehlenswerte Lenker namhaft zu machen. Leider waren alle auf diese Sache verwendeten Bemühungen hinfällig, weil der inzwischen „Kaiserliche Automobil-Club“ auf dem nächsten Automobiltage den Breslauer Beschluß zur Wiederaufhebung brachte.

Recht beachtenswert waren die drei auf der Tagesordnung vorgesehenen Vorträge des Herrn Grafen von Sierstorppf über „Die Lehren des diesjährigen Gordon-Bennett-Rennens“, des Herrn In-

genieur Max R. Zechlin über „Die technische Entwicklung des Automobilfahrzeugs“ und des Herrn Leo van Westrum über „Beseitigung der Staubplage“.

Herr Generalsekretär Freiherr von Brandenstein legte die Zeichnung und Beschreibung zu einem Wege-Warnungszeichen vor, dessen übereinstimmende Verwendung für ganz Deutschland mit der Maßgabe beschlossen wurde, daß die einzelnen Klubs die Aufstellung dieser Signale an geeigneten Wegestellen innerhalb ihres Bezirks zu bewerkstelligen haben, während die Anschaffung der Schilder auf Kosten des Verbandes erfolgen sollte.

Zu einer Ausführung dieses Beschlusses ist es insofern nicht gekommen, als die Verbandsleitung einen großen Posten Warnungstafeln einer dem Beschlusse nicht entsprechenden und allseits als sehr ungeeignet befundenen Art beschaffte, die nach dem Berichte des Herrn von Brandenstein auf dem Automobiltage in Berlin 1906 nur in wenigen Exemplaren zur Aufstellung gelangt waren. Der Berliner Automobiltag nahm dann auf Antrag des Kaiserlichen Automobil-Clubs unter Verwerfung des in Breslau bestimmten Modells das neue Modell trotz seiner Unzweckmäßigkeit an. Tatsächlich ist es zu einer allgemeinen einheitlichen Aufstellung von Warnungszeichen in Deutschland bis jetzt noch nicht gekommen.

Im Jahre 1903 waren mehrfach Geschwindigkeitsmesser für Motorwagen an den Markt gekommen, auch auf der Städteausstellung in Dresden in diesem Jahre wurden zwei solcher Apparate vorgeführt. Diese letzteren waren dort auf Böcken montiert und wurden elektrisch angetrieben. Wenn auch unter diesen derart bekanntgewordenen Apparaten sich keiner befand, der weitergehenden Anforderungen genügen konnte, so waren doch Anfänge geschaffen, welche erwarten ließen, daß mit der Zeit Vervollkommnungen eintreten würden, die mit Rücksicht auf die bestehende öffentliche Meinung das Interesse der Allgemeinheit auf sich zu lenken vermöchten.

Es erschien hiernach der Vereinsleitung zweckmäßig, dieser Sache ihre Aufmerksamkeit zu widmen, um sie nicht unvorbereitet an sich herankommen zu lassen; es liegt auch eine gewisse Wahrscheinlich-

Preisaus-
schreiben für Ge-
schwindigkeits-
messer.



keit vor, daß, wenn genügend brauchbare Geschwindigkeitsmesser geschaffen werden, solche behördlicherseits verpflichtend angeordnet werden, zumal dringende Wünsche nach dieser Richtung in den Parlamenten zum Ausdruck gekommen sind. Wenn es auch dem Motorfahrer sehr unliebsam erscheinen muß, sich einer augenfälligen und sorgfältig registrierenden Kontrolle ausgesetzt zu sehen, so ist doch nicht zu verkennen, daß die Mitführung eines guten und behördlich als maßgebend anerkannten Geschwindigkeitsmesser manche Vorzüge bieten wird. So ist z. B. die schematische ziffernmäßige Festlegung einer Maximalgeschwindigkeit von 15 km für den Stadtverkehr rein schätzungsweise gegriffen. Eine wirkliche Nachmessung würde ergeben, daß auch gespannte Fahrzeuge in großem Umfange mit einer größeren Geschwindigkeit als 15 km auf den Straßen verkehren und daß für Motorwagen das Minimum für den Straßenverkehr wesentlich erhöht werden könnte, und erhöht werden muß, wenn man überhaupt die Vorzüge des Motorfahrzeugs der Allgemeinheit zugänglich machen will. Ein Geschwindigkeitsmesser würde erweisen, ein wie unzulängliches Tempo 15 km bedeuten.

In einem Aufsätze des Herrn Dr. Karl Dieterich-Helfenberg in Heft 12 der Zeitschrift des Vereins von 1903 beschäftigte sich der Verfasser kritisch mit der Zweckmäßigkeit von derartigen Geschwindigkeitsmessern und mit der Geeignetheit der zurzeit bekannten Modelle.

Herr Fabrikdirektor Dr. Karl Dieterich, Helfenberg, eines der ältesten und eifrigsten Mitglieder des Vereins und seit einigen Jahren Vorstandsmitglied desselben, hatte sich der Sache des Motorfahrens mit überaus großem Interesse gewidmet, hat eine große Reihe verschiedener Fabrikate in eigenem Besitze ausprobiert und darf als einer der ersten Herrenfahrer anerkannt werden. Herr Dr. Dieterich hatte sich, unter Abwendung von dem Rennsport, die Aufgabe gesetzt, seinerseits dazu beizutragen, um den Motorwagen zu einem modernen Verkehrsmittel im Nah- wie Fernverkehr auszugestalten. Es ist dies das gleiche Ziel, welches sich der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein gesetzt hat, und dieser hat hierbei durch Herrn Dr. Dieterich eine wertvolle Unterstützung gefunden. Herr Dr. Dieterich ging nun in seinem Aufsätze davon aus, daß ein zuverlässiger registrierender

Geschwindigkeitsmesser für den Tourenfahrer von großem Interesse sein würde in bezug auf die Kontrolle und Feststellung seiner bzw. seines Fahrzeugs tatsächlicher Leistung. Hierzu würde noch der Vorteil treten, daß der Fahrer bei ungerechtfertigten Strafanzeigen einen maßgebenden Ausweis gegenüber den im allgemeinen ganz unzutreffenden Ermittlungen der Anzeigenden zur Verfügung haben würde.

Die Vereinsleitung beschloß, einer Prüfung der am Markte befindlichen Geschwindigkeitsmesser näherzutreten, da speziell das Funktionieren der auf der Dresdner Ausstellung vorgeführten Apparate auf dem Bock keinen Beweis dafür bieten konnte, daß die Apparate auch am Fahrzeug und im praktischen Betriebe sich bewähren würden. In diesem Sinne äußerte sich die Vereinsleitung auch auf eine Anfrage des Königlichen Polizei-Präsidiums zu Berlin.

Einer zur Erörterung dieser Frage eingeladenen Sitzung, der auch Vertreter des Königlichen Polizei-Präsidiums und der Verkehrstruppen beiwohnten, wurde die Anregung unterbreitet, einen internationalen Wettbewerb für Geschwindigkeitsmesser auszuschreiben und Mittel für die Durchführung desselben und für Geldpreise bereitzustellen. Dieser Vorschlag wurde angenommen, und eine Kommission für die Bearbeitung eingesetzt. Diese kam alsbald zu der Ueberzeugung, daß ein Erfolg des Preisausschreibens nur erwartet werden könne, wenn ein im Verhältnis zu den Bewerbungsobjekten reichlich bemessener Preis ausgeschrieben werden würde.

Da die Vermögensverhältnisse des Vereins in dieser Beziehung eine Beschränkung notwendig machten, so wurde die Vereinsleitung bei den preußischen Ministerien dahin vorstellig, sich für das weit über die Vereinsinteressen hinausgehende Unternehmen, welches bestimmt sei, der Allgemeinheit zu dienen, zu interessieren. Dies hatte zur Folge, daß sich mehrere Ministerien dahin entschieden, zur Schaffung eines größeren Geldpreises beizutragen unter der Bedingung, durch Delegierte im Preisgericht vertreten zu sein.

Hiernach wurde insgesamt ein Betrag von 6000 Mk. durch Beiträge von Behörden und Vereinsmitgliedern zusammengebracht, und der Verein übernahm die Kosten und Arbeiten für die Durchführung der Veranstaltung.

An die Spitze des hiernach zu bildenden Preisgerichts trat der um die Förderung des Motorwagenwesens hochverdiente Herr Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrat Just, derzeit Direktor im Reichsamt des Innern, zu Mitgliedern des Preisgerichts wurden ernannt:

Vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten: Geheimer Regierungsrat Dr. Tull.

Vom Ministerium des Innern: Geheimer Regierungsrat von Gersdorff.

Vom Ministerium für Handel und Gewerbe: Geheimer Ober-Regierungsrat Jaeger.

Vom Kriegsministerium: Major Oschmann.

Vom Berliner Polizei-Präsidium: Regierungsrat Dr. Haasela u.

Von der Inspektion der Verkehrstruppen: Hauptmann Meyer.

Vom Kaiserlichen Automobil-Club: Generalsekretär Freiherr von Brandenstein.

Vom Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein: Generalmajor z. D. G. Becker; Geheimer Regierungsrat Professor Dr. Riedler, Technische Hochschule in Charlottenburg; Fabrikdirektor Dr. Karl Dieterich-Helfenberg; Generalsekretär Oskar Conström.

Herr Geh. Reg.-Rat Professor Dr. A. Riedler entsprach, wie schon erwähnt, dem Wunsche, an Stelle des inzwischen verstorbenen Herrn Geheimen Regierungsrat Prof. von Borries zu treten.

In einer Reihe von Sitzungen erfolgte die Ausarbeitung einer Ausschreibung, welche vorzugsweise darauf gerichtet war, die an Geschwindigkeitsmesser für Kraftfahrzeuge zu stellenden Anforderungen festzulegen, aber für die Erfüllung dieser Aufgaben den Konstrukteuren möglichst freien Spielraum zu gewähren. Das Preisausschreiben, welches in Heft 2 der Zeitschrift des Vereins von 1905 abgedruckt ist, gelangte in sehr großem Umfange zur Verbreitung. Es meldeten sich Bewerber aus fast allen europäischen Ländern, wie auch aus Amerika und sogar aus Australien. Der Schlußtermin für die Einlieferungen wurde endgültig auf den 31. März 1906 festgesetzt.

Hauptsächlich den Interessen der Automobil-Industriellen sollte die im Berichtsjahre eingeführte „Kommission für Versuche und Auskunftserteilung“, auch kurzweg wirtschaftlich-technische Kommission genannt, dienen, die ihre Tätigkeit mit dem 1. Januar 1905 begann.

Das Entgegenkommen von drei großen Firmen, welche sich zur Zahlung eines jährlichen Extrabeitrages von je 500 Mk. auf drei Jahre verpflichteten, sowie ein Zuschuß aus der Vereinskasse ermöglichten es, einen hervorragenden Volkswirt, Herrn Syndikus Dr. R. Bürner, als Schriftführer zu gewinnen und die weiter benötigten Mittel für die Geschäftsführung der Kommission zu erhalten.

Die „Geschäftsleitung“ der Kommission, welcher das Recht der Zuwahl für sich selbst, wie für die Gesamtkommission zusteht, wurde wie folgt bestellt:

Direktor Paul Mamroth, Vorsitzender,
 Georg Graf Arco, stellvertretender Vorsitzender,
 Syndikus Dr. R. Bürner, Schriftführer,
 Dr. Ernst Andreas,
 General Becker,
 Direktor Dr. Max Büttner,
 Direktor Gustav Freund,
 Ingenieur Ernst Neuburg,
 Major Oschmann.

Die Kommission war von Anfang an bestrebt, die wirtschaftlichen und technischen Arbeiten der Geschäftsstelle zu unterstützen, leistete bei der Veranstaltung der Vorträge Hilfe und wendete ihre Aufmerksamkeit auch der Ausgestaltung der Vereinszeitschrift zu, in der auf ihre Veranlassung ein besonderer Abschnitt „Volkswirtschaftliche Nachrichten“ geschaffen wurde. Mit Hilfe amtlicher Stellen wurde ein äußerst wertvolles Material zur Hebung unserer Ausfuhr von Motorwagen gesammelt, das erschöpfende Auskunft über die Zölle, die Absatzverhältnisse, die Adressen von Importeuren und Vertretern in den fremden Staaten und andere wichtige Winke gibt und den Fabrikanten fortlaufend als „geheime Mitteilungen“ übermittelt wurde. Dem Reichsamt des Innern wurden Wünsche bezüglich der Auf-führung von Motorwagen, Motorfahrrädern und Motorbooten im Entwurfe des amtlichen Warenverzeichnisses zum deutschen Zolltarife unterbreitet, dem Kaiserlichen Statistischen Amte solche bezüglich eines neuen statistischen Warenverzeichnisses. Mit zwei leistungsfähigen Auskunfteien schloß man ein Abkommen, wonach die Vereinsmitglieder bei Abonnements auf Anfragezettel einen beträchtlichen

Preisnachlaß erhalten. Da die Handelsverträge mit verschiedenen Staaten noch zu erneuern waren, erforschte die Kommission die diesbezüglichen Wünsche der deutschen Motorwagenfabrikanten und übermittelte sie den zuständigen Behörden. Sowohl auf amtliche wie private Anfrage wurden verschiedene volkswirtschaftliche und technische Auskünfte erteilt.

Die Arbeiten der Kommission haben sich bis in die neueste Zeit in dem vorstehend gekennzeichneten Rahmen bewegt.

Behördliche
Probefahrten.

Die Beteiligung des Vereins an den Beratungen über neue „Vorschriften für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ boten der Vereinsleitung mehrfach Veranlassung, sich mit der Prüfung und Verwirklichung der bei den Verhandlungen kundgegebenen Anregungen und behördlichen Wünsche zu beschäftigen. So namentlich gab der Verein seinen Mitgliedern aus der Industrie Veranlassung, sich mit der Herstellung zweckmäßigerer Erkennungszeichen bezw. deren Beleuchtung zu beschäftigen. Zu diesem Zwecke wurden wiederholt Ausfahrten in die nähere und weitere Umgebung Berlins arrangiert, um deren Durchführung und Leitung sich wiederum das Vorstandsmitglied, Herr Dr. Karl Dieterich-Helfenberg, besonders verdient machte. An diesen Ausfahrten beteiligten sich Vertreter aller maßgebenden hohen Behörden. Herr Dr. Karl Dieterich hatte für sein Fahrzeug eine Hinterlaterne konstruiert, auf welcher das Erkennungszeichen sowohl bei Tage wie bei Nacht sich sehr deutlich zeigte, die auch einen gewissen Schutz gegen das Unklarwerden durch Staub usw. gewährte und die den besonderen Beifall der interessierten Behörden fand. In ähnlicher Weise wurden Ausführungsformen von F. F. A. Schulze und J. Schwarz, Berlin, als den zu stellenden Anforderungen entsprechend anerkannt. Nachmessungen hatten zu ergeben, daß eine genügende Erkennbarkeit der Kennzeichen auf entsprechende Entfernung vorhanden war. Das hier eingeschaltete Bild zeigt die Teilnehmer bei dieser Arbeit auf dem Wege nach Freienwalde.

Auszeichnung.

Der Verein verlieh aus Anlaß des 25 jährigen Geschäftsjubiläums der Adler-Fahrradwerke in Frankfurt a. M. am 1. März 1905 Herrn Generaldirektor Kommerzienrat Heinrich Kleyer, der seit 1898 Mitglied des Vereins ist und auch dessen Ausschuß angehört,

die Vereinsmedaille in Gold mit der Inschrift „Für Förderung der deutschen Motorwagen-Industrie“.

Die vom Verein arrangierten Vorträge erfreuten sich eines regen Besuchs seitens der Mitglieder und Behörden; als Themata wurden behandelt:

Vorträge

14. November 1904: „Plaudereien über eine Reise quer durch die Vereinigten Staaten“ von Herrn Zivilingenieur Neuberger;



Probefahrten mit Vertretern der Behörden bei Freienwalde.

16. Februar 1905: „Das Kraftfahrzeug und seine Verwendung für militärische Zwecke“ von Herrn Oberingenieur Valentin;

16. März 1905: „Die Steuerung der Automobilen“ von Herrn Diplom-Ingenieur Freiherrn von Löw;

11. April 1905: „Automobil-Getriebe“ von Herrn Zivilingenieur Schwenke.

Daß der Verein auch bei allen größeren automobilistischen Veranstaltungen, so bei der Herkomer-Konkurrenz, den Ausstellungen zu Frankfurt a. M., Leipzig usw., vertreten war, braucht wohl nicht besonders hervorgehoben zu werden.

Repräsentative
Vertretung.

Tätigkeit der
Geschäftsstelle.

Der Verkehr der Geschäftsstelle mit den Mitgliedern gestaltete sich so rege, daß die Zahl der Ein- und Ausgänge im Geschäftsjournal von 3364 im Jahre 1903/04 auf 3861 im Berichtsjahre stieg. Im Kalenderjahr 1904 wurden an Grenzkarten ausgestellt nach Oesterreich 33, nach der Schweiz 6 und nach Italien 3. An Wagenschildern, die zum Selbstkostenpreise von 15 Mk. pro Stück zur Verfügung gestellt werden, wurden im Berichtsjahre 80 Stück bezogen, während an Vereinsabzeichen 140 Stück zum Selbstkostenpreise von je 5 Mk. abgegeben wurden.

Entwicklung des
Vereins.

Obgleich in das Berichtsjahr die Nachwirkungen der im Vorjahre gegen den Verein gerichteten Agitation insofern fielen, als am 31. Dezember 1904 etwa 100 Mitglieder gelöscht werden mußten, entweder, weil sie vielfach unter ausdrücklicher Bezugnahme auf jene Vorfälle ihren Austritt erklärt hatten oder weil sie die Zahlung des Beitrages unterlassen hatten, so wies trotz dieser widrigen Umstände der Mitgliederbestand am Ende des Geschäftsjahres 1904/05 einen Zugang von 208 Mitgliedern bzw. einen Mehrbestand von 94 Mitgliedern auf. Die hierdurch bewirkte Vermehrung der Einnahmen und eine sparsame Finanzgebarung ermöglichte eine Herabsetzung der früheren Schuldenlast von 9085,60 Mk. auf 6739,74 Mk., also eine Verminderung um 2345,86 Mk.

Vereinsjahr 1905/06.

Als zu Anfang des Jahres 1905 von der Absicht der Reichsregierung verlautete, auf Drängen des Reichstages einen Gesetzentwurf über die Ausdehnung der Haftpflicht der Eisenbahnen auf die Automobilbesitzer einzubringen, nahm der Verein mit den zuständigen Behörden Fühlung und brachte seine Bedenken gegen das Projekt zum Ausdruck. In einer Sitzung der technisch-wirtschaftlichen Kommission referierte Herr Generalsekretär **Conström** über diesen Gegenstand und veranlaßte den Beschluß, daß auf dem nächsten deutschen Autombiltage die ganze Frage zur Diskussion gestellt werde, um die Gesamtheit der deutschen Automobilisten auf die Wichtigkeit derselben aufmerksam zu machen. Dies gelang nach vielen Bemühungen, und Herr Syndikus Dr. **Bürner** hielt in Gegenwart Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen **Ludwig Ferdinand von Bayern** im alten Rathaussaale zu München einen mit großem Beifalle aufgenommenen Vortrag über das Thema: „Das von der Reichsregierung vorbereitete Haftpflichtgesetz für Automobilbesitzer und seine voraussichtlichen Folgen für den Automobilmus und die Automobilindustrie“, der in der einstimmig zur Annahme gelangenden Resolution gipfelte:

„Der in München am 17. August 1905 tagende Deutsche Autombiltag erblickt in der beabsichtigten Ausdehnung der für die Eisen- und Straßenbahnen geltenden Haftpflicht auf die Besitzer von Kraftfahrzeugen und in der geplanten Schaffung einer Zwangsgenossenschaft eine ungerechtfertigte Härte für die Automobilbesitzer und eine schwere Gefahr für unsere in kräftiger Entwicklung befindliche Motorwagen- und Motorfahrradindustrie:

1. Weil das Reichshaftpflichtgesetz für Eisenbahnen als ein Not-

Entwurf eines
Haftpflicht-
Gesetzes für
Automobil-
besitzer.

standsgesetz in einer Zeit mangelhafter, jetzt aber beseitigter Rechtsverhältnisse im Prozeßverfahren, im Hinblick auf die große Kapitalkraft der Eisenbahnunternehmungen und nach vorheriger Ausstattung der letzteren mit bedeutungsvollen Privilegien (Transportmonopol, Polizeibefugnisse der Bahnbediensteten, Expropriationsrecht bei Bahnbauten, schwere Bestrafung der Gefährdung von Eisenbahntransporten) ins Leben gerufen ist, so daß die damals maßgebenden Gesichtspunkte auf eine gleiche Ausnahmestellung der Besitzer von Kraftfahrzeugen nicht zutreffen;

2. weil in technischer Beziehung die Kraftfahrzeuge mit ihrer leichten Lenkbarkeit und ihren Bremsvorrichtungen nicht in Vergleich gezogen werden können zu den an das Schienengleis gebundenen Eisen- und Straßenbahnen;

3. weil aus denselben Gründen die Motorwagen vor anderen Fahrzeugen keine Nachteile, sondern eher Vorteile für den öffentlichen Verkehr in sich schließen;

4. weil eine maßgebende Statistik der durch Kraftwagen verursachten Unfälle als Grundlage für die geplante schwerwiegende Gesetzesmaßregel fehlt;

5. weil die als Vorbilder für eine Zwangsgenossenschaft der Motorwagenbesitzer herangezogenen Unfallsberufsgenossenschaften nach Tendenz und Organisation nicht auf die Haltung von Automobilen anwendbar sind;

6. weil eine Zwangsgenossenschaft die vorsichtigen oder ihre Kraftfahrzeuge nicht benutzenden Besitzer ungerechtfertigterweise schwer belasten und das Unwesen der „Wildlinge“ begünstigen würde;

7. weil die durch das geplante Gesetz in Aussicht genommenen Umlagen die Verbreitung der Motorfahrzeuge vollständig hemmen und dadurch unserer aufblühenden Industrie, die bisher viele Geld- und Arbeitsopfer bringen mußte, den Lebensfaden abschneiden würde.

Der Deutsche Automobiltag betrachtet den jetzigen Zeitpunkt als ein Uebergangsstadium für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen und erwartet von den nächsten Jahren eine organische Eingliederung derselben in den öffentlichen Verkehr als anerkannt unentbehrliches Verkehrsmittel. Zur Förderung dieses Fortschrittes erscheinen die

Durchführung einer einheitlichen Verkehrsordnung für Kraftwagen in allen deutschen Bundesstaaten, die Aufstellung weitgehender Ansprüche an die technische und moralische Befähigung der Automobillenker, sowie der stetige Hinweis der Fußgänger und Fuhrwerkslenker auf ihre Pflichten im Straßenverkehr als dringend wünschenswert, aber auch als hinreichend. Sollten dennoch gesetzgeberische Maßnahmen in Aussicht genommen werden, so wären vorher statistische Erhebungen über den Umfang des Verkehrs und der durch sie verursachten Schäden zu veranstalten und bei den Vorberatungen alle beteiligten Kreise gutachtlich zu hören.“

Der Vortrag erschien als selbständige Broschüre und wurde den maßgebenden Reichs- und Staatsbehörden, den Mitgliedern des Bundesrats, des Reichstags und der einzelstaatlichen Abgeordneten Häuser, sowie auch den Vereinsmitgliedern zugesandt.

Die Vorarbeiten zur Herausgabe des Gesetzentwurfes schritten weiter, und als dieser fertiggestellt war, fand eine Vorberatung im Reichsjustizamt statt, zu welcher der Verein eingeladen wurde und als seine Vertreter die Herren General Becker und Dr. Max Oechelhäuser delegierte, um nochmals die schwerwiegenden Bedenken gegen den Schritt der Regierung vorzubringen. Leider ohne Erfolg: der Entwurf wurde dem Reichstage vorgelegt, aber in einer noch schärferen Fassung der Einzelbestimmungen, als ursprünglich befürchtet worden.

Vorher war bereits der Entwurf des Automobilsteuergesetzes veröffentlicht worden, und in automobilistischen Kreisen hegte man wohl mit Recht die Erwartung, daß ihre berufenste Vertretung, nämlich der Deutsche Automobil-Verband, sofort in eine energische Agitation gegen die geplanten Maßnahmen eintreten würde. Vergebens! Nichts rührte sich bei der Verbandsleitung.

Deshalb richtete der Verein am 22. Dezember 1905, in Ausführung eines Beschlusses der Mitgliederversammlung vom 21. Dezember, an das Präsidium des Deutschen Automobil-Verbandes die Bitte, „im Laufe des Januar 1906 (während der Tagung des Reichstags) ad hoc einen außerordentlichen deutschen Automobiltag einzuberufen, der in breitester Öffentlichkeit, unter Hinzuziehung der maßgebenden Behörden, der Reichstagsabgeordneten und weiterer

Interessentenkreise, zu dem Entwurf einer Reichsautomobilsteuer und den in Vorbereitung befindlichen Entwürfen eines Haftpflichtgesetzes für Motorfahrzeuge Stellung nehmen, sowie über geeignete Maßnahmen beraten solle gegenüber der in der Öffentlichkeit, speziell in den Parlamenten, immer mehr zutage tretenden Voreingenommenheit gegen den Automobilverkehr“. Als Antwort hierauf kann ein Rundschreiben des Deutschen Automobil-Verbandes vom 4. Januar 1906 angesehen werden, in welchem es heißt: „Der Repräsentanten-Ausschuß des Kaiserlichen Automobil-Clubs befaßte sich in seiner gestrigen Sitzung — obwohl diese Eingabe nicht in sein Ressort fällt — mit dieser Angelegenheit und kam zu der Ueberzeugung, daß eine Protestversammlung nicht den gewünschten Erfolg haben dürfte, im Gegenteil eher geeignet sei, zu schaden als zu nützen. Insbesondere vertrat Seine Durchlaucht der Fürst Hohenlohe, der als Reichstagsabgeordneter genauen Einblick in die Verhältnisse hat, diesen Standpunkt.“ Dieses Verhalten der Verbandsleitung gegenüber diesen wichtigsten Fragen für den deutschen Automobilismus veranlaßte den Verein, die Verbandsvereine auf die Wichtigkeit der Einberufung eines außerordentlichen Automobiltages in nachdrücklicher Weise aufmerksam zu machen. Darnach erfolgte seitens der Verbandsleitung die Einladung zu einem außerordentlichen deutschen Automobiltage nach Berlin auf den 10. Februar im großen Saale des Königlichen Kunstausstellungs-Gebäudes. Als Redner des Tages stellten sich die Mitglieder des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins, die Herren General Becker, Gerichtsassessor Dr. G. Ebers, Rechtsanwalt Dr. Riel und Dr. Max Oechelhäuser, zur Verfügung. Der Verein hatte kurz vorher eine Publikation „Das Automobil in deutschen Parlamenten. Eine Zusammenstellung der in den Jahren 1904 und 1905 von deutschen Volksvertretern gehaltenen Reden über den Automobilverkehr“ als Material der Öffentlichkeit übergeben. Wenngleich die Vorbereitungen zu dem Berliner Automobiltage alles zu wünschen übrig ließen, muß doch festgestellt werden, daß derselbe schließlich seinen Zweck vollkommen erfüllte. Die Vorträge wurden gedruckt und in Menge den deutschen Zeitungsredaktionen zu weiterer Benutzung für die öffentliche Besprechung zugesandt.

Als der Haftpflichtgesetz-Entwurf im Reichstage einer Kom-

mission überwiesen worden war, beeilte sich der Verein, dieser alles zur Verfügung stehende Literaturmaterial zu übermitteln. Ferner unterstützte die Vereinsleitung die Stellungnahme der Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin zu der Gesetzesvorlage, indem sie geeignete Persönlichkeiten als Sachverständige bezeichnete und an den Beratungen dieser Körperschaft, unter dem Vorsitze des Vereinsmitgliedes Herrn Netter, durch die Herren General Becker, Generalsekretär Conström und Syndikus Dr. Bürner teilnahm. Endlich fand auf Einladung des Vereins am Freitag, den 18. Mai, unter dem Vorsitz des stellvertretenden Vorsitzenden der Reichstags-Kommission, Sr. Durchlaucht des Prinzen zu Schönau-Carolath, in einem Beratungssaale des Reichstags eine Versammlung statt, zu welcher sich neben den Herren der Kommission und Mitgliedern des Bundesrats, Vertreter der Aeltesten der Kaufmannschaft und des Kaiserlichen Automobil-Clubs, Mitglieder des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins in größerer Zahl, sowie auch der Generalsekretär des Vereins deutscher Motorfahrzeug-Industrieller, Herr Dr. Haefelin, eingefunden hatten.

Herr Kommerzienrat Molt, General-Direktor des Allgemeinen Deutschen Versicherungs-Vereins Stuttgart, hielt daselbst einen äußerst belehrenden Vortrag über den vorliegenden Gesetzentwurf. Der Vortragende wies darauf hin, daß ein Gesetz nach diesem Entwurf undurchführbar sei, weil in der Versicherungstechnik ein unbegrenztes Risiko als ein Uning angesehen werden müsse. Der Inhalt dieses Vortrages und der daran anschließenden Diskussion wurde in einem Sonderhefte der Vereinszeitschrift veröffentlicht und den weitestbeteiligten Kreisen zugänglich gemacht.

Der Verein ließ mithin von Anfang an nichts unversucht, um die Interessen der Motorwagenbesitzer gegenüber dem drohenden Haftpflichtgesetze in energischer und zielbewußter Weise zu vertreten.

Im November 1905 mußte sich die Vereinsleitung mit dem Entwurfe eines Automobilsteuergesetzes beschäftigen. Sie veröffentlichte ihre Bedenken gegen dasselbe in der Zeitschrift, teilte den Wortlaut und die Begründung des Gesetzentwurfes den Mitgliedern mit und bearbeitete das gesamte Material gegen die Grundlagen des Entwurfes und seine Einzelbestimmungen in einer Eingabe vom

8. Januar 1906 an den Reichstag, die in Anlage 3 wiedergegeben ist. In einem besonderen Artikel der Zeitschrift wurde darauf hingewiesen, welche Belastung der heutige Benzinzoll bereits für das Motorfahrwesen bedeute. Diese Notiz wird von bleibendem Interesse für die Automobilbesitzer sein, weshalb wir noch einmal den Wortlaut wiedergeben:

„Benzin unterliegt bei der Einfuhr in Deutschland einem Zolle von 6 Mk. per 100 kg brutto; als Tara wird ein Pauschalzuschlag von 29% zum Nettogewicht hinzugerechnet, so daß 100 kg Benzin eine Abgabe von 7,74 M. zu zahlen haben, also 1 kg 7,74 Pfg. Legen wir nun der Rechnung den Erfahrungssatz zugrunde, daß der Benzinverbrauch für die Std./PS. im praktischen Betrieb etwa 0,4 kg beträgt, und nehmen wir an, daß ein Motorfahrzeug durchschnittlich nur drei Stunden täglich in Bewegung ist, dann entfallen jährlich an Benzinzoll auf:

ein Motorfahrrad von	2 PS.	68,42 Mk.
einen Motorwagen von	6 „	200,62 „
„	10 „	334,37 „
„	16 „	534,99 „
„	24 „	802,48 „

Aber dem Finanzmoloch ist dies Opfer noch zu gering; durch die Automobilsteuer, die bereits im Reichstage angenommen worden ist, soll der moderne Mensch, der sich des Automobils als Verkehrsmittel bedient, in Zukunft noch mehr bluten, der einzelne allerdings nur so lange, bis er dieser Anzapfungen überdrüssig wird und sein Fahrzeug verkauft, zum Schaden des Reichssäckels und zum Ruin unserer jungen Automobilindustrie.“

Die Vorstellungen des Vereins blieben nicht ohne Erfolg, denn schon die Reichstags-Kommission nahm eine Herabsetzung der Steuersätze zugunsten der kleinen Wagen vor, doch gelang es nicht, den Gesetzentwurf selbst zum Falle zu bringen. Das Gesetz wurde angenommen, am 19. Mai sanktioniert, am 25. Juni veröffentlicht und bereits am 1. Juli 1906 in Kraft gesetzt, ein Beispiel von Gesetzesfabrikation, das seinesgleichen suchen dürfte. Der Bericht der Reichstags-Kommission und die Stenogramme über die Lesungen des Entwurfes im Reichstage wurden den Mitgliedern in einem Sonder-

hefte der Zeitschrift, der Wortlaut des fertigen Gesetzes in einer besonderen Broschüre übermittelt.

Im Frühjahr 1906 trat eine, vom Verein weder beabsichtigte noch verschuldete Veränderung in seinen Beziehungen zu den übrigen Mitgliedern des Deutschen Automobil-Verbandes ein. Zwei Automobil-Klubs, hinter denen nach ihren Kundgebungen der Kaiserliche Automobil-Club stand, stellten bei der Verbandsleitung den Antrag, den Verband aufzulösen und mit dem Kaiserlichen Automobil-Club ein Kartellverhältnis einzugehen, unter Ausschluß des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins. Eine Begründung dieses Antrages in letzterer Beziehung ist nicht erfolgt; die beantragenden beiden Klubs erklärten auf Befragen, daß sie dabei nur einer vom Kaiserlichen Automobil-Club gegebenen Anleitung gefolgt seien. Der Kaiserliche Automobil-Club versuchte seine Stellungnahme durch Anführung einiger sachlich wenig erheblichen Tatsachen zu begründen, deren Unzutrefflichkeit leicht nachgewiesen werden konnte und die sofort nachzuweisen die Vereinsleitung nicht unterließ. Zur Erläuterung möge hier die Anführung der Tatsache dienen, daß einige Zeit vor dem Hervortreten des Antrages jener beiden Klubs vom Kaiserlichen Automobil-Club an die Vereinsleitung das Ansuchen gestellt, aber natürlich einfach abgelehnt wurde, den Verein in seinen Grundlagen umzuformen und an Stelle seines Ausschusses den Repräsentanten-Ausschuß des Kaiserlichen Automobil-Clubs, sowie an Stelle seines Vorstandes das Präsidium des Clubs statutarisch einzusetzen.

Auflösung des
deutschen Auto-
mobilverbandes.

In einer Verbandsausschußsitzung vom 5. Juni 1906 in Frankfurt a. M., an welcher der Verein nicht teilnahm, gelangte jener Antrag der beiden Klubs zur Annahme. Damit war die einmal glücklich erreichte Vereinigung aller deutschen Vereinigungen vernichtet. Erwägungen, wie sie seinerzeit den Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein für seinen Beitritt zum Verbands bestimmten, wurden seitens des Kaiserlichen Automobil-Clubs bei diesem Vorgange nicht betätigt.

Diese Darlegung mußte naturgemäß in dieser Schrift Raum finden, von einem weiteren Eingehen auf dieselbe soll indes Abstand genommen werden, um der Zukunft nicht vorzugreifen, da bekanntlich Menschen und Anschauungen wechseln.

Von mancher Seite wurde infolge der durch die Auflösung des Deutschen Automobil-Verbandes herbeigeführten scheinbaren Isolierung des Vereins wohl eine Beeinträchtigung seiner Entwicklung befürchtet, indessen haben die tatsächlichen Verhältnisse erfreulicherweise diese Befürchtung nicht bestätigt. Es darf nicht außer acht gelassen werden, daß der Deutsche Automobil-Verband in letzter Zeit durch seine, zum Teil wohl beabsichtigte Tatenlosigkeit und durch das Fehlen jeder Initiative auf automobilistischem Gebiet seine Existenzberechtigung absichtlich in Frage gestellt hatte und daß dem Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein durch die volle Selbständigkeit erst die Möglichkeit zur Entfaltung seiner Kräfte gegeben wurde. Selbstverständlich konnte diese Möglichkeit im Vereinsjahre 1905/06 erst in einem gewissen Grade ausgenutzt werden, bildete aber eine wichtige Grundlage für den Ausbau der Vereinstätigkeit in der Zukunft.

Entwicklung des Vereins.

Im Berichtsjahre gewann der Verein 242 neue Mitglieder, so daß er am Schlusse des Jahres insgesamt 1076 Mitglieder umschloß. Die hierdurch bewirkte Vermehrung der Einnahmen und eine sparsame Kassenverwaltung ermöglichten die Zurückzahlung der aus dem Vorjahre gebliebenen Schuld von noch 7600 Mk., die früher durch die Gründung der eigenen Vereinszeitschrift entstanden war, und die Erzielung eines Barüberschusses von 2324,81 Mk.

Tätigkeit der Geschäftsstelle.

Die Erfüllung der Vereinsaufgaben nach jeder Richtung hin, insbesondere den Mitgliedern in automobilistischen Angelegenheiten mit Rat und Tat zur Seite zu stehen, die Fortschritte der Automobiltechnik zu unterstützen und bekanntzugeben, die Interessen der Automobilisten in der Öffentlichkeit und gegenüber den Behörden zu vertreten, alles dies bedingte bei der größeren Mitgliederzahl naturgemäß eine erweiterte Tätigkeit der Geschäftsstelle, die schon äußerlich dadurch zum Ausdruck kam, daß die Zahl der Ein- und Ausgänge im Berichtsjahre im Geschäftsjournal auf 4983 stieg, wobei die zahlreichen Rundschreiben und dergleichen unberücksichtigt gelassen sind. Namentlich der Verkehr der Geschäftsstelle mit den Mitgliedern gestaltete sich sehr rege, was als der beste Beweis dafür angesehen werden kann, daß die Mitglieder sich immer mehr daran gewöhnen, in dem Verein einen maßgebenden und unparteiischen

Ratgeber in allen automobilistischen Fragen zu erblicken. Von der Erleichterung, durch die Geschäftsstelle Grenzkarten zum zollfreien Passieren benachbarter Grenzen beziehen zu können, machten die Mitglieder sehr lebhaft Gebrauch, so daß im Kalenderjahr 1905 nach Oesterreich 69, nach der Schweiz 44, nach Italien 27 und nach Belgien 1 Karte ausgestellt werden konnten.

Einer freundlichen Aufnahme erfreuten sich auch die vom Verein eingeführten Wagenschilder, die zum Selbstkostenpreise von 15 Mk. pro Stück zur Verfügung gestellt und im Berichtsjahre wieder in einer Anzahl von 60 Stück bezogen wurden, während an Vereinsabzeichen 140 Stück zum Selbstkostenpreise von je 5 Mk. abgegeben wurden.

Als wichtigstes Bindeglied zwischen Geschäftsstelle und Mitgliedern mußte die Vereinszeitschrift angesehen werden. Im letzten Jahre erfuhr die Zeitschrift eine wesentliche Bereicherung ihres Inhaltes. Es gelang tüchtige Mitarbeiter und namentlich Herrn Regierungsbaumeister Pflug, der mit der Abhaltung der Vorlesungen über Automobilbau an der Technischen Hochschule zu Charlottenburg beauftragt war, als Leiter des technischen Teiles der Zeitschrift zu gewinnen. Der Weiterausgestaltung der Zeitschrift wird auch in Zukunft das größte Interesse gewidmet werden.

Vereinszeit-
schrift.

Die vom Verein veranstalteten Vorträge erfreuten sich eines regen Besuches seitens der Mitglieder und Behörden; als Themata wurden behandelt:

Vorträge.

16. Oktober 1905: „Welches ist die geeignetste Karosserieform für eine Berliner Kraftdroschke“ von Herrn Zivilingenieur Max R. Zechlin;

12. Dezember 1905: „Der Renardsche Automobilzug“ von Herrn Regierungsbaumeister Pflug;

21. Dezember 1905: „Die geplanten Gesetze über den Automobilverkehr (Steuergesetz, Haftpflichtgesetz, Reichsverkehrsordnung)“ von Herrn Syndikus Dr. R. Bürner;

25. Januar 1906: 1. „Der Frahmsche Frequenz- und Geschwindigkeitsmesser“, 2. „Hydraulische Metallpressung nach Huber“ von Herrn Zivilingenieur Lehmbek;

6. Februar 1906: „Technische Betrachtungen über die Entwick-

lung des Adler-Automobils“ von Herrn Diplom-Ingenieur Freiherrn von Loew;

14. Februar 1906: „Moderne Vergaser und Zündvorrichtungen für Automobilen“ von Herrn Zivilingenieur R. Schwenke;

endlich das auch noch in verschiedenen anderen geschlossenen Berufsvereinen behandelte Thema „Die Entstehung, Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung des Automobils“ von Herrn Syndikus Dr. jur. R. Bürner.

Kursus über die
Behandlung von
Automobilen.

Ein glücklicher Gedanke war es, daß Herr Ingenieur Edmund Levy, Teilhaber der Firma Sorge & Sabeck in Berlin, sich in liebenswürdiger Weise erbot, vor Vereinsmitgliedern unentgeltlich eine Reihe von Vorträgen, verbunden mit Demonstrationen, über die Konstruktion des Automobils zu halten. Es wurde damit bezweckt, die Automobilbesitzer mit der technischen Einrichtung ihrer Fahrzeuge vertraut zu machen, ihnen Hilfsmittel zur Beseitigung von Pannen an die Hand zu geben und sie dadurch nach Möglichkeit unabhängiger von ihren Führern zu machen. Die Vereinsleitung nahm das Anerbieten des Herrn Levy mit Dank an, unterrichtete die in Berlin und Umgegend wohnhaften Mitglieder von dem Vorhaben und erhielt zu ihrer Freude von nicht weniger als 80 Damen und Herren die Mitteilung, daß sie an den Kursen teilzunehmen beabsichtigten. Dieses unerwartet große Interesse machte es nötig, die Teilnehmer auf fünf Kurse zu verteilen, so daß an den fünf Abenden der Wochentage Montag bis Freitag das gleiche Thema vorgetragen wurde und die ganze Veranstaltung fünf Wochen in Anspruch nahm. Herr Levy führte hierbei die zu einem Motorwagen gehörenden Teile vor, gab eingehende Erklärungen über ihren Zweck und ihre Verwendungsweise und den Teilnehmern Gelegenheit, die Informationen noch durch Stellung von Fragen zu ergänzen. Der Vortragende erntete den allseitigen Dank der Zuhörer und erhielt als Zeichen des Dankes für seine nicht unerheblichen persönlichen Bemühungen und den recht erheblichen Erfolg vom Verein die Vereinsmedaille in Silber.

Auszeichnungen.

Ein weiterer Anlaß zur Verleihung von Medaillen war durch die Dienste geboten, welche die Herren Generalmajor z. D.

G. Becker, Gerichtsassessor Dr. jur. Georg Ebers, Rechtsanwalt Dr. Riel und Rechtsanwalt Dr. Max Oechelhäuser für die Durchführung und Ausgestaltung des Außerordentlichen Deutschen Autombiltages in Berlin am 10. Februar 1906 geleistet hatten. Anreger und geistiger Träger der Veranstaltung und der damit verbundenen Mühen war Herr General Becker; ihm wurde die Vereinsmedaille in Gold verliehen. Späterhin wurde Herr General Becker durch einstimmigen Beschluß der Generalversammlung vom 11. April 1906 zum Ehrenmitglied ernannt. Den drei letztgenannten Herren wurde für ihr verdienstvolles Mitwirken an der Förderung der Vereinsaufgaben die Vereinsmedaille in Silber verliehen.

Das vom Verein erlassene Preisausschreiben für Automobil-Geschwindigkeitsmesser ergab die Einsendung von 86 Bewerbungsgegenständen, die in der Zeit vom 9. bis 30. April 1906 in der Aula der Technischen Hochschule zu Charlottenburg ausgestellt und von vielen Hunderten von Interessenten in Augenschein genommen wurden. Am 23. April 1906 lud der Verein die Mitglieder des Reichstags zu einer Besichtigung ein. Gleichzeitig wurde die Bitte an den Reichstag gerichtet, die parlamentarische Verabschiedung des Haftpflichtgesetzes so lange hinauszuschieben, bis die zu erwartenden Prüfungsergebnisse jener Konkurrenz eine Beurteilung ermöglichen, wieweit durch einen zuverlässigen Geschwindigkeitsmesser eine Beeinflussung dieses Gesetzes bezw. der derzeitige Erlaß eines solchen überhaupt in Frage kommen könne. Erfreulicherweise nahm u. a. der Präsident des Reichstages, Herr Graf von Ballestrem, in Begleitung des Herrn Grafen von Oriola die Ausstellung in Augenschein; der Besichtigung wohnte auch Herr Geheimrat Dr. Tull vom Arbeitsministerium bei. Die Herren wurden durch den Präsidenten und Vorstandsmitglieder des Vereins geführt und gaben ihrer lebhaften Ueberraschung Ausdruck über die Fülle an Bewerbungsgegenständen und über die Mannigfaltigkeit der dargebotenen Lösungen der gestellten Aufgabe. Ein improvisierter Vortrag des Herrn General Becker bot die erwünschte und für die Betrachtung unbedingt notwendige Einführung in das technische Wesen der verschiedenen Apparate, indem gruppenweise die zur Anwendung gekommenen mechanischen Grundlagen, wie Zwangsläufigkeit, Zentri-

Preisausschreiben für Automobil-Geschwindigkeitsmesser.

fugalpendel, pneumatische, hydraulische, elektrische usw. Uebertragung, erläutert und schematisch an der Wandtafel skizziert wurden.

Es gelang dem Verein, an Stelle des verstorbenen Herrn Geh. Regierungsrats Professor von Borries, Herrn Geh. Regierungsrat Professor Dr. A. Riedler von der Technischen Hochschule für die Durchführung des Preisausschreibens zu interessieren. Dieser stellte zu den der Ausstellung folgenden Laboratoriumsprüfungen das „Laboratorium für Verbrennungskraftmaschinen der Technischen Hochschule“ zur Verfügung. Später wurden die Apparate im praktischen Betriebe an Automobilen der Versuchs-Abteilung der Verkehrsstruppen erprobt.



RUMSCHÖTEL



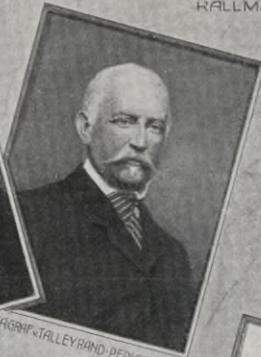
DIETERICH



RALLMANN



BECKER



GRAF STALLEYBAND-PERIGORD



BÜRNER



CONSTRÖM



DFLUG

JETZIGER VORSTAND DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

Vereinsjahr 1906/07.

Dieses Geschäftsjahr ist ein glücklicher Abschluß des ersten Jahrzehntes im Bestande des Vereins. Nachdem schon in den letzten Jahren die Mitgliederzahl ein starkes Anwachsen aufzuweisen hatte, erreichte sie am 1. Juli 1907 mit 1344 Mitgliedern ihren bis dahin höchsten Stand. Mit Rücksicht auf die seitdem erfolgte Aufnahme neuer Mitglieder und die wachsende Sympathie der Vereinsbestrebungen in der deutschen Automobilwelt kann erwartet werden, daß ein ferneres Wachsen des Vereins auch in den nächsten Jahren stattfinden wird. Während es im vorigen Jahre möglich war, den Rest der aus der Gründung der Vereinszeitschrift herrührenden Verbindlichkeiten zu tilgen, konnte in diesem Jahre bereits ein kleines Barvermögen angesammelt werden, welches die Inangriffnahme neuer Aufgaben gestattet und die weitere Kräftigung des Vereins für die Zukunft gewährleistet.

Die erste größere Arbeit des Vereins wurde bedingt durch die Einführung des sehr übereilt in Kraft gesetzten Automobilsteuergesetzes. In zahlreichen Aufsätzen in der Zeitschrift, in besonderen Rundschreiben, durch mündliche Aufklärungen usw. suchte die Vereinsleitung die Mitglieder mit den Einzelheiten des neuen Gesetzes bekanntzumachen, ihnen die Wege für die richtige Handhabung seitens der ausführenden Behörden zu zeigen und dergleichen. Bereits am 12. September 1906 sah sich der Verein infolge verschiedener Vorkommnisse veranlaßt, an das Reichskanzleramt eine Eingabe des Inhaltes zu richten, eine maßgebende Feststellung des Begriffes „Probefahrten“ im Sinne des Gesetzes herbeiführen zu wollen.

Als Ausfluß dieser und weiterer Vorstellungen dürfen die im Mai 1907 an die preußischen Regierungs-Präsidien gerichteten Rundschreiben der Provinzial-Steuerdirektion angesehen werden.

Äußere
Entwicklung.

Automobil-
steuergesetz.

Als formellen Bescheid in dieser Angelegenheit ging schließlich dem Verein folgender Erlaß des Reichskanzleramtes unter dem 8. März 1907 zu:

„Reichsschatzamt. II. 897.

Berlin, den 8. März 1907.

In der Eingabe vom 26. Januar d. J. ist der Wunsch ausgesprochen worden, daß als Fahrten, die eine die Steuerpflicht begründende Ingebrauchnahme des Kraftfahrzeugs nicht darstellen, auch solche Fahrten angesehen werden möchten, welche zur technischen Erprobung eigener oder fremder Konstruktionen an den Fahrzeugen oder deren Zubehörteilen von Kleingewerbetreibenden, selbständigen Konstrukteuren, Erfindern usw. vorgenommen werden, während in den von mir aufgestellten Auslegungsgrundsätzen nur von der Steuerfreiheit derartiger von Fabriken veranstalteten Fahrten die Rede ist.

Ich muß vorläufig Bedenken tragen, in der bezeichneten Richtung etwas weiteres zu veranlassen, da es mir ohne das Vorliegen eingehender Erfahrungen ausgeschlossen erscheint, eine das steuerliche Interesse ausreichend wahrende begriffsmäßige Abgrenzung des in Rede stehenden Personenkreises vorzunehmen. Es muß daher den Beteiligten überlassen bleiben, sofern sie im einzelnen Falle gegenüber der Stempelforderung der Steuerbehörden einen Anspruch auf Stempelfreilassung glauben erheben zu können, diesen Anspruch sei es im Wege der Verwaltungsbeschwerde, sei es im ordentlichen Rechtswege weiter zu verfolgen.

Dazu, daß auch solche Fahrten stempelfrei belassen werden, die ein Privatmann mit seinem bisher nicht mehr benutzten Kraftfahrzeuge vornimmt, um es einem Kaufliebhaber zum Zwecke des Verkaufs vorzuführen, scheint mir das Gesetz keinen Anhalt zu bieten.

Der Reichskanzler.“

(Unterschrift.)

Es ist zu verstehen, daß zu dem jetzigen Zeitpunkte die Reichsregierung von der Anordnung neuer Bestimmungen vorläufig absieht, ebenso wie wir dankbar anerkennen, daß das Reichskanzleramt in dem obigen Erlaß einen maßgebenden Wink gegeben hat, wie die Steuerfreiheit der von nicht fabrikmäßigen Betrieben benutzten Probewagen von Fall zu Fall erreicht werden kann. Es darf aber wohl erwartet werden, daß nach einem gewissen Zeitraume, wenn genügende praktische Erfahrungen in der Handhabung des Steuergesetzes gesammelt worden sind, der Bundesrat sich veranlaßt sehen wird, alle inzwischen aufgetauchten Fragen in entgegengerichteter

Weise durch eine endgültige Verordnung zu lösen und dabei auch die in der Eingabe des Vereins behandelten Fälle in einer den berechtigten Interessen der Automobilisten in größerem Maße Rechnung tragenden Form zu entscheiden.

Bezüglich der Berechnung der Pferdestärken von Elektromobilen zu Steuerzwecken unterbreitete der Verein der zuständigen Reichsbehörde ebenfalls Vorschläge für die praktische Handhabung.

Als der Bundesrat beschlossen hatte, die verbündeten Regierungen zu ersuchen, in ihren Gebieten den Verkehr mit Kraftfahrzeugen nach Maßgabe bestimmter, am 1. Oktober in Kraft tretender Grundzüge zu regeln, und als die verbündeten Regierungen diesem Ersuchen allgemein nachkamen, gab der Verein Ende 1906 ein Sonderheft seiner Zeitschrift heraus, welches jene Grundzüge im Wortlaut brachte und einen Vergleich zwischen den neuen Anordnungen und den bisherigen Polizeiverordnungen zog. Dieser Sonderabdruck wurde den Mitgliedern unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

Reichs-
Verkehrsordnung
für
Kraftfahrzeuge.

Der bekannte Gesetzentwurf, betreffend die verstärkte Haftpflicht der Automobilbesitzer, hatte im Winterhalbjahr 1906/07 Aussicht, zur Annahme zu gelangen. Denn auf Drängen einiger automobilfeindlichen Abgeordneten peitschte die Reichstagskommission den Entwurf durch, um ihn dem Reichstage schleunigst zur Beschlußfassung vorlegen zu können. In letzter Stunde unterbreitete der Verein der Kommission nochmals eine dringliche Petition, welche von vielen Handelskammern unterstützt wurde.

Entwurf
eines Haftpflicht-
gesetzes für
Automobil-
besitzer.

In dieser Denkschrift, die im Anhang hier im Wortlaut wiedergegeben wird, vertrat der Verein die Auffassung, daß die bis dahin vorhanden gewesenen Unterlagen für eine zutreffende Beurteilung der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit eines Gesetzes nach dem vorliegenden Entwurf als völlig unzureichend zu erachten seien, und daß vor jeder Annahme eines bezüglichen Gesetzes zunächst die Ergebnisse der vom Reichsamt des Innern angeordneten Unfallstatistik und die Wirkung der neuen einheitlichen Bestimmungen für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen abgewartet werden müsse.

Zum Glück für den deutschen Automobilismus wurde kurz darauf der Reichstag aufgelöst und dem im Frühjahr 1907 zusammengetretenen Reichstag ist ein neuer Entwurf noch nicht unterbreitet

worden. Die Reichsregierung hat inzwischen eine Enquete über den Umfang der durch Kraftwagen verursachten Unfälle veranstaltet. Das Ergebnis der ersten Umfrage war für den Motorwagenverkehr nicht günstig. Wie aus verschiedenen Zuschriften der Vereinsmitglieder festgestellt werden konnte, entbehrten aber die von den unteren Polizeiorganen ausgehenden Erhebungen vielfach eingehender, einwandfreier Gründlichkeit. Auch fand die Enquete statt, als die den Verkehr in segensreicher Weise regelnde Reichsverkehrsordnung noch nicht in Kraft getreten war. Man wird also das Resultat neuerer Erhebungen abzuwarten und die Grundlagen zu prüfen haben. Sollte dann die Reichsregierung zu einer neuen Gesetzesvorlage gedrängt werden, dann wird auch der Verein weiter unentwegt für die Interessen des deutschen Motorfahrwesens eintreten.

Rechts-
verhältnisse der
Motorwagen-
führer.

Einer sehr beifälligen Aufnahme bei Mitgliedern und Nichtmitgliedern begegnete die vom Verein herausgegebene Schrift des Vorstandsmitgliedes Herrn Syndikus Dr. R. Bürner „Das rechtliche Verhältnis zwischen dem Motorwagenbesitzer und dem Motorwagenführer in Privatdiensten“ nebst dem Entwurfe eines Normal-Dienstvertrages, der auch in Separatabzügen abgegeben wurde. Herr Dr. Bürner hat sich hiermit ein großes Verdienst erworben. In dem Werk sind mit großer Sorgfalt die für die Sache vielfach unzulänglichen Bestimmungen des geltenden Rechts zusammengefaßt und erläutert, womit eine wertvolle Grundlage für eine vollkommenere gesetzliche Neuordnung der Verhältnisse der Motorwagenführer geschaffen ist, indem die jetzt vorhandenen Lücken beleuchtet werden. Der Normal-Dienstvertrag berücksichtigt alle zurzeit heranziehbaren Gesetzesbestimmungen und ist allgemeiner Anwendung dringend zu empfehlen. Beide Veröffentlichungen sind bereits in großem Umfange verbreitet worden. Der Schlesische Automobil-Club hat das Vertragsformular bei seinen Mitgliedern offiziell eingeführt, andere Klubs haben es in größerer Anzahl bezogen.

Tourenbuch und
Motorwagen-
Betriebskonto.

Gleich günstig aufgenommen wurde das „Tourenbuch für Motorwagenführer“, in einem Futteral vereinigt mit dem „Motorwagen-Betriebskonto“. Die erste Auflage war bald

vergriffen, und zahlreiche Exemplare der zweiten Auflage sind bereits bezogen worden.

Im Januar 1907 stellte die Vereinsleitung durch Umfrage bei den Mitgliedern Ermittlungen an über die Stellungnahme der Gemeindebehörden bezüglich der Krankenkassenversicherungspflicht für Führer.

Das eingegangene Material brachte erfreulicherweise nur einzelne Fälle von unrichtiger Auslegung des Krankenkassengesetzes zutage, so daß von einer prinzipiellen Behandlung dieser Frage abgesehen werden konnte und eine Verfolgung der Einzelfälle genügte.

Bekanntlich sind die Automobilbesitzer bei der Fahrt sehr oft groben Belästigungen seitens der Kinder und leider auch Erwachsener ausgesetzt. Gerade im letzten Sommer sind häufig harmlose Fahrer, besonders auch Damen, durch Steinwürfe, Peitschenhiebe und dergleichen verletzt worden, Angriffe, denen mangels jeglichen Beistandes auf der Landstraße nur in den seltensten Fällen durch Feststellung der Urheber nachgegangen werden konnte. Im Interesse der durch ihn vertretenen Sache machte der Verein mehrfach Anzeige solcher Vorfälle bei den maßgebenden Stellen, also bei Orts-, Schul- und Landratsbehörden. Höchst dankenswerterweise geschah dies immer, wie beispielsweise aus Heft 11, Jahrgang 1907, S. 278, der Zeitschrift zu entnehmen ist, mit bestem Erfolg, so daß eine allmähliche Beseitigung dieser Unsitte erwartet werden kann, namentlich, wenn die Mitglieder derartige Belästigungen sofort zur Kenntnis der Vereinsleitung bringen.

Mit Rücksicht darauf, daß heute noch eine große Unsicherheit herrscht über die Bedingungen, die an ein gutes Zylinderöl für Automotoren gestellt werden, warf der Verein Mittel aus, um Untersuchungen über die Eigenschaften derjenigen Zylinderöle, die auf dem Markte am stärksten vertreten sind, vorzunehmen. Der Endzweck dieser Untersuchungen soll der sein, Normalien aufzustellen für die Beschaffenheit solcher Öle. Diese Aufgabe ist nicht leicht zu lösen, sie bedarf geraumer Arbeit von Männern der Wissenschaft und der Praxis.

Der Verein ließ zunächst durch einen Vertrauensmann Proben von Zylinderölen verschiedener Herkunft entnehmen und sie in der

Kranken-
versicherung der
Motorwagen-
führer in Privat-
diensten.

Belästigungen
der Auto-
mobilisten auf
der Fahrt.

Prüfung von
Zylinderöl für
Benzinmotoren.

Oelabteilung des Königlichen Material-Prüfungsamtes in Gr.-Lichterfelde auf ihr physikalisches und chemisches Verhalten untersuchen. Die Ergebnisse wurden in Heft 5, Jahrgang 1907, S. 89, der Zeitschrift abgedruckt. Weitere praktische Erprobungen der Oele werden durch das Vorstandsmitglied, Herrn Dr. Dieterich in Helfenberg, vorgenommen; das Resultat wird später bekanntgegeben werden.

Dem Verlage Ludwig Ravenstein in Frankfurt a. M. wurde gestattet, die von ihm in 164 Einzelkarten herausgegebene Radfahr- und Automobilkarte von Mitteleuropa als offizielle Karte des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins zu bezeichnen.

Mit der Kraftfahrzeug-Aktiengesellschaft in Charlottenburg hat der Verein einen Begünstigungsvertrag im Interesse seiner Mitglieder abgeschlossen, welcher u. a. folgende Bestimmungen enthält:

Die Kraftfahrzeug-Aktiengesellschaft gewährt den Mitgliedern, welche einen Einstellraum in der Garage zu Charlottenburg, Fritschestraße, mieten, auf die festgesetzten Mietpreise einen Rabatt von 10%. Räumt die Kraftfahrzeug-Aktiengesellschaft anderen automobilistischen Interessenvertretungen in ähnlichen Abkommen günstigere Bedingungen ein, so finden diese sofort auch den Mitgliedern des Vereins gegenüber Anwendung. Ermäßigt die Kraftfahrzeug-Aktiengesellschaft die ursprünglich festgelegten Mietpreise für Einzelstände gegenüber einem anderen Mieter, so finden die Mietbeträge der Vereinsmitglieder entsprechende Ermäßigung. Die Gesellschaft verpflichtet sich außerdem, in der für den Verein vorgesehenen Sonderabteilung eine gut funktionierende Schiebebühne einzurichten. Jeder Einstellraum ist mit einem verschließbaren Schrank für die Aufbewahrung von Motorwagen-Ersatzteilen und dergl. und mit einem Werkttisch (einschl. Schraubstock) auszurüsten. Für die Beschaffung einer geeigneten Ladevorrichtung für Akkumulatoren hat die Gesellschaft Sorge zu tragen. Die Hausordnung für die Einstellhalle und deren Abänderungen sind der Geschäftsstelle des Vereins stets sofort bekanntzugeben.

Der im Bericht für das Vorjahr näher behandelte Wettbewerb für Geschwindigkeitsmesser beschäftigte den Verein auch im Berichtsjahr. Herr Geheimer Regierungsrat Professor Dr. A. Riedler unterwarf die seinem Laboratorium überwiesenen Apparate sehr ein-

Ravensteins
Automobilkarte
von Mitteleuropa.

Vergünstigungen
für die Vereins-
mitglieder bei Be-
nutzung der
Garage der Kraft-
fahrzeug-Aktiengesellschaft in
Charlottenburg.

Geschwindig-
keitsmesser-
Konkurrenz.



gehender Prüfung und erstattete den Preisrichtern in mehreren Sitzungen Bericht über deren Verlauf. Den Preisrichtern stand Besichtigung der Prüfungsarbeiten jederzeit zu, wovon auch häufiger Gebrauch gemacht wurde. Von den zur Prüfung gekommenen Apparaten waren im Verlauf der Prüfungen viele auszuschneiden, weil die Bauart Mängel ergab, deren Beseitigung einen völligen Umbau erforderte, und deren weitere Prüfung im praktischen Betriebe am Fahrzeuge wegen völliger Aussichtslosigkeit aufzugeben war. Der Bericht des Herrn Geheimrat Riedler über das Ergebnis dieser Laboratoriumsprüfungen wurde den Preisrichtern in einer Druckschrift zugefertigt und gelegentlich einer Sitzung im Laboratorium erläutert. Die für die weitere praktische Prüfung bestimmten Apparate wurden der Versuchs-Abteilung der Verkehrstruppen zwecks längerer Prüfung an deren hierfür dankenswerterweise zur Verfügung gestellten Fahrzeugen überwiesen. Die vielfache Abkommandierung dieser Fahrzeuge für dienstliche Verwendung an anderer Stelle hatte eine Verzögerung des Abschlusses dieser Prüfungen über die dafür vorgesehene Zeit hinaus zur Folge. Die Preisrichter nahmen mehrfach Veranlassung zum persönlichen Einblick auch in diese Prüfungen. Ueber das Schlußergebnis derselben wurde ihnen ebenfalls ein gedruckter Bericht durch den mit den Arbeiten beauftragten Herrn Hauptmann Meyer zugefertigt.

Der Schiedsspruch und damit der Abschluß der Veranstaltungen ist noch nicht erfolgt, steht aber unmittelbar bevor. Während der Sommermonate ließ sich eine vollzählige Versammlung der Preisrichter nicht ermöglichen.

Herrn Hauptmann Meyer gebührt an dieser Stelle ebenfalls der Ausdruck aufrichtigen Dankes. Er hat seit Bestehen des Vereins an allen Veranstaltungen desselben den regsten Anteil genommen und diese bei jeder sich bietenden Gelegenheit persönlich durch bereitwillige lebenswürdige Mitwirkung unterstützt.

Am 5. November 1906 hielt Herr Dr. Karl Dieterich-Helfenberg in einer Vereinsversammlung einen Vortrag über „Eine Alpenreise im Automobil“, der mit großem Beifall aufgenommen wurde und als Sonderheft der Zeitschrift erschienen ist. Am 6. November wurde eine Besichtigung des Königlichen Material-Prüfungsamtes in Gr.-Lichterfelde vorgenommen, wobei

Vorträge und
Besichtigungen.



Teilnehmer durch sämtliche Abteilungen unter erläuternden Vorträgen der Unterdirektoren und Abteilungsvorsteher geführt wurden. Am 7. und 10. November fanden sachkundige Führungen durch die Internationale Automobil-Ausstellung in Berlin für die Vereinsmitglieder statt.

Am 16. April veranstaltete der Magdeburger Automobil-Verein einen öffentlichen, zahlreich besuchten Vortrag des Herrn Dr. Bürner über „Die Bedeutung des Automobils und seine Gefährdung durch die beabsichtigte Haftpflichtgesetzgebung“, der mit der Annahme einer Resolution im Sinne der Vereinsbestrebungen schloß und dem Bezirksvereine viele neue Mitglieder zuführte. Ueber die „Entstehung, Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung des Automobils“ sprach Herr Dr. Bürner außerdem in verschiedenen Städten, u. a. im Elektrotechnischen Verein in Mannheim-Ludwigshafen, im Emscher Bezirksverein des Vereins deutscher Ingenieure zu Gelsenkirchen, im Württembergischen Elektrotechnischen Verein in Stuttgart, im Breslauer Bezirksverein deutscher Ingenieure in Breslau, im Hessischen Bezirksverein deutscher Ingenieure in Kassel.

Automobilclub
Chemnitz.

In der Ausschußsitzung vom 7. Mai 1907 wurde der Automobil-Club Chemnitz als angeschlossener Verein aufgenommen.

Satzungsänderungen. — Neue
Geschäftsordnung.

In derselben Sitzung beschloß der Auschuß einige Satzungsänderungen, die auf Grund der im Laufe der Jahre gesammelten Erfahrungen und des stattlichen Anwachsens der Mitgliederzahl nötig geworden sind und in der Generalversammlung am 1. Oktober 1907 zur endgültigen Genehmigung vorgelegt werden sollen.

Gleichzeitig wurde eine neue Geschäftsordnung aufgestellt und in Heft 9, Jahrgang 1907, der Zeitschrift veröffentlicht.

Versammlung
des deutsch-
österreichischen
Kartells.

In der Generalversammlung des Kartells deutscher und österreichischer Motorfahrer-Verbände am 1. Juni 1907 in Salzburg, die u. a. wichtige Fragen bezüglich des Grenzkartenverkehrs behandelte, war der Verein durch sein Vorstandsmitglied Herrn Dr. Bürner vertreten.

Aufruf für ein
Serpollet-Denkmal
in Paris.

Ein in Heft 7, Jahrgang 1907, der Zeitschrift veröffentlichter Aufruf zur Förderung eines Serpollet-Denkmal in Paris hatte die Zeichnung von 475 Frcs. zur Folge, die an das Denkmalskomitee abgeführt wurden. Der in der Zeitschrift Serpollet gewidmete

Nachruf hatte das verdienstvolle Ausschußmitglied, Herrn Baurat A. Fischer, in Stuttgart zum Verfasser, der in engen Beziehungen zu Serpollet und seinen Arbeiten gestanden hatte. Die Witwe Serpollets drückte dem Verein ihren Dank für seine Bemühungen in dieser Angelegenheit aus.

Der Verein hatte sich gegenüber dem Vorbereitungsausschuß für den Gegenbesuch der englischen Journalisten in Deutschland, unter dem Vorsitze Seiner Durchlaucht des Herzogs von Trachenberg, Fürsten von Hatzfeld, zur Ausführung einiger Automobilmfahrten bereit erklärt und konnte, dank dem Entgegenkommen seiner Mitglieder, am 29. und 31. Mai etwa 25 stattliche Wagen zur Verfügung stellen, die meist von Herrenfahrern gesteuert wurden.

Erwähnenswert ist die am 29. Mai unternommene Rundfahrt durch die Stadt, die vom „Kaiserkeller“ in der Friedrichstraße ausging und dann u. a. folgende Straßen resp. Punkte berührte: Wilhelmstraße, Gendarmenmarkt, Rathaus, Molkenmarkt, Fischerbrücke, Märkisches Museum, Jannowitzbrücke, Friedrichshain, Kaiser-Wilhelm-Straße, Monbijouplatz, Museum, Dom, Königliches Schloß, Unter den Linden, Siegesallee, Königsplatz, Tiergarten, Charlottenburger Chaussee, Mausoleum in Charlottenburg, Schloßstraße, Bismarckstraße, Hardenbergstraße, Tauenzienstraße; am Wittenbergplatz wurden die englischen Gäste von der Untergrundbahn aufgenommen. Die lange Reihe der kurz aufeinanderfolgenden, mit deutschen und englischen Fahnen geschmückten Wagen zog die Aufmerksamkeit des Publikums auf sich. Die von den Polizeiorganen der Reichshauptstadt aufrecht-erhaltene Ordnung des Straßenverkehrs war musterhaft.

Am 31. Mai fuhren die Wagen die englischen Gäste, nach ihrem Empfang durch den Kaiser, von Sanssouci in Potsdam über die Glienicker Brücke, Wannsee, Havelchaussee, Pichelsberg, Döberitzer Heerstraße nach Berlin zurück. Die Fahrten wurden von den Vorstandsmitgliedern, Herren General Becker und Syndikus Dr. Bürner, geleitet, waren vom herrlichsten Wetter begünstigt und verliefen ohne jeden Zwischenfall, ohne jede Panne. Die englischen Gäste waren sowohl über das Gesehene, als auch über den tadellosen Verlauf der Fahrten sehr erfreut und ließen dem Verein durch ihren geschäftsführenden Vorsitzenden, Herrn Frederick L. Dickin-

Fahrten
gelegentlich des
Besuches der eng-
lischen Journa-
listen in Berlin.

son vom „Reuter-Bureau“ in London, in einer ehrenden Zuschrift ihren Dank aussprechen.

Ebenso dankte der Vorsitzende des deutschen Empfangskomitees, Durchlaucht Fürst Hatzfeld, Herzog von Trachenberg in einem liebenswürdigen Schreiben.

Die Vereinsleitung widmete allen bemerkenswerten Vorgängen auf dem Gebiete des Motorwagenwesens im In- und Auslande ihre Aufmerksamkeit. Sie entsandte das Vorstandsmitglied Herrn Regierungsbaumeister Pflug zur Internationalen Ausstellung in Mailand und zur Kieler Motorboot-Ausstellung, Herrn Ingenieur Herbert Bauer zu den Ausstellungen in Paris und London, Herrn Dipl.-Ing. Ettlinger zum Kaiserpreisrennen nach dem Taunus. Die Berichte dieser Herren fanden Aufnahme in der Vereinszeitschrift. Herr Regierungsbaumeister Pflug vertrat ferner den Verein bei dem Fest des Sächsischen Automobil-Clubs bei der Einweihung seines neuen Klubheims, wirkte als Sachverständiger bei der Prüfung eines vom Reichs-Kolonialamt in Auftrag gegebenen Lastfahrzeugs für die Kolonien und hatte dem Reichs-Kolonialamt, welches sich dieserhalb an den Verein gewandt hatte, ein bezügliches Gutachten zu erstatten. Ebenso unterzog Herr Regierungsbaumeister Pflug sich im Vereinsinteresse vielen Besuchen hervorragender Fabriken und Besichtigungen von Neuheiten wie z. B. in Seegefeld bei der Freibahn-Gesellschaft usw., Verrichtungen, die dem Material für die Vereinszeitschrift zugute kamen.

Geschäftsstelle.

Was endlich die Tätigkeit der Geschäftsstelle angeht, die naturgemäß den Mittelpunkt der Vereinstätigkeit bildet und in engster Beziehung zu der Leitung der Vereins-Zeitschrift und der Geschäftsführung der „Technischen Kommission für Versuche und Auskunftserteilung“ steht, so war diese so umfangreich wie nie zuvor. Schon aus dem Anwachsen der Ein- und Ausgänge im Geschäftsjournal von 4983 im Jahre 1905/06 auf 5813 im Berichtsjahre geht dies hervor. Aber am zeitraubendsten und wichtigsten waren die mündlichen Ratschläge, die die Mitglieder bei den verschiedensten Anlässen erhielten, z. B. bei den Ankäufen von Motorwagen und Einzelteilen, dem Abschlusse von Haftpflicht-, Unfall- und Materialschaden-Versicherungen, bei der Regulierung von Schadensfällen, bei der Zusammenstellung von Reiserouten im In- und Auslande, bei der Ein-

führung von technischen Neuheiten, bei der Begutachtung von Wagen. Gerade durch die letztere Tätigkeit wurde die Geschäftsstelle derart in Anspruch genommen, daß durch Beschluß des Vorstandes eine Haftpflicht- und Unfallversicherung im Interesse der mit den Wagenfahrten beauftragten Beamten abgeschlossen wurde. In vielen Fällen gelang es der Geschäftsstelle, Streitigkeiten zwischen Lieferanten und Käufern von Automobilen beizulegen, leistungsfähige und vertrauenswürdige Fahrer nachzuweisen, andererseits vor vertrauensunwürdigen, mündlich und schriftlich zu warnen, mit Winken bei dem Vorgehen gegen ungerechtfertigte polizeiliche Anzeigen zu dienen, bei Prozessen maßgebende Sachverständige namhaft zu machen. Den Fabrikationsfirmen wurden wertvolle Winke zur Anknüpfung von Geschäftsverbindungen im Auslande durch die Zeitschrift und durch Rundschreiben gegeben, sie erhielten Auskünfte über Zollverhältnisse im Auslande und wurden auch in verschiedenen anderen Fällen durch die Bearbeitung volkswirtschaftlicher Fragen unterstützt.

Von der Erleichterung, durch die Geschäftsstelle Grenzkarten zum zollfreien Passieren der benachbarten Grenzen zu beziehen, machten die Mitglieder sehr oft Gebrauch, so daß allein im ersten Halbjahr 1907 nach Oesterreich-Ungarn 70, nach der Schweiz 26, nach Frankreich 17, nach Holland 7, nach Italien 14, nach Belgien 7, nach Rußland 1 Grenzkarte und außerdem zwei Ursprungszeugnisse ausgestellt werden konnten. Hierbei ist aber zu bemerken, daß der Bedarf an Grenzkarten im zweiten Halbjahr regelmäßig ein bedeutend stärkerer ist.

Die umfangreiche Bibliothek, die durch die Einreihung der neuesten buchhändlerischen Erscheinungen auf dem Gebiete der Technik, des Sports und der Kartographie auf dem laufenden gehalten wurde, fand lebhaften Zuspruch aus Techniker- und Laienkreisen.

Eines umfangreichen Absatzes erfreuten sich auch wieder die vom Verein eingeführten Wagenschilder, von welchen 95 Stück bezogen wurden, während an Vereinsabzeichen 157 und an Vereinsmützen 50 Stück abgegeben wurden.

Nach Abschluß dieser Einzelberichte über die Betätigung des Vereins in den zurückliegenden zehn Jahren darf der Verein mit

Befriedigung auf diesen Abschnitt seines Bestehens zurückblicken und mit Schaffensfreudigkeit in ein neues Jahrzehnt eintreten. Die zurückliegende Zeit fällt zusammen mit der Sturm- und Drangperiode des Motorfahrzeugs überhaupt und es hat wahrlich nicht an Hindernissen und Beschwerlichkeiten gefehlt. Nur emsige Arbeit und treues zielbewußtes Festhalten an der gestellten Aufgabe, dem Motorfahrzeuge, dem Verkehrsmittel der Zukunft, bahnzubrechen und seine Verwendung zu verallgemeinern, ermöglichten das Bestehen des Vereins und sein stetes Wachsen trotz manchen Mißgeschicks. Der Verein hat jedenfalls das Glück gehabt, daß sich in jeder Phase seiner Entwicklung tatkräftige und von der Aufgabe erfüllte Männer bereitfanden, für ihn und für sein Wirken einzutreten. Eine lange Reihe von Namen wäre anzuführen, denen der Verein Anerkennung und Dank schuldet. Auf viele derselben, die bei sich bietenden Gelegenheiten mehr hervortraten, ist an entsprechenden Stellen in den vorhergehenden Berichten hingewiesen. Aber es würden auch noch Herren zu nennen sein, die ohne besonders hervortreten zum Teil von Beginn des Vereins an bis zum heutigen Tage fest und treu mit ihrem Interesse und mit Rat und Tat zum Verein hielten und ihm damit denjenigen Rückhalt gewährten, ohne welchen es der Vereinsleitung oft kaum möglich gewesen wäre, sich und damit die Interessen der Mitglieder durchzusetzen. Dieser Rückblick darf aber nicht geschlossen werden, ohne auch mit Dank der förderlichen Unterstützung zu gedenken, die die Vereinsleitung zu allen Zeiten bei den Behörden gefunden hat. Er sei geschlossen mit dem Ausdruck des Wunsches, daß die Entwicklung des Vereins in den folgenden Jahrzehnten eine stetig fortschreitende sein möge! — Der Grundzug des Vereins ist auf gemeinnützige Tätigkeit gerichtet; möge ihm zum Wohl des Ganzen auch in der Zukunft glücklicher Erfolg zur Seite stehen.

Der Bayerische Motorwagenverein (e. V.)

Landesverein des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins

wurde im Juli 1900 gegründet. Seine ersten Mitglieder waren in München die Pioniere des Automobilismus. Mit den seinerzeitigen primitiven Motorwagen, einem „Wartburgwagen“ von 5 PS., einem

Daimler von ähnlicher Stärke und dann mit einem 6 PS. Darracq wurden von den Mitgliedern des Bayer. Motorwagenvereins die ersten Rekorde aufgestellt. Die Fahrten dehnten sich gewöhnlich nicht weiter aus, als nach Starnberg, da die Zuverlässigkeit der Fahrzeuge recht viel zu wünschen übrig ließ. Der Verein suchte das neue Verkehrsmittel durch Verträge, öffentliche Vorführungen usw. populär zu machen; doch gewann das Auto in München nur sehr langsam Terrain, wozu allerdings die häufigen Betriebsstörungen der ersten Wagen und das gefürchtete „Steckenbleiben“ auf den Straßen beitrugen. Naturgemäß war anfangs das Scheuen der Pferde und der Widerstand der Landbevölkerung in der Umgebung ein an den Vereinsabenden stets behandeltes Thema; einzelne Mitglieder stellten an bestimmten Tagen der Woche ihre Wagen zur Verfügung, um die Pferde an dieselben zu gewöhnen. Diese „Uebungskurse“ fanden am Bavariaring statt, hatten jedoch naturgemäß wenig Wert, da die Besitzer scheuender Pferde es vorzogen, lieber nicht zu erscheinen. Im Laufe der nächsten Jahre wuchs die Anzahl der Automobile, allerdings nur langsam, zugleich aber auch das Interesse der Münchener Polizei und manches Vereinsmitglied erhielt ein Andenken in Gestalt eines Strafbefehles wegen „rasenden Fahrens“ mit einem 5 PS. Einzylinder.

Erst seit der ersten Herkometerkonkurrenz 1905 gewöhnten sich die Augen der Polizei allmählich an die normale Schnelligkeit, nachdem im Forstenrieder Park gelegentlich des Bleichröder-Rennens das eigentliche „Rasen“ vor Augen geführt worden war. Neben dem Anschluß an den Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein gliederte sich der Bayer. M.-V. auch an den „Verband zur Wahrung der Interessen bayer. Rad- und Motorfahrer“ an und fand dort reichlich Gelegenheit, im Verkehr mit den Behörden der automobilistischen Sache im großen zu dienen. Auch bei der Feststellung der oberpolizeilichen Vorschriften wirkten vom Staatsministerium des Innern beigezogene Vereinsmitglieder in sachkundiger Weise mit. Bei der Einführung der Reichssteuer auf Automobile wurde vom Verein eine längere Denkschrift an die einschlägigen Behörden in Berlin eingereicht.

Das Vereinsleben war während der ganzen Zeit des Bestehens ein äußerst lebhaftes.





VESTIBÜL-IM-CLUBHAUS



EINFART-·GARTEN-·CLUBHAUS



CLUBHAUS-DES-BAYERISCHEN-MOTORWAGEN-VEREINS



LESEZIMMER



HERRENZIMMER

Die Vereinsabende fanden zuerst in einem Lokale der Pschorrbräubierhallen, seit 1906 im Restaurant Bauerngirgl, Residenzstraße, statt. Der derzeitige zweite Vorstand, Fabrikant Reiners, erbaute in den Jahren 1905/06 neben seiner Villa in Neuwittelsbach ein äußerst geschmackvolles und gediegenes Gesellschaftshaus mit großer Automobilremise, Kegelbahn und Gesellschaftsräumen, in welchem die Vereinsmitglieder während der Wintermonate ebenso gelungene als gemütliche Feste feiern.

Der Bayerische Motorwagenverein hofft, auch im nächsten Jahre wieder zu wachsen und zu blühen wie bisher.

Der Magdeburger Automobil-Verein

wurde am 1. Februar 1903 in einer zu diesem Zweck einberufenen Versammlung im City-Hotel in Magdeburg begründet. Seine Aufgabe war, den Besitzern von Motorfahrzeugen und den Freunden dieses neuen Verkehrsmittels in Magdeburg und Umgebung einen Zusammenschluß zu vermitteln, zwecks Vertretung und Wahrnehmung der gleichen Interessen und so im Anschluß an das große Ganze zu helfen, dem neuen Verkehrsmittel in der schwierigen Zeit des Anfangs die Bahn zu brechen. Durch belehrende, aufklärende Vorträge und Vorführung soll das Verständnis für das Wesen des Motorfahrzeugs in der Oeffentlichkeit gefördert und durch Benutzung der Fahrzeuge seitens der Mitglieder in einer vernunftgemäßen, von Uebertreibungen freien Art und Weise das Interesse an der Neuheit allgemein geweckt und erhalten werden. Der Verein nahm von vornherein engen Anschluß an den dem gleichen Ziele dienenden Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein. Die Begründung des Vereins erfolgte mit 24 Mitgliedern, die 20 Automobile besaßen. Den ersten Vorstand bildeten die Herren:

Vizekonsul Richard Fischer, Magdeburg, I. Vorsitzender.

Verlagsbuchhändler Wilhelm Rathke, Magdeburg, II. Vorsitzender.

Kaufmann Fleischer, Magdeburg, I. Schriftführer.

Kaufmann H. Brehmer, Helmstedt, II. Schriftführer.

Dr. phil. H. Pfuhl, Magdeburg, I. Kassierer.



VICE-CONSUL RICHARD FISCHER

VORSTAND
DES
MAGDEBURGER
AUTOMOBIL-VEREINS



Dr. DHUL



H. BREHMER



C. DIETLEIN

Kaufmann C. Dietlein, Magdeburg, II. Kassierer.

Kaufmann Bruno Buechner, Magdeburg, Fahrwart.

An der kurz nach Begründung des Vereins stattfindenden Huldigungsfahrt vor Sr. Majestät dem Kaiser am 7. März 1903 in Berlin nahm der Verein mit acht Fahrzeugen teil und hat weiterhin durch Veranstaltungen von Fahrten und Vorträgen nach Kräften der Sache zu nützen und durch frohe Geselligkeit die Mitglieder freundschaftlich zusammenzuhalten gesucht. Magdeburg erwies sich als ein der Sache nur mäßig entgegenkommender Platz; dem Verein ist es aber gelungen, sich viele Freunde zu schaffen und seine Existenzberechtigung und Fähigkeit darzutun, so daß mit der stetig vorwärts schreitenden Verbreitung der Motorfahrzeuge zweifellos auch auf ein kräftiges Erblühen des Vereins gerechnet werden kann. Nach mannigfachen Schwankungen beträgt die Mitgliederzahl zurzeit 35 mit 27 Automobilen und die Leitung liegt jetzt in den Händen der Herren:

Vizekonsul Richard Fischer, als Vorsitzender.

C. Dietlein, als Schriftführer.

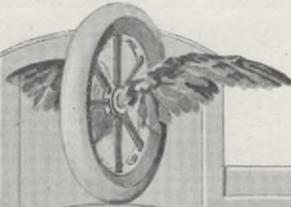
H. Brehmer, als II. Schriftführer und

Dr. Pful, als Kassierer,

deren Bildnisse hier angefügt werden.

Automobil-Club Chemnitz, eingetragener Verein.

Der Automobil-Club Chemnitz wurde am 15. Januar 1907 gegründet. Bis dahin bestand unter der großen Anzahl erzgebirgischer Automobilisten keinerlei Zusammenhalt und infolgedessen auch keinerlei Schutz automobilistischer Interessen. Schwer war der Anfang, denn der Erzgebirgler, speziell der Chemnitzer, ist ein praktischer Mensch, und allgemein trat man den Anhängern der Klubgründung mit Mißtrauen entgegen. Man vermutete, daß ein Klub ins Leben gerufen werden solle, wie so viele andere, die wohl die Wahrung gemeinnütziger Interessen in ihren Statuten als Leitsatz stehen haben, in Wirklichkeit aber nur entweder rein sportlichen oder rein Vergnügungszwecken sich widmen. Nur schwer gelang es daher, dem um die Schaffung einer Automobilisten-Vereinigung sich eifrig be-



A. DIECHMANN.



P. REINECKER



Dr. med. ROTHFELD



H. WÄGNER



R. WÄGNER



Dr. med. BAGMANN



VORSTAND
DES
AUTOMOBILCLUB · CHEMNITZ



mühenden Chemnitzer Sportsmann Heinrich Wagner Anhänger zu finden; als die konstituierende Versammlung am 15. Januar 1907 stattfand, da waren es erst 15 Automobilisten, die sich zum Beitritt entschlossen. Die Zahl war klein, aber um so entschlossener. Namen, wie Paul Reinecker, Robert Wagner, Dr. Rothfeld, Dr. Bachmann, Friedr. Ant. Köbke usw., waren eine Gewähr dafür, daß sich die Sache in guten Händen befand.

Der nun gegründete Automobil-Club Chemnitz war bescheiden, er erkor sich als Arbeitsfeld nur die Kreishauptmannschaft Chemnitz. Hier wollte er wirken, sowohl für fremde durchfahrende Automobilisten als auch für Klubangehörige. Gern wäre er mit den benachbarten Klubs Hand in Hand gegangen, doch diese wollten von ihm nichts wissen. Der junge Klub arbeitete also allein und nach sechsmonatigem Bestehen konnte er bereits eine Mitgliederzahl von 52 Aktiven verzeichnen. Günstige Versicherungsverträge gegen Unfall, Haftpflicht, Feuer, Zusammenstoß usw. wurden abgeschlossen. Große gemeinsame Benzin- und Oelabschlüsse wurden gemacht. Man verbilligte den Mitgliedern durch Verträge mit Händlern den Bezug von Gummi und sämtlichen Bedarfsartikeln bedeutend. Die Bibliothek des Klubs weist eine stattliche Anzahl nützlicher technischer Werke auf und die jeden Mittwoch stattfindenden Klubabende geben Gelegenheit zu anregendem Gedankenaustausch. Die im Klubzimmer ausliegenden Automobilfachzeitschriften bieten den Mitgliedern des Klubs auch sonst interessante Lektüre und das reichhaltige Kartenmaterial des Klubs hat in der verflossenen Fahrsaison sehr gute Dienste geleistet.

Der vom Klub angestellte junge Mann ist stets vollauf damit beschäftigt, die Korrespondenz des Klubs zu führen, Versicherungspolizen nachzuprüfen usw. Mit kurzen Worten, der Klub arbeitet stets und sucht die sich gestellte Aufgabe zu erfüllen. Wer heute mit seinem Automobil das Erzgebirge bereist, wird die Arbeit des Automobil-Club Chemnitz dankbar erkennen. In jedem Ort von einiger Bedeutung wird er, ob am Tage oder nachts, am Sonntag oder Wochentag, in der Lage sein, gutes, geprüftes Benzin zu billigen Preisen zu beziehen. Der Automobil-Club Chemnitz hat durch Gründung offizieller Stationen dafür gesorgt, daß in seinem Wirkungs-

kreise kein Autler mehr übers Ohr gehauen wird oder abends wegen Benzinmangel sitzenbleibt.

Die Schilder des Klubs sind meist schon außerhalb der Ortschaften angebracht und die Stationen des Klubs immer nach Hotels gelegt worden, damit die Zugängigkeit derselben jederzeit gesichert ist. Mit den Behörden pflegt der Automobil-Club Chemnitz ein sehr angenehmes Verhältnis und betrachtet es als eine seiner Hauptaufgaben, bei seinen Mitgliedern sowohl wie auch bei fremden Motorfahrern auf Einhaltung behördlicher Vorschriften zu sehen, um dadurch der Allgemeinheit zu nützen.

Die dem Automobil-Club Chemnitz seitens der Behörden zugestandene und verpflichtete Sachverständigen-Kommission zur Prüfung von Fahrzeugen und deren Führer auf ihre Tauglichkeit wurde recht häufig in Anspruch genommen, da die vom Klub ausgehende agitatorische Tätigkeit dem Automobil recht viel neue Anhänger gewann. Die Prüfungen der Fahrzeuge und Führer, sowie die Ausstellung von Führerzeugnissen usw. geschehen seitens der Prüfungskommission vollständig kostenlos.

Wenn nun auf der einen Seite der Automobil-Club Chemnitz seine Hauptaufgabe in der Wahrung automobilistischer Interessen findet, so vernachlässigt er aber andererseits auch die Geselligkeit nicht und die im Frühjahr herausgegebene Informationskarte verzeichnet in ihrem zweiten Teil ein sehr reichhaltiges Sommerprogramm. Von großen mehrtägigen Touren bis zu Sonntagsnachmittags-Ausflügen sind sportliche gemeinsame Ausfahrten ausgearbeitet worden, und der persönliche Kontakt unter den Mitgliedern war ein sehr reger. Ein imposanter Wagenkorso verbunden mit Gartenfest soll den Abschluß der diesjährigen Sommersaison bilden. — Für den Winter sind gemeinverständliche Vorträge, teils mit Lichtbildern, geplant. —

Man sieht, kurz ist die Zeit, in welcher der Automobil-Club Chemnitz sein Wirken entfalten konnte, aber man merkt schon jetzt, daß er einer der wenigen Klubs ist, die ihre Aufgabe mit Recht dahingehend auffassen, zunächst einmal die Unkosten, welche der Besitz eines Automobils mit sich bringt, herabzusetzen, der Ausnutzung, welcher leider jeder Motorfahrer überall heute noch aus-

gesetzt ist, Schranken zu ziehen und dadurch das Interesse für das Motorfahrzeug zu steigern. Wenn der Automobil-Club Chemnitz diesem Prinzip treu bleibt, dann ist ihm ein weiteres Wachstum und eine segensreiche Tätigkeit sicher.

Im Juni 1907 schloß sich der Automobil-Club Chemnitz dem Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein als Zweigverein an, weil er hofft, in diesem großen Verbände der automobilistischen Sache noch bessere Dienste leisten zu können; für seinen engeren Wirkungskreis hat er sich jedoch seine volle Selbständigkeit gewahrt.

Anhang.

Anlage 1.

**Amts-dauer der sämtlichen Vorstandsmitglieder
des Vereins.**

Name	Anfang	Ende
1. Oberbaurat a. D. Klose	30. September 1897	16. Februar 1901
2. Generaldirektor Rathenau	30. September 1897	8. Dezember 1900
3. Präsid. von Balz in Stuttgart	30. September 1897	12. Februar 1900
4. Geheimer Kommissionsrat F. C. Glaser	30. September 1897	28. September 1898
5. Hotelbesitzer C. Uhl	30. September 1897	20. Juni 1899
6. Regierungsrat Schrey	30. September 1897	2. September 1899
7. Regierungsbaumeister a. D. Glaser	30. September 1897	10. Januar 1898
8. Dr. E. Müllendorff	27. August 1898	30. März 1901
9. Ferdinand Hecht	28. September 1898	30. März 1901
10. Generalsekr. Osc. Conström	20. Juni 1899	—
11. Assessor Dr. Levin	2. September 1899	12. Februar 1900
12. Hauptmann a. D. Heese	12. Februar 1900	30. März 1901
13. Prof. Wilhelm Hartmann	19. September 1900	29. November 1904
14. Stadtelektriker Dr. Kallmann	8. Dezember 1900	—
15. A. Graf von Talleyrand- Périgord	16. Februar 1901	—
16. Patentanwalt Maximil. Mintz	30. März 1901	26. November 1904
17. Generalsekr. Gisbert Kapp	30. März 1901	26. Mai 1906
18. Geh. Baurat Rumschöttel	30. März 1904	—
19. Generalmajor z. D. Becker	29. November 1904	—
20. Direktor P. Mamroth	26. November 1904	26. Mai 1906
21. Syndikus Dr. jur. R. Bürner	26. Mai 1906	—
22. Direktor Dr. Karl Dieterich in Helfenberg	26. Mai 1906	—
23. Reg.-Baumeister Fr. Pflug	26. Mai 1906	—

Mitglieder des Ausschusses.

1. Dr. Ernst Andreas, Berlin.
2. Rechtsanwalt Axster, Berlin.
3. Generalmajor z. D. G. Becker, Westend.
4. Dr. Alfred Berliner, Generaldirektor der Siemens-Schuckert-Werke, Grunewald.
5. Landschaftsmaler Julius Bodenstern, Berlin.
6. Syndikus Dr. jur. R. Bürner, Berlin.
7. Direktor H. Büssing, Braunschweig.
8. Generalsekretär Oskar Conström, Steglitz.
9. Ingenieur R. Diesel, München.
10. Fabrikdirektor Dr. phil. Karl Dieterich, Helfenberg bei Dresden.
11. Dr. M. Edelmann, München.
12. Baurat a. D. August Fischer, Ludwigsburg-Salon bei Stuttgart.
13. Vize-Konsul R. Fischer, Magdeburg.
14. Ingenieur Gustav Freund, Berlin.
15. Fabrikbesitzer Arthur Friedheim, Berlin.
16. Professor W. Hartmann, Grunewald.
17. Hauptmann a. D. Albrecht Heese, Berlin.
18. Oberstleutnant z. D. Bernhard Herzog, Berlin.
19. Ingenieur und Oberst E. Huber-Werdmüller, Zürich, V.
20. Georg von Indulfy, Berlin.
21. Chemiker und Zivilingenieur Dr. Isbert, Frankfurt a. M.
22. Franz Xaver Jungwirth, München.
23. Stadtelektriker Dr. M. Kallmann, Berlin.
24. Fabrikant Fr. Ant. Köbke, Göppersdorf bei Burgstädt i. S.
25. Dr. jur. Levin-Stoelpling, Berlin.
26. Kaufmann Ludwig Loeb, Berlin.
27. Hofwagen- und Automobil-Fabrikant Ludwig Lohner, Wien.
28. Kommerzienrat Lorenz, Karlsruhe i. B.
29. Professor Lutz, Aachen.
30. Professor Dr. Mackenrodt, prakt. Arzt, Berlin.
31. Hauptmann Meyer, Berlin.
32. Ingenieur und Patentanwalt Maximilian Mintz, Berlin.
33. Ingenieur und Fabrikant E. H. Nacke, Coswig i. Sa.
34. Major im Kgl. Kriegsministerium Oschmann, Berlin.
35. Regierungsbaumeister Fr. Pflug, Charlottenburg.
36. Ingenieur Georg Fr. Raab, München.
37. Fabrikbesitzer Friedrich Reiner, München.
38. Rechtsanwalt Dr. A. Riel, Berlin.
39. Kämmerer und Oberst z. D. Freiherr von Rotenhan, München.
40. Geheimer Baurat Rumschöttel, Berlin.

41. Professor B. Salomon, Generaldirektor der Elektrizitäts-A.-G. vorm. Lahmeyer & Co., Frankfurt a. M.
42. Kaufmann Richard Sehrndt, Berlin.
43. F. Simms, Consulting Engineer, London.
44. Rentier Felix Simon, Berlin.
45. Oberstleutnant à la Suite der Armee A. Graf von Talleyrand-Périgord, Paris.
46. Fuhrherr E. Thien, Berlin.
47. Kaufmann Heinrich Wagner, Chemnitz i. S.
48. Zivilingenieur Franz Wilking, Berlin.
49. Professor Dr. Paul Wittelshöfer, Berlin.
50. Zivilingenieur Max R. Zechlin, Charlottenburg.

Anlage 3.

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein.

Berlin W. 9, den 8. Januar 1906.

An den hohen Reichstag,

Berlin.

Betrifft die Einführung einer
Kraftfahrzeugsteuer.

Dem hohen Reichstage beehrt sich der unterzeichnete Verein mit seinen mehr als 1000 Mitgliedern das ganz ergebene Ersuchen zu unterbreiten,

den vorliegenden Gesetzentwurf wegen Aenderung des Reichsstempelgesetzes vom 14. Juni 1900, soweit er sich auf die Besteuerung der Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge bezieht, abzulehnen und vorerst

die Reichsregierung mit Erhebungen über den Umfang des Motorwagenverkehrs in Deutschland, über die wirtschaftlichen Verhältnisse unserer Automobil-Industrie und über die voraussichtlichen Folgen der in Aussicht stehenden Automobilgesetzgebung zu beauftragen.

Der deutsche Kraftfahrzeugverkehr erfreut sich in letzter Zeit insofern der besonderen Aufmerksamkeit der Reichsbehörden, als zunächst ein Gesetzentwurf vorbereitet wird, der die für die Eisen- und Straßenbahnen geltende Haftpflicht auf die Besitzer von Motorwagen ausdehnen soll, als ferner die oben erwähnte Vorlage über die Ein-

führung einer Automobilsteuer dem hohen Reichstage bereits zugegangen ist und als endlich der Erlaß einer bundesrätlichen Reichsverkehrsordnung für den Kraftfahrzeugverkehr in naher Aussicht steht. So sympathisch die letzte Maßregel von Automobilistenkreisen prinzipiell begrüßt werden wird, weil sie in einheitlicher Weise die belästigenden Sonderbestimmungen der einzelstaatlichen Behörden beseitigen und die weitestgehende Garantie für einen geregelten, sicheren und das Publikum genügend schützenden Kraftwagenverkehr bieten wird, ebenso energisch müssen die beiden anderen Gesetzesprojekte vom automobilistischen und industriellen Standpunkte aus zurückgewiesen werden. Nicht etwa, weil die Automobilinteressenten sich Forderungen allgemeiner Billigkeit entgegenstellen, sondern weil sie in diesen Entwürfen Maßregeln erblicken müssen, durch welche sie in ungerechtfertigter Weise hinter andere Bürgerkreise zurückgesetzt und direkt auf das empfindlichste geschädigt werden. Die Vorlagen entspringen irreführenden Ansichten der Oeffentlichkeit und stützen sich auf keinerlei tatsächliche Unterlagen, denn man ist heute weder über die Zahl der in Deutschland vorhandenen Kraftfahrzeuge noch über die durch sie herbeigeführten Unfälle, weder über die Interessen der Automobilindustrie noch der Automobilbesitzer genügend unterrichtet, da man es an Erhebungen hierüber bisher hat fehlen lassen. Dadurch wird auch erklärt, weshalb speziell der Entwurf über die Besteuerung von Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge die nötige Sachkenntnis und die Vertrautheit mit den tatsächlichen Verhältnissen vermissen läßt, weshalb er irrige Voraussetzungen, unerwiesene Behauptungen, Inkonsequenzen und falsche Angaben enthält.

Vom prinzipiellen Standpunkte ist zunächst das Herausgreifen des Kraftfahrzeuges als Steuerobjekt vollständig willkürlich, denn mit demselben Rechte könnte man das Tragen von Schmucksachen, das Spaziergehen, die Kleiderschleppen der Damen u. a. besteuern. Um die Steuer der Volksvertretung und der Oeffentlichkeit sympathisch zu machen, wird sie als eine Steuer bezeichnet, „die den Luxus zu treffen bestimmt ist“, läßt dabei aber unberücksichtigt, daß bei uns das System der Luxussteuern gar nicht durchgebildet ist, sondern trotz der verschiedensten Einführungsversuche bisher aus stichhaltigen Gründen abgelehnt wurde. Ja, wenn auch die Besitzer von Renn- und Reitpferden, Luxusfuhrwerken, Privatbooten u. dgl. zur Steuer herangezogen würden, würden auch wir die Automobilsteuer als einen gerechten Akt des Ausgleichs anerkennen müssen; jetzt muß eine Luxus-Automobilsteuer als eine Ausnahmemaßregel und als ein Willkürakt gegenüber den Automobilbesitzern angesehen werden.

Im übrigen ist auch die projektierte Steuer nicht als Luxusabgabe im Gesetzentwurfe durchgebildet worden, denn es sollen von ihr nur befreit sein die Kraftfahrzeuge für Lasten- und gewerbsmäßige Personenbeförderung, so daß also alle Personenautomobilen, die bei

der Ausübung eines Berufes oder eines Gewerbes benutzt werden und die gewiß nicht als Luxusfahrzeuge gelten können, steuerpflichtig bleiben. Man ist nun anscheinend nicht darüber unterrichtet gewesen, daß die Zahl dieser sogenannten Nutzautomobilen in Deutschland vor den Luxuskraftwagen überwiegt und in Zukunft sicherlich noch in stärkerem Verhältnis überwiegen wird. Die Zeiten, wo das Automobil nur dem Vergnügen, der Erholung und dem Sport diene, sind längst vorüber. Im praktischen Deutschland sahen die Gewerbetreibenden die wirtschaftlichen Vorteile des neuen Verkehrsmittels bald ein und nahmen dies in stets steigendem Umfange in Gebrauch. Heute dient es in den meisten Fällen den Kaufleuten zum Besuch der Kundschaft namentlich an Orten ohne Eisenbahnverbindung, den Bauunternehmern zur Beaufsichtigung ihrer zerstreut liegenden Bauten, den Aerzten und Tierärzten bei Ausübung ihres Berufes in größeren Bezirken, den Landwirten zur Verwaltung ihrer ausgedehnteren Güter und zum Verkehr mit Nachbarstadt und Bahnstation, vielen Gewerbetreibenden zur Beförderung vom Wohnort nach den Arbeitsstätten usw. Alle diese Personen erreichen durch das Automobil eine intensivere Ausnützung ihrer Zeit, steigern ihre wirtschaftliche Produktion und ihr Einkommen und bringen damit dem Staat auch erhöhte Einkommensteuern ein, so daß eine Automobilsteuer eine Doppelabgabe für das Gewerbe darstellen würde. Bei diesem Personenkreise ist das Kraftfahrzeug ein Produktionsmittel, dessen spezielle Besteuerung als ebenso ungerechtfertigt angesehen werden müßte, als diejenige einer Maschine in einem industriellen Betriebe oder eines Werkzeuges im Handwerk.

Die Motive zum Gesetze weisen zwar darauf hin, daß „der Verkehr mit Kraftfahrzeugen die dem Gemeingebrauche dienenden öffentlichen Straßen und Plätze in einem das gewöhnliche Maß übersteigenden Umfange für sich in Anspruch nimmt“. Will man hierdurch darauf hindeuten, daß die Automobilen die Straßen unverhältnismäßig stark abnutzen, so wäre das vollständig fehlgegriffen, denn zehn Kraftwagen mit ihrer Gummibereifung schaden den Wegen nicht soviel wie ein schwerer Kohlen- oder Steinwagen. Im übrigen werden die öffentlichen Wege in den allermeisten Fällen von Kommunen und Kommunalverbänden angelegt und unterhalten, ihre Benutzung rechtfertigt daher am wenigsten eine Reichsabgabe. Will man die Steuer aber nur mit der wachsenden Bedeutung des Automobils im Verkehrsleben begründen, dann wäre dies der Ausdruck der größten staatsmännischen Kurzsichtigkeit, denn mit dem gleichen Rechte müßte man jede zur Einführung gelangende technische Neuerung, jeden kulturellen Fortschritt fiskalisch heranziehen. Daß aber der Austausch der mechanischen Betriebskraft gegen die Tierkraft im Fahrzeugverkehr aus ethischen, hygienischen und wirtschaftlichen Rücksichten ein großer Fortschritt ist, nach welchem die Menschheit seit vielen Jahrhunderten gestrebt hat, das wird heute wohl niemand bezweifeln. Eine solche Errungenschaft soll man daher auf jede

Weise zu fördern und nicht zu hemmen suchen; man soll, wie der französische Handelsminister kürzlich bei der Eröffnung des internationalen Automobilverkehrs-Kongresses sagte, „diesem modernsten Verkehrsmittel alle Hindernisse aus dem Wege räumen, im Interesse der Industrie, des Verkehrs, der Hygiene, des Vaterlandes und der gesamten Menschheit“.

Sollte dennoch das Automobilsteuergesetz durchgeführt werden, dann wird unzweifelhaft die Anschaffung von Kraftwagen mit der bisherigen Steigerung bedeutend abnehmen, zumal wenn die finanzielle Belastung eine so hohe sein wird, wie jetzt im Entwurfe vorgesehen ist und wir weiter unten ausführen werden. Ganz abgesehen von der nicht zu rechtfertigenden Begründung der Steuer, von der Doppelbesteuerung der Gewerbetreibenden und von der unverhältnismäßig starken Heranziehung der kleinen Automobilen, hat die Automobilsteuer vor den indirekten und Verkehrssteuern einen großen Nachteil: die Art der Einziehung. Indirekte und Verkehrssteuern verschwinden fast unmerklich in den Preisen für den einzelnen Gegenstand oder die einzelne Leistung, sie belasten den Etat des Konsumenten nicht auf einmal mit einer größeren Summe, sondern bringen den veranschlagten Betrag in kleinen und kleinsten Raten ein. Die Automobilsteuer dagegen soll sofort bei Ingebrauchnahme des Wagens in Höhe von hundert und mehreren hundert Mark erhoben werden, sie wird dem Besitzer, wie jedem Staatsbürger der Steuerzettel im allgemeinen, immer als eine unangenehme Erscheinung vorschweben und ihn in erster Linie zur Abschaffung des besteuerten Gegenstandes veranlassen, wenn er zur Einschränkung seiner Ausgaben gezwungen sein sollte. Gilt dies schon von dem Besitze eines einzelnen Kraftwagens, so trifft es in verstärktem Maße auf die Benutzung von mehreren Kraftfahrzeugen zu, die jetzt immer häufiger zu werden beginnt.

Darin liegt nämlich der größte Vorteil für unsere Industrie, daß derjenige, der die großen Vorzüge eines Automobils in irgendeiner Ausführungsform, z. B. als Lastwagen, kennen gelernt hat, leicht geneigt ist, auch solche zu anderen Verwendungszwecken, sei es als geschlossene oder offene Personenwagen, sei es als Tourenwagen, sich zuzulegen. Unsere junge Automobilindustrie wäre es also in letzter Linie, die den größten Schaden durch die unbedingt eintretende Einschränkung des Automobilverkehrs zu tragen hätte. Das wäre um so schmerzlicher für sie, als sie jahrelang schwere Opfer an Versuchskosten und Arbeit aufgewendet hat und jetzt endlich an dem Zeitpunkte angelangt ist, an dem sie die Früchte dieser Arbeiten zu ernten beginnt. Wir dürfen dabei doch nicht vergessen, daß diese Industrie heute vielen Tausenden von Arbeitern Brot gibt, vielen Millionen unseres Nationalvermögens eine Verzinsung gewährt und dadurch einen stetigen Fortschritt unserer Volkswirtschaft in sich trägt,



man darf auch nicht vergessen, daß die Automobilisten schon heute durch den Zoll auf den ganz beträchtlichen Benzinkonsum dem Reiche eine verhältnismäßig bedeutende Abgabe zahlen.

Welch hemmenden Einfluß Gesetzesmaßregeln auf die Entwicklung einer Industrie haben können, beweist der bekannte Stillstand der elektrotechnischen Industrie in England infolge des Electric Lighting Act vom Jahre 1881, das beweist namentlich auch die Tatsache, daß im selben Lande eine Automobilindustrie sich erst entwickeln konnte, als im Jahre 1896 eine den Automobilverkehr einschränkende Parlamentsakte aus den 60er Jahren aufgehoben wurde; die Folgen dieser Vorschriften hat die englische Konkurrenzindustrie aber noch heute nicht ganz verwinden können. Daß wir uns bezüglich der Einwirkung einer Automobilsteuer auf unsere Industrie leider starken Befürchtungen hingeben müssen, wird durch zahlreiche Zuschriften von Automobilbesitzern, Fabrikanten und solchen Personen, die sich bisher mit der Absicht des Ankaufs eines Kraftwagens trugen, als berechtigt anerkannt; ein wichtiges Dokument für das Zutreffende unserer Annahme ist auch die folgende Auslassung der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer zu Wien in ihrem Jahresberichte über die Geschäftslage der österreichischen Automobilindustrie im Jahre 1904: „Die bis zum Monat Oktober ziemlich günstigen Geschäftsverhältnisse erlitten schon durch die Einbringung des Haftpflichtgesetzentwurfes einen jähen Abbruch; das Geschäft blieb die letzten dreieinhalb Monate gleich Null, so daß alle Händler und Industriellen dieser Branche schwer darunter litten. Die Folgen dieses Entwurfes sind vorläufig noch gar nicht abzusehen, doch kann man mit ziemlicher Gewißheit annehmen, daß, wenn dieser Entwurf in einer die Industrie und den Handel mit Automobilen schädigenden Fassung zur Annahme gelangen sollte, dieser Industrie und Geschäftszweig in aller kürzester Zeit vollständig ruiniert würde. Die großen Opfer, welche die österreichische Automobilindustrie bisher gebracht hat, würden dann ganz vergeblich gewesen sein.“

Wenn wir zahlenmäßig untersuchen wollen, was die Automobilindustrie für die Volkswirtschaft eines Landes bedeuten kann, dann müssen wir unsere Augen auf Frankreich lenken, wo der Automobilismus zuerst festen Fuß gefaßt hat und gleichzeitig eine maßgebende Statistik vorhanden ist. Nach dieser brachte die französische Fabrikation an Motorwagen hervor

im Jahre 1898	1850	Wagen	im Werte	8 Millionen	Frcs.
„ „	1901	8800	„ „ „	53	„ „
„ „	1904	22000	„ „ „	176	„ „

Bereits im Jahre 1903 schätzte man die Zahl der Arbeiter in den Industriestätten, die sich mit der Herstellung von mechanisch bewegten Fahrzeugen befassen, also von Automobilen, Motorfahrrädern



und Fahrrädern, wie folgt: In den Spezialfabriken oder beim Betriebe der Fahrzeuge wurden beschäftigt

55 000	Arbeiter,
25 000	technische und kaufmännische Beamte,
20 000	Chauffeure
<hr/>	
100 000	Personen, dazu kommen noch
200 000	Leute, die in Hilfsindustrien, im Maschinenbau, in der Gummifabrikation, im Wagenbau, im Handel usw. tätig waren, so daß man mit einer Gesamtzahl von
<hr/>	
300 000	Personen rechnen konnte, die direkt und indirekt durch jenen Produktionszweig ihr Brot verdienen.

Ueberraschen muß die Angabe, daß Ende 1903 in Frankreich vorhanden waren

20 000	Motorwagen,
20 000	Motorfahrräder,
1 300 000	Fahrräder,

die zusammen einen Wert von $\frac{1}{2}$ Milliarde Francs repräsentierten.

Vergleicht man diese Zahlen mit der Bevölkerungsziffer Frankreichs, so ergibt sich, daß auf

2000	Einwohner	1	Motorwagen, ebenfalls auf
2000	„	1	Motorfahrrad und gar auf
300	„	1	Fahrrad

entfielen.

Endlich sei noch auf die einzig dastehende Entwicklung des französischen Exportes von Automobilen aufmerksam gemacht, der

im Jahre 1897	$\frac{1}{2}$ Million	Mark betrug,
„	„	1900 bereits 8 Millionen Mark,
„	„	1902 25 Millionen Mark,
„	„	1903 41 Millionen Mark und
„	„	1904 57 Millionen Mark.

Das sind doch gewiß Zahlen, die uns zu denken geben und uns davon abhalten sollten, einer jungen, aber gesundes Leben in sich tragenden Industrie unseres Vaterlandes von vornherein die Entwicklungsfähigkeit zu unterbinden.

Welche Bedeutung die deutsche Automobilindustrie für unser Wirtschaftsleben bereits erlangt hat, können wir zahlenmäßig leider nicht angeben, da uns ähnliche Statistiken wie in Frankreich nicht zur Verfügung stehen. Nur soviel wissen wir, daß wir bereits

im Jahre 1902	für	5	Millionen Mark,
„	„	1903	für 6 Millionen Mark und
„	„	1904	für 13 Millionen Mark

vollständige Motorwagen ausführten. Wenn wir berücksichtigen, daß unser Export im ersten Semester 1905 bereits $7\frac{1}{2}$ Millionen Mark umfaßte, mithin für das ganze Jahr 15 Millionen Mark betragen dürfte, daß ferner der Wert der ausgeführten Einzelteile auch mit 15 Millionen Mark angenommen werden kann, so kommen wir zu der schon ganz respektablen Exportziffer für 1905 von etwa 30 Millionen Mark. Legen wir diesen Zahlen den Maßstab der französischen Statistik an, so dürfen wir annehmen, daß schon heute in der deutschen Fabrikation von mechanisch bewegten Fahrzeugen mindestens 50 000 Personen direkt und indirekt beschäftigt werden, gewiß eine Tatsache, die vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus die volle Berücksichtigung der Öffentlichkeit verdient. Dazu sei noch besonders bemerkt, daß von diesem Industriezweige fast ausschließlich Feinmechaniker beschäftigt werden, deren Durchschnittslohn denjenigen der meisten anderen Arbeiterkategorien übersteigt. Wenn die französische Industrie vor der unserigen auch einen bedeutenden Vorsprung hat, so dürfen wir aus wohlberechtigten Gründen doch die Erwartung hegen, daß wir diesen im Laufe der nächsten Jahre einholen, namentlich wenn wir den Grundsatz verfolgen, dem Ausbau der Nutzautomobilen wie bisher die größte Aufmerksamkeit zuzuwenden, und wenn die Weiterentwicklung nicht durch den Vollzug der drohenden Gesetzesentwürfe verhindert wird.

Es bleibt uns nun noch übrig, unsere oben aufgestellte Behauptung, daß die Automobilsteuervorlage viele irriige Behauptungen, sachwidrige Bestimmungen und falsche Voraussetzungen enthalte, durch das Eingehen auf einzelne Punkte des Entwurfes und seiner Begründung zu beweisen.

Zunächst spricht der Entwurf von „Krafträdern“ und „Kraftwagen“ und läßt eine Definition beider Begriffe vermissen, die allerdings auch unseren Technikern bisher nicht möglich war. Die Grenze zwischen beiden Formen ist äußerst schwer zu ziehen, und es entsteht z. B. gleich die Frage, ob ein Motorrad, das mit einem seitwärts oder rückwärts laufenden Korbwagen verbunden ist, als Kraftwagen oder Kraftfahrzeug zu gelten haben würde. Dergleichen Fahrzeuge kosten mit vollständiger Ausstattung etwa 700 Mk. und würden eventuell eine Steuer von 106 oder 108 Mk. zu tragen haben.

Ebenso läßt der Entwurf unentschieden, ob Motorwagen mit doppelter Karosserie, die also zur Lasten- und zur Personenbeförderung benutzt werden können, steuerpflichtig sein würden. Diese Bauart ist schon ziemlich verbreitet und würde noch bedeutend mehr in Benutzung genommen werden, wenn das Steuerprojekt zur Wirklichkeit werden würde. In diesem ist aber nur von „Kraftfahrzeugen zur Personenbeförderung“ die Rede.

Als ungeheure Härte muß die Bestimmung angesehen werden, daß die Steuer stets für ein ganzes Kalenderjahr zu zahlen ist und sich auf die Hälfte nur dann ermäßigt, wenn die Ausstellung der

Karte für einen vier Monate nicht übersteigenden Zeitraum beantragt wird. Man fragt unwillkürlich, weshalb man hier nicht dem Beispiele anderer Steuerarten, z. B. der Abgabe auf Jagdscheine, gefolgt ist, die mit dem Tagesdatum laufen, zumal durch die Steuerlisten leicht eine Kontrolle möglich ist.

Die Vorschrift, daß „bei gleichzeitigem Besitze mehrerer Kraftfahrzeuge für jedes der Fahrzeuge eine besondere Erlaubniskarte zu lösen ist“, würde aus den oben dargelegten Gründen die Ausbreitung des Automobils sehr stark hemmen, da der einzelne infolge der hohen Belastung von der Anschaffung mehrerer Wagen zweifellos Abstand nehmen würde. Ungerechtfertigt ist diese Belastung auch deshalb, weil bei dem Vorhandensein mehrerer Wagen in den allermeisten Fällen nur einer im Gebrauch sein wird, während die übrigen als Reservefahrzeuge oder zum gelegentlichen Verkaufe bestimmt sind.

Was die Höhe der Steuer angeht, so muß diese geradezu als ungeheuerlich angesehen werden. Wie schon bei der prinzipiellen Begründung der Abgabe der Hinweis auf die anderen Länder nicht zutreffend ist, weil dort meistens seit langem eine allgemeine Wagensteuer besteht und die Ausdehnung derselben auf die Kraftwagen nur folgerichtig war, so ist bezüglich des Umfanges der Belastung die Exemplifizierung auf Auslandsstaaten noch weniger begründet, weil selbst im reichen England und Frankreich die erhobene Steuer bedeutend niedriger ist. Dies fällt deshalb besonders ins Gewicht, weil nach unserem Entwurfe die Jahresabgabe bei jedem Besitzwechsel gezahlt werden soll, so daß also z. B. ein Kraftwagen von 20 Pferdestärken, der im Laufe eines Jahres zweimal in anderen Besitz übergeht, mit rund 600 Mk. vom Reichsfiskus belastet würde. Man muß sich namentlich auch vergegenwärtigen, was schon die Grundsumme von 100 Mk. gegenüber dem Anschaffungswerte für kleine Wagen in Höhe von 1800—3000 Mk. zu bedeuten hätte.

An die mittelalterliche Absperrungspolitik erinnert die Bestimmung, daß jedes ausländische Kraftfahrzeug beim Ueberschreiten der deutschen Grenze zur Besteuerung herangezogen werden soll. Wenn man bedenkt, wie sehr Deutschland mit seiner landschaftlichen Schönheit hinter den südlichen Nachbarstaaten zurücksteht, dann sollte man es nur mit Freuden begrüßen, wenn der Besuch der wohl-situierten fremdländischen Automobilbesitzer zunimmt und unserer Fremdenindustrie gesteigerte Einnahmen bringt, nicht aber sollte man diesen Fremdenverkehr durch Steuerplackereien unterbinden. Wir dürfen auch nicht unberücksichtigt lassen, daß die Nachbarstaaten hierdurch zu Repressivmaßregeln geradezu gereizt werden; man kann sich dann leicht ausmalen, mit welchen Kosten, Unannehmlichkeiten und Scherereien die immer häufiger werdende Automobilfahrt durch Frankreich, Italien, Schweiz und Oesterreich-Ungarn für uns verbunden sein würde.

Aufsehen hat die Bemerkung in den Motiven gemacht, daß „sich für einzelne vom Automobilverkehre bevorzugte Gegenden der Reiseverkehr im eigenen Kraftfahrzeuge für die Eisenbahneinnahmen bereits bemerklich fühlbar zu machen beginnt“, und man sieht in beteiligten Kreisen mit Interesse der Namhaftmachung dieser Gegenden entgegen. Diese Behauptung steht im auffallenden Gegensatz zu einer gelegentlichen Aeußerung des Herrn Verkehrsministers von Preußen, nach dessen Meinung die Erweiterung des Automobilverkehrs aus verschiedenen Gründen den Eisenbahnverkehr nicht beeinträchtigt, sondern fördere. Tatsächlich hat die Erfahrung gelehrt, daß Einführung eines neuen Verkehrsmittels den Gebrauch der bestehenden auf die Dauer niemals vermindert. Als seinerzeit die Eisenbahnen an Ausdehnung gewannen, fürchteten die Fuhrwerksbesitzer für ihre Existenz, trotzdem ist deren Gewerbe bedeutender als je. Als vor 10 bis 15 Jahren bei den Straßenbahnen die Umwandlung des Pferdebetriebes in elektrischen Betrieb vor sich ging, hegten unsere Pferdezüchter Besorgnisse für die weitere Rentabilität ihrer Unternehmungen, und doch führen wir nach wie vor jährlich 100 000 Pferde aus dem Auslande ein. Wäre es vom volkswirtschaftlichen Standpunkte nicht freudig zu begrüßen, wenn die hierfür gezahlten Millionen wenigstens teilweise im Lande blieben und in einheimischen Verkehrsmitteln angelegt würden?

Zum Schlusse müssen wir noch die dem Automobilsteuer-Gesetzentwurfe beigefügte Ertragsberechnung beleuchten, die deshalb sehr bedenklich ist, weil sie vollständig aus der Luft gegriffen zu sein scheint. Man legte ihr nämlich ohne weiteres, ohne jede statistische Erhebung, die französischen Ziffern zugrunde und nahm an, daß „die für Frankreich für das Jahr 1904 bekannten Zahlen für Deutschland gegenwärtig zutreffend seien“. Mit dem gleichen Rechte hätte man auch die Verhältnisse in den Vereinigten Staaten von Amerika heranziehen können, wo gegenwärtig 90 000 Automobilen vorhanden sein sollen. In Frankreich wurden 1904 allerdings nur 17 000 Kraftwagen und 27 000 Motorräder besteuert, aber auch diese Ziffern sind für Deutschland viel zu hoch gegriffen. Wir wissen aus einer früheren Statistik, daß Frankreich im Jahre 1904 22 000 Motorwagen herstellte, während die Höchstziffer unserer letztjährigen Produktion mit 3000 angenommen wird. Schätzen wir nun den Vorrat der deutschen Motorwagen hoch ein, so kommen wir auf höchstens 7500—10 000 Stück; ziehen wir hiervon die Lastwagen, ferner die Automobilen der Behörden und diejenigen für gewerbsmäßige Personenbeförderung ab, lassen wir endlich die Kraftwagen für gewerbliche und berufliche Zwecke außer Betracht, was doch unbedingt nötig ist, dann kommen wir auf einen Bestand von höchstens 2000 Stück Luxusautomobilen. Die Zahl aller Krafträder kann mit 12 000 angenommen werden, gegenüber 27 000 Stück in Frankreich. Die Berechnung der Steuer auf Grund dieser Zahlen würde dann folgendes Ergebnis haben:

2000 Grundabgaben für Wagen von (günstig gerechnet) 125 Mk.	250 000 Mk.
2000 Zusatzabgaben für 20 000 PS. zu 5 Mk.	100 000 „
12000 Grundabgaben für Krafträder von 10 Mk.	120 000 „
Zusatzsteuer für die Krafträder von 36 000 PS. zu 2 Mk.	72 000 „
Abgabe für fremde Fahrzeuge	300 000 „
	<hr/> 842 000 Mk.

gegenüber dem im Entwurfe behaupteten Betrage von 3 bis 4 Millionen Mark.

Jene Zahlen fordern die reiflichste Ueberlegung heraus, ob die geplante Steuer wirklich eine Berechtigung und einen Vorteil für unsere Reichsfinanzen hat, ob nicht die Kosten der Erhebung, die Belästigung der Automobilbesitzer und die volkswirtschaftlichen Nachteile schwerer ins Gewicht fallen als die voraussichtlich geringen Erträge der Steuer.

Anlage 4.

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein.

Berlin W. 9, den 10. Dezember 1906.

An die XVI. Kommission des Reichstags,
Berlin.

Nachdem wir der verehrlichen Kommission unter dem 5. Mai dieses Jahres das wichtigste, vom Standpunkt der Automobil-Interessenten geltend zu machende und von uns zusammengestellte Material über die Frage der Haftpflicht der Automobilbesitzer zur geneigten Kenntnisnahme zu übermitteln uns erlaubt haben,

nachdem ferner auf unsere Veranlassung Herr Kommerzienrat Molt, Generaldirektor des Allgemeinen deutschen Versicherungs-Vereines in Stuttgart, am 18. Mai in einem Vortrage vor den Herren Mitgliedern der Kommission und anderen Interessenten — der mit Rücksicht auf den inzwischen verstrichenen längeren Zeitraum für die Herren Mitglieder der Kommission nochmals beigefügt ist — die Undurchführbarkeit einer Haftpflicht-Versicherung im Rahmen des vorliegenden Entwurfes vom versicherungstechnischen Standpunkte nachgewiesen hat,

halten wir ein nochmaliges Eingehen auf die materielle Seite der Frage für überflüssig, da diese durch das von uns beigebrachte Material erschöpfend behandelt erscheint.

Dagegen gestatten wir uns, erneut der verehrlichen Kommission die ganz ergebene Bitte zu unterbreiten,

die weitere Beratung des Automobil-Haftpflichtgesetzes so lange hinauszuschieben, bis das Ergebnis der von der Reichsregierung veranstalteten Enquete über den Umfang der Unfälle im Automobilverkehre vorliegt.

Erst wenn die positive Zahl der näher geprüften Automobilunfälle festgestellt worden ist, wenn sodann diese Zahl mit der Anzahl der vorhandenen Kraftwagen und der Anzahl der durch andere Verkehrsmittel verursachten Unfälle in Vergleich gezogen werden kann, erst dann kann die wichtigste Frage in dieser Angelegenheit, nämlich diejenige nach der Berechtigung der gesetzlichen Ausnahmestellung des Automobilverkehres im allgemeinen Verkehrsleben, in einer für alle beteiligten Kreise befriedigenden Weise gelöst werden. Auf die Bedeutung jener Enquete ist unserem Antrage gemäß in der bekannten Resolution des Deutschen Autombiltages in München, am 17. August 1905, und des Außerordentlichen Autombiltages in Berlin, am 10. Februar 1906, besonders hingewiesen worden; jetzt, wo die Reichsregierung die Kosten und Arbeiten dieser Erhebungen auf sich genommen hat, sollte auch das Resultat derselben abgewartet werden, ehe man den Automobilismus mit der geplanten Maßregel trifft.

Zu demselben Zeitpunkte wird auch erst ein Ueberblick über die Anzahl der vorhandenen Wagen möglich sein; welche Ungewißheit hierüber bisher herrschte, beweist am besten die große Differenz zwischen dem vorgesehenen finanziellen Ergebnis der Automobilsteuer und dem bis jetzt festgestellten tatsächlichen Ertrage.

Endlich wird man zu dem gedachten Termine sich auch ein Urteil über die Wirkungen der am 1. Oktober d. J. in Kraft getretenen Reichsverkehrsordnung für Kraftfahrzeuge machen können, wozu wir noch ergebenst bemerken, daß wir von diesen Vorschriften die wirksamsten Folgen für die Sicherheit der öffentlichen Straßen und gegen die Ausschreitungen skrupelloser Motorwagen-Führer erwarten, zumal nach dem derzeitigen Stande der Prüfungsarbeiten mit der Wahrscheinlichkeit zu rechnen ist, daß unser Preisausschreiben für Geschwindigkeitsmesser zu wirklich brauchbaren Ergebnissen führen wird. Die Prüfungsarbeiten werden im Januar n. J. ihren Abschluß finden.

Die bestehende Ungewißheit über den Umfang des Automobilverkehrs und der durch ihn verursachten Unfälle, der Mangel einer Statistik über die vorhandenen Motorfahrzeuge und besonders auch deren Pferdestärken sowie die mangelnde Kenntnis der Gewähr, welche die Besitzer dieser Fahrzeuge durch ihre wirtschaftlichen Verhältnisse bieten, haben uns zu der Ueberzeugung geführt, daß alle Erörterungen

über die angestrebte besondere Haftpflicht der Automobilbesitzer und die Art der Ausführung einer solchen so lange nur akademischer Natur sein können, als der Mangel an Unterlagen fortbesteht. Wir nehmen an, daß zurzeit im Verkehr die Luxus- und Sportfahrzeuge von großer Pferdestärke bei weitem vorherrschen und im Besitze reicher Leute sind; diese Fahrzeuge mögen zu Bedenken geführt haben, welchen durch die verstärkte Haftpflicht entgegengewirkt werden soll.

Hat, wie verlautet, der Kaiserliche Automobil-Club sich für die Bildung einer Zwangsgenossenschaft ausgesprochen, so dürfte dies wohl nur unter diesem Gesichtspunkte geschehen sein.

Es ist aber ganz ausgeschlossen, mit dem Fortbestand derartiger Verhältnisse rechnen zu können; hiermit würde auch der Industrie wenig gedient sein, weil für große Wagen immer nur eine engbegrenzte Zahl von Käufern vorhanden sein wird. Wir rechnen mit der Wahrscheinlichkeit, daß das Motorfahrzeug eine Verallgemeinerung finden wird, ähnlich den Nähmaschinen, den Fahrrädern, den landwirtschaftlichen Maschinen und dergl. Die Anforderungen an große Kraftleistungen werden dann für die Mehrzahl der Zukunftsfahrzeuge, schon mit Rücksicht auf die Anschaffungs- und Betriebskosten, sehr zurücktreten. Es werden sich technische und industrielle Verhältnisse entwickeln, die gegenwärtig ganz unübersehbar sind, die erst den ganzen Wert des Motorfahrzeugwesens für Handel, Verkehr und Industrie erweisen und die durch verfrühte gesetzgeberische Maßnahmen in ihrer gesunden und natürlichen Entwicklung unterbunden werden.

Der Gesetzentwurf sieht in § 6 Satz 2 auch eine gewisse Unterscheidung der Fahrzeuge vor, aber die dort angenommene Grenze entbehrt einer stichhaltigen Begründung. Wer sich auch nur oberflächlich mit dem Motorfahrzeugwesen bekanntgemacht hat, muß zugeben, daß die Beschränkung der Fortbewegungsmöglichkeit auf 15 Stundenkilometer niemanden veranlassen wird, sich ein Automobil anzuschaffen, trotzdem das Bestreben der Allgemeinheit unzweifelhaft dahin geht, sich eines einfachen, billigen, zuverlässigen und selbst zu steuernden Automobils zu bedienen, um eine höhere berufliche Aktionsfähigkeit zu erreichen. Eine Ausgestaltung des Motorfahrzeugwesens in diesem Sinne erwarten wir von der Zukunft, und dem Schutze dieser Entwicklung gelten die von uns gegen das Gesetz von Beginn an aufgeworfenen Bedenken.

Wir geben zu, daß unsere Beurteilung der Verhältnisse an der Hand der zu erwartenden Unterlagen modifiziert werden kann, aber zurzeit läßt sie uns an der Möglichkeit zweifeln, daß schon jetzt ein Gesetz zustande kommen kann, welches den berechtigten Forderungen der Automobilbesitzer einerseits und der Allgemeinheit andererseits Rechnung trägt.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir den Hinweis nicht unterlassen, daß, wie wir bereits vor etwa zwei Jahren bei Erörterung

der Angelegenheit an amtlicher Stelle ausführten, wir einer zwangsweisen privaten Haftpflichtversicherung schon in wirksamer Weise vorgearbeitet haben, indem wir zu einer Zeit, als die Versicherungen für Automobile noch nicht bestanden, den Allgemeinen Deutschen Versicherungs-Verein in Stuttgart veranlaßten, diesen Versicherungszweig aufzunehmen, zugunsten unserer Mitglieder Verträge mit dieser Gesellschaft schlossen und letztere bestimmten, eine besondere Sektion für Automobilbesitzer auf der Grundlage der Gegenseitigkeit, aber unter Ausschluß der Nachschußzahlungen, vorzusehen. Von dieser Einrichtung machen unsere Mitglieder allgemein Gebrauch, so daß auch die zwangsweise Verpflichtung zu einer derartigen Versicherung keinen besonderen Schwierigkeiten begegnen dürfte. Damit würde allerdings die Absicht des Haftpflicht-Gesetzentwurfes nicht voll erreicht werden, aber es werden doch auf diese Weise Grundlagen geschaffen, es werden maßgebende, bis jetzt fehlende Erfahrungen gesammelt, auf denen nach Verlauf einiger Jahre ein weiterer Ausbau möglich ist.

Endlich möchten wir noch bemerken, daß unsere Konkurrenzländer mit innerem Wohlbehagen und geschäftlicher Schadenfreude, wie aus der ausländischen Fachpresse immer wieder zu entnehmen ist, dem Beginnen Deutschlands zusehen, seine Automobilindustrie durch gesetzgeberische Maßnahmen in ihrer Lebensfähigkeit zu untergraben; sie dagegen haben diejenigen Gesetzentwürfe, welche sich auf den gleichen Gegenstand bezogen und ihre Entstehung meistens dem mangelnden Verständnis gewisser Volkskreise für das öffentliche Verkehrsleben verdanken, wieder beiseite gelegt. Besonders Frankreichs Automobilindustrie konnte sich bei der dortigen Bewegungsfreiheit so stark entwickeln, daß sie von einer Konkurrenzindustrie wohl kaum wieder eingeholt werden wird. Während nämlich die französische Ausfuhr von Motorfahrzeugen betrug:

im Jahre 1903	51 Millionen Francs		
„ „ 1904	71	„	„
„ „ 1905	100	„	„

stieg dieselbe in den ersten neun Monaten des Jahres 1906 auf 105 Millionen Francs, so daß mit Schluß dieses Jahres eine Endziffer von 140 Millionen Francs erwartet werden kann, der nur eine unbedeutende Einfuhrmenge gegenübersteht.

Sehen wir uns dagegen die entsprechenden deutschen Zahlen an, so erhalten wir folgendes Bild:

Ausfuhr im Jahre 1903: 6 Millionen Mark; 1904: 12 Millionen Mark; 1905: 16 Millionen Mark; in den ersten 9 Monaten 1906: 15 Millionen Mark; 1906 (schätzungsweise): **20** Millionen Mark.

Einfuhr im Jahre 1903: 5 Millionen Mark; 1904: 7 Millionen Mark; 1905: 13 Millionen Mark; in den ersten 9 Monaten 1906: 16 Millionen Mark; 1906 (schätzungsweise): **20** Millionen Mark.

(Die französische Außenhandelsstatistik schließt die Bestandteile von Motorwagen und Motorfahrrädern ein, während dies bei den deutschen Aufzählungen nicht der Fall ist, indessen wird das Verhältnis zwischen den beiden Ländern dadurch nicht verändert.)

Diese Zahlen geben ein äußerst ungünstiges Bild von der Entwicklung unserer Industrie: seit dem Einbringen des Haftpflichtgesetzentwurfes ist die Ausfuhr im Verhältnis zur Einfuhr immer mehr zurückgegangen und wird am Schlusse des Jahres diese unbedingt übersteigen. Das Bild verschiebt sich noch bedeutend zu unseren Ungunsten, wenn wir nur den Handelsverkehr in Personen-Motorwagen in Betracht ziehen, denn in den ersten 10 Monaten des Jahres 1906 führten wir an solchen 17 069 dz im Werte von 14 864 000 Mk. ein, dagegen nur 14 139 dz im Werte von 11 665 000 Mk. aus.

Diese ungünstige Entwicklung ist nach dem Urteile aller sachverständigen Kreise in erster Linie darauf zurückzuführen, daß seit der Einbringung des Haftpflichtgesetzentwurfes ein schwerer Druck auf unserer Motorwagenindustrie lastet, der vor der Investierung weiterer Betriebsmittel in Vergrößerungen bestehender oder in Einrichtungen neuer Fabriken zurückschreckt. Unsere Kapitalisten sind anscheinend eher geneigt, sich dem risikolosen Handel mit fremden Fahrzeugen zuzuwenden, als ihr Geld in schwer gefährdete Industrie-Unternehmungen zu stecken. Sollte aber der fragliche Entwurf zum Gesetz werden, dann wird diese Bewegung unzweifelhaft noch verstärkt und dadurch ein Industriezweig vollständig lahmgelegt werden, der vorher zu den schönsten Hoffnungen für unsere Volkswirtschaft berechnete.



Inhalts-Verzeichnis.

Vereinsjahr 1897/98:

	Seite
Gründung des Vereins	1
Erste Ausfahrt	4
Mitglieder	4
Presseausschuss	7
Vereinszeitschrift	7
Technischer Ausschuss	10
Wirtschaftlicher Ausschuss	10
Geschäftsstelle	11
Erste Vorführungen beim Concours hippique	11
Wettfahrt Berlin—Potsdam—Berlin	11
Fernfahrt Berlin—Leipzig—Berlin	12
Referat über Automobilen	17

Vereinsjahr 1898/99:

Motorwagen-Ausstellung in Düsseldorf	18
Fernfahrt ins Ruhrgebiet	18
Fernfahrt nach Koblenz	20
Vorbereitungen für die Ausstellung 1899	20
Zollfreier Bezug von Benzin	21
Polizeil. Regelung des Motorwagenverkehrs	22
Unterricht über Automobil-Technik an technischen Hochschulen	22
Vorträge	22
Mitgliederstand	23

Vereinsjahr 1899/1900:

I. Internationale Motorwagen-Ausstellung	24
Fahrt nach Baumgartenbrück	31
Fernfahrt Berlin—Leipzig	32
Fahrt Berlin—Rheinsberg	37
Rundfahrt mit Lastwagen	38
Fahrt mit Elektromobilen	38
Gründung des Deutschen Automobil-Verbandes	40
Schlussbetrachtungen über die Ausstellung	40
Auszeichnungen	41

	Seite
Wettbewerb für Elektromobilen	46
Bewerber	50
Verlauf der Prüfungen	51
I. Korsofahrt	53
Prüfungsergebnisse	53

Vereinsjahr 1900/01:

Regelung des Privat-Versicherungswesens	58
Generalversammlung in Dresden und Satzungsänderungen	59
Motorwagenfahrt nach und in Dresden	60
Vereinigung sächsischer Automobilbesitzer	62
Anschluss an das Kartell der Rad- und Motorfahrer-Verbände	63
Präsidentenwechsel	64
Vorträge und Besichtigungen	64
Vorschriften für Kraftwagenverkehr	64
Fernfahrt Paris—Berlin	65

Vereinsjahr 1901/02:

Promenadenfahrt nach Rostock	66
Huldigungsfahrt vor Sr. Kgl. Hoheit d. Grossherzog v. Mecklenburg-Schwerin	67
Uebernahme des Protektorats durch Se. Kgl. Hoheit den Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin	69
Gründung einer eigenen Vereinszeitschrift	70
Behördliche Regelung des Verkehrs mit Motorwagen	72
Amtliche Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge	74
Internationale Motorboot-Ausstellung in Wannsee 1902	75
Entwicklung des Vereins	78

Vereinsjahr 1902/03:

Automobilfahrt Berlin—Hamburg	81
Vorträge	86
Magdeburger Automobil-Verein	87
Beitritt zum Deutschen Automobil-Verbande	87
Deutscher Autombiltag Berlin	89
Entwicklung des Vereins	90

Vereinsjahr 1903/04:

Preis Ausschreiben für Azetylen-Laternen	91
Deutscher Automobil-Verband	93
Automobiltechnische Vorlesungen	97
Vorträge	99
Mitgliederzahl	100

Vereinsjahr 1904/05:

Ehrung des Vereins durch seinen Protektor	103
Deutscher Autombiltag in Breslau	103
Preis Ausschreiben für Geschwindigkeitsmesser	105
Kommission für Versuche und Auskunfterteilung	108
Behördliche Probefahrten	110
Vorträge	111
Entwicklung des Vereins	112

Vereinsjahr 1905/06:

Entwurf eines Haftpflichtgesetzes für Automobilbesitzer	113
Automobilsteuergesetz	117
Auflösung des Deutschen Automobil-Verbandes	119
Entwicklung des Vereins	120
Vorträge	121
Kursus über die Behandlung von Automobilen	122
Preis Ausschreiben für Geschwindigkeitsmesser	123

Vereinsjahr 1906/07:

Aeußere Entwicklung	127
Automobilsteuergesetz	127
Reichsverkehrsordnung für Kraftfahrzeuge	129
Entwurf eines Haftpflichtgesetzes für Automobilbesitzer	129
Rechtsverhältnisse der Motorwagenführer	130
Tourenbuch und Motorwagenbetriebskonto	130
Krankenversicherung der Motorwagenführer	131
Belästigungen der Automobilisten auf der Fahrt	131
Prüfung von Zylinderöl für Benzinmotoren	131
Vertrag mit Garage	132
Preis Ausschreiben für Geschwindigkeitsmesser	132
Vorträge und Besichtigungen	133
Automobil-Club Chemnitz	134
Satzungsänderungen	134
Fahrt mit englischen Journalisten	135
Der Bayerische Motorwagen-Verein	138
Der Magdeburger Automobil-Verein	142
Automobil-Club Chemnitz	144

Anhang:

Amts dauer der Vorstandsmitglieder des M. M. V.	151
Mitglieder des Ausschusses	152
Eingabe betr. Kraftfahrzeugsteuer	153
Eingabe betr. Haftpflichtgesetz	162



WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA



L. inw.

7774

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299545