

## 130 Jahre Automobil (3): Zwischen den Kriegen

Von Thomas Lang

**Am 29. Januar 2016 feiert das Automobil offiziell seinen 130. Geburtstag. Der Mannheimer Ingenieur und Erfinder Carl Benz meldete am 29. Januar 1886 seinen „Patent Motorwagen Nummer 1“ als Deutsches Reichspatent mit der Nummer 37435 zum Patent an. Das erste fahrtaugliche Auto unternahm am 3. Juli 1886 seine erste Probefahrt und erhielt am 2. November des gleichen Jahres offiziell sein Patent. Neben dem Buchdruck, der Dampfmaschine und dem Computer gilt das Auto als diejenige technische Errungenschaft der Neuzeit, die die Geschichte der Menschheit am nachdrücklichsten beeinflusst hat.**

Der 11. November 1918 steht vor allem in Europa für eine Welt, in der nichts mehr war wie gut vier Jahre zuvor, als die Nationen geradezu euphorisch in einen Krieg gezogen waren, der als Erster Weltkrieg in die Geschichte eingegangen ist. Von den rund zehn Millionen gefallenen Soldaten stammte jeder fünfte aus Deutschland. 13,5 Millionen Männer waren alleine auf deutscher Seite in den Krieg gezogen. Doch der Krieg hatte nicht nur Millionen von Gräbern und Invaliden hinterlassen, auch die Wirtschaft war erschöpft und lag am Boden.

Diese Entwicklung traf ganz besonders die Autoindustrie. 1919 existierte in Europa praktisch kein Markt mehr für Autos, die vor 1914 noch immer ein Luxusgut gewesen waren. Der Bedarf der Armeen an motorisierten Transportmitteln war von einem Tag auf den anderen zusammengebrochen. Nicht nur in Deutschland, auch in den siegreichen Nationen England und Frankreich war die wirtschaftliche Situation entsprechend angespannt. Dies führte zu einer bemerkenswerten Polarisierung der Autoindustrie. Auf der einen Seite entstanden neue Marken, die extrem teure, exklusive Luxusmobile in Handarbeit schufen und als Zielgruppe die Kriegsgewinnler und anderweitig halbseidene Profiteure des Kriegs bedienten. Auf der anderen Seite sprießten obskure neue Unternehmen aus dem Boden, die versuchten, mit automobiler Minimalismus breitere Schichten zu mobilisieren.

Doch die Abfolge weltumspannender Wirtschaftskrisen im Laufe der 1920er-Jahre rafften Luxus-Automarken wie Kleinwagenproduzenten wie die Fliegen dahin. Ohne in der Autogeschichte auch nur eine Duftnote zu hinterlassen. Fachleute schnalzen wenigstens bei der Erwähnung von „Isotta Fraschini“ mit der Zunge. Ein italienisches Luxuslabel, das zwischen 1919 und 1936 Pkw baute, sich aber ab 1931 nur noch durch den Bau von Flugzeugmotoren über Wasser halten konnte. Bei „Elizalde“ aus Spanien entstand bis 1927 eine Handvoll Luxusautos, ebenso bei „Voisin“ oder „Bucciali“ in Frankreich.

In Deutschland stoppte die wirtschaftliche Entwicklung nach dem Ersten Weltkrieg unter anderem 1926 die Autoproduktion bei „Benz und Cie“. „Brennabor“, von Kommerzienrat Carl Reichstein (1847–1931) bereits 1871 als Produzent von Kinderwagen gegründet, musste 1933 den 1908 begonnenen Autobau einstellen. Beide Hersteller engagierten sich in den frühen Zwanzigern des vorigen Jahrhunderts in der gehobenen Mittelklasse, die einfach nicht genügend Abnehmer fand. „Dux“ verschwand 1927 ebenso wie „Elite“ 1929 und im gleichen Jahre wie „Selve“. 1926 war bereits die nur sechs Jahre währende Autogeschichte der Firma „Steiger“ in Burgrieden, 20 Kilometer nördlich von Ulm, zu Ende gegangen – um nur einige der rund 300 kurzlebigen Autobauer jener Zeit alleine in Deutschland zu nennen.

1927 sah ein relativ erfolgreiches preiswertes Auto aus deutscher Produktion folgendermaßen aus: 2,78 Meter lang, 400 Kilo schwer, von einem zehn PS starken Einzylinder angetrieben, der sich mit vier Litern Benzin über 100 Kilometer begnügte, dafür aber nur eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h erreichte. Der Hanomag 2/10 PS ging als „Kommissbrot“ in die Autogeschichte ein, über den der Volksmund reimte: „Zwei Kilo Blech, ein Döschen Lack, fertig ist der Hanomag.“ 1975 Reichsmark waren für dieses Auto kein wirklich volkstümlicher Preis. Trotzdem war der Hanomag mit einer Auflage von 15 775 Exemplaren ein deutscher Autobestseller zwischen den Kriegen.

1925 waren im Land der Autoerfinder gerade einmal 171 000 Autos angemeldet. In Frankreich waren es 476 000 und in England 580 000 Stück. In Amerika, das kaum unter den ökonomischen Verwerfungen des Kriegs gelitten hatte, rollten zu diesem Zeitpunkt bereits 17 481 000 Autos.

Die Firmen der beiden Autopioniere Gottlieb Daimler und Carl Benz hatten sich seit Beginn des 20. Jahrhunderts mit einem vergleichbaren Angebot an Pkw und Nutzfahrzeugen und entsprechenden Umsatzzahlen einen beinharten Konkurrenzkampf geliefert. 1914 hatten bei Benz 7730 Mitarbeiter 1947 Pkw und 1217 Lastwagen gebaut. Mercedes beschäftigte zum Kriegsende, 1918, rund 15 000 Mitarbeiter. Nach dem Krieg lief es für beide Unternehmen gleichermaßen schlecht. Am 28. Juni 1926 führten die Schwierigkeiten quasi zur Zwangsfusion als Daimler-Benz AG.

General Motors und Ford sorgten 1929 für Lichtblicke bei den deutschen Autobauern. GM übernahm Opel und Ford gründete eine große Fabrik in Köln mit Hilfe des damaligen Oberbürgermeisters Konrad Adenauer, der im Hinblick auf die Arbeitsplätze den Amerikanern ein Angebot unterbreitet hatte, das sie nicht ablehnen konnten. Zum Beginn des Zweiten Weltkriegs enteignet, wurden beide Firmen wichtige Lieferanten der Wehrmacht.

Zum Ende der 1920er-Jahre verschärfte sich die Lage nach der Weltwirtschaftskrise von 1929. Bis 1933 stieg die Zahl der Arbeitslosen alleine in Deutschland auf sieben Millionen. Diese wirtschaftliche Entwicklung beeinflusste den Weg der Autoindustrie nachhaltig. So waren die bekannten Hersteller Audi, DKW, Horch und Wanderer auf Druck ihrer Hausbanken gezwungen, am 1. November 1931 zur Auto Union zu fusionieren. Der Regierungswechsel 1933 bescherte den Deutschen die Diktatur und mit dem Reichskanzler Adolf Hitler einen Autoenthusiasten, der die Mobilisierung breiter Bevölkerungsschichten zum Programm seiner Regierung erhoben hatte. Unter der Leitung des Österreicher Ferdinand Porsche sollte die größte Autofabrik Europas entstehen, die Millionen von „Volksgenossen“ mit einem vollgasfesten viersitzigen Auto komplett aus Stahl versorgen sollte, dem späteren Käfer – zum Preis von 990 Reichsmark. Ein Horch mit 6,0-Liter-V12 kostete mehr als 25 000 Reichsmark, dem Gegenwert eines freistehenden Eigenheims mit großem Garten

Der 1. September 1939 markierte mit dem deutschen Angriff auf Polen nicht nur den Beginn des Zweiten Weltkriegs, er sorgte für ein neuerliches Erdbeben in der Autowirtschaft. Nicht ein einziger „Käfer“ schaffte es in zivile Hände. Praktisch alle Autobauer der Welt mussten ihre Produktionen ausschließlich für Militärfahrzeuge umstellen. (ampnet/tl)

## Bilder zum Artikel

---



Ferdinand Porsche an einem Käfer-Prototyp (1937).

---



Fließfertigung bei Mercedes in den frühen 1920er-Jahren.

---



Ford Model T Transporter (frühe 1920er-Jahre).

---



Die Fabrik von Karl Maybach (1924).



IAA 1934: Premiere des BMW 315.



IAA 1935.

---



VW-Käfer-Prototyp im Porsche-Werk Zuffenhausen (1938).

---



Opel Maultier (1940).

---