

NDB-Artikel

Kroth, Ewald Förderer des Kraftfahrwesens, * 27.3.1880 Frankfurt/Main, † 25.8.1952 Frankfurt/Main. (katholisch)

Genealogie

V Lorenz (1855- v. 1903), Metzger, Gründer e. chem. Fabrik in F., S d. Fuhrmanns u. Seilers Adam in Königstein (Taunus) u. d. Maria Dam;

M Seraphine (1856–1924), Kleidermacherin, T d. Küfers Ernst Wilh. Karl Marquitz in Boppard u. d. Elisabeth Pfluger;

◉ 1) Frankfurt/M. 1903 Georgine (1884–1939), T d. Gärtnermeisters Gustav Dauth in F. u. d. Elisabeth Lenz, 2) ebd. 1941 Martha Lange (* 1886, ev.);

2 S, 1 T aus 1).

Leben

Nach dem Besuch des Gymnasiums absolvierte K. eine kaufmännische Ausbildung zur späteren Übernahme der chemischen Fabrik seines Vaters. Früh schloß er sich dem Motorfahrer-Verein Frankfurt, dem späteren Hessen-Nassau. Automobilclub, an, dessen Vorsitzender er 1924 wurde. Seit 1921 ADAC-Mitglied, beteiligte er sich an Automobilsport-Veranstaltungen (ADAC-Reichsfahrten, Baden-Badener Automobilturnieren, Bergrennen). 1922 wurde K. Sportleiter des ADAC-Gaues Hessen und Hessen-Nassau (Süd). Verbandspolitisch trat er erstmals 1924 hervor, als er in München ein Abkommen zwischen dem ADAC und dem Deutschen Motorradfahrer-Verband zur Bildung einer internationalen Vertretung des deutschen Motorradsports mitunterzeichnete. 1925 wurde er Vorsitzender des Hauptsportausschusses und stellv. Sportpräsident des ADAC, im Jahr darauf Sportpräsident und stellv. Präsident. Gleichzeitig stand er der größten Verwaltungsabteilung der ADAC-Zentrale in München vor. K. war am Aufbau des gesamten deutschen Motorsportwesens beteiligt und wurde Gründungsmitglied der Dachorganisationen Deutsche Motorrad-Sportgemeinschaft (DMS, 1924) und Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland (ONS, 1926). Als Mitglied der internationalen Sportkommission der Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes (FICM) gelang es ihm 1925, drei internationale Veranstaltungen für den ADAC zu sichern: den Großen Preis von Deutschland für Motorräder, das Solitude-Rennen und die Freiburger Rekordtage. K. war in der FICM 1927-37 deutscher Delegierter, Vizepräsident und seit 1936 lebenslangliches Ehrenmitglied. Den ADAC vertrat er in der Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus (AIACR) 1927-33. Mustergültig organisierte er die internationalen Sportveranstaltungen in Deutschland: die Großen Preise von Deutschland für Motorräder 1927-31

und 1933-35, für Motorboote 1928-31, die Avus-Rennen 1931-34, das Eröffnungsrennen des Nürburgrings 1927 und die folgenden ADAC-Eifelrennen für Motorräder und Wagen bis 1933, die Freiburger Rekordtage 1925-36 als internationale Meisterschaftsläufe, die zahlreichen Motorradrennen in Schleiz, Hannover und auf der Solitude b. Stuttgart. Vor den Olympischen Spielen in Berlin 1936 hatte er die Idee einer Motorrad-Rallye dorthin; sie wurde die erste der bis heute fortgeführten FIM-Rallyes. K. organisierte auch die ersten Kongresse der FICM auf deutschem Boden 1929 und 1935 in Berlin. 1934-36 war er Rennleiter des Großen Preises von Deutschland für Rennwagen, 1934 Fahrtleiter „2 000 km durch Deutschland“. Er hat über 100 internat. Motorsport-Veranstaltungen organisiert. K. entwickelte aus bescheidenen Anfängen nach engl. Vorbild den Kraftfahr-Geländesport. 1929 übernahm er die Drei-Tage-Harz- und die Ostpreußenfahrt als Leistungsprüfungen in das Sportprogramm des ADAC-Gesamtclubs. Durch sie wurden die Fahrer weitergeschult, die Fahrzeuge technisch vervollkommnet (seit 1935 serienmäßig Allradantrieb). Die neue Kraftfahrtruppe der Reichswehr, vor allem Major i. G. →Heinz Guderian von der Inspektion der Verkehrstruppen im Reichswehrministerium, interessierte sich für die möglichen Kfz-Geschwindigkeiten im Gelände und prüfte hier ihre Dienstfahrzeuge. K.s Geländesport-Veranstaltungen überzeugten die Reichswehr davon, daß die Rolle des Pferdes auch im Gelände ausgespielt sei. 1928 führte K. gegen den Widerstand der Industrie die Kfz-Gebrauchswert- und Wirtschaftlichkeitsprüfungen ein, die die Grundlage für das Kfz-Testwesen bilden sollten. Er wollte damit die Herstellung billiger und betriebssicherer Fahrzeuge anregen, denn seit Beginn seiner Amtszeit war das Kfz nicht mehr allein Luxus- und Sportfahrzeug, sondern allgemeines Verkehrsmittel geworden. Diesen Gebrauchswertprüfungen fügte er 1931 einen „Winterfahrbarkeits-Wettbewerb“ hinzu. Bei ihm zeigten sich so beachtliche Mängel, daß die Industrie eigens Winteröle, Frostschutzmittel, Anlaßhilfen, Winterreifen, Schneeketten entwickeln mußte, die dann allgemein den Kfz-Betrieb im Winter sicherten.

K. förderte den allgemeinen Motortourismus in Deutschland, indem er 1927-32 Tourenfahrten im In- und Ausland organisierte. 1928 machte er mit dem Norddt. Lloyd und der American Automobile Association eine Studienfahrt nach den USA. Dabei trat er bei der Alliance Internationale de Tourisme (AIT) für eine Verbilligung und Vereinfachung der Grenzpapiere ein, indem er 1928 das Triptik in Blockform vorschlug. 1929 ließ er durch das ADAC-Reisebüro die ersten Pauschalreisen anbieten. Während seiner Tätigkeit im Präsidium der Deutschen Verkehrswacht ließ er 1929 auf der Berliner Avus verschiedene Arten von Verkehrsschildern zum Versuch und Vergleich durch die Kraftfahrer aufstellen.

1933 befürwortete K. gegenüber dem Automobilclub von Deutschland und dem Deutschen Touring-Club eine Verschmelzung der drei größten deutschen Automobilverbände, um einer Gleichschaltung durch die NSDAP zu entgehen. Dieses Vorhaben scheiterte aber an den beiden Partnern. Im Ende 1933 umgebildeten Deutschen Automobil-Club (DDAC) wurde K. Vizepräsident und schied Ende 1936 aus diesem Amt aus. 1947 spielte er eine vermittelnde Rolle bei der Wiedervereinigung des neugegründeten ADAC in der Britischen und US-Zone. Als erster Sportpräsident des Nachkriegs-ADAC (1948) organisierte er dessen Motorsport neu und war Mitbegründer der deutschen Obersten

Motorsport-Kommission (OMK), in der er 1949 den Vorsitz führte. Mit Hilfe seiner Auslandsbeziehungen erreichte K. 1949 für den ADAC die Erlaubnis zur Ausstellung von Triptiks und Carnets und die Wiederaufnahme in die Fédération Internationale de l'Automobile (FIA).

Werke

Der ADAC in seiner sportl. u. tourist. Tätigkeit, in: ADAC-Motorwelt 24, 1927, Nr. 8, S. 3-6;

ADAC u. Nürburgring, ebd. 24, 1927, Nr. 24, S. 3;

Der ADAC als Pionier, ebd. 25, 1928, Nr. 21, S. 27-30;

Die Zukunft d. Kraftfahrspportes, ebd. 25, 1928, Nr. 45, S. 41 f.;

Über Rennen, in: Nachr.bl. ADAC-Gau Südbayern 1, 1928, Nr. 1, S. 4 f.;

Warum treibt d. ADAC Kraftfahrspport?, ebd. 3, 1930, S. 10-12 u. 19 f.;

Kraftfahrspport -trotz allem, ebd. 4, 1931, Nr. 5, S. 3 f.;

Der Motorsport nach d. Kriege u. d. ADAC, in: A. Isbert, 30 J. Auto, 1929, S. 212-22 (P);

ADAC u. Kraftfahrspport, in: Reichs-Verkehrsführer u. Reichs-Tourenbuch, 1930-32;

Rechte u. Pflichten d. ADAC-Mitglieder, in: H. Stuck u. E. G. Burggaller, Das Autobuch, 1933, S. 150-54 (P).

Literatur

ADAC, Neuzeitl. Automobil-Wertung, 1929;

C. Slevogt, Auswertung d. ADAC-Gebrauchs- u. Wirtschaftlichkeits-Prüfung 1928, in: Der Motorwagen 31, 1928, H. 18, S. 401-07;

ADAC-Motorwelt, 27, 1930, Nr. 13, S. 3 (P);

P. Schweder. ebd., 1950, Nr. 4, S. 15 (P) u. 1952, Nr. 10, S. 7 (P);

H. Bretz, 50 J. ADAC, 1953. S. 78-89 u. 103-08 (P);

A. Büttner, Ich komme gerade aus London zurück, in: ADAC-Motorwelt 1949, Nr. 1, S. 10 (P);

Frankfurter Neue Presse 1952, Nr. 197 v. 27.8.52 (P);

→H. C. Gf. v. Seherr-Thoß, 75 J. ADAC 1903-78, 1978, S. 81 ff., 170 (P), 178 u. 191;

ders., Schnelle Räder f. d. Fortschritt, in: ADAC-Motorwelt 1963, H. 5, S. 414-19;

Mitt. v. Elisabeth Gasser geb. Kroth, u. Wigund A. Utsch.

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Kroth, Ewald“, in: Neue Deutsche Biographie 13 (1982), S. 91-92
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
