

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Der Führer. 1933-1936 1934**

99 (12.4.1934) Motor und Straße



# Motor und Straße

WOCHENBEILAGE DES „FUHRER“

## Baden im deutschen Motor- Sport-Kalender 1934

Schon zu Beginn des Februar übergab die Oberste Nationale Sportbehörde der Deffenlichkeit den Deutschen Kraftfahrersport-Termin-Kalender für das Jahr 1934. Anders als sonst tritt Deutschland in dieses neue Motorsportjahr ein, und mit einer Spannung, wie kaum jemals zuvor, schaut die ganze Welt des Kraftfahrersports den kommenden Ereignissen entgegen. Vorbei ist die Zeit, da infolge völliger Verständnislosigkeit früherer Regierungen dem deutschen Rennfahrer keine beste Waffe, ein konkurrenzfähiges Fahrzeug, verweigert blieb, da er gezwungen war, ausländischen Fabriken zum Sieg zu verhelfen. Dank der Förderung des Führers und der tatkräftigen Hilfe des Reiches wird es — nach langen Jahren — zahlreichen Automobil- und Motorradrennen wieder möglich sein, mit reindeutschen Konstruktionen an den Start zu gehen!

Kraftfahrt ist not! Dieser Leitfaden wird auch dem deutschen Kraftfahrersport 1934 voranleuchten. Der Termin-Kalender verzeichnet dabei neben den großen internationalen Rennen auch zuverlässigste und Geländefahrten in großer Zahl.

Es ist für uns Badener besonders erfreulich, daß unser Grenzland als Austragungsort aller Arten von Motorsportwettbewerben wieder hervorragend berücksichtigt wurde. Zwei Veranstaltungen haben wir ja schon hinter uns: das 4. Eisrennen auf dem Titisee, das am 4. Februar die erste Motorsportveranstaltung dieses Jahres im ganzen Reich bildete und in jeder Beziehung ein Großereignis war, und dann die Zuverlässigkeitsfahrt „Kund um Heidelberg“, die am 18. März mit bestem Gelingen durchgeführt wurde, obwohl sie mehr lokale Bedeutung besaß. Die rührigen Heidelberger Ortsgruppen des NSKK und DNAC haben — als einzige bis jetzt in ganz Baden — ihr weiteres Sportprogramm für 1934 im übrigen schon ziemlich festgelegt: am 15. April machen sie eine „Geländefahrt“, am 9./10. Mai eine „Nachtorientierungsfahrt“, am 10. Juni eine „Flugzeugverfolgung“ und als Hauptkonkurrenz des Jahres soll am 16. September das seit Jahren in der Verfertigung verschwendene Röntgenstrahlrennen neu ausgetragen werden.

Da alle NSKK- und DNAC-Ortsgruppen in diesem Jahre zumindest zwei Pflichtveranstaltungen durchführen müssen, wäre es an der Zeit, daß die entsprechenden Termine und Wettbewerbsarten nunmehr auch von den übrigen badischen Clubs festgelegt und bekanntgegeben würden. Speziell für Karlsruhe hat Bedeutungswort nicht sein festes Programm vor: wie wäre es, wenn man außer der bis jetzt nur geplanten Schwarzwald-Geländefahrt wieder einmal an ein Wildparkrennen oder ein Bergrennen auf der Strecke Mall-Freilohsheim herantrete? Planen nicht auch die Pforzheimer für dieses Jahr eine Neuausrichtung ihres ehemaligen Bergrennens „An der Spitze des Schwarzwalds“, hoffen nicht die Mannheimer, wenigstens ein großes Grasbahnrennen durchführen zu können, und die Freiburg'er, ihre ehemaligen Ezersterplatzrennen wieder zu bekommen? Die Offenburg'er hätten in der Wiederholung der früheren Antebisbergrennen gewiß ebenfalls eine erstklassige, zugkräftige Motorsportveranstaltung!

So „dürftig“ also noch das Programm der lokalen Wettbewerbe in Baden für die kommende Saison ausfällt, so groß sind andererseits jene Veranstaltungen, die als NSKK- und DNAC-Gesamtklub-Konkurrenzen im Juli und August bei uns zur Durchführung kommen. Da steht an erster Stelle die Wiederholung der

### „2000 Kilometer durch Deutschland“

die als Festtage des ganzen deutschen Motorsports am 21./22. Juli ausgetragen werden und wohl wieder Baden-Baden als Start- und Zielort haben dürften. Dann folgt 8 Tage darauf das große Hockenheim Dreieckrennen, das wieder Deutschlands Motorradportelite nach Baden bringen wird. Und schließlich wird am 19. August bei Freiburg wieder das Schauinsland-Bergrennen abgefahren werden.

### Großen Bergpreis von Deutschland

Mit internationaler Beteiligung durchgeführt.

## Wir starten

Ein Geleitwort

Automobil und Motorrad sind heute, im neuen Deutschland, von allen Hefeln befreit, die ihnen einst das alte Regime in unverständlicher Kurzsichtigkeit angelegt hatte. Das Kraftfahrzeug darf nicht mehr als Luxusgegenstand begüterter Schichten angesehen werden, es soll zum Diener der gesamten Menschheit werden!

Es ist das ausschließliche Verdienst und Werk unseres Führers und Volkskanzlers Adolf Hitler, unsere deutsche Kraftverkehrswirtschaft als einen der Hauptfaktoren zur Ueberwindung unserer Krise und Arbeitslosigkeit in den Vordergrund des nationalen Aufbauprogramms gestellt zu haben! Der Nationalsozialismus schuf uns zudem in den neuen Organisationen, der Motor-NS, dem Nationalsozialistischen Kraftfahrer-Korps und dem Deutschen Automobil-Club jene großen Säulen, auf denen heute unsere Kraftverkehrswirtschaft und unser Kraftfahrersport ruhen.

Es ist daher nicht nur für die unmittelbar am Kraftfahrwesen Beteiligten, sondern ganz besonders für die noch abseits stehenden Kreise lehrreich und wichtig, sich mit dem deutschen Kraftfahrwesen vertraut zu machen. Nicht allein das Fachorgan, auch die Tagespresse hat die hohe Aufgabe, an der „Motorisierung“ Deutschlands nach besten Kräften mitzuwirken. Diesem Zweck soll die neue Beilage des „Führer“-Karlsruhe, des Hauptorgans der NSDKV, Baden, dienen!

Des Führers Parole für die Industrie:

## Schafft den deutschen Volkswagen!

Wer auf der letzten Berliner Automobil-Ausstellung mit offenen Augen die Stände unserer deutschen Kraftfahrzeugindustrie betrachtete, der mußte erkennen, daß bei aller Anerkennung der Klein- und Kleinstwagen das Zeitalter des wirklichen „Volkswagens“ kaum erst angebrochen ist. Wenn nicht nur jeder hundertzwanzigste Deutsche, sondern jeder Vierstaebe sich einen Wagen anschaffen kann, so sind dafür eine Reihe von Voraussetzungen nötig.

Wie Dr. van Dierendonk, der Hauptschriftleiter des „Kraftfahr-Preßdienstes“, ausführt, muß der Volkswagen erheblich billiger sein, als der heutige Kleinwagen, zweitens müssen die Halbkosten- und Betriebskosten eines Kraftfahrzeugs bedeutend gesenkt werden, und drittens muß das Einkommen breiter Volksschichten steigen. Der letzte Faktor aber steht in ursächlichem Zusammenhang mit den beiden ersteren.

Es ist nun wohl nicht anzunehmen, daß selbst bei weiter langsam ansteigendem Wirtschaftswachstum die Einkommenssumme des einzelnen sich in den nächsten Jahren über das normale Maß hinaus erhöhen wird, denn in erster Linie kommt es unserer Regierung darauf an, alle noch arbeitslosen Volksgenossen in den Beschäftigungsprozess einzureihen. Die Einkommensbildung wird sich also vorerst in den unteren Schichten vollziehen, da allerdings in breiten Kreisen. Aber diese können für die Haltung eines Kraftfahrzeugs leider noch nicht in Frage kommen. Das sind die Einkommen bis zu etwa 3000 Mark jährlich.

Die nächste Gruppe, die ein Einkommen von 3000 bis 5000 Mark hat, wird bei steigender Fortführung der Arbeitsschicht naturgemäß davon Nutzen ziehen und besonders in der oberen Grenze immer mehr in die Lage verlegt, sich ein Kraftfahrzeug anzuschaffen. Wenn dieser Fall bald eintritt, so ist damit zweifelsohne ein sehr großer Schritt zur weiteren Motorisierung getan, denn in der Einkommenspyramide nimmt diese Gruppe bereits einen sehr breiten Raum ein. Nach oben verhältnismäßig sie sich sehr stark; so gab es z. B. (auf Grund der letzten Zählung) 1928 fast 2 Millionen Personen mit einem Einkommen von 3000 bis 5000 Mark; darüber hinaus gebenden Verdienst hatten nur etwas mehr als 1,2 Millionen Personen.

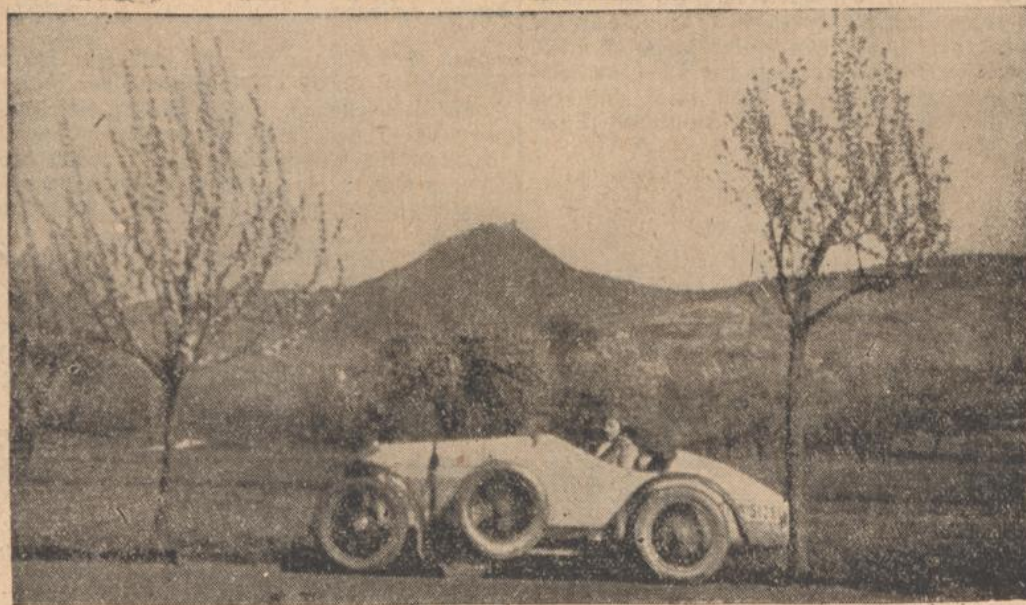
Dem kommenden Volkswagen wird es vorbehalten bleiben, diese breite Schicht von 2

Millionen zu Kraftfahrern zu machen, und damit kommen wir zum ersten Punkt der Voraussetzung zurück. Schon heute kann man wohl — auch nach dem technischen Stand der Dinge — die Forderung aufstellen, daß das Volksauto nicht viel mehr als 1000 Mark kosten darf. Ein solcher Preis kann und wird von einer großen Anzahl Volksgenossen aufgebracht werden, wenn durch den (jetzt schon in Angriff genommenen) Ausbau der Abgabfinanzierung die Anschaffung erleichtert wird. Für einen solchen Wagen — natürlich wird es kein Luxusfahrzeug, sondern ein richtiger Gebrauchswagen ohne alles überflüssige Beiwerk sein — läßt sich folgende Kostenrechnung aufstellen, wobei eine Lebensdauer von 4-5 Jahren, ein Durchschnittsverbrauch an Öl und Benzin von 7 Liter je 100 Kilometer und eine Streckenleistung von etwa 10 000 Kilometer im Jahre angenommen wird:

1. Tilgung des Anschaffungspreises	250.— RM.
2. Garage	120.— RM.
3. Versicherung	90.— RM.
4. Reparaturen	80.— RM.
5. Bereinigungslosten	30.— RM.
6. Treibstoffe und Öl	320.— RM.
	890.— RM.

Man wird nicht behaupten können, daß die Summen zu hoch angelegt sind; sie dürften im Gegenteil an der untersten Grenze liegen. Die monatlichen Aufwendungen belaufen sich also einschließlich der Tilgungsquote auf rd. 75 Mark. Das ist aber gerade für die Masse der Bevölkerung, die es ja für den Motor zu gewinnen gilt, noch zu hoch, weil sie von ihrem Einkommen einen solchen Betrag einfach nicht entbehren kann. Deshalb heißt es: einsparen! Der höchste Unkostenbeitrag ist der für Benzin und Öl mit 320 Mark. Eine zu Buchschlagende Verbillichung der Kraftfahrzeughaltung hängt also eng mit den Treibstoffpreisen und diese wiederum mit den hohen Zöllen und dem Spiritusbeimischungszwang zusammen. Aber auch die anderen Posten müssen, und sei es auch nur im einzelnen geringfügig, herabgedrückt werden. Die Industrie muß ihre Gewinnkalkulation auf das allerhöchste abstellen, der Händler seine Provisionen beherrschen halten, was ihm desto leichter fallen wird, je mehr der Umsatz steigt.

So und nur so kommen wir der Verwirklichung der Volkswagen-Idee immer näher und näher.



Das erste Motorrad-Strassenrennen 1884:

## Internationale Eisenriede- Rennen

am 14./15. April.

Die Weltweite zum Internationalen Eisenriede-Rennen, das am 14. und 15. April im Hannoverischen Stadtwald zum Austrag gelangt, ist abgeschlossen. Sie spricht mit ihren 194 Startern für die Bedeutung, die diesmal mehr denn je dem ersten deutschen Motorrad-Strassenrennen der Saison 1934 zukommt. Nicht nur, daß alle deutschen Köpfer des Motorsports am Start sein werden, auch das Ausland — England, Schweden, Italien und Holland — ist mit den besten Fahrern und Maschinen vertreten.

Uns Deutsche interessiert natürlich in erster Linie das Abschneiden der neuen deutschen Rennmaschinen, die DNAC (Auto-Union) und NSU herausbringen: In der Viertakterklasse werden Winkler und Geis mit 2 neuen DNAC-Kompressormotoren antreten, in der Kategorie bis 350 ccm werden 3 neue NSU-Motoren mit Röhnow-Berlin, Mellmann-Lendingen und Steindach-Mannheim starten. Für die Halbtakterklasse starten Rosemeyer-Vingen, Leo-Rürnberg und Bauhoffer-München auf neuen Rennmodellen von DNAC, während die württembergische Marke NSU mit einem neuen Modell durch so bekannte Fahrer wie Fleißhmann-Rürnberg, Haas-Mannheim, Rütchen-Erfelens und Soenius-Köln hier in den Wettkampf gebracht wird.

1800 NSKK-Männer und 200 Schutzpolizisten werden diesmal zur Streckensicherung aufgeboten. 500 Sanitäter sind auf der Strecke verteilt, um bei Unfällen sofort eingreifen zu können.



## Europas größter Kraftfahrpark

Die Deutsche Reichspost verfügt zur Zeit über etwa 13500 Kraftfahrzeuge und damit über den größten Kraftfahrpark in Europa. Sie betreibt im Personenverkehr rund 2500 Liniennetze mit einer Streckenlänge von 48 000 Kilometer; im Ueberlandverkehr sind rund 4000 (15- bis 50stige) Omnibusse im Betrieb. Etwa 10 Millionen Landbewohner werden heute schon von der Reichspost mit Kraftpost versorgt!

## Wie die deutsche Reichsbahn motorisiert

Ein gutes Beispiel für die Intensität, mit der unsere Reichsbahn ihren Betrieb motorisiert, bietet die Reichsbahndirektion Regensburg, bei der bereits 15 Kraftfahrlinien für den Güterverkehr in Betrieb genommen sind. Diese Linien stellen aber erst einen Anfang dar, denn noch im Laufe dieses Jahres werden etwa 10 neue Linien hinzukommen. Bis in etwa 2 Jahren sollen dann allein in diesem Direktionsbezirk 40 regelmäßig verkehrende Kraftfahrlinien vorhanden sein!

## Reichsbahn Karlsruhe-Basel

In der ersten Sitzung des Gesamtvorstandes des Landesverkehrsverbandes Baden erklärte der badische Ministerpräsident Köhler (der Ehrenvorsitzende des Landesverbandes), daß der Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen, Dr. Todt, die Meinung vertritt, daß die Straße Karlsruhe-Basel für den Zubringerverkehr aus dem Auslande notwendig sei, und daß, wenn die Autobahn von Süd nach Nord überhaupt internationale Bedeutung erhalten sollte, die Voraussetzungen sei, daß die Linie bis Basel durchgeführt werde. Das Rheintal sei nun einmal die naturgegebenen Verkehrsstraße, daran könne kein Mensch etwas ändern!