

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Der Führer. 1933-1936 1934**

106 (19.4.1934) Motor und Straße

# Motor und Straße

WOCHENBEILAGE DES „FUHRER“

## Kraftfahrzeugbau als Schlüsselindustrie

Den wertmäßigen Gesamtumfang der Kraftverkehrswirtschaft und der unmittelbar angrenzenden Wirtschaftszweige errechnete man für das Jahr 1931 auf 4,1 Milliarden RM. Im Jahre 1932 ist dieser Umsatz nicht erreicht worden. Der Versuch, die gleiche Berechnung für das Jahr 1933 anzustellen, zeigt, daß die Werte des Jahres 1931 noch übertroffen wurden. Die ersten bislang vorliegenden Ergebnisse, in der nachstehenden Tabelle zusammengefaßt, lassen einen Gesamtbetrag von 2,776 Milliarden für die reinen Umsätze der Kraftverkehrswirtschaft erkennen. Hierzu treten noch die unmittelbar durch den Kraftverkehr ausgelösten Umsätze an angrenzender Wirtschaftszweige, die geschätzt und ausgewiesen einen Gesamtumfang von 4,2 Milliarden ergeben.

| Umsätze der Kraftverkehrswirtschaft 1933            |             |
|---|-------------|
| Produktion der Kraftfahrzeug- und Zubehöriindustrie | 590 000 000 |
| Handel und Vertrieb dieser Produktion               | 120 000 000 |
| Umsatz an gebrauchten Wagen                         | 276 000 000 |
| Kraftfahrzeugsteuer                                 | 215 000 000 |
| Treibstoff- und Delumatz                            | 850 000 000 |
| Umsatz an Vereifung                                 | 160 000 000 |
| Unterstellkosten                                    | 200 000 000 |
| Wagenpflege   | 65 000 000  |
| Reparaturumsätze                                    | 235 000 000 |
| Kosten für Fahrerausbildung einschließlich Gebühren | 65 000 000  |

Zusammen 2 776 000 000

Zu diesem Betrage treten noch die Bruttolöhne für Berufskraftfahrer und Beifahrer hinzu, über die die Schätzungen stark auseinandergehen. Man nimmt an, daß 1933 etwa 230 000 Fahrer und 80 000 Beifahrer beschäftigt worden sind. Die hierfür aufgewendeten Löhne und Soziallasten werden bei optimaler Bewertung mit 900 Millionen RM. angesetzt. Weiter erhöht sich die Gesamtsumme um Versicherungsprämien, die mit rund 225 Mill. RM. bewertet werden können. Unmittelbar durch den Kraftverkehr wird auch der Umsatz in der Automobiltouristik, dem Wochenend- und Ausflugsverkehr, stark befruchtet; die hierfür geschätzten Summen belaufen sich auf insgesamt 300 Mill. RM. Zählt man diese Beträge dem ursprünglichen Ergebnis hinzu, so kommt man zu einem Gesamtumfang von 4,2 Milliarden Reichsmark.

Auf die 590 Millionen Umsatz der Kraftfahrzeugindustrie entfallen rund 130 Millionen Lohn- und Gehaltsaufwendungen für insgesamt 64 000 Beschäftigte gegenüber 82 000 Beschäftigten im Jahre 1932. Die verbleibenden 460 Millionen, die sich auf Materialkosten, Steuern, Sozialabgaben, Handlungsunkosten, Mieten, Abschreibungen und Transportkosten verteilen, enthalten aber insbesondere in den Materialkosten noch erhebliche Lohnsummen der aufbereitenden Vorindustrien. Auch in den Transportkosten sind weitere Löhne enthalten. In Absatz und Vertrieb sind rund 4000 Unternehmer tätig, die insgesamt 12 000 Arbeitnehmer, unabhängig von dem gewerblichen Personal, als Verkaufs- und Bürokräfte beschäftigen.

In den gewerblichen Garagen werden für Ueberwachung und Unterstellung etwa 15 000 Personen laufend beschäftigt, für die ein Lohn- und Gehaltsbeitrag von 40 Mill. RM. angesetzt werden muß. Die verbleibenden 160 Millionen RM. enthalten neben Verzinsung und Amortisation und sonstigen Unkosten die Kosten für die Erneuerung der Anlagen sowie für Licht und Wasser. In den letzten Posten, insbesondere in den Bau- und Erneuerungskosten, sind wiederum erhebliche Lohnanteile in Ansatz zu bringen. Während 1931 für die Wagenpflege rund 15 000 Personen mit 40 Millionen RM. Löhnen gerechnet wurden, ist die Zahl der hier Beschäftigten im Jahre 1933 auf etwa 20 000 Köpfe und 50 Millionen RM. angezogen.

Bei den Reparaturwerkstätten, die als besonders arbeitsintensives Gewerbe mit rein handwerklichem Charakter anzusehen sind, ist der Gesamtumfang kaum anzugeben. Nach den Berichten des Kraftfahrzeughandwerks war 1932 das schlechteste Jahr für die Werkstattbetriebe überhaupt. Die Umsätze verteilten sich für 1933 auf eine Vielzahl kleiner Reparaturen, so daß bei der Lohnintensität dieses Handwerks insgesamt etwa 5000 neue Arbeitskräfte eingestellt wurden. Die Gesamtzahl

der Lohnempfänger im Kraftfahrzeughandwerk wird für 1933 mit 35 000 Mann beziffert. Sicherlich dürfte das Jahr 1934 entsprechend der Ausweitung des Kraftverkehrs und dem Reparaturanfall aus Feuerabgelößen und auch schon aus neuen Fahrzeugen einen erheblichen Auftrieb bringen.

Der Personenkreis, der mit der Kraftverkehrswirtschaft verbunden ist, geht aber noch weit über die hier gemachten Zahlenangaben

hinaus. Wir nannten schon die Chauffeure und Beifahrer, zu denen noch die Zahl der im Tankstellen- und Betriebsstoffgeschäft teils haupt- teils nebenberuflich Beschäftigten kommt. Bei den mehr als 56 000 Tankstellen in Deutschland sind hauptberuflich etwa 15 000 Personen tätig. Für die Gewinnung, Destillation und Aufbereitung von Treibstoffen und Del wird mindestens die gleiche Zahl gerechnet werden müssen.

## Die Garage des Selbstfahrers

Ratschläge für ihre Anlage und Innenausstattung

Je weiter die „Motorisierung“ des Verkehrs fortschreitet, desto höher wird der Prozentsatz der sogenannten „Selbstfahrer“, d. h. solcher Wagenbesitzer, die ihr Fahrzeug selbst steuern und es größtenteils auch selbst pflegen. Die wirtschaftlichen Verhältnisse zwingen ja dazu, den Betrieb des Kraftfahrzeugs so billig wie möglich zu gestalten. Und so macht es sich schon gehörig bezahlt, wenn man als Wagenbesitzer nicht nur die zum Erwerb eines Führerscheins allererstenbedingten technischen und Verkehrskenntnisse besitzt, sondern darüber hinaus von seinem Fahrzeug soviel versteht, daß man es auch im großen ganzen persönlich warten kann. Hierzu ist allerdings der Besitz einer Eigengarage von ganz besonderem Wert und Vorteil.

Zweifelloso bereitet die Beschaffung und Erstellung einer Garage bei der allgemeinen Raumknappheit namentlich im Zentrum einer Großstadt heute gewisse Schwierigkeiten. Doch sei hier die Behauptung aufgestellt, daß man mit einigem guten Willen und gehöriger Ausdauer in jeder mittleren Stadt nicht allzuweit von der eigenen Behausung einen Winkel, Hof oder sonstigen Platz mit Straßenzufahrt ausfindig machen kann, der gegen billige Pflanzmiete für die Erstellung einer Eigengarage in Frage kommt. Und wenn es garnicht anders geht, muß eben ein Teil des Gartens geopfert werden, der ja oft lange nicht so zum Zweck der Erholung und des Naturgenusses benützt wird, wie das Auto!

Je nach den gegebenen örtlichen Verhältnissen wählt man eine gemauerte Steingarage oder aber ein Wellblechhaus. Das letztere hat den Vorteil, zerlegbar und leicht transportabel zu sein. Wenn man nun den Vorzug gibt: der soll es, meist gut heizbaren Backsteinbau, oder der „mobilen“ Wellblechhütte, immer muß man darauf achten, daß Länge und Breite der Garage mindestens je 1-1/2 Meter größer sind, als die entsprechenden Maße des Wagens, damit man auch bequem aus- und einsteigen und bei Regenwetter an ihm hantieren kann.

## Zuerst Sicherheit!

Zur Förderung der Einheitslichkeit des deutschen Straßenverkehrs hat der Generalinspektor für den deutschen Straßenbau, Dr. Todt, Richtlinien für die Planung, den Bau- und Ausbau des allgemeinen Straßenverkehrs erlassen. Von den Landstraßenunterhaltungspflichtigen kann er die Vorlage der Pläne zum Bau- und Ausbau ihrer Straßen verlangen. Verbesserungspläne liegen schon seit Jahren in großer Anzahl bereit. Es gibt darunter viele gute Vorschläge. Als wichtigste der bisher gestellten Forderungen seien folgende genannt:

1. Die Anlage getrennter Fahrbahnen für die verschiedenen Arten der Fahrzeuge (Kraftfahrzeuge, Fuhrwerke und Radfahrer).
2. Schaffung von Umgehungsstraßen um verkehrsgefährliche Ortschaften.
3. Starke Einschränkung, wenn möglich sogar völlige Beseitigung der niveaugleichen Eisenbahnübergänge.
4. Verminderung der Straßenkreuzungen, vor allem in den Ortschaften.
5. Schaffung guter Ueberführungen an unvermeidlichen Kreuzungen, nötigenfalls durch ein Verbot, die Straßenecken zu bebauen.
6. Vermeidung von Kurven, oder, wenn sie unvermeidlich sind, ihre Anlage mit genügend großem Halbmesser und nötigenfalls einer entsprechenden Ueberhöhung.
7. Abschaffung der Straßenvorwölbung und
8. allgemeine Fahrbahnverbreiterung.

Es handelt sich also durchweg um Forderungen aus dem Bestreben heraus, die Sicherheit der Straßenbenutzer allen anderen Verkehrs- und Wirtschaftsinteressen voranzustellen!

Außerdem muß die Garagenaufstellung so gesehen, daß man beim jedesmaligen Ein- und Ausfahren nicht erst eine regelrechte Geschicklichkeitsprüfung absolvieren muß, um ohne verbeulte Kotflügel, und verstopfte Radklappen ein- und auszurangieren zu können und dann auch noch in drangvoll-sürchterlicher Enge großes Gepäck mittels Balance-Kunsthüpfchen ein- und auszuladen: Raumparsamkeit ist also ebenso unangebracht, wie ungünstige Zufahrtsmöglichkeit.

Um zur

### Innenausstattung der Garage

zu kommen: Stein- und Zementboden ist vor Holzboden natürlich der Vorzug zu geben, denn Holz saugt sich mit abtropfendem Motoröl, überlaufendem Benzin und aller Kläse, die die Schutzbleche nach einer Regenfahrt wieder von sich geben, allmählich voll; soweit es sich hierbei um Betriebsstoffe handelt, wird durch deren Eindringen in die Holzbohlen zweifellos Gesundheitsgefahr begünstigt, außerdem sind sie mit ihrer Glätte schon oft Ursache zum Ausrutschen und Verdrücken gewesen. Also: lieber dem Stein- oder Zementboden den Vorzug geben, diesen aber unbedingt mit einem tierhaltigen „Mattestrich“ versehen, weil namentlich Bemerkt die Gummireifen stark angreifen, sie gewissermaßen „frisst“. Den Garagenboden entweder von der Mittel- linie aus nach außen abfallend ein wenig hochzuwalben, oder ihn ohne Wölbung von der Einfahrtslinie bis zur hinteren Garagenwand sanft ansteigen zu lassen, damit Wasser, das vom Wagen abtropft, oder beim Bodenschneuern aufgebracht wird, ohne Pfützenbildung glatt abläuft, muß als weitere, selbstverständliche Forderung bei der Anlage betrachtet werden. Außer dem Tageslicht, das wenigstens ein großes Seiten- oder Dachfenster zu spenden hat, ist die Anlage einer künstlichen Lichtquelle unentbehrlich; kann man hierzu vom eigenen oder benachbarten Haus nicht den gewöhnlichen Lichtstrom zuleiten, der dann im Winter zugleich für die Speisung eines elektrischen Ofens oder

Wasserverwärmers beste Dienste leistet, dann installiert man sich eben mit einer 4-Volt-Taschenlampenbatterie eine kleine Schwachstrom- Lichtanlage. Daß man schließlich für Lüftungsmöglichkeit und Anbringung eines kleinen Handfeuerlöschers ebenfalls sorgen muß, sei der Vollständigkeit halber erwähnt. Das rein „Bauliche“ wäre damit im großen ganzen besprochen.

### Die „technische“ Innenausstattung

richtet sich natürlich ganz nach den persönlichen Bedürfnissen des Selbstfahrers: hat er umfangreiche technische Kenntnisse und Veranlagungen, dann wird er die allgemeine Pflege seines Fahrzeuges ziemlich selbstständig besorgen, also eine besonders reichhaltig mit Werkzeugen, Pflegemitteln und Ersatzmaterial ausgestattete Garage sein eigen nennen. Der Nichttechniker dagegen beschränkt sich auf die allernotwendigsten Arbeiten am Wagen (da er sich die Finger nicht gern schmutzig macht!) und überläßt alles sonstige seiner Reparaturwerkstatt.

Für die Eigengaragen beider Fahrergattungen gehören trotzdem einige Dinge zur unentbehrlichen Innenausstattung: zunächst die Haltung eines Delvorrats, der es möglich macht, stets den Delstand im Kurbelgehäuse zu ergänzen, ohne auf eine Tankstelle angewiesen zu sein, und ohne mit minderwertigem Del heringelegt zu werden. Wie leicht ist das dem Wagenbesitzer von heute gemacht: die führenden Betriebsstofffirmen bringen speziell für die Eigengaragen der Selbstfahrer kleine Fässer in den Handel, so z. B. die „Standard“-M.F.S.- Gebinde mit 50 Liter Inhalt, die, mit „Zapfhahn“ versehen und auf einen kleinen Bod gestellt, stets „betriebsbereit“ sind, dabei in der Garagenede so gut wie gar keinen Platz beanspruchen. Ein 1-Liter-Meßgefäß, ein kleines Unterstellblech, ein Deltrichter mit Sieb und ein Bündel Pflanzwolle vervollständigen diese „Del- tankanlage“ des Selbstfahrers. Gegenüber dem Delfaß findet in der anderen Ecke ein kräftiger, aus Balken und Brettern gefügter und durch Eisenwinkel mit der Wand verbundener Tisch Aufstellung, an dem man einen mittelgroßen Schraubstock montiert, der für Kerzenreinigen, Blechbiegen, Gewindenachschneiden und all die kleinen Arbeiten gute Dienste leistet. Ueber den Tisch an die Wand hängt man ein kräftiges Regal, auf dem die notwendigsten Werkzeuge untergebracht werden: Zwick- und Kombinationszange, Hammer, Meißel, Schraubenzieher und 1 Satz Schraubenschlüssel. In kleinen Blechkästen bewahrt man Ersatzschrauben, Bolzen, Muttern, Unterlegscheiben, Sprengringe und sonstige kleine Ersatzteile auf, wozu natürlich auch etwas Draht, Isolierband, Sicherungen für die Lichtanlage und Ersatz- Zündkerzen gehören.

Wer vor der Garage auch noch Platz und dazu Wasseranschluß zum Wagenwaschen hat, muß natürlich das dazu gehörige Gerät ebenfalls in der Garage beherbergen: einen Abspritzschlauch mit auswechselbaren Strahlbüsen, Schwamm, Leder, Bürsten und Wascheimer. Zum Selbstschmierer findet neben dem Delfaß außerdem eine Fettbüchse mit der Fettpresse auf einer kleinen Blechwanne Platz, diese Wanne kann man zugleich beim Reinigen des Motors oder beim Delwechsel als Auffanggefäß benützen!

Sorgt man für Ordnung und Sauberkeit in seiner Eigengarage, dann hat man auch Freude daran, seinem Fahrzeug die notwendige Pflege angedeihen lassen zu können. Und die Kosten, die man für kleine Handlangerarbeiten und „Reparaturkäse“ spart, gestalten allmählich eine immer reichhaltigere Anschaffung von weiterem Garagen-Gerät. Der passionierte Automobilist wird sich beispielsweise einen fahrbaren Wagenheber und Vulkanisierapparat anschaffen, vielleicht auch, wenn Stromanschluß zur Verfügung steht, eine elektrische Luftpumpe. Auch ein „Gleichrichter“ für das Nachladen der Batterie über Nacht macht sich trotz hohen Anschaffungspreises bald bezahlt. Allerdings: wer Late ist und kein Interesse daran hat, dann und wann im blauen Ueberanzug auch einmal etwas schmutzige und vielleicht anstrengende Arbeit zu verrichten, um dadurch eine Kleinigkeit zu sparen, der lasse sich lieber von einer bekannten Reparaturwerkstätte bedienen, denn es soll vorkommen, daß man mit dem Montierhebel in den frischen Gelenken, mühsam herausmontierten Schlauch ein neues Loch sticht, wenn man ihn neu aufsteht, was natürlich keine „Arbeitsverparnis“ bedeutet! Also: den sachmännischen Reparatur auch nicht zuviel „sparen“ wollen!

A l e ö.



Die Mannschaften der Mercedes-Benz-Werke  
Von links: Manfred von Brauchitsch; Weitefordfahrer  
Penne; der Italiener Luigi Fagioli und der Rennchef  
der Mannschaft, Neubauer.