

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 ausgeübten Umsätze an grenzen der Wirtschaftszweige, die gesondert geschätzt und ausgewiesen einen Gesamtumfang von 4,2 Milliarden ergeben.

Umsätze der Kraftverkehrswirtschaft 1933

Produktion der Kraftfahrzeug- und Zubehörindustrie	RM.
Zubehörindustrie	590 000 000
Handel und Vertrieb dieser Produktion	120 000 000
Umsatz an gebrauchten Wagen	278 000 000
Kraftfahrzeugsteuer	215 000 000
Treibstoff- und Delumatz	850 000 000
Umsatz an Vereisung	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 Sozialkosten 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 befördert; 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 Gehaltsausgaben für insgesamt 64 000 Beschäftigte gegenüber 92 000 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 auszubereitenden 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 Überwachung 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. angehtiegen.

Bei den Reparaturwerkstätten, die als besonders arbeitsintensives Gewerbe mit rein handwerklichem Charakter anzusehen sind, ist der Gesamtumfang kaum angeschwollen. 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 Feuerabgelöst 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 allernotwendigsten 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.

Zweifellos bereitet die Beschaffung und Erstellung einer Garage bei der allgemeinen Raumnappheit 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 soliden, meist gut heizbaren Backsteinausführung, oder der „mobilen“ Wellblechhütte, immer muß man darauf achten, daß Länge und Breite der Garage mindestens je 1—1½ Meter größer sind, als die entsprechenden Maße des Wagens, damit man auch bequem aus- und einsteigen und bei Regenwetter an ihm hantieren kann.

Außerdem muß die Garagenaufstellung so gesehen, daß man beim jedesmaligen Ein- und Ausfahren nicht erst eine regelrechte Geschicklichkeitsprüfung absolvieren muß, um ohne verbulte Kotflügel und verstopfte Radklappen ein- und austragieren 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 Nässe, die die Schuhsohle nach einer Regenfahrt wieder von sich geben, allmählich voll; soweit es sich hierbei um Betriebsstoffe handelt, wird durch deren Eindringen in die Holzglieder zweifelloser Gesundheitsgefahr begünstigt, außerdem sind sie mit ihrer Blässe schon oft Ursache zum Ausruksen und Verdrücken geworden. Also: lieber dem Stein- oder Zementboden den Vorzug geben, diesen aber unbedingt mit einem tierhaltigen „Mattestrich“ versehen, weil namentlich Bemerks die Gummiräder stark angreifen, sie gewissermaßen „frißt“. Den Garagenboden entweder von der Mittel- linie aus nach außen abfallend ein wenig hoch zuwalben, oder ihn ohne Walbung 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

Nähwärmer bester Dienste leistet, dann installiert man sich eben mit einer 4-Volt-Ta- schenlampenbatterie 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 Fahrzeugs 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 her- eingelegt 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“-D.V.P.- Gebinde mit 50 Liter Inhalt, die mit „Zapf- hahn“ versehen und auf einen kleinen Bod gestellt, stets „betriebsbereit“ sind, dabei in der Garagenecke 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 Delsaß findet in der anderen Ecke ein kräftiger, aus Balken und Brettern gesigter und durch Eisenwinkel mit der Wand verbundener Tisch Aufstellung, an dem man einen mittel- großen Schraubstock montiert, der für Kerzen- reinigen, Blechbiegen, Gewindenschneiden 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 Ersatzschraub- sen, 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 eben- falls in der Garage beherbergen: einen Ab- spritzschlauch mit auswechselbaren Strah- lungen, Schwamm, Leder, Bürsten und Wasch- eimer. Zum Selbstschämirien findet neben dem Delsaß außerdem eine Fettbüchse mit der Fettpresse auf einer kleinen Blechwanne Platz, diese Wanne kann man zugleich beim Reini- gen 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 „Reparaturtuschen“ spart, gestalten allmählich eine immer reichhaltigere Anschaffung von weiterem Garagen-Gerät. Der passionierte Auto- mobilist wird sich beispielsweise einenfahr- baren Wagenheber und Vulkanisierapparat an- schaffen, vielleicht auch, wenn Stromanschluß zur Verfügung steht, eine elektrische Luftpumpe. Auch ein „Gleichrichter“ für das Nachladen der Batterie über Nacht macht sich trotz hohen An- schaffungspreises bald bezahlt. Allerdings: wer Late ist und kein Interesse daran hat, dann und wann im blauen Ueberanzug auch einmal etwas schmutzige und vielleicht anstrengende Ar- beiten zu verrichten, um dadurch eine Kleinigkeit zu sparen, der lasse sich lieber von einer be- kannten Reparaturwerkstätte bedienen, denn es soll vorkommen, daß man mit dem Mon- tierhebel in den frischgeschickten, mühsam herans- montierten Schlauch ein neues Loch sticht, wenn man ihn neu aufsieht, was natürlich keine „Arbeitsverparnis“ bedeutet! Also: den sachmännlichen Reparatur auch nicht zuviel „sparen“ wollen!

AL 1 2 6

Zuerst Sicherheit!

Zur Förderung der Einheitslichkeit des deutschen Straßenwesens hat der Generalinspektor für den deutschen Straßenbau, Dr. Todt, Richt- linien für die Planung, den Bau- und Aus- bau des allgemeinen Straßennetzes erlassen. Von den Landesstraßenunterhaltungsstellen 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 ge- stellten Forderungen seien folgende genannt:

1. Die Anlage getrennter Fahrbahnen für die verschiedenen Arten der Fahrzeuge (Kraftfahrzeuge, Fuhrwerke und Radfahrer).
2. Schaffung von Umgehungstraßen um verkehrsgefährliche Ortschaften.
3. Starke Einschränkung, wenn möglich so- gar völlige Beseitigung der niveaugleichen Eisenbahnübergänge.
4. Verminderung der Straßenkreuzungen, vor allem in den Ortschaften.
5. Schaffung guter Ueberfahrten an unvermeidlichen Kreuzungen, nötigenfalls durch ein Ver- bot, die Strahnenenden zu bebauen.
6. Vermeidung von Kurven, oder, wenn sie unvermeidlich sind, ihre Anlage mit ge- nügend großem Halbmesser und nötigenfalls einer entsprechenden Uebererhöhung.
7. Abschaffung der Straßenumwölbung und
8. allgemeine Fahrbahnverbreiterung.

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



Die Nennmannschaft der Mercedes-Benz-Werke von links: Manfred von Brauchitsch, Weltrekordfahrer; Dr. Todt, Reichsauditor und der Reichs- chef der Mannschaft, Reubauer.