

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. 1933-1936 1934

134 (17.5.1934) Motor und Straße

Motor und Straße

WOCHENBEILAGE DES „FÜHRER“

„Können Sie denn nicht hupen?“

Helfst aufräumen mit einem alten Vorurteil!

Ein Kraftfahrer biegt vorchriftsmäßig in langsamem Tempo um eine Straßenecke: ein Fußgänger schlendert achtlos über die Fahrbahn, bekommt angesichts des Fahrzeugs einen mächtigen Schreck, obwohl ihm gar nichts geschehen konnte und poltert dann voll Empörung los: „Können Sie denn nicht hupen?“

Solch ein kleines Erlebnis kann der Großstadtfahrer — speziell in Karlsruhe! — täglich haben. Mit dem Satz „Können Sie denn nicht hupen?“ scheint leider die ganze Verkehrswelt mancher Fußgänger erschöpft zu sein. Sie leiden offenbar immer noch unter der alten Zwangsvorstellung, der Fahrer eines so „gefährlichen“ Kraftfahrzeugs müsse an jeder Straßenecke hupen, genau so, wie dieselben Leuten auch vom Autofahrer möglichst andauerndes Klingeln verlangen („Können Sie denn nicht klingeln?“)

Die neue vorbildliche preußische Straßenverkehrsordnung sagt dabei doch ganz deutlich über das Hupen dreierlei: Warnungszeichen muß gegeben werden, wenn durch das Nähen des Fahrzeugs andere Wegebenutzer in Gefahr kommen, es darf gegeben werden beim Ueberholen, es ist aber verboten, sich durch Hupen ein schnelleres (nämlich rückwärtsloses) Vorwärtskommen im Verkehr, insbesondere an Straßenkreuzungen zu erzwingen. Die alte Bestimmung, die früher in dieser oder jener Verordnung stand, an jeder Straßenkreuzung müsse Signal gegeben werden, gilt nicht mehr! Und davon sollte auch der Fußgänger freundlichste Kenntnis nehmen, um so mehr, als er ja vielleicht schon morgen — selber Kraftfahrer sein wird!

Bekanntlich sagt die neue preußische Straßenverkehrsordnung dem Fußgänger auch sonst noch allerhand Wissenswertes, um ihn zu ordentlichem Verhalten im Verkehr zu erziehen. Aber neben der behördlichen Arbeit muß immer die praktische Verkehrserziehung von Mensch zu Mensch stehen! Also müssen wir alle, und besonders wir Kraftfahrer, dazu beitragen, daß alte Vorurteile verschwinden. In allen Fällen, in denen einem solch beraltete, lächerliche Anschauungen begegnen, versuche man, den lieben Nächsten freundlich aufzuklären. Wenn das in Ruhe und mit ein paar sachlichen Worten geschieht, wird man meistens damit Erfolg haben. Vergessen darf man sich natürlich nicht dabei!

Die neue Straßenverkehrsordnung Preußens, die hoffentlich recht bald für ganz Deutschland Gültigkeit bekommt, ist ein Muster nationalsozialistischer Gemeinschaftsgeistes. Darum sollte sich jeder Kraftfahrer verpflichtet fühlen, durch Mitarbeit an der praktischen Verkehrserziehung im täglichen Leben dafür zu sorgen, daß dieses Gesetz nicht papierenes Muster bleibt, sondern im brausenden Strom des Verkehrs auch wirkliches Leben gewinnt. M. M.

Technische Bilanz der Harzfahrt

Die diesjährige Harz-Dreitagefahrt, die von allen Fachleuten und Beteiligten als die „Hohe Schule des Geländefahrens“ bezeichnet wurde, hat an Fahrer und Maschinenmaterial Anforderungen gestellt, die man noch vor etwa 3 Jahren als absolut unerfüllbar bezeichnet hätte. Es ist deshalb besonders interessant, einmal jene deutschen Fahrzeugfabrikate festzustellen, die diese Gewalt-Verzerrprobe mit der Höchstauszeichnung, der Goldmedaille bestanden haben, also 0 oder höchstens 1 Strafpunkt erhielten. Denn dieser Geländewettbewerb stellte Anforderungen, die einer normalen Fahrzeugbeanspruchung von etwa 80 000 Kilometern (!) entsprachen.

Unter den 18 Bestbewerteten der Solo-Motorradklassen marschiert das Fabrikat DAW, der Auto-Union mit 7 Siegern an erster Stelle, dann folgen die Marken BMW und Puch mit je 3 erfolgreichen Maschinen, während Triumph 2 und NZU sowie Ardie je 1 Maschine siegreich durchgebracht haben.

Von den 8 siegreichen Beiwagenmaschinen stellten BMW und Victoria je 3 und NZU sowie Hündapp je 1 Gespann.

Auch bei den 25 Personewagen, die Goldmedaillen erhielten, hat die Auto-Union die meisten Sieger gestellt: 6 Wanderer-Wagen und 5 DAW-Wagen. Mit ebenfalls 5 Fahrzeugen hat auch Opel diesmal besser abgeschnitten als Mercedes-Benz, die nur 4 bestbewertete Fahrzeuge durchbrachten. Adler und Horch holten sich mit je 2 Fahrzeugen Siegespreise und BMW mit 1 Wagen.

In der Lastwagengruppe hat Krupp mit 4 siegreichen Fahrzeugen fast die Hälfte unter den 9 Siegern gestellt, dann folgten MG, Büßing mit 2 Fahrzeugen und Daimler-Benz, Opel sowie Magirus mit je einem Lastwagen.

Auch die Mannschaftswertung der Fabrikteams ist sehr aufschlussreich: in den Solo-Motorradklassen hat BMW mit 5 Punkten vor der Dreifachst der Fichtel- und Sachs-Werte (mit 718 P.) den Sieg davongetragen. In den Personewagenzügen marschiert Hanomag mit insgesamt 7 Punkten weit vor Mercedes-

Benz, welche Mannschaft durch Ausschneiden Kapplers am letzten Fahrtag 100 Punkte in Kauf nehmen mußte, an dritter Stelle kommen die Steuerver-Leute, die zusammen 202 Punkte erhielten.

Fahrenlernen keine schwarze Kunst

Von Fahrlehrer M. Freudenberg-Berlin

Die Autoausstellung 1934 gab ein umfassendes Bild von der allgemeinen Motorisierung Deutschlands nach der technischen Seite hin. Wie groß das Interesse an der Motorisierung ist, bewies die große Zahl der Besucher. Aber was noch viel wichtiger ist: es wurden Verkaufsziffern erreicht, die Rekord bedeuten. Die Motorisierung Deutschlands schreitet mit gewaltigen Schritten vorwärts.

Das Signal für alle Volksgenossen ist gegeben: An die Motoren! Ob Mann oder Frau, ob jung ob alt; jeder muß in der Lage sein, ein Kraftfahrzeug zu lenken. Allerdings setzt Selbstfahren den Besitz des Führerscheins voraus.

Der Führerschein wird ausgestellt, wenn der Antragsteller die Prüfung vor dem Sachverständigen abgelegt hat. In der Prüfung muß nachgewiesen werden, daß man die Verkehrsordnung beherrscht und daß man ein Auto im Stadtverkehr selbständig führen kann. Für viele Volksgenossen lautet nun die Frage auf: Ist Autofahrenlernen schwer?

Diese Frage ist mit „nein“ zu beantworten. In meiner langjährigen Praxis als Fahrlehrer im Automobilclub von Deutschland habe ich bis heute keinen einzigen hoffnungslosen Fall zu verzeichnen. Unter meinen vielen, vielen Schülern waren Männer und Frauen, die im Alter von 60 bis 70 Jahren standen, womit wohl der Beweis erbracht ist, daß Autofahren nicht nur der Jugend vorbehalten ist.

Wohl noch nie hingen diese Harzfahrt-Erfolge so entscheidend wie diesmal von der Griffigkeit und Ausdauer der Reifen ab: die Geländereifen erwiesen sich dabei als unentbehrlich, und es verdient besondere Erwähnung, daß die Continental allein 51 der siegreichen Fahrzeuge bereift hatte, während der Rest sich auf die Fabrikate Meyeler, Deka, Dunlop u. a. verteilte.

Welche Märchen sind aber über die Art der Prüfung verbreitet und halten manchen Leugner ab, sich für den Führerschein zu interessieren. Denen sei gesagt, daß diese Prüfung kein Staatsexamen ist. Man frage nur einen Führerscheinbesitzer. Eine Prüfung kann nur für den gefährlich werden, der ungenügend vorbereitet ist. Die Ausbildung liegt in den Händen der Fahrlehrer und Fahrschulen. Es ist wohl selbstverständlich, daß ein Ausbildungsinstitut von Ruf das größte Interesse hat, sorgfältig und gewissenhaft auszubilden und seinen Schüler ungenügend vorbereitet zur Prüfung zuzulassen. Kommt es trotzdem mal vor, daß ein Schüler die Prüfung nicht besteht, so ist in neunundneunzig Fällen der Schüler selbst daran schuld, indem er die Nerven verliert.

Die Neuordnung in der Kraftfahrausbildung hat den Führerscheininteressenten nimmehr auch die ersehnten Erleichterungen und Vereinfachungen gebracht. Das freisärzliche Attest beizubringen, ist ihm erspart. Lernende mit Fahrvoorkenntnissen benötigen nicht mehr den Nachweis der bisher vorgeschriebenen Vorkurse, nur wenige 2 bis 3 Übungsfahrten vermittels schon oft den sogenannten letzten Schiffs. Ein Grundpreis von 80 Mark und 4 bis 6 Mark je nach Zeitdauer der Übungsfahrt machen für alle nimmehr den Erwerb des Führerscheins erträglich. In den erstklassigen Fahrschulen, die mit den technischen Neuerungen weitergehen, ist dem Lernenden beste Gelegenheit gegeben, die geforderten Fahr- und Fachkenntnisse zu erwerben und zur Fahrsicherheit auch die Kenntnisse für die Fahrsicherheit sich anzueignen. Ein jeder Führerscheininteressent mache Gebrauch vom unerbittlichen Angebot der Schule, auch als Gasthörer sich von der Güte und Gründlichkeit der Ausbildung sowie der Vollständigkeit der Lehr- und Modellfälle ein Bild zu verschaffen, ehe er seine Ausbildung beginnt. Dann mutig an die Schulung, und der Erfolg ist sicher. Keiner darf heute mehr den Anschluß zum Erwerb des Führerscheins verpassen.

Darum sollte sich nun jeder für den Erwerb des Führerscheins interessieren? Schon heute ist er für alle Verufe unentbehrlich. Immer wird von Firmen bei Stellenbesetzung als erste Bedingung der Führerschein verlangt, also der Führerscheininhaber bevorzugt.

Aber nicht nur beruflich, sondern auch für Sport und zur Erholung schafft das Selbstfahren viele Freude. Auch hier gilt der Grundsatz: „Kraft durch Freude.“ Ob nun im eigenen oder im Dienstwagen, immer wird man feststellen, daß Selbstfahren nicht nur die Nerven stärkt und den Sportgeist fördert, sondern auch Genüsse vermittelt, die dem Nichtfahrer verschlossen bleiben. Deshalb die Parole: „Jeder wird Selbstfahrer!“



Waldbaus-Nüßelsheim, der auf 2-Liter-Opel die Goldmedaille erhielt, bei der schwierigen Jagd-Geländepfung in Ohrdruf

Deutschlands härteste Materialprüfung

Dreitage-Harzfahrt 1934

ein überlegener WANDERER-Erfolg!



In der Wagenklasse über 1200 bis 2100 ccm

unter 41 gestarteten Wagen 10 WANDERER-Zweiliter = ca. 25%
 unter 20 goldenen Medaillen (bis einen Strafpunkt) 9 WANDERER-Zweiliter = ca. 45%
 unter 6 insgesamt Strafpunktfreien 4 WANDERER-Zweiliter = ca. 65%

Ehrenpreis des Chefs des Kraftfahrwesens Obergroßpf. Hühnlein und Ehrenpreis des Chefs der Heeresleitung

WANDERER-Qualität und WANDERER-Konstruktion erneut glänzend bewährt und gegen schärfste Konkurrenz siegreich

A U T O U N I O N A . G
 „MAG“ Mittelbadische Automobil - G. m. b. H., Karlsruhe, Kaiserallee 62.

Der „Führer“

Donnerstag, 17. Mai 1934, Folge 134, Seite 15