

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. 1933-1936 1934

154 (7.6.1934) Motor und Straße

Motor und Straße

WOCHENBEILAGE DES „FUHRER“

Von Bannen und Hindernissen

Wir Motorradfahrer sind ein loses Volk: Frau Aventiure nennen wir unsere herzlichste Freundin, sie muß uns begleiten, wenn wir auf Wanderschaft fahren! Unbekümmert — obwohl von manchen beschimpft, von vielen beneidet — ziehen wir unseres Wegs, wissend, daß unser ganzes herrliches Erleben doch nur der kennt, der selbst einmal im Sattel gesessen und Gefahren bestanden hat. Wir sind keine mühsigen Weltenbummler, keine trägen Faultiere, die sich nur von ihren Maschinen spazieren tragen lassen. Wir sind auch als Wanderfahrer Sportsleute, die mit Körperkraft, Geist und Nerven allzeit bereit bleiben müssen, Hindernisse zu überwinden, Gefahren zu bestehen. Denn bei aller technischen Vollkommenheit unserer modernen Maschinen sind unsere „Benzinrossen“ doch nur von Menschengeist und Menschenhand geformte Wesen, tote Materie, die bei falscher Behandlung den Dienst verläßt. Was hätte der Motorradfahrer sonst auch für Reize, wenn man sich nur ganz sorglos in den Sattel zu setzen und Gas geben brauchte. Die tausend kleinen Zwischenfälle machen ja das Motorradfahren erst zum reizvollen Sport, zum immer schönen Erlebnis. Deshalb schenken wir uns auch unbewußt nach den tausend Tücken des Objekts, die auf jeder Fahrt im Verborgenen lauern, und unversehens zu überfallen!

Wer schwerfällig, ungeschickt oder gar wehleidig ist, der tangt deshalb nie und nimmer für unseren Sport. Und wenn er sich zwingt, ihn verstehen zu lernen, wird er nur Enttäuschung und Ärger an ihm erleben. Es ist eben nicht jedermanns Sache, auf sonnigen Bergflühen, staubiger Landstraße, fernab eines schattenspendenden Baumes und irgendeiner Befahrung einen Reifen zu montieren und ein Schlauchloch zu flicken, das ein winziger Nagel oder Glasplitter in den Gummi gebohrt hat. Und auch nicht jedermann vermag, in ein Gewitter mit Hagelschlag und Plazregen hineingeraten, die gute Laune zu behalten und weiter zu fahren, bis die wiedergekehrte Sonne und der Fahrtwind die patzigen Kleider wieder getrocknet haben. Und wie wenige bringen es fertig, mit einer Maschine, bei der — um ein Beispiel zu nennen — das Kupplungsradel brach, ohne Kupplungsmöglichkeit, nur durch Betätigung des Dekompressors oder Ausschlußknopfes die verschiedenen Gänge zu schalten, um bis ans vorbestimmte Ziel zu gelangen, ohne daß Motor und Getriebe einen „Anack“ bekommen! Für den Kenner und Sportsmann aber ist es erst recht eine Freude und Befriedigung, wenn er einmal etwas Außergewöhnliches, Unprogrammähliches zu überleben und meistern vermag!

Es geht bei wirklichen Unfällen ja nicht immer hart auf hart, es gibt auch so viel kleine Hindernisse, die sich einem in den Weg stellen und die man spielend überwinden kann: Schäden an der Maschine, Nieten- oder Kettenbruch, Schmutz im Vergaser, verstopfte Nüse, Radelbruch usw., sie alle zwingen nur, daß man seine technischen Kenntnisse und das — hoffentlich ausreichend mitgeführte — Werkzeug ein wenig in Bewegung setzt, um wieder „strotz“ zu werden. Ein Pleuelbruch, ein ausgelaufenes Lager und andere größere Schäden sind ja Seltenheiten, wenn man seinen Motor richtig pflegt. Auch die „lebendigen“ Hindernisse sind meist ungefährlich: eine dichtgedrängte Schafherde, die zum Halten und Absteigen zwingt, wenn nicht der wachsame Schäferhund zuvor die Straße säubert, ein Hase, der einem nachts in den Lichtkegel des Scheinwerfers läuft und nicht mehr herausfindet, bis man abblendet und selbst in einer scharfen Biegung neben ihm vorbeifährt, oder gar das dumme Pflüherweib, das freis, aber auch freis noch rasch vor der nahenden Maschine auf die andere Straßenseite hinüberwechseln muß... die Gänse, die häßlerisch und lauchend, aber unbeweglich mitten auf der Ortstraße stehen bleiben. Und dann die lieben Hunde! Diese Klaffen, die mit weitauferstem Raden aus einem Seitenhof auf die Straße geschossen kommen, drehen vor das Vorderrad, auf dessen Reifen sie es anscheinend abgeben haben... Da gibt es mitunter einen kleinen Zusammenstoß, Staubwirbel, Gleitflug über den Lenker, einige

Meter Bodenrutschbahn, verschränkte Hände und Arme und ein verbogenes Nummernschild...

Aber alle diese Zwischenfälle sind nicht halb so schlimm und gefährlich wie solche, in die man ganz unvorbereitet, sozusagen urplötzlich hineingeworfen wird... Zusammenstöße mit unbeleuchteten Fuhrwerken bei Nacht, Ausrennen auf einem Kilometerstein oder Baum infolge Blendung durch die Lichtkegel eines entgegenkommenden Autos und ähnliche Dinge. Sie lassen sich aber ebenfalls mildern und sogar vermeiden, wenn man vernünftig und vorsichtig fährt, nicht immer wie ein Beseffener vor seinem eigenen Auspuff herjagt, sondern

im Zweifelsfall ganz abknüpft. Grundgesetz muß also bleiben, auch heute, da es keine Geschwindigkeitsbeschränkungen mehr in Deutschland gibt: man soll nichts erzwingen wollen, das rächt sich immer!

Gerade jetzt, da die Erntezelt beginnt, ist auch auf offener Landstraße Vorsicht geboten, wenn hohes Korn oder seitlich aufgestellte Heuwagen die Sicht versperren. Damit sei nicht gesagt, daß hinter jedem Heuwagen spielende Kinder hervorstürzen können oder aus jedem Feldweg ein arbeitsmüder Bauer sein Gesicht bedächtig über die Hauptstraße feuert. Aber man soll daran denken, daß überall Gefahr lauert. Und es gibt ja auch Fälle, da sich ein Motorradfahrer bei einem Rutscher auf nassem Großstadtasphalt in gemächlichstem Tempo das Bein gebrochen hat. A. C. B. A.



Ein lehrreicher Motorradunfall Gerade die jetzt beginnende Erntezelt bringt viele Gefahren für den Auto- und Motorradfahrer.

Das Kraftfahrzeug als Zeitraffer

Freizeit ist Eigenleben — Die geschenkten Minuten werden zu Jahren

Von Henner Diethardt

Zeitalter des Schnellverkehrs, Hasten und Jaagen, Tempo, Tempo! Wer kennt sie nicht, diese Schlagworte und wer denkt dabei nicht sofort an Automobil, Flugzeug, Motorrad...? Gewiß haben sie zur Erhöhung des Tempos im Geschäftsleben beigetragen, aber dennoch kann man sie nicht dafür verantwortlich machen, daß der moderne Mensch ein meist geheiztes Dasein führt. Im Gegenteil, erst das Kraftfahrzeug gibt dem heute so geplagten Berufsmenschen wieder ein Stück seiner verlorenen Freizeit und damit einen wichtigen Teil seines Eigenlebens zurück.

Jeden Morgen rennst Du fünf Minuten zu Deiner Straßenbahnhaltestelle. Fünf Kilometer weit mußt Du vielleicht fahren. Da die Bahn durchschnittlich alle 500 Meter anhält, wobei jedesmal ungefähr eine Minute verloren geht, dauert die Fahrt etwa 20 Minuten. Von der Haltestelle bis zur Arbeitsstätte hast Du noch etwa fünf Minuten zu gehen, so daß Dein Weg jedesmal ungefähr eine halbe Stunde beträgt. Bei durchgehender Arbeitszeit ist das eine Stunde je Tag, bei geteilter Arbeitszeit werden es sogar zwei. Mit einem Kraftfahrzeug — und sei es noch so beschelben und klein — benötigst Du nur eine Viertelstunde für diesen Weg manchmal noch weniger. Du sparst also eine halbe oder gar eine ganze Stunde am Tage, in der Du Sport treiben, ein Buch lesen, im Walde spazieren gehen oder sonst etwas anfangen kannst, das gesünder und nützlicher als Bahnfahren oder Gehen zu den Haltestellen ist.

Eine halbe Stunde am Tage gewonnenes Eigenleben wird in einer Arbeitswoche zu drei Stunden, in einem Jahre zu 156 Stunden oder sechsundsiebzig Tagen, was schon einer Woche entspricht. Die Rechnung wird noch günstiger, wenn Du überlegst, daß diese erparnten 156 Stunden ja keine „Schlafstunden“, sondern meist „Wachstunden“ sind, so daß Du eigentlich

innerhalb eines Jahres in den Genuß von fast dreizehn Tagen kommst. Hast Du aber Dein Kraftfahrzeug am Tage eine Stunde sparen, so hast Du in diesem Falle 26 Tage für Dein Eigenleben alljährlich gewonnen. Das ist schon ein ganz schöner Urlaub, wenn es für den Haarpalter vielleicht auch ein wenig nach „Müchmädchen-Rechnung“ aussehen mag.

Du würdest gern ein wenig Leichtathletik treiben. Aber Du hast keine Zeit. Mit der Straßenbahn ist es zu weit bis zum Sportplatz, und die Fahrerei macht Dich zu müde. Also läßt Du es. In Deiner Stadt sind ein- oder zwei Sammlungen, die von auswärtigen Besuchern gelobt und bewundert werden. Du kommst „da“ nicht hin, denn Du hast keine Zeit, es ist zu umständlich. Mit dem Kraftfahrzeug ist es eine Augenblicksache und Du hast plötzlich „auch mal wieder zu so etwas“ Mut.

Auf Deinen Geschäftsreisen kommst Du in fremde Städte. In Hast und Eile wadelst Du Deine Geschäfte ab und jagst nach dem Zuge, um wieder nach Hause zu kommen. Für die Sebenswürdigkeiten und Eigenarten hast Du keinen Blick übrig und Du lernst in Jahren dort vielleicht nur das Haus Deiner Geschäftsfreunde kennen. Mit einem Kraftfahrzeug erstreckst Du aber die Ruhe, Dich auch einmal um etwas anderes an jenen Orten als nur um Geschäfte zu kümmern. Du darfst auch einmal für eine Stunde an Dein Eigenleben denken.

Frau und Kinder plagen Dich an Felerlagen, mit ihnen hinaus ins Grüne zu fahren. Aber Du hast keine Lust. Die Woche über hast Du schon viele Stunden auf Eisenbahn, Straßenbahn und Omnibus verbracht. Wer wird es Dir verübeln, wenn Du diesen Verkehrsmitteln einmal für einen Tag ängstlich aus dem Wege gehst. Aber Du bringst Dich dadurch um die schönsten Stunden Deines Lebens, um die enge Verührung mit der Na-

„Die Straße“

Zur Eröffnung der Ausstellung in München am 9. Juni

Die große und weitreichende Bedeutung des neuen deutschen Straßenbauprogramms wird zum erstenmal in einer neuartigen großen Ausstellung „Die Straße“, München 1934, dargestellt werden, die den Rahmen der bisher üblichen, meist sehr sachlichen und trockenen Fachausstellungen sprengt. Die neue und erste nationalsozialistische Ausstellung auf diesem Gebiet wird zeigen, in welcher mannigfachen Beziehung das ganze deutsche Straßenleben zu Wirtschaft, Kultur und Volk steht.

Die Initiative zu einer derartig gestalteten Ausstellung ging unmittelbar vom Führer aus. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Ina. L. o. d. t., hat die Bewirkung des Ausstellungsgebändens sofort in die Hand genommen. Die Bedeutung der Münchner Ausstellung, die am 9. Juni im Ausstellungspark am Bavariaring im Beisein des Führers selbst eröffnet wird, liegt in der Zusammenfassung des gesamten Komplexes der Motorisierung, von dem das Straßenwesen einen Teil bildet, ebenso wie die Arbeitsbeschaffung, die Wirtschaftsbelebung und speziell die Weiterentwicklung der ganzen Kraftverkehrswirtschaft.

Schon der Aufbau der Ausstellung, der in den Händen des Architekten Professor Lechner liegt, beweist dies zur Genüge. Der Eintritt erfolgt durch eine Halle „Die Straße im Spiegel der Geschichte“. Die Zusammenstellung dieses Saales baut sich völlig auf der Idee „Straße und Volk“ auf. Die Ueberleitung zu einem Saal „Der neue Kraftwagen“ bildet die im Mittelpunkt der Ausstellung befindliche Fahnenstraße, die eine symbolische Ueberbrückung künstlerischer Art bedeutet. Der Verkehrsspiegel und Verkehrsbeziehung ist eine Kasse gewidmet. Die Abteilung „Schrifttum und Straßenkarten“ zeigt eine Bibliothek, die einen reichhaltigen Ueberblick über die gesamte Fachliteratur auf dem Gebiet des Straßenbaus und des Straßenwesens vermittelt. Der DWA behandelt das Thema „Straße und Sport“. Eine Gesamtdarstellung des Automobil- und Motorrad-Straßenverkehrs beleuchtet dessen Bedeutung nicht nur in rein sportlicher, sondern auch in wissenschaftlich-technischer Hinsicht. Die Abteilung „Straßenwartung“ stellt eine der interessantesten Abteilungen dar, in der die gesamte Straßenwartung und der ganze Winterdienst vorgeführt werden. Treibstoff und Schmieröl werden in ihrer umfassenden wirtschaftlichen und technischen Bedeutung in einer Sonderfolge entsprechend dargestellt. Ein weiterer großer Raum wird gemeinschaftlich ausgestellt von Reichsbahn und Reichsautobahnen. Beide führen in ihrer Zusammenarbeit das ganze neuzeitliche Straßenwesen vor. Die deutsche Reichspost beschäftigt die Ausstellung mit Darstellungen ihres Umienebes und ihres Wagenbestandes, sie behandelt die Fragen des Reiseverkehrs, der Vandalenschlebung u. a. m. Straßenbrücken bilden eine weitere Abteilung, die technisch und architektonisch gleichermaßen hervortritt.

In der Abteilung „Kraftverkehr und Städtebau“ finden wir alle Fragen behandelt, die die Aufnahme des Automobilverkehrs in die Städte betreffen. Es folgt dann eine Gruppe von vier Kojen: „Die Baustoffe des Straßenbaus“, und zwar mit den Unterabteilungen „Teer und Bitumen“, „Zement und Stein“, „Entwicklung der Straßenbautechnik und Geschichte des Unternehmertums“ sowie „Baumaschinen“. Die weitere Abteilung „Straße und Landschaft“ wird gemeinsam von den Münchner Architekten H. Seffert und Professor Lechner ausgeführt. Im Zusammenhang hiermit steht schließlich die Sonderabteilung „Gebirgsstraßen“.

tur, aus der allein Du Dir die Kraft und Freude für Deine Arbeit zu holen vermagst! Ein Weiser hat einmal ausgerechnet, daß jeder Mensch sich ein überausgroßes Wissen anzueignen vermag, wenn er zehn Jahre lang täglich nur je zehn Minuten auf das Lesen wirklich guter Literatur verwendet. Er hat dabei an die stille Lektüre im Heim gedacht, nicht an die oberflächliche und bald wieder vergessene Orientierung über Morbprozesse, Unfälle, Konkurse und ähnliche „schöne“ Dinge, wie sie beim Zeitungslesen in der Bahn üblich ist. Das Kraftfahrzeug aber schenkt Dir diese zehn Minuten täglich für gute Lektüre.

DUNLOP REIFEN sind güt!

„Gut“ ist in der Reklame besser als das Beste

Der „Führer“

Donnerstag, 7. Juni 1934, Seite 15