

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Der Führer. 1933-1936 1934**

232 (24.8.1934) Motor und Straße



# Motor und Straße

## Keine Motorisierung ohne billige Garagen!

Die Allgemeinheit muß helfen / Von Dr. G. Baumgart

Das von unserem Führer geforderte vollstündliche Kraftfahrzeug wird kommen, daran ist nicht mehr zu zweifeln, denn der gute Wille der Konstrukteure und der Fabriken, es zu bauen, und der des „kleineren Mannes“, es zu kaufen, sind vorhanden. Bleibt nur die wichtige Frage: Wohin mit den gekauften Fahrzeugen? Denn es fehlt an Unterstellmöglichkeiten, erstens überhaupt und zweitens an billigen. Schon die Besitzer von Motorrädern, die doch nur halb so viel Platz beanspruchen wie ein Kleinauto, sind heute vielfach arg in Nöten, sie wissen nicht, wo sie ihren „Schlitten“ nach dem Gebrauch unterstellen sollen.

Am besten sind noch die Landbewohner dran, denn sie verfügen im allgemeinen über genügend Boden oder Raum, entweder einen kleinen Schuppen oder einen Stall als einigermassen den polizeilichen Vorschriften entsprechende Notgarage zu errichten oder umzubauen. Bei den Städten, vor allem den Bewohnern des Stadtimnern, liegen die Verhältnisse aber wesentlich schwieriger. Denn im oder am Wohnhaus selber ist meistens keine Unterstellmöglichkeit vorhanden, nicht einmal der Platz für die Errichtung einer noch so bescheidenen kleinen Garage. Das Einstellen im Keller ist fast durchweg wegen der Unzugänglichkeit, selbst für Kleinfahrer, unmöglich. Bleibt also nur die Benutzung einer Mietgarage übrig. Wenn nun der Kraftfahrzeugbesitzer Glück hat, findet sich eine solche Garage in der Nähe seiner Behausung, und wenn er weiter Glück hat, findet er dort auch für sein Fahrzeug eine freie Voge. Es wird aber mindestens ebenso oft der Fall eintreten, daß er zu dem nächsten Unterstellraum fünf bis zehn Minuten oder gar noch länger wandern muß. Daran kann er sich schließlich gewöhnen, u. so ein kleiner täglicher Spaziergang wird dem Kraftfahrer auch nichts schaden, im Gegenteil. Voran sich der Kraftfahrzeugbesitzer aber meistens beim besten Willen nicht gewöhnen kann, das ist die Garagemiete.

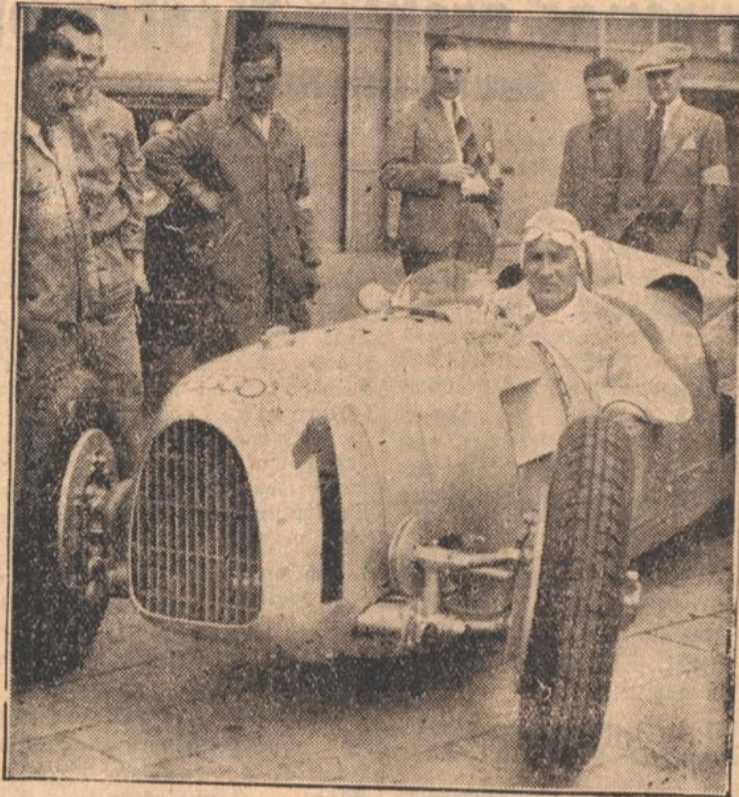
Das offizielle Organ des Reichsverbandes der Kraftfahrzeugbesitzer, „Das Garagenwesen“, veröffentlicht eine Preisliste, in der die Mieten für Unterstellungen einheitlich in Abstufungen für drei Wagenklassen festgelegt sind. Nach dieser Preisabelle wird an monatlicher Miete verlangt für einen Kraftwagen bis 4 PS 30 RM., bis 12 PS 40 RM. und über 12 PS 45 RM. Für die Monate Oktober bis März wird außerdem ein monatlicher Heizungszuschlag von 6 RM. erhoben. Das sind also für den Kraftfahrzeughalter jährliche Ausgaben von 396 bis 576 RM. Die Garagenbesitzer, die ja das Vermieten von Unterstellräumen als Gewerbe betreiben, werden sicher leicht beweisen können, daß sie, um existenzfähig zu bleiben, diese hohen Preise verlangen müssen. Sie werden aber den Kraftfahrer kaum davon überzeugen können, daß beispielsweise für einen 12 PS starken Wagen 15 RM. mehr Miete bezahlt werden müssen als für einen in seinen räumlichen Umständen oft nur wenig kleineren 4-PS-Wagen, der in einer gleich großen Voge wie der stärkere Wagen untergebracht wird. Die Leistungen des Garagenbesitzers sind gegenüber dem 12-PS-Wagen-Besitzer doch genau die gleichen wie die gegenüber dem 4-PS-Wagen-Fahrer. Mit welcher stichhaltigen Begründung die Garagenbesitzer also die im Dritten Reich bereits glücklich über-

wundene Kraftfahrzeug-Steuerformel auf ihre Garagen-Mietpreis-Staffelung anwenden, bleibt unerfindlich.

Ohne den Mietgaragenbesitzern ihr Dasein erschweren zu wollen, muß doch festgestellt werden, daß eine monatliche Garagemiete von mindestens 30 RM. im Sommer- und 36 RM. im Winterhalbjahr für diejenigen Bevölkerungskreise, aus denen heraus sich die Käufer des kommenden vollstündlichen Kraftfahrzeuges rekrutieren sollen, völlig untragbar ist.

Wie kann nun hier Abhilfe geschaffen werden? Es genügt nicht, daß bei vielen Neubauten — insbesondere von Ein- oder Zweifamilienhäusern — an den Stadtgrenzen von Anfang an Unterstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge vorgesehen werden, denn damit wird den Bewohnern des Stadtimnern nicht geholfen. Es ist auch in den weitaus meisten Fällen viel zu kostspielig oder räumlich überhaupt nicht möglich, an oder unter den Althäusern der Innenstadt Garagen zu schaffen; ganz abgesehen davon, daß es nicht jedermanns Sache ist, in einem Hause zu wohnen, um das herum und unter dem heraus zu allen Tages- und Nachtzeiten die Gehörs- und Geruchsnerven mißhandelt, das heißt, Motoren angelassen, Autos oder Motorräder im ersten Gang heraus- und hereingefahren und gesundheitschädliche Gase erzeugt werden. Vom geräusch- und geruchlos und zugleich billigen Kraftfahrzeug sind wir ja leider noch weit entfernt.

Das einzige Mittel, dem kommenden billigen Kraftfahrzeug die entsprechend billige Garage zu verschaffen, liegt leider nicht in der Macht des einzelnen, sondern nur in der Hand der Allgemeinheit. Beispielsweise die Stadterneuerungen könnten hier im Interesse der Allgemeinheit erfolgreich eingreifen durch die Errichtung genügend großer Unterstellhallen, die sie gegen eine auch dem Besitzer eines bescheidenen vollstündlichen Autos erschwierliche Miete den deutschen Kraftfahrern zur Verfügung stellen. Solche städtischen Garagen, die, falls notwendig, auch sehr gut unterirdisch, z. B. unter größeren Grünflächen, Promenaden usw., angelegt werden könnten,



Hans Stud, der „Deutsche Bergmeister“

folien zwar kein Verlüftungsgeschäft sein, sie dürfen aber auch keinesfalls als neue glänzende Einnahmequelle betrachtet werden. Denn da die Volksgaragen einem dringenden öffentlichen Bedürfnis gerecht werden sollen, sind sie — man vergehe den Vergleich! — im Grunde genommen eine neue Art von Bedürfnisanstalten, an denen die Stadterneuerungen schließlich doch auch nicht verdienen können.

Die privaten Mietgaragenbesitzer brauchen die Konkurrenz solcher öffentlichen Mietgaragen nicht zu fürchten, denn ihr bisheriger Kundenzirkel wird ihnen durch die neuen Unterstellhallen kaum verloren gehen, es sei denn, daß sie sich in ihren Kunden von der „Konkurrenz“ bedeutend überbieten lassen. Die neu zu errichtenden großen öffentlichen Garagen dürften in erster Linie, wenn nicht ausschließlich, den kommenden Neuwagenbesitzern vorbehalten werden.

## Motor-Mosait

Die Sorgen um den Rennfahrer-Nachwuchs

Der englische Motorrad-Rennsport hat seine Sorgen. Nicht allein, daß ihm nunmehr deutsche und schwedische Konstruktionen das Leben sauer machen und die einlässlichen Fahrer wirklich einmal zu ernstlichen Kämpfen zwingen, auch andere Erscheinungen — die auf physischem Gebiet liegen — quälten die Verantwortlichen. Einige englische Konstrukteure sprechen es schon ganz offen aus, daß es keinen Zweck mehr habe, die Strahrentrennmotoren noch schneller zu machen, da schon jetzt kaum mehr die Männer zu finden seien, die sie wirklich ausfahren könnten und dies vor allem über die langen Distanzen der „Großen Preise“. Solche Rennen erfordern heute auch von einem Spitzenfahrer ein mindestens halbjähriges Training, so daß es in Zukunft mit der Winterpause im Motorsport vorbei sei. Der Nachwuchs habe aber praktisch gar keine Möglichkeit, sich derart trainieren zu können, da ihm meist Zeit und Kapital fehle. Damit ist in England ein Zustand erreicht, wie wir ihn schon lange kennen sahen und auch in unseren eigenen Lagern zu verhindern suchen müssen: Nachwuchszüchtung im Motorsport ist im Dritten Reich aber als ebenso dringend notwendig erkannt worden, wie der Bau von erstklassigen Rennmaschinen.

Reifenpreise einjt und jetzt!

Der Autobesitzer von heute seufzt, wenn er einmal 100—180 Mark für eine komplette fünfjährige Bereifung seines Wagens ausgeben muß. Für ihn sind Reifen auch heute noch „wahnsinnig“ teuer, und es gibt aus dieser Anschauung heraus leider noch sehr viele Automobilisten und Motorradfahrer, die durch allzu sparsames Ausnutzen ihrer total abgefahrenen Decken lieber ihr Fahrzeug und sich selbst sowie alle übrigen Strahlenbenutzer in Gefahr bringen, als eine Neubereifung ihres Fahrzeuges vorzunehmen. Man braucht sich nur einmal die Reifen der auf den Großstadt-Parcplätzen abgestellten Fahrzeuge daraufhin anzusehen. Wie sieht es denn aber mit den „teuren“ Reifen tatsächlich aus? Vor genau 20 Jahren kostete eine einzige Cord-Decke mittlerer Größe mit Schlauch etwa 300 Mark, also fast das Doppelte wie heute eine komplette, fünfjährige Bereifung! Noch schlimmer wird der Vergleich aber, wenn man zugleich noch die Lebensdauer von einst und heute in Betracht zieht. Ein moderner Kraftfahrzeugreifen erreicht bei richtiger Behandlung und sorgfältiger Fahrweise ein „Lebensalter“ von 25 000—30 000 Kilometer. Sogar 35 000 Kilometer sind durchaus keine Seltenheit. Der 300-Mark-Reifen des Jahres 1914 aber war nach etwa 4000—5000 Kilometern „hinüber“. Bei einem Reifenpreis von 300 Mark verbrauchte also jedes Rad für eine Strecke von 30 000 Kilometer rund 1800 Mark an Reifen, während heute das Rad für dieselbe Strecke einen „Reifenetat“ von rund 40 Mark beansprucht, und dies bei den enorm gesteigerten Geschwindigkeiten und — was noch wesentlicher ist — bei beträchtlich verkürzten Bremswegen. Die Bereifungskosten sind also heute auf den 45. Teil gegenüber den Kosten vor 20 Jahren gesunken!!

## Wflege Dein Kraftfahrzeug!

Von Max Klinkmann

Für die allermeisten Kraftfahrer ist ihr Automobil oder Motorrad ein Kapital, das in ihrer beruflichen und geschäftlichen Bilanz eine sehr große Rolle spielt. Auch die Sparparitäten unter ihnen, die gewohnt sind, sorgfältig mit dem Pfennig zu rechnen, gehen aber mit ihrem Kapital „Kraftfahrzeug“ sehr wenig schonend um. Bekanntlich verursacht ein gepflegtes und sachgemäß behandeltes Kraftfahrzeug viel weniger Reparaturen als ein nachlässig behandeltes. Daraus ergibt sich, daß liebevolle Behandlung die Lebensdauer und Betriebssicherheit eines Kraftfahrzeuges wesentlich erhöht, was in diesem Falle mit Kapital-Erhaltung gleichzusetzen ist. Dieses Moment tritt aber auch im Augenblick der Weiterveräußerung eines Altwagens heute stärker denn je in Erscheinung. Bekanntlich tritt bei der Anzahlungnahme gebrauchter Kraftfahrzeuge gegen neue heute stets eine amtliche Taxstelle in Tätigkeit. Die Taxatoren sind mit allen Waffern gewachsen und vermögen gerade am Zustande von vernachlässigten, scheinbaren Kleinigkeiten auf den Gesamtzustand des Fahrzeuges zu schließen. Es kommt dann immer wieder vor, daß der Verkäufer des Altwagens betrübt eine Differenz von vielleicht mehreren hundert Mark zwischen seiner und der Schätzung des Taxators feststellen muß, was bei einiger Wflege vermieden werden könnte.

In welchen Punkten wird nun am meisten gesündigt? Da wäre vor allem die Starterbatterie zu nennen. Mindestens alle vier Wochen soll der Stand des Säurepiegels geprüft werden. Die Säure soll die Platten völlig überdecken. Wieviele Batterien werden monatlang vernachlässigt, bis sie versagen, was meist erst beim schlechtesten Anspringen des Motors auffällt! Der Starter soll nie zu lange betätigt werden, denn die starke Stromentnahme, die dabei auftritt, schädigt auf die Dauer den Akku. Zu berücksichtigen ist, daß auch im Sommer ein hartes Leben des Lichtfilms auftritt, wenn der Wagen mehrere Stunden gefahren hat. Die neuen Teile

sind zum Teil hervorragend. Da man sie aber so zusammensetzt, daß sie unter allen Umständen zu einer guten Kompression beitragen, sind sie häufiger als früher. Man sollte stets bei Betätigung des Anlaßknopfes die Kupplung treten und die Kurbelwelle mehrmals durchdrehen lassen, ehe man den Zündschlüssel einschleibt und nunmehr die Zündung einschaltet. Der Motor wird viel leichter anspringen und der Akku dadurch wesentlich geschont werden. Um die Kerzen sollte man sich regelmäßig mindestens alle 2000 Kilometer kümmern. Manche Kraftfahrer rühren ihre Kerzen viele Tausende von Kilometern nicht an. Der Motor arbeitet wohl auch mit verschmutzten Kerzen, aber nicht einwandfrei und rationell. Vor allem springt er aber nicht so gut an. Bei Zweitakttern können vernachlässigte Kerzen zu schweren Schäden, beispielsweise durch geschmorten Kolbenböden und ähnlichen „tödlichen“ Defekten führen.

Wichtig für die Erhaltung des Wagens ist auch die Instandhaltung der Karosserie. In größeren Abständen, vielleicht nach je einem halben Jahr, sollten alle Schrauben und Muttern nachgezogen werden. Türschlösser sind vorsichtig etwas zu schmieren. Ein schwer gehendes Schloß verführt zum harten Zuschlagen der Türe und damit zum Ausschlagen der Niegelführungen, zum Lockern der Scharniere und schließlich zum häßlichen Klappern der Karosserie. Rasse Lederdecken müssen im aufgespannten Zustande erst sorgfältig getrocknet werden, ehe man sie wieder zurückklappt und zusammenlegt. Die heute so häufig zu findende Kunstlederbespannung der Karosserien kann man mit Weißöl vorsichtig auffrischen.

Viele Kraftfahrer behandeln auch ihre Reifen sträflich schlecht. Es soll stets sorgfältig auf den Luftdruck geachtet werden, der für jeden Fahrzeug- und Reifentyp genau vorgeschrieben ist. Mindestens alle acht Tage muß diese Prüfung vorgenommen werden, und man wird erstaunt sein, wie beträchtlich sich die Lebensdauer der Reifen dadurch verlängern läßt.



Das letzte Bild der tödlich verunglückten Edith Brill

„Der Führer“

Freitag, 24. Aug. 1934, Folge 232, Seite 17