

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. 1933-1936 1934

246 (7.9.1934) Motor und Straße

Motor und Straße

Jeder Leichtsinns rächt sich

Ein Kapitel von Motorrad-Unfällen

Motorrad- und Auto-Unfälle... Die Spalten der Tageszeitungen können sie kaum noch verzeichnen, in solcher Anzahl ereignen sie sich heute Tag für Tag. In allen Variationen spielen sich diese Dramen auf der Straße ab, und es scheint fast, als gäbe es keine Möglichkeit mehr, die Mehrzahl der wirklichen Ursachen festzustellen. Wo Mensch und Maschine im Spiel sind, ist man ja zu leicht geneigt, jede Komplikation auf die Unvollkommenheit der Maschine zurückzuführen und einen Fall von „höherer Gewalt“ daraus zu machen!

Dieser billige und einfache Trugschluss, den die Mehrzahl der Motorporttreibenden aus jedem Unfall eines anderen zu ziehen pflegt, ist zum großen Teil an sich die Ursache für die erschreckend große Zahl der heutigen Verkehrsunfälle. Was sich nämlich bei der Mehrzahl der Unfälle, oberflächlich betrachtet, als „höhere Gewalt“ oder „unglückseligen Zufall“ anseht, entspringt sich bei genauerer Nachprüfung der Ursachen nämlich fast stets als absolut selbstverständlich!

Um nur ein paar markante Beispiele aufzuführen, wie sie sich täglich ereignen: ein Fahrzeug kommt infolge Reifenschlupfs ins Schleudern, überschlägt sich, die Fahrer bleiben schwerverletzt liegen. Grund: der böse, schlechte Reifen?? Nein! Gründe: die Nachlässigkeit des Fahrzeugbesitzers, der verachtet hat, den Zustand der Reifen zu beachten. Denn Reifen plagen niemals ohne äußerlich schon vorher sichtbare Anzeichen. Reifen plagen nur, wenn ein Wulstbruch erfolgt, der sich aber schon lange Zeit vorher bemerkbar macht, wenn die Gummilaufdecke bis auf die Leinwand abgelassen ist, so daß der Schlauch aufscheuert wird, was man ja auch von außen jederzeit sehen kann, oder wenn der Schlauch falsch montiert, d. h. in der Decke geklemmt ist — was eine grobe Fahrlässigkeit bedeutet —, und schließlich: wenn der Reifen durch zu starkes Bremsen, durch Blockieren der Räder an einer an sich schon dünnen Stelle der Decke aufdrückt wird.

Ein anderer Fall: ein Motorrad rennt auf ein vorausfahrendes Fahrzeug auf oder wird aus einer Kurve herausgetragen, weil die Bremse versagt hat? Nein: weil der Fahrer versagt hat, seine Bremsen nicht nachgeprüft bzw. rechtzeitig nachgestellt und sein Tempo zu stark forciert hat. Bremskabel und -gehänge reißen oder brechen nur in ganz seltenen Fällen ohne vorher sichtbare Anzeichen. Defekte Drahtseile, lockere oder gar unverschlusste Bolzen müssen eben, soweit sie die Bremsvorrichtung betreffen, am aller sorgfältigsten überprüft werden. Außerdem: wenn wirklich eine Bremse einmal versagt, ist ein guter Fahrer immer noch in der Lage, die Situation zu retten, ohne „Bruch“ zu machen: die zweite Bremse im Verein mit der „Motorbremse“, die man durch Hineinreißen des 1. Ganges blitzschnell betätigen kann, sind meistens von ausreichender Wirkung. Es kommt hier ausschließlich auf entschlossenes, blitzschnelles Handeln an!

Und weitere Ursachen von Unfällen: ein Motorrad rutscht in einer Kurve und überschlägt sich. Doch nur, weil der Fahrer mit zu hohem Tempo in die Kurve ging, die Maschine zu stark drückte und möglicherweise die Reifenprofile schon glattgefahren waren... ein kleiner Stein, ein etwas sandiger Untergrund, schon ist ein Sturz unvermeidbar.

Noch unangenehmer ist, wenn die Antreiberkette vom Hinterrad abzutrennen herunterprallt, sich daneben zwischen Zahnkranz und Hinterradrahmenstrebe klemmt: der mit voller Tourenzahl laufende Motor zerrt die Kette weiter und reißt, bis sie bricht, den ganzen hinteren Rahmenteil schräg, ein Fall, der gar nicht so selten vorkommt, ganz böse Stürze verursacht und wiederum nur auf die Nachlässigkeit des Fahrers zurückzuführen werden muß, weil dieser es unterlassen hat, die schon lange „schlotternde“, viel zu lang gewordene Kette rechtzeitig nachzuspannen.

Ein weiteres Vorkommnis, das selten mit heißen Knoden abläuft: der Motor blockiert bei höchstem Fahrtempo. Ein normaler Tourenmotor tut das ebensowenig wie ein Sportmotor ohne besonderen Grund. Dieser wird meistens sein: Trockengelassene Kolben oder gelassene Lager infolge Delmangels — also wegen leeren Ölbehälters, geschloffe-

nen Delzulaufsrohrs oder seltener wegen Del-pumpenbruchs. Er kann aber auch sein: Ausgeschlagener Zylinder mit einem Kolben, der viel Spiel hat und sich edt und dann infolge Kolbenringbruchs sich plötzlich festklemmt. Also: wiederum Ursachen, die der Praktiker längst bemerkt und beseitigt hätte, bevor das Alleräußerste eingetreten wäre. Denn Delmangel macht sich durch auffallendes schnelles Heizwerden des Zylinders und rapides Nachlassen der Triekraft bemerkbar, und ein ausgeschlagener Zylinder verursacht typisches „Klappern“ des Motorfolbens beim Langsamlauf und lautes „Klingeln“ bei Einstellung von Frühzündung. Aber selbst wenn der Motor und damit das Hinterrad sich unerwartet, urplötzlich bei schnellem Fahrtempo blockieren — ein Materialfehler wie z. B. ein Pleuelbruch liegt ja nicht ganz im Bereich der Unmöglichkeit — ist man noch lange nicht verpflichtet, sich mehrmals zu überschlagen und alle Knochen zu brechen: die sofort gezogene oder mit dem Fuß betätigte Kupplung gibt das Hinterrad wieder frei, trennt es von dem festgefahrenen Motor, und die Maschine läuft im Freilauf aus!

Mit einem Wort also: mit „Materialfehlern“ und „höherer Gewalt“ darf man nie und nimmermehr jeden Unfall abtun und als unver-

meidbar entschuldigen bzw. erklären wollen. In 95 von 100 Fällen ist es die Unvollkommenheit des Fahrers, die mangelhafte technische Ausbildung und die fehlende schnelle Entschlußkraft, in kritischen Momenten aus sich heraus etwas zu tun, was nicht direkt angelehrt ist. Nahezu jeder Zwischenfall ist, schnell und überlegen pariert, ohne bemerkenswerte Folgen für Fahrer und Fahrzeug.

Es hat also bestimmt etwas für sich, wenn man sich als Kraftfahrer zum Prinzip macht: der andere fährt rückwärtslos, also sehe ich mich vor! Man soll vor allem niemals etwas „erzwingen“ wollen, das rächt sich immer.

Eine Nachsicht mit schlechtem Scheitwerfer ist straflicher Leichtsinns, ein Forcieren des Tempos mit einem schlecht liegenden oder womöglich zum Schlenkern neigenden Fahrzeug ist keine geringere Leichtfertigkeit, ein Kurvenschneiden mit vollem Tempo „auf gut Glück“, d. h. in der Hoffnung, daß nichts entgegenkommt, ist nicht minder unvernünftig. Alles das wird jedem Fahrer, mag es ihm auch oft geglikt sein, einmal zum Verhängnis. Jeder Leichtsinns rächt sich, jeder Unverstand führt zur Katastrophe! Und wer als Kraftfahrer nicht den letzten „Dreh“ heraus hat, wer nicht reaktionsartig im Nu jedem Vorkommnis sein überlegenes Können entgegenzusetzen vermag, der bleibt von Unfällen nie verschont, wenn er nicht im klaren Bewußtsein seiner mangelhaften Ausbildung und Konstitution von vornherein mit besonderer Sorgfalt fährt!

Deutschlands

Bestand an Kraftfahrzeugen

Nach der am 1. Juli 1934 durchgeführten Zählung von Kraftfahrzeugen sind in Deutschland folgende Einheiten vorhanden:

- 988 994 Motorräder
- 674 523 Personenkraftwagen
- 191 715 Lastkraftwagen
- 81 070 Zugmaschinen
- 5 490 sonstige Kraftfahrzeuge.

Die Zunahme beträgt gegenüber dem Vorjahr bei den Kraftfahrzeugen 9,8 Proz., bei Personenkraftwagen 16,1 Proz., bei Lastkraftwagen 10,1 Proz. und den Zugmaschinen 11,5 Proz.

Die Produktion der russischen Automobilindustrie

Nach amerikanischen Quellen wurden im Jahre 1933 in russischen Fabriken 77 400 Traktoren und 49 500 Personenkraftwagen hergestellt. Im Jahre 1925 betrug dagegen die russische Produktion insgesamt 11 Traktoren und 20 Personenkraftwagen. Die Gegenüberstellung dieser Ziffern gibt ein deutliches Bild über die mit größtem Eifer betriebene Entwicklung der sowjetrussischen Automobilindustrie, die es im weitesten Umfang verstanden hat, sich vom Ausland unabhängig zu machen. Die wichtigsten Produktionsstätten befinden sich in Charkow und Stalingrad, während in Tscheljabinsk im Ural neue Werke in der Fertigstellung begriffen sind, die jährlich weitere 40 000 Traktoren liefern sollen. Die Kraftwagenindustrie stützt sich in der Hauptsache auf die Molotow-Werke in Gorki, die Amo-Werke in Moskau und die Putilow-Werke in Leningrad. Die Sowjets machen große Anstrengungen um die Leistungsfähigkeit ihrer Industrie weiter zu steigern.

Typenbezeichnung und der Jahrgang des Wagens nicht angegeben wurden. Und schließlich hat der Absender nur seinen Namen angegeben und nicht die Adresse des Hotels bzw. des Dorfschens, in dem er verweilt auf das Ersatzteil wartet.

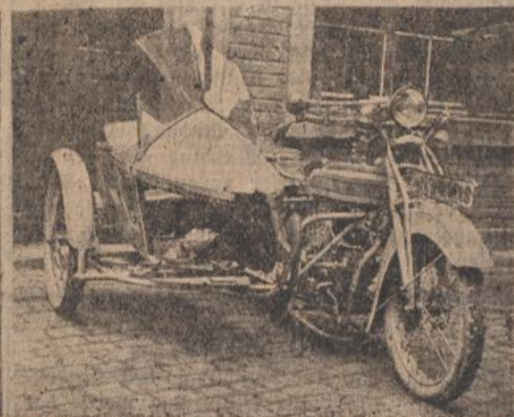
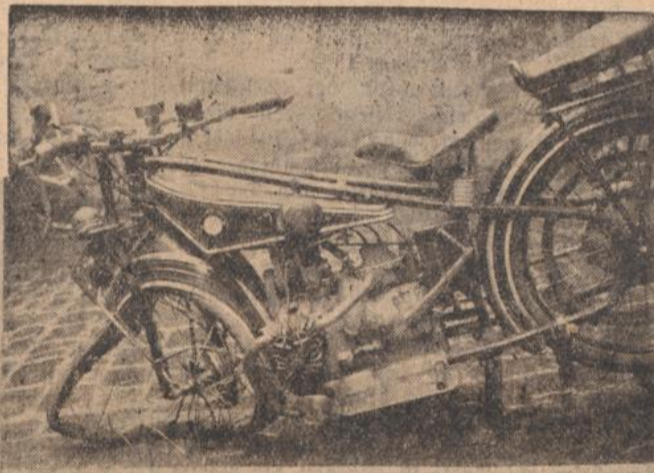
Solch ein Fall ist hoffnungslos. Die Fabrik kann gar nichts machen. Sie kann die verlangten Ersatzteile nicht abschicken, weil sie ja schließlich nicht von jedem Typ der letzten 25 Jahre einfach eine Ventilsfeder heraussuchen und verwenden kann, ebenso wenig, wie sie dem Absender des Telegramms Nachricht zu geben und um nähere Angaben zu bitten vermag. Sie weiß lediglich, daß da irgendwo in der Weltgeschichte ein „Molltraus“ festliegt. Das ist ihr selbst sehr unangenehm, und sie würde potpourri helfen, wenn sie nur könnte!

In den gleichen Fehler verfallen leider auch heute noch reichlich viele Reparaturwerkstätten, vor allem, wenn es sich um Ersatzteile für Fahrzeuge handelt, die sie nicht in Vertretung haben. Man kann sich bei der Durchsicht solcher nicht zu erledigenden Ersatzteil-Bestellungen nur wundern, wie oberflächlich auch Fachleute bei ihren Angaben verfahren. Die Vertreter der Werkstätten für Ersatzteile sind „Hunger und Elend“ gewohnt. Sie werden immer Rat wissen, wenn sie vom Besteller nur einigermaßen einige Anhaltspunkte bekommen. Wenn man aber nur einfach eine „Sechskant-Schraube für den K-Wagen“ bestellt, dann findet auch sie mit ihrem Latein zu Ende!

Was soll zudem die Fabrik machen, wenn sie beispielsweise die Bestellung eines ihr unbekanntes Handlerts oder Dorfmechanikers unter Nachnahme erledigt? Die Sendung kommt an, der Mann hat aber momentan kein Geld zur Einlösung. Er schämt sich auch, dies dem wartenden Kunden zu sagen und läßt das Paket einfach ein paar Tage liegen, bis er das Geld bekommen hat. Er wird die Schuld an der Verzögerung dem Kunden gegenüber stets der Fabrik in die Schuhe schieben, und der Kletter des unglücklichen Fahrzeugbesitzers entläßt sich dann über diese.

Also: wenn man schon etwas bestellt, dann soll man stets Fahrzeugmodell und Motornummer, weiter genaue Typenbezeichnung, Hubvolumen und Baujahr und schließlich auch genaue Adresse angeben, ebenso, ob man Express-Sendung wünscht. Die Zuwendung wird und muß immer unter Nachnahme erfolgen, denn man kann von einer Fabrik nicht verlangen, daß sie einem ihr wildfremden Privatmann oder Mechaniker, womöglich noch im Ausland, Kredit gewährt. Im übrigen sind unsere deutschen Automobil- und Motorradfabriken ängstlich darauf bedacht, gerade in der Ersatzteilstfrage so prompt wie möglich zu sein, weil sie nur zu gut wissen, daß ihr guter Ruf hier von in höchstem Maße abhängig ist.

Brück!



Links: Auf ein plötzlich stoppendes Auto von hinten aufzufahrendes Motorrad. Kollisionsverstoß unumgänglich! Rechts oben: Beim Schneiden einer unübersichtlichen Kurve mit einem Fuhrwerk zusammengefallene Maschine: Vordergabel gebrochen und Gabelstange gekrümmt.

Rechts unten: Beim Wagnerspiel, das ein nur Solomachinen gewöhnter Fahrer in einer Kurve „brücken“ wollte, so daß es sich einen Abgang hinunter überließ.

Mehr Genauigkeit bei Ersatzteil-Bestellungen

Ein Wort an die Reparaturwerkstätten

Da hat einer einen „Molltraus“ aus dem Jahre 1910. Auf seiner Hochzeitsreise nach Italien bleibt er gleich hinter dem Brenner mit einem Ventilsfederbruch liegen. Aber „als alter Fachmann“ kann er den Schaden selbst reparieren, wenn er nur eine Ventilsfeder hat. Also telegraphiert er an die Fabrik seines „Molltraus“ um eine Ventilsfeder. Und dann beginnt er zu warten. Auf einer Hochzeitsreise ist das Warten in einem Bergdörfchen eine ganz nette Sache. Aber am dritten Tag wird er unruhig. Am vierten wird er gegen die nagelneue Gattin knurrig und am fünften Tag spielt man schon mit dem Scheidungsanwalt. Die Fabrik rührt sich nicht! Endlich hat sich der Amateur-Mechaniker in der Dorfkirche eine alte, einigermaßen passende Spiralfeder zurecht, baut sie ein und hinkt mit seinem „Molltraus“ trau-

rig wieder nach Hause. Im Herzen brätet er Rage. Und Ueberall, wohin er kommt, schimpft er über den Fabrikanten in besonderer und über den ganzen „Beitrag des Kraftfahrzeugs“ im allgemeinen. Ein weitender Beschwerdebrief flattert den Zeitungen auf den Redaktionsstisch. Sie sollen einmal der betreffenden Firma... es handle sich um öffentliches Interesse... usw. Aber Zeitungsleute sind gewichtig: man muß erst einmal die Gegenseite hören! Also hin zur Fabrik und sondiert. Man führt uns in die Abteilung für Ersatzteile und zeigt uns zuallererst einmal die Kiste mit der unbestellbaren Post. Wir fangen an zu suchen. Wichtig: da ist das Telegramm vom Brenner. Wir stellen fest, daß mittels dieses Telegrammes eine Ventilsfeder für den „Molltraus“ bestellt worden ist. Wir stellen aber auch weiter fest, daß die

Kinder-Loden-Mäntel

mit abknöpfbarer Kapuze

nichts besseres für Schule und Wanderungen. Porös, regendicht, warmhaltend.

Für das Alter von 4 Jahren Mk. 12⁴⁰

Steigerung pro Größe Mk. -75

All-einverkauf der echten Münchener Lodenfrey-Mäntel

SPORF
Freundlieb
KARLSRUHE

„Der Fahrer“

Freitag, 7. Sept. 1934, Folge 246, Seite 16