

vorsichtig in der Wahl seines Mechanikers sein, sondern sich selbst eine gründliche Kenntnis von dem Bau und der Funktion seines Wagens aneignen. Nur wenige Leute können die Geschwindigkeit eines Wagens zutreffend beurteilen, noch weniger sich über die Konstruktion des Motors genaue Rechenschaft geben. Man wird von einem Chauffeur nicht verlangen, dass er Pneumatik flicke oder Zahnradöl, das ist Sache seines Mechanikers; doch ist es seine Pflicht, darauf zu sehen, dass er keinen Unfall herbeiführt. Der Mangel an nötiger Vertrautheit mit dem Motormechanismus ist in der Regel nur die Folge einer allgemeinen Sorglosigkeit und Indolenz. Aber gerade hierin liegt die Gefahr, denn der gedankenlose Chauffeur glaubt immer, die Maschine werde schon in Ordnung bleiben, während gerade das Gegenteil der Fall sein kann. Er denkt nicht daran, dass ein Bolzen an einer Pleuelstange sich gelockert haben, dass die Bremse nicht in Ordnung sein und so ein völliges Umwerfen des Wagens herbeiführen könne. Von hundert Chauffeuren sind vielleicht zehn so vorsichtig, ihr Automobil vor der Abfahrt gründlich zu untersuchen. Und doch sollte es sich jeder Automobilist zur Pflicht machen, jeden Motorbestandteil zu überprüfen, bevor er eine Fahrt unternimmt. Man mag vielleicht zehn Minuten oder eine Viertelstunde hierzu opfern müssen, hat aber dann die Beruhigung, sicher zu fahren und niemanden zu gefährden.

— **Die Nürnberger Motorfahrzeugfabrik „Union“**, Ges. m. b. H., in Nürnberg erhöhte ihr Stammkapital um weitere 50000 M.

— **Die Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin** versendet eben ihre neuen, elegant ausgestatteten Kataloge. Die Abbildungen, die dem Kataloge beigegeben sind, umfassen von der leichtesten Type bis zu den schweren Personenvehikeln und schweren Lastfahrzeugen alle Variationen und sind die einzelnen Typen in bester Weise vor Augen geführt. Die einzelnen Vehikel zeichnen sich, wie aus den Darstellungen zu ersehen ist, durch vornehme Eleganz aus.

— **Preis Ausschreiben für Militär-Automobile.** Das englische Kriegsministerium hat für die drei besten Automobil-Lastwagen für militärische Zwecke drei Preise von 2000 bis 1000 M. ausgesetzt, die zuerkannt werden, nachdem eine Kommission für maschinenmässigen Transport am Kriegsamt eine Reihe von Versuchsfahrten unternommen hat, welche am 4. Dezember 1901 beginnen. Bewerber müssen bei dem Secretary Mechanical Transport Committee, War Office, London, ihren Namen bis zum 1. September 1901, und alle Zeichnungen der Fahrzeuge nebst Erläuterungsbericht, die streng vertraulich behandelt werden, bis zum 4. Dezember niederlegen. Bei der Beurteilung der einzelnen Fahrzeuge sind neben dem Anschaffungspreise, dem möglichst kleinen Gewichte, der Dauerhaftigkeit und Einfachheit der Konstruktion, sowie der Handhabung besonders massgebend, dass Lärm, Rauch, Erschütterungen nicht vorhanden sind und dass bei voller Last von 5000 kg mit einer Ladung von Wasser und Brennmaterial möglichst weite Entfernungen zurückgelegt werden können. Alle Teile des Automobils müssen leicht zugänglich sein; der Motor muss von einem Mann bedient werden und wenigstens 48 Stunden ohne Reinigung und Revision laufen können.

— **Numerierung der Automobile in Frankreich.** Minister-Präsident Waldeck-Rousseau und Arbeitsminister Baudin haben einen Erlass ausgearbeitet, wonach alle Automobilwagen, welche vermöge ihrer Konstruktion eine Geschwindigkeit von 30 km die Stunde überschreiten können, an der Vorder- und Rückseite Nummern tragen müssen; bei Wettfahrten müssen sorgfältigste Vorsichtsregeln getroffen werden, deren Kosten die Veranstalter tragen. Die Erlaubnis zu Wettfahrten hängt stets von den Bürgermeistern der zu passierenden Ortschaften ab.

— **Automobilmotor für Feuerspritzen.** Die Vervollkommnung der Automobilmotore dürfte einen sehr wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung der Motorfeuerspritzen ausüben. Die Ueberlegenheit der Dampfspritze über die Handspritze ist bekannt genug. Indessen spricht, besonders für kleinere Städte, der Umstand sehr zum Nachteile der Dampfspritze, dass die Anfeuerung derselben immerhin eine verhältnismässig grosse Zeit beansprucht und eine fortwährende Unterdampfhaltung bei der seltenen Benutzungsnotwendigkeit nur für grosse Städte angezeigt ist. Der Benzinmotor, welcher keiner Anfeuerung bedarf, sondern stets betriebsfertig ist, füllt hier eine sehr stark empfundene Lücke aus. Daher darf man ihm eine grosse Zukunft prophezeien. Auf der Berliner Feuerschutzausstellung finden wir eine solche Motorfeuerspritze von Magirus in Ulm,

bei welcher ein 15pferdiger Automobilmotor (Daimler) mit einer Pumpe direkt gekuppelt ist.

— **Der Verein Deutscher Motorfahrzeugindustrieller** hat an seine Mitglieder folgendes Rundschreiben ergehen lassen: Von Herrn J. B. Müller-Herfurth wurde in letzter Zeit ein Cirkular betreffs einer Automobilverkaufsausstellung in Frankfurt versandt und wird ein solches auch Ihnen zugekommen sein. Unser Ausschuss hat betreffs dieser Ausstellung den Beschluss gefasst, eine Beteiligung an diesem Unternehmen abzulehnen, und erlaube ich mir hiermit, Sie unter Bezugnahme auf unsere Statuten zu ersuchen, sich an der von Herrn Müller-Herfurth geplanten Automobilverkaufsausstellung in Frankfurt auch Ihrerseits nicht zu beteiligen. Hochachtungsvoll Verein Deutscher Motorfahrzeugindustrieller. Der Vorstand. Gez: G. Vischer, Vorsitzender.

— **o- Schundware.** Unter diesem Titel schreibt Leon Auscher im „New York Herald“ folgendes: „Dass man auch in der Automobil-Industrie über kurz oder lang Wagen zu wahren Schleuderpreisen erzeugen werde, war ja vorauszusehen. Es ist in anderen Industriezweigen nicht besser gewesen, denn sowie ein noch theurer Artikel die Gunst des Publikums gewonnen hat, arbeitet der Konkurrenzkampf auf eine Herabdrückung des Marktpreises hin. Eine Verbilligung der Automobile auf gesunder Basis ist nur in zweifacher Hinsicht möglich. Entweder man macht bei einem anerkannt guten Modell Halt und erzeugt es in grösseren Quantitäten, wo dann infolge geeigneter Werkzeugmaschinen die Herstellungskosten vermindert werden können, oder man vereinfacht die bestehenden Typen, indem man alles irgendwie Entbehrliche beiseite lässt und stellt ebenfalls eine bestimmte Marke serienweise her. Thatsächlich hat man auf beiden Wegen eine Preisreduktion erzielt, die an und für sich gewiss nicht unbedeutend ist; immerhin bliebe das Automobil für eine gewöhnliche Durchschnittsbörse nicht erreichbar. Was auf natürlichem Wege nicht zu erzwingen war, wurde nun auf Kosten des Fabrikates und in weiterem Sinne zum Schaden des Automobilismus durch Erzeugung billiger Schundware erreicht. Jetzt war zwar der Preis noch weiter herabgedrückt, dafür aber auch das Material und die Qualität der Arbeit die denkbar schlechteste. Man wollte eben dem unkundigen Käufer ein Automobil liefern, das nur äusserlich die bestechenden Formen eines erstklassigen Fabrikates vortäuscht, dessen Leistungsfähigkeit, Widerstandskraft und somit Sicherheit aber sehr problematisch sind. Im Grunde genommen darf sich der Käufer nachher nicht beklagen, denn er konnte für den niedrigen Preis ebensowenig einen erstklassigen Wagen erwarten, als für 3 Francs einen rein seidenen Schirm. Der bedauernswerte Besitzer eines solchen überbilligen Wagens ist nicht nur um sein gutes Geld betrogen, sondern überdies allen möglichen Gefahren ausgesetzt. Er mag davon keine Ahnung haben, aber der Fabrikant muss es wissen. Es ist undenkbar, dass dieser nicht genau darüber unterrichtet sei, wie weit man dieses oder jenes Material beanspruchen kann. Sein Vorgehen ist also gewissenlos und strafbar. An bestimmten Bestandteilen eines Automobils darf unter gar keinen Umständen gespart werden, es sind dies die Räder, Achsen und der Lenkapparat. Es ist also geradezu als ein Verbrechen gegen die körperliche Sicherheit zu bezeichnen, wenn der Fabrikant dem Käufer eine solche Schleuderware anbietet, da er doch genau weiss, dass der Wagen den Ansprüchen nicht gewachsen ist, und dass der junge Automobilist gleich die höchste Schnelligkeit ausprobieren wird. Er mag zur Not noch eine geringe Steigung überwinden, aber wehe, wenn es bei der Thalfahrt versagt. Sei dem wie immer, der Fabrikant ist mit seinem Geschäft zufrieden, denn er hat per Wagen wenigstens 200 Francs mehr verdient. Dass man bald da, bald dort von einem Unglücksfall hört, der in letzter Linie auf seine gewissenlose Gewinnsucht zurückzuführen ist, bringt ihn nicht aus seiner Ruhe. Er thut sich vielmehr etwas darauf zugute, dass er durch seine minimalen Preissätze jede Konkurrenz aus dem Felde geschlagen hat.“

— **Motorenfabrik Oberursel Aktien-Gesellschaft in Oberursel bei Frankfurt a. M.** Die Generalversammlung genehmigte die Anträge der Verwaltung, erteilte Decharge und erklärte eine Dividende von 10%. Die ausscheidenden Aufsichtsratsmitglieder wurden wiedergewählt und Herr Rob. Sinner, Generaldirektor der Gesellschaft für Brauerei-, Spiritus- und Bresshufenfabrikation in Karlsruhe, neugewählt. Der Vorstand gab eine Schilderung der Lage im neuen Geschäftsjahre, die er auf Grund der vorliegenden Aufträge als günstig bezeichnete.