

Brems- PS.	Versicherungssummen in Tausend Mark																								
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
bis 5	190																								
6—10	230	240	250	260																					
11—15		280	290	300	310	320	330																		
16—20		320	330	340	350	360	370	380	390	400															
21—25			360	370	380	390	400	410	420	430	440	450	460												
26—30				410	420	430	440	450	460	470	480	490	500	510	520	530									
31—40					450	460	470	480	490	500	510	520	530	540	550	560	570	580	590	600	610	620	630	640	
41—50						500	510	520	530	540	550	560	570	580	590	600	610	620	630	640	650	660	670	680	
über 50							550	560	570	580	590	600	610	620	630	640	650	660	670	680	690	700	710	720	

Für jede weiteren M. 1000.— Versicherungssumme erhöht sich die Prämie um M. 10.—

Zu beachten ist, daß für die Versicherung die Brems-PS., also die wirkliche Stärke des Wagenmotors, maßgebend ist.

*

Als drittes nannte ich die Frage der Unterkunft für den Wagen. Es dürfte auch dem bisherigen Kraftfahrzeuglänen nicht entgangen sein, welche Schwierigkeiten besonders in den Großstädten die Klärung dieser Angelegenheit bei der enormen Zunahme der Wagenzahl bereitet. Wer eine Behausung für sein Auto gefunden hat, sei froh. Nur wird die Fröhlichkeit nicht lange dauern, wenn man sich nach der Miete erkundigt. Den örtlichen Verhältnissen angepaßt sind auch die monatlichen Unterstellgebühren in den Garagen verschieden. Sie schwanken nach dem heutigen Stande von M. 30.— bis M. 80.— pro Monat, je nachdem, ob man sogenannte Sammelräume oder Einzelboxen — geheizt oder ungeheizt — wählt.

Als nicht für alle Wagenbesitzer feststehender Beitrag zu den Betriebskosten gilt der Fahrerlohn. Die Kosten, die hierfür aufzubringen sind, stellen den Löwenanteil in der Aufstellung. Üblich ist zurzeit die wöchentliche Entlohnung, die zwischen 50 und 75 M. liegt. Bei 54 Wochen ergibt dieses einen Unkostenaufwand von 2700 bis 4050 M.; eine Dienstkleidung ist nicht immer einbegriffen, aber auch nicht in allen Fällen vorgesehen. Wer sich dazu entscheidet, möge sich die entsprechende Erhöhung des Unkostenfaktors „Chauffeur“ selbst berechnen.

Die Berechnung der Amortisation und der Verzinsung des Anlagekapitals dürfte niemandem schwer fallen. Den Zinsfuß für Verzinsung mag man dem üblichen gleichsetzen, für die Amortisation ist naturgemäß die Zeit, in der man den Wagen abzuschreiben beabsichtigt, maßgebend. Die Dauer richtet sich wiederum nach der Qualität des zu kaufenden Wagens. Sicher gehen hierin ist selbstverständlich von Vorteil. Die Unkenntnis der Zukunft bezüglich der eigenen geschäftlichen Entwicklung, die sich jeder möglichst günstig wünscht und die die spätere Beschaffung eines neuen, vielleicht besseren Kraftfahrzeuges erhoffen läßt, und auch bezüglich der Entwicklung im Automobilbau, macht eine möglichst kurzfristige Abschreibung ratsam. Die Behandlung, die ich dem Wagen zuteil werden lasse oder lassen kann und die Anforderungen, die ich im Betriebe an ihn stelle, ferner die örtlichen Verhältnisse, unter denen ich den Wagen verwende, ob im Stadtverkehr oder auf schlechten Landwegen, sind nicht zuletzt ausschlaggebende Faktoren in der Festlegung des Amortisationszinssatzes. 25 bis 30% des Anschaffungspreises gelten nach meinen Erfahrungen als Mittelwerte. Wer in zwei Jahren amortisieren will, mag 50% annehmen.

Damit wären die als Grundzahlen dienenden feststehenden einzelnen Posten für die spezifische Berechnung erschöpft.