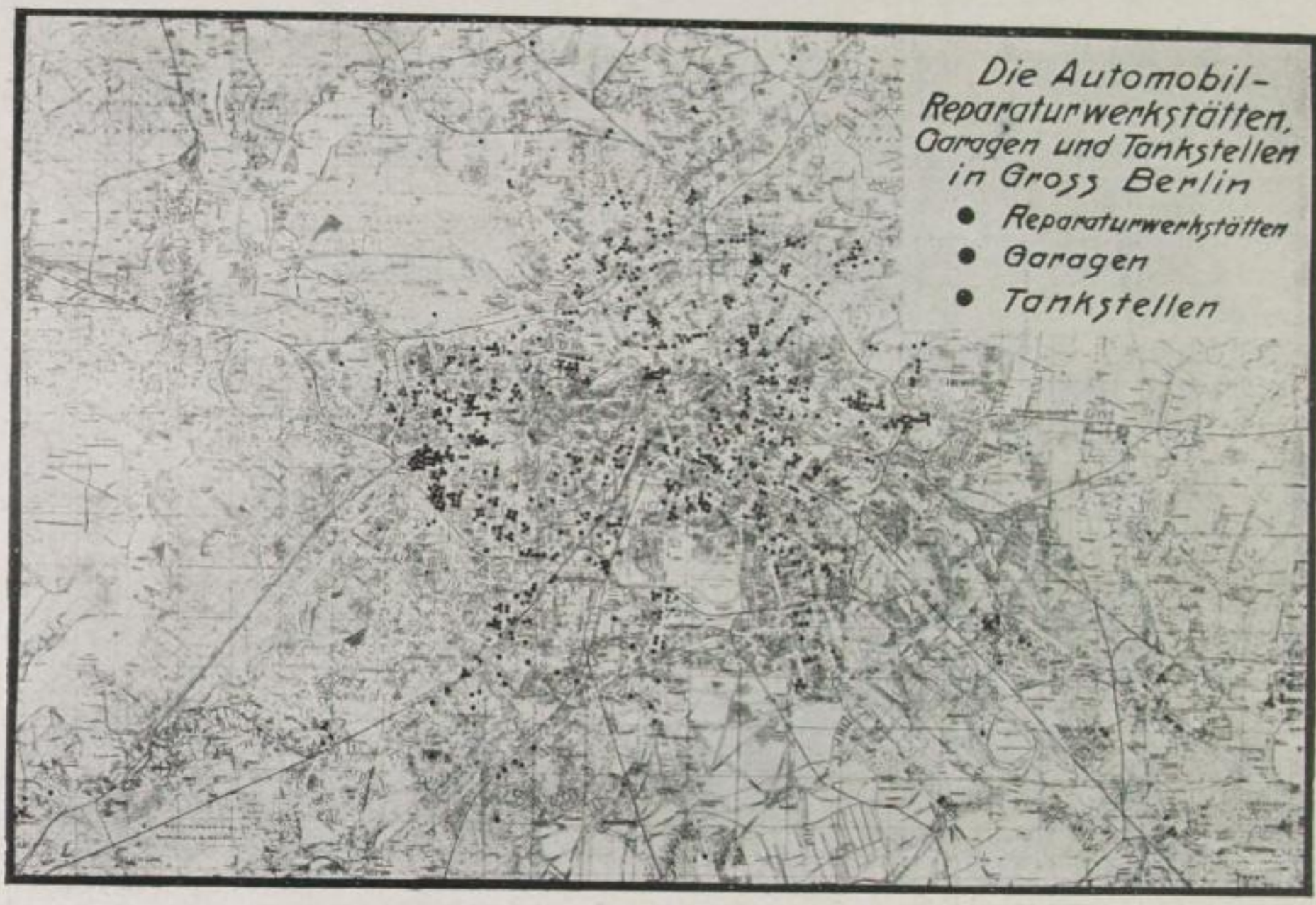

Berlin und seine Garagen
Mit Genehmigung des Reichsverbandes des Kraftfahrzeughandels und -Gewerbes

Weshalb keine vollständige Motorisierung?

Garagennot und Amtsschimmel

Einem kürzlich in einem Fachblatt erschienenen Inserat des Verbandes der Berliner Garagenbesitzer war zu entnehmen, daß in den diesem Verbande angeschlossenen Groß-Berliner Garagen noch Platz für nicht weniger als 5800 Fahrzeuge vorhanden ist.

Diese Feststellung läßt die Frage berechtigt erscheinen, warum denn in zahlreichen Artikeln der Tagespresse wieder und immer wieder über Garagennot und Mangel an Unterstellräumen für Kraftfahrzeuge geklagt wird. Auf der einen Seite Mangel — auf der anderen Seite Überfluß sind doch Gegensätze, die schwer verständlich erscheinen!

Nun, man wird sie verstehen, wenn man die finanzielle und wirtschaftliche Lage der heutigen Kraftfahrzeug-Käuferschicht auf der einen Seite und auf der anderen Seite die Lage der Groß-Berliner Garagen, ihre Preise und ihr Geschäftsgebaren etwas näher beleuchtet.

Mit der ständig wachsenden, wirtschaftlichen Not, die sich am deutlichsten in der Tatsache ausdrückt, daß heute 50 Prozent aller deutschen Aktien-Gesellschaften keine Dividende an ihre Aktionäre verteilen können, hat auch der heutige Automobil-Interessent gelernt, scharf zu rechnen.

Die Oberschicht, die teure Wagen kauft, oder gekauft hat, wird nicht größer, sondern kleiner, und der Geschäftsmann, dessen Betrieb, um konkurrenzfähig zu bleiben, einen Wagen verlangt — sei es Geschäfts- oder Personenwagen, muß, ob er will oder nicht, vor dem Kauf sich darüber klar werden, welche feststehenden Unkosten ihm durch die Ausgaben für Steuer, Versicherung, Reparaturen und Garage entstehen. Handelt es sich um einen Geschäftswagen, der sich rentieren soll, so muß er auch noch fragen, welche täglichen Kosten ihm durch die Leerkilometer entstehen, die von der Garage zum Geschäftslokal zurückzulegen sind, handelt es sich um einen Personenwagen, der in erster Linie geschäftlichen Verkehrszwecken und dem Kundenbesuch dienen soll, so kommen die Ausgaben für Autopflege hinzu, die beim Liefer- oder Lastwagen dem Chauffeur obliegen.

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id35971417X-19291200/95 gefördert von der Deutschen Forschungsgemeinschaft DFG UNIVERSITÄT ERFURT