

Lohn: 250.— Zł. pro Monat.

Das sind so einige Fälle, die sich täglich abspielen in den vielfältigsten Variationen. Der Beruf Kraftwagenführer als Vorwand, um zu Arbeitskräften zu gelangen, die für die verschiedensten Tätigkeiten gebraucht werden. Der Kraftwagenführer als Hausdiener, als Abwaschmädels, als Laufbursche, als Diener usw. Gegen Arbeit ist an sich nichts einzuwenden, denn Arbeit schändet bekanntlich nicht. Aber einen Hausdiener haben, der gleichzeitig Chauffeur ist, das ist ideal. Da schlägt man nicht zwei, da schlägt man ein Dutzend Fliegen mit einer Klappe. Denn diese Arbeitskräfte werden nicht in der Klasse der qualifizierten Tätigkeit bezahlt, sondern sie erhalten den Lohn der minderen Arbeit, also den Lohn eines Hausdieners, eines Lauf-

burschen usw. Ein Zustand, der nur möglich ist, weil die Reservearmee steigt, weil zwischen Angebot und Nachfrage ein Missverhältnis entsteht, weil die Zahl der „Wilden“ nirgends grösser ist, als in der Berufsgruppe Kraftfahrer.

Diese so verwendeten und ausgebeuteten Menschen sind schwer für die Organisation zu gewinnen. Sie untergraben aber, ohne dass sie es wollen, den Berufsstand und drücken den Lohn herab. Deshalb ist es notwendig, dass sie organisierten Kollegen aufklärend auf diese Universalmenschen einwirken und alles daran setzen, sie für den Verband der Berufskraftfahrer zu gewinnen. Nur durch den Zusammenschluss können wir ein weiteres Herabgleiten unseres Berufes verhindern.



Einzyylinder? Zweicyylinder? oder Viercylinder?

(Von einem alten Motorradfahrer.)

Wenn man die Entwicklung des Automobilmotors von seinen Ursprüngen verfolgt, so kann man, von Ausnahmen abgesehen, konstatieren, dass sich die Zylinderzahl im Laufe der Entwicklung vermehrt hat.

Die allerersten Automobile hatten einen liegenden, einzylindrigen Motor, in der Bauart den heutigen stabilen Benzinmotoren nicht unähnlich. — Bereits in den ersten Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts kamen von Frankreich Automobile mit Zweizylindermotoren. Kurze Zeit später finden wir schon die ersten Automobile mit Vierzylindermotoren.

Der Vierzylinder-Automobilmotor schien das erreichte Ideal und wurde an diesem bis zum Kriege resp. auch noch während desselben festgehalten. Der Vierzylinder hat einen guten Gleichförmigkeitsgrad, ein gutes Anzugsmoment, ist verhältnismässig billig in der Herstellung und einfach in der Behandlung.

Die Zeit nach dem Kriege brachte den vom Flugzeug her bekannten und bewährten Sechszylinder Automobilmotor mit bedeutend besserem Gleichförmigkeitsgrad und Anzugsmoment, als sie der Vierzylinder hat. Durch diesen Motor wurde der Vierzylinder, speziell wo es sich um mittlere und grosse Wagen handelt, vollständig verdrängt.

In den letzten Jahren macht der achtzylindrige Automobilmotor dem Sechszylinder grosse Konkurrenz und in Amerika existieren bereits Luxuswagen mit zwölf und sogar sechzehn Zylindern.

Von dieser Entwicklung grundverschieden läuft die Entwicklung des Motorradmotors. Auch hier hat der Einzylinder den Reigen begonnen, doch finden wir auch schon damals den Zweizylinder Motor. Den ersten solchen Motor soll unser bekannte Laurin gebaut haben.

Im Jahre 1905, also wenige Jahre nach der Geburt des ersten brauchbaren Motorrades, hatten sowohl Laurin als auch die belgische Waffenfabrik F. N., Motorräder mit Vierzylindermotor. Während Laurin die Erzeugung von Motorrädern im Jahre 1907 einstellte, was im Interesse unserer Motorradindustrie nicht genug befauert werden kann, erzeugte F. N. seinen Vierzylinder bis zum Kriege

und auch noch nach dem Kriege um dann zum Bau von Einzylindermotoren überzugehen.

England war und blieb das klassische Land des Einzylindermotorrades, Amerika hingegen baute nur schwere Zweizylindermotorräder. Erst seit 1925 erzeugt man in Amerika Einzylindermotorräder.

In Deutschland finden wir Ein- und Zweizylinder ungefähr zu gleichen Teilen, doch macht sich speziell in den letzten Jahren das Hinneigen zum Einzylinder bemerkbar. Ein einziges in Deutschland gebautes Vierzylindermotorrad von hypermoderner Bauart scheint sich nicht bewährt zu haben.

Worauf ist nun diese grundverschiedene Entwicklung des Automobilmotors und seines kleinen Bruders des Motorradmotors, zurückzuführen? — Die Antwort auf diese Frage ist bei einiger Überlegung nicht allzuschwer zu finden.

Die Lösung des Rätsels liegt im Kraftverhältnis der beiden Motoren, hervorgerufen durch die verschiedenartige Kühlung. Der mit Luftkühlung versehene Motorradmotor ist im Verhältnis zum Eigengewicht des Fahrzeuges und der fortzubringenden Last bedeutend stärker als der wassergekühlte Automobilmotor.

Ein praktisches Beispiel veranschaulicht dieses Verhältnis am besten. Ein Motorrad mit einem Motor von 500 ccm Zylinderinhalt wiegt ca. 140 kg. und kann normalerweise zwei Personen im Gewichte von zusammen ca. 140 kg befördern. Das Automobil Praga Piccolo der ersten Serie hatte einen Motor von 720 ccm Zylinderinhalt, also nicht ganz um die Hälfte mehr als das Motorrad. Das Eigengewicht des Wagens betrug ca. 700 kg und konnte er vier Personen von zusammen ca. 280 kg befördern.

Da das Motorrad mithin einen überdimensionierten Motor hat, der selten ausgenützt wird, genügt zum Antrieb eines Motorrades vollkommen ein Einzylindermotor, trotzdem dieser Motor einen geringen Gleichförmigkeitsgrad besitzt. Beim Automobil hingegen spielt der Gleichförmigkeitsgrad des Motors eine grosse Rolle und muss er daher mehrzylindrig sein.

Weshalb baute man nun schon vom Beginn