

Die Lage des Basler Garagegewerbes

Gutachten, erstattet dem Departement des Innern des Kantons Basel-Stadt
von Prof. E. Salin und Prof. F. Mangold Ende September 1935 ¹⁾

Das Garagegewerbe gehört bekanntlich zu den jüngsten Gewerbszweigen. Entstanden als Reparaturgewerbe mit dem Aufkommen des Automobils hat es sich zunächst vielfach aus bestehenden Fahrradreparaturwerkstätten heraus entwickelt und ist wie diese in kleinen Betrieben handwerklich geführt worden. Auch die Notwendigkeit, Wagen zu garagieren, hat zunächst zu keiner stärkeren Ausdehnung des Gewerbes geführt. Erst mit der weitgehenden Verbreitung des Automobilbesitzes, wie sie in Europa und zumal in Amerika in den 20er Jahren dieses Jahrhunderts stattfand, sind vielerorts, und so auch in Basel, neben den Klein- und Mittelbetrieben Grossgaragen errichtet worden, in Basel die erste im Jahre 1924 (Agence Américaine), die nächsten in den Jahren 1927 (Heuwagegarage, heute City-Garage) und 1929 (Schlotterbeck).

Das Nebeneinander von Gross-, Mittel- und Kleinbetrieben erschwert die Gewinnung eines zuverlässigen Bildes über die Lage des Garagegewerbes in ungewöhnlichem Masse. Neben Betrieben mit kaufmännischer Buchführung stehen solche, die ihrer eigenen Erklärung nach überhaupt keine Buchführung besitzen; neben Betrieben, die die Absatzziffern z. B. für Benzin und Öl aufs genaueste Monat für Monat oder sogar Tag für Tag in Zahlen oder Schaubildern festhalten, stehen andere, die gerade noch in der Lage sind, den Jahresabsatz in Franken anzugeben. Unter den Kleinbetrieben stehen neben einer überwiegenden Zahl von Betrieben handwerklicher Natur andere, deren Inhaber schon als kleinkapitalistische Unternehmer zu bezeichnen sind; unter den Grossbetrieben neben durchrationalisierten kapitalistischen Unternehmungen andere, bei denen die Buch- und Betriebsführung weitgehend des ökonomischen Rationalismus enträt. Infolgedessen kann auch die statistische Erhebung nicht darauf rechnen, dass sie Gesamtziffern für das Kantonsgebiet zu bieten vermag, die die tatsächliche Grösse und Gestalt des Gewerbes genau wieder spiegeln, sondern sie muss sich darauf beschränken, die typischen Veränderungen herauszuheben, welche sich aus den beantworteten Fragebogen ergeben; nur bei den Grossgaragen liessen sich eventuell mit einiger Zuverlässigkeit

¹⁾ Aus Anlass des geplanten Baues einer neuen Grossgarage hat die Regierung die Verfasser um ein Gutachten über das Basler Garagegewerbe gebeten. Ein — im Anhang abgedruckter — Fragebogen hat reichhaltiges Material über die Lage der einzelnen Unternehmungen wie des gesamten Gewerbes ergeben. Ein grosser Teil der zahlenmässigen Angaben ist vertraulicher Natur und kann daher der Öffentlichkeit nicht zugänglich gemacht werden. Doch erscheinen auch ohne sie das gewonnene Bild und die gezogenen Schlussfolgerungen von typischer Bedeutung und darum von allgemeinem, über Basel hinausreichendem Interesse.

Gesamtziffern errechnen, da sie allein eine einigermaßen durchgebildete, freilich auch mit der obigen Einschränkung zu wertende Buchführung aufweisen.

Fragebogen kamen zur Versendung an insgesamt 118 Firmen. Ihre Liste ergab sich durch die Zusammenfassung der Mitglieder des Karosserieverbandes und des Autogewerbeverbandes sowie derjenigen Firmen, welche dem letztgenannten Verband als garagierende Nichtmitglieder bekannt waren, und schliesslich durch Hinzufügung derjenigen Firmen, welche das Telefonverzeichnis als Garage- oder Autoservice-Firmen zusätzlich nennt. Von diesen 118 Firmen schieden mehr als die Hälfte dadurch aus, dass sie teils in Basel-Land ansässig sind und daher nicht zur Beantwortung angehalten werden konnten, teils nur karosserieren ohne Reparaturwerkstätten oder Boxen, teils nur Boxen vermieten ohne Reparaturwerkstätten oder Benzinabgabe — auf die Einbeziehung reiner Tankstellen konnte angesichts der Aufgabe der Untersuchung von vornherein verzichtet werden. Einige wenige kleine Firmen haben die Beantwortung abgelehnt, teils weil sie weder Buchführung noch Aufzeichnungen besitzen, teils weil sie erst wenige Monate bestehen. Es blieben derart 42 Firmen übrig, welche den Fragebogen in mehr oder minder zuverlässiger Weise beantwortet haben.

Ehe über die Ziffern dieser 42 Fragebogen Bericht erstattet wird, sei noch vorweg bemerkt, dass es weder vermittelt der Fragebogen noch auf irgendeine andere Weise möglich ist, die Zahl aller in Basel vorhandenen Garagierungsplätze auch nur annähernd zu ermitteln. Weder das Baudepartement noch das Polizeidepartement verfügen über eine Gesamtziffer der im Kantonsgebiet vorhandenen Privatgaragen. Und auch die vielen Fälle, in denen Hausbesitzer oder Hofbesitzer mehrere Boxen (unseres Wissens häufig bis zu zehn) erstellt haben und vermieten, wären höchstens durch eine Bestandaufnahme an Ort und Stelle, die zeitraubend und kostspielig wäre, annähernd festzustellen. Nur soviel ist aus dem Fragebogen mit aller Deutlichkeit zu entnehmen: in der gleichen Zeit, in der die Zahl der Kraftwagen im Kantonsgebiet erheblich zunahm ¹⁾, ist die Zahl der benutzten Boxen bei den Garagefirmen zurückgegangen. Es muss also ein erheblicher Bau von Privatgaragen stattgefunden haben, wie ja auch der Augenschein lehrt, dass ein grosser Teil der neu erstellten Einfamilienhäuser, selbst recht kleiner, Garagen im Souterrain oder in einem Anbau enthält. Hieraus drängt sich der Schluss auf, dass selbst bei einer weiteren Ausdehnung des Automobilbesitzes kaum ein neuer Bedarf für Boxen des Garagegewerbes entstehen wird.

Wie über die Zahl der Boxen des Kantonsgebiets, so sind auch über seinen Benzin- und Ölverbrauch durch unsere Enquete keine Gesamtziffern zu

¹⁾ Nach dem Statistischen Jahrbuch des Kantons Basel-Stadt, 14. Jahrgang, 1934, S. 258, hat der Bestand an Motorfahrzeugen im Kantonsgebiet zugenommen von 1312 im Jahre 1920 auf 2629 im Jahre 1925 und 6086 im Jahre 1930. Auf den Höchststand von 6705 im Jahre 1932 folgt 1933 ein Rückgang auf 6427, 1934 ein erneuter Anstieg auf 6613. Bei den Personenaufomobilen, die für das Garagegewerbe von entscheidender Bedeutung sind, ist der zahlenmässige Anstieg ununterbrochen. 1925: 1268; 1930: 3018; 1931: 3335; 1932: 3752; 1933: 4252; 1934: 4487.

ermitteln; denn nicht erfasst wurden diejenigen Tankstellen, die ausschliesslich Benzin abgeben, ohne sich mit Reparaturen oder Garagierung zu beschäftigen, und nicht erfassbar sind vor allem die Tankstellen anderer Gewerbe, so der chemischen Betriebe, so des A. C. V., so von Bell AG., die nach verschiedenen Aussagen nicht nur für ihre gewerblichen Zwecke in grossem Umfang Benzin und Öl verbrauchen, sondern auch ihren Angestellten die benötigten Mengen zu ihrem Vorzugspreis zur Verfügung stellen. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass nach dem allgemein als zutreffend anerkannten Gutachten des holländischen Ministers Colijn in der gesamten Schweiz — und Basel bildet hiervon keine Ausnahme — wesentlich zuviel Tankstellen bestehen.

Bei den 42 Firmen, die den Fragebogen beantwortet haben, befanden sich 73 Tankstellen im Betrieb; 5 Firmen haben keine Tankstellen, 19 eine, 10 zwei, 2 drei, 1 vier, 1 fünf, 2 sechs und 1 sieben. Der Benzinabsatz variiert nicht nur je Firma, sondern auch je Tankstelle in ausserordentlich hohem Masse. Unter den Firmen, die eine Tankstelle besitzen, befindet sich eine mit einem Absatz im Jahre 1934 von 110½ hl, eine andere mit 670 hl Benzin. Ebenso erheblich sind die Differenzen bei den Grossgaragen. Eine Firma, die nur Autoservice besitzt, hat auf sieben Tankstellen 11.689 hl abgegeben, mithin durchschnittlich 1650 hl je Tankstelle; eine andere Grossgarage hat mit sechs Tankstellen 13.082 hl ausgedient, mithin rund 2160 hl je Tankstelle; eine dritte hat bei nur drei Tankstellen 6200 hl verkauft, mithin 2070 je Tankstelle. Es ergibt sich also, dass der Ausstoss je Tankstelle zwischen 110½ und 2160 hl differiert!

Was die Gesamthöhe des Benzinabsatzes angeht, so ist am auffallendsten die Tatsache eines verhältnismässig erheblichen Rückgangs bei fast allen antwortenden Garagen innert der letzten drei Jahre — eines Rückganges, der nicht durch die Absatzmengen der inzwischen neu gegründeten Garagen ausgeglichen scheint. So ist z. B. bei einer Grossgarage der Benzinverkauf von 14.829 hl im Jahre 1933 auf 13.082 hl im Jahre 1934 gesunken; im ersten Halbjahr 1935 betrug er gar nur noch 5505 hl, obwohl erfahrungsgemäss der Verbrauch des ersten Halbjahres wesentlich über dem des zweiten Halbjahres liegt, mithin die Gesamtjahresziffer nicht durch Verdoppelung errechnet werden kann. Bei einer anderen Grossgarage beträgt der Rückgang je Halbjahr 1934 und 1935 6200 auf 2600 hl; bei einer weiteren ist der Absatz von 1931 bis 1934 auf fast die Hälfte gesunken und hat im ersten Halbjahr 1935 die Hälfte unterschritten. Eine Mittelgarage hat im Jahre 1929 mit drei Tankstellen 1980 hl verkauft, im Jahre 1934 mit fünf Tankstellen nur noch 1759 hl und im ersten Halbjahr 1935 nur noch 790 hl! Sogar bei einer auf eine Automarke standardisierten Garage ist der Verbrauch von 570 hl im Jahre 1929 kontinuierlich zurückgegangen auf 480 hl im Jahre 1934 und auf 200 hl im ersten Halbjahr 1935. Ein grosses Autoservice hat mit seinen sieben Tankstellen nach rund 15.000 hl im Jahre 1931 und 15.600 hl im Jahre 1933 einen Rückgang zu verzeichnen auf 11.689 hl im Jahre 1934 und 4590 hl im ersten Halbjahr 1935. Demgegenüber sind die Zugänge bei den neu gegründeten Garagen verhältnismässig unbedeutend; ihre grösste hat im Jahre 1934 4192 hl verkauft, die letztgegründete im zweiten Halbjahr 1934 1650 hl und im ersten

Halbjahr 1935 1860 hl. Da, wie früher erwähnt, der Bestand an Personenwagen im Kantonsgebiet ununterbrochen, der Bestand an Motorfahrzeugen fast ununterbrochen gestiegen ist, bleiben für den auffälligen Rückgang im Benzinverkauf nur zwei Erklärungsmöglichkeiten: entweder es hat eine Abwanderung zu den reinen Tankstellen und zu den erwähnten Tankstellen anderer Gewerbe stattgefunden, oder der Benzinverbrauch je Wagen ist zurückgegangen, sei es wegen geringerer Benutzung, sei es wegen zunehmender Verwendung von Kleinwagen mit niedrigem Benzinverbrauch. Vermutlich wirken beide Gründe zusammen. — Der gleichzeitige, noch ausgeprägtere Rückgang des Ölverkaufs dagegen ist eindeutig darauf zurückzuführen, dass immer mehr Private sich kleine Ölfässer zulegen und Ölnachfüllen bzw. Ölwechsel selbst vornehmen.

Nicht klar zu beurteilen ist die Frage der Verdienstmöglichkeiten bei Benzin- und Ölverkauf. Doch ist uns bekannt geworden, dass Prof. Marbach, der derzeit eine Enquete über die Verdienstspanne in diesen beiden Zweigen bearbeitet, zum Ergebnis gekommen ist, dass die Differenz von 6 Centimes zwischen Einkaufs- und Verkaufspreis des Benzins selbst bei den bestgeleiteten Firmen knapp hinreicht, um die Unkosten zu decken, welche aus der Bedienung der Tankstelle erwachsen; bei Tag- und Nachtbetrieb reichen sie mit Sicherheit nicht aus.

Über die Garagierungsmöglichkeiten ergibt die Enquete folgendes Bild: Bei den befragten Firmen waren 468 geschlossene und 853 offene Einstellplätze vorhanden. Von diesen sind ständig besetzt 355 geschlossene (= ca. 80 %) und nur 300 offene (= ca. 35 %!). Wichtiger als diese absoluten Zahlen erscheinen auch hier wieder die Veränderungen während der letzten Jahre. Eine Grossgarage, welche 105 geschlossene und 200 offene Einstellplätze besitzt, hatte von diesen im Jahre 1931 95 bzw. 80 besetzt, heute 65 bzw. 60. Eine andere mit 93 geschlossenen und 80 offenen Einstellplätzen zeigt einen Rückgang von 85 und 30 auf 75 und 20. Eine dritte hat infolge geringer Benutzung im Jahre 1934 die Zahl ihrer geschlossenen Einstellplätze von 14 auf 7 und die Zahl ihrer offenen Einstellplätze sogar von 50 auf 10 reduziert. Eine vierte hatte von 45 offenen Einstellplätzen im Jahre 1932 noch 36 besetzt, im ersten Halbjahr 1935 nur noch 17. In diesem Falle scheint eine gewisse Abwanderung zu den neu gegründeten Garagen erfolgt zu sein; eine von ihnen hat von 15 geschlossenen Einstellplätzen 12 besetzt und von 60 offenen 40, die jüngste von 25 geschlossenen 21 und von 30 offenen 10.

Auch bei den mittleren Garagen ist das Bild nicht anders; selten sind mehr als 70 % der geschlossenen Einstellplätze besetzt — bei den offenen Einstellplätzen in einem Fall sogar nur 10 %, in einigen Fällen 0 %. Bei den kleinsten Garagen wechselt das Bild stark; gelegentlich sind von 5 Boxen drei ständig benutzt, gelegentlich eine; von 12 offenen Einstellplätzen werden einmal 8 als ständig benutzt ausgewiesen, dafür in einem andern Fall von 8 null, ebenso von 5 null usw.

Selbst wenn man die erwähnte Abwanderung in Rechnung stellt, bleibt doch die Tatsache bestehen, dass seit 1931 die absolute Zahl der dauernd be-

nutzten Einstellplätze abgenommen hat, obwohl die Zahl der Personenwagen in der gleichen Zeit eine Zunahme um 1100 aufweist; mit andern Worten: während 1931 noch mehr als ein Viertel der Personenwagen die Einstellplätze des Garagegewerbes benutzte, tut dies heute nur noch knapp ein Siebentel!

Die Zunahme der privaten Garagierungsmöglichkeiten im Kantonsgebiet und die dadurch bedingte Abwanderung von den gewerblichen Garagen hat im Verein mit dem Wettbewerb einiger Neugründungen eine ausserordentliche Herabdrückung der Einnahmen aus dem Vermieten von geschlossenen und offenen Einstellplätzen im Gefolge gehabt. Aber nicht nur die Gesamteinnahmen sind gesunken, sondern vor allem ist der Mietzins je Platz in ausserordentlicher Weise gedrückt. Eine Grossgarage gibt an, dass die Gebühren der Monatsmiete je Boxe von Fr. 50 im Jahre 1929 gesenkt sind auf Fr. 40 im Jahre 1931, Fr. 35 1932, Fr. 30 1933, Fr. 25 1934 und Fr. 20 bis 25 1935; gleichzeitig ist bei ihr die Tagesmiete von Fr. 2.50 über Fr. 2 auf Fr. 1.50 gesunken; ebenso ist die Monatsmiete je offenen Einstellplatz von Fr. 40 über Fr. 35, Fr. 30, Fr. 25, Fr. 20 auf Fr. 15—20 gesenkt und die Tagesmiete von Fr. 2 auf Fr. 1.50, auf Fr. 1 und auf unter Fr. 1. Bei den andern Garagen — Gross- wie Mittel- wie Kleingaragen — ist eine ähnliche Tendenz der Senkung festzustellen, wenn auch häufig weder je die höchste angegebene Ziffer verlangt wurde noch heute die niedrigste angegebene Ziffer in Kraft steht. Nach den gemachten Angaben variiert im Augenblick bei den Boxen die Monatsmiete zwischen Fr. 20 und Fr. 45, die Tagesmiete zwischen Fr. 1.50 und Fr. 2; bei den offenen Einstellplätzen die Monatsmiete zwischen Fr. 15 und Fr. 40, die Tagesmiete zwischen unter Fr. 1 und Fr. 2.

Auch bei den Forderungen für regelmässig wiederkehrende Arbeiten zeigen sich erhebliche Differenzen, wobei die niedrigsten Sätze der Regel nach bei einigen Kleingaragen vorkommen, während die Grossgaragen sich offenbar in stärkerem Masse an einen — vereinbarten — Durchschnitt halten. Die Forderungen für das Ganzwaschen der Wagen variieren zwischen Fr. 4 und Fr. 7, am häufigsten ist die Forderung von Fr. 5, ein einziges Mal steigt die Forderung bis Fr. 12. Die gleiche Garage, die hier zwischen Fr. 5 und Fr. 12 fordert, fordert für das Halbwaschen Fr. 3.50 bis Fr. 8; sonst bewegt sich die Forderung für Halbwaschen zwischen Fr. 2 und Fr. 4, am häufigsten Fr. 3. Für das Schmieren werden zwischen Fr. 1.50 und Fr. 6 verlangt, am häufigsten Fr. 2.50 und Fr. 3. Pneureparaturen kosten zwischen Fr. 1 und Fr. 3, am häufigsten Fr. 2.50. Das Auswechseln der Reifen geschieht in zwei Fällen als Kundendienst gratis, sonst wird zwischen Fr. —.50 und Fr. 2 gefordert. Neue Batterien werden in acht Fällen nach Tarif bzw. Marke berechnet, Einzelangaben variieren zwischen Fr. 50 und Fr. 220. Das Auffüllen alter Batterien geschieht in einem Fall gratis und kostet sonst zwischen Fr. —.50 und Fr. 6.

Bei der Ertragsrechnung machen sich die eingangs geschilderten Schwierigkeiten einer zahlenmässigen Gesamtübersicht in besonders hohem Masse geltend. Denn nicht nur fehlt bei vielen kleineren Unternehmungen eine genaue Buchführung, sondern auch bei den grossen Unternehmungen ist teils infolge der Verschiedenartigkeit der in den Unternehmungen vereinigten Be-

triebe, teils infolge der Differenz der zur Anwendung kommenden Buchhaltungsschemata der Unterschied der Zahlenangaben so gross, dass man zur Erlangung eines einheitlichen Bildes eine Aufgliederung der Bilanzen nach einem von den Gutachtern festgelegten einheitlichen Schema verlangen müsste. Da diese Arbeit aus Zeit- und Kostengründen nicht in Frage kam, und da ohnehin die absoluten Ziffern weniger bedeutsam sind für die Erkenntnis der Lage als die Veränderungen innerhalb des letzten Jahres, erscheint es richtiger, einige kennzeichnende Ziffern ¹⁾ über Umsätze, Gewinne und Verluste aus vorgelegten Abschlüssen herauszugreifen, um daraus dann soweit möglich einige allgemeine Schlüsse zu ziehen:

Garage A: Diese Garage tritt in das Jahr 1930 mit einem Verlustvortrag von rund Fr. 120.000, der nach Ablauf des Jahres, allerdings nicht nur infolge Verlust aus dem laufenden Geschäft, sondern auch infolge Einbusse einer grösseren Forderung, auf rund Fr. 205.000 gestiegen ist und sich im folgenden Jahr nur unwesentlich verringert. Eine Herabsetzung des Aktienkapitals auf ein Fünftel und eine gleichzeitige Höherwertung der Liegenschaften ermöglicht eine buchmässige Sanierung; aber ein verbleibender Verlustvortrag kann auch in den folgenden Jahren nicht getilgt werden.

Garage B: 1930 Gewinn von ca. Fr. 5750; 1931 von ca. Fr. 6800; 1932 von Fr. 375; 1933 Verlust von Fr. 295; 1934 Gewinn von Fr. 33.

Garage C: Die Umsatzziffer beim Wagenverkauf von neuen Wagen ist von ca. $1\frac{3}{4}$ Millionen Franken im Jahre 1931 auf ca. $1\frac{1}{2}$ Millionen Franken im Jahre 1934 und nicht mehr Fr. 600.000 im ersten Halbjahr 1935 gesunken; für gebrauchte Wagen von über $\frac{1}{2}$ Millionen Franken auf ca. Fr. 350.000 und Fr. 150.800. Die Einnahmen für den Verkauf von Ersatzteilen und Zubehör von ca. Fr. 400.000 auf ca. Fr. 215.000 und ca. Fr. 90.000; die Einnahmen aus der Garagierung von Fr. 51.200 auf Fr. 27.500 und Fr. 12.100. Relativ gut gehalten haben sich hier nur die Einnahmen aus der Reparaturwerkstätte. Für die Jahre 1932, 1933 und 1934 wird ein Verlust ausgewiesen.

Garage D: 1930—1932 keine Ziffern. 1933 Verlust ca. Fr. 4500. 1934 Gewinn ca. Fr. 50.

Garage E: Der gesamte Warenumsatz verringert sich von Fr. 125.000 in den Jahren 1930 und 1931 auf Fr. 105.000 im Jahre 1933 und Fr. 87.000 im Jahre 1934. Sämtliche Jahre bis 1934 weisen einen Verlust auf, der im Minimum Fr. 1000 und im Maximum Fr. 7500 beträgt, teils resultierend aus dem normalen Geschäftsbetrieb, teils aus dem Verlust an Debitoren.

Garage F: Der Umsatz in Benzin, der mengenmässig schon in anderem Zusammenhang genannt wurde, ist preismässig von Fr. 375.000 im Jahre 1929 auf Fr. 405.000 im Jahre 1930 und Fr. 507.000 im Jahre 1933 gestiegen, dann auf Fr. 444.000 im Jahre 1934 abgesunken und erreicht im ersten Halbjahr 1935 nur noch Fr. 100.000. Diese Garage bemerkt hierzu, in ähnlicher Weise

¹⁾ Alle Ziffern beziehen sich auf Mittel- und Grossegaragen; ihre Anordnung vermeidet jedes Schema, um jedes Rätselraten nach der zugehörigen Firma auszuschliessen.

wie einige andere Garagen, dass nach allen Erfahrungen in der Autobranche das erste Halbjahr als zwei Drittel und das zweite Halbjahr als ein Drittel zu werten sind; ein ungefährender Vergleich mit den Vorjahren ergibt sich daher durch die Vermehrung der für das erste Halbjahr genannten Summe um ca. 50%. — Der Umsatz in Öl ist von einer Höchstziffer von ca. Fr. 70.000 auf Fr. 21.000 im Halbjahr 1935 gesunken.

Garage G: Die Warenumsätze sinken von Fr. 229.300 auf rund Fr. 120.000 in den Jahren 1932 und 1933 und auf Fr. 87.000 im Jahre 1934; die Umsätze im Autohandel gehen von Fr. 683.000 auf Fr. 425.000 im Jahre 1933 zurück, um dann im Jahre 1934 wieder auf rund Fr. 578.000 zu steigen.

Garage H: Die Einnahmen der Reparaturwerkstätte sind von ca. Fr. 270.000 auf Fr. 203.000 im Jahre 1934 und Fr. 96.000 im ersten Halbjahr 1935 gesunken; die Einnahmen aus der Garagierung von Fr. 82.000 auf Fr. 68.000 und Fr. 33.000! Ein besonders starker Rückgang beim Pneuverkauf erklärt sich teilweise aus dem starken Sinken der Pneupreise; immerhin sind diese Preise in letzter Zeit konstant. Die Einnahmen aus diesem Geschäft sind gesunken vom Höchststand von Fr. 175.000 auf Fr. 66.000 im Jahre 1934 und Fr. 29.000 im ersten Halbjahr 1935.

Garage I: Der Gewinn beträgt rund Fr. 12.750 im Jahre 1930, sinkt im Jahre 1931 auf Fr. 390, steigt im Jahre 1932 wieder auf Fr. 7635 und im Jahre 1933 auf Fr. 10.408. 1934 Verlust von Fr. 6500.

Garage K: Die Roherträge dieses Unternehmens lagen im Jahre 1929 noch über Fr. 700.000, bewegen sich schon in den Jahren 1932—1934 zwischen Fr. 500.000 und Fr. 600.000 und erreichen im ersten Halbjahr 1935 nur noch Fr. 187.000. Reinertragnis entsprechend.

Wenn verschiedene der Kleingaragen angeben, dass sie bestenfalls mit dem Ergebnis 0 = 0 herauskommen und andere von dauernden Verlusten sprechen, so wird die Richtigkeit dieser Behauptungen durch die Konkursstatistik der letzten Jahre erhärtet, wie sie in einer vom Autogewerbeverband zusammengestellten Liste dem Departement vorliegt; freilich ist hierbei zu berücksichtigen, dass verschiedene Unternehmer in den letzten Jahren unter wechselnden Firmennamen mehrmals begonnen und mehrmals Konkurs gemacht haben.

Als weiteres Moment, das für die schwierige Lage des ganzen Gewerbes kennzeichnend ist, muss hingewiesen werden auf den verhältnismässig sehr hohen Bestand von alten Wagen. Es unterliegt keinem Zweifel, dass die Angaben in diesem Punkt bei weitem nicht den Gesamtbestand an alten Wagen wiedergeben; dennoch ergibt unsere Zusammenrechnung rund 225 Wagen bei 23 Firmen. Die Berechnung eines Durchschnittswertes ist schwierig. Die Angaben der einzelnen Firmen schwanken zwischen Fr. 250 im Minimum und Fr. 5000 im Maximum, teilweise wohl darum, weil der für alte Wagen erzielbare Preis tatsächlich je nach Marke und Alter ausserordentlich verschieden ist; teilweise darum, weil einzelne Firmen die Wagen zu dem Preis angeben, zu dem sie bei dem Verkauf neuer Autos oder zur Begleichung von anderen Forderungen angerechnet werden mussten, teilweise darum, weil die Abschreibungen auf den

alten Wagen ausserordentlich stark differieren. Nach Rücksprache mit verschiedenen Firmen möchten wir annehmen, dass man richtigerweise einen Durchschnittswert von Fr. 1500 oder von Fr. 2000 zugrunde zu legen hat; bei einigen Grossfirmen, die besonders gute Wagen besitzen, dürfte die höhere Ziffer zutreffen, für die Gesamtheit des Gewerbes gibt vermutlich die niedrigere Ziffer das richtigere Bild. Auch bei Zugrundelegung eines Durchschnittswertes von Fr. 1500 würden die ausgewiesenen Altwagen bereits einen Wert von Fr. 337.500 repräsentieren; bei Annahme eines Durchschnittswertes von Fr. 2000 steigt diese Ziffer auf Fr. 450.000; bei Zugrundelegung der Firmenangaben auf ca. Fr. 525.000. Wenn diese Ziffern auch weit hinter den Angaben des Gewerbes zurückbleiben, das vermutete, dass der Altwagenbestand einen Wert von 3 Millionen repräsentiere, so muss doch schon eine Ziffer von einer halben Million für zumindest einige der belasteten Unternehmungen als sehr bedrohlich gelten.

Über die Löhne ist in diesem Zusammenhang nichts Besonderes zu vermerken. Die Angaben, die zu diesem Punkt gemacht wurden, sind so genau, dass auf Wunsch eine Ergänzung des Gutachtens nach dieser Richtung noch nachträglich stattfinden kann. Im ganzen zeigt sich, dass bei einem absoluten Rückgang der Lohnsumme, wie er bei dem Rückgang des Gewerbes unvermeidlich ist, ein Abbau der Löhne bisher nicht in nennenswertem Umfang stattgefunden hat. Eine Tarifbindung existiert nur im Karosserie- und im Taxigewerbe; das eigentliche Garagengewerbe besitzt keinen Tarifvertrag.

Wir kommen auf Grund der angegebenen Ziffern und auf Grund des Einblicks, den wir in diesen Wochen in das Garagengewerbe erlangt haben, zu folgendem Ergebnis:

Das Garagengewerbe des Kantons bietet, obwohl die Motorisierung allgemein fortschreitet und obwohl die Zahl der Automobile nach kurzem Rückschlag wieder in der Zunahme begriffen ist ¹⁾, das Bild eines schwer ringenden, in weiten Teilen im Niedergang befindlichen Gewerbes. Die Klein- und Mittelgaragen fristen mit Mühe ihre Existenz; bei den Grossgaragen ist teilweise die Lage etwas günstiger, weil und insoweit der Autohandel noch Gewinn abwirft; doch arbeiten auch sie, mit einer Ausnahme, mit Unterbilanz.

Es ist schwierig zu sagen, in welchem Umfang diese Notlage auf die Auswirkungen der herrschenden Wirtschaftskrise zurückzuführen ist. Gewiss ist ihr der allgemeine Preisdruck und der starke Rückgang im Reparaturgeschäft zuzuschreiben. Aber der Eindruck drängt sich auf, dass stärker der Übergang zur privaten Garagierung und zur Selbsterledigung kleinerer Reparaturen sich geltend macht und dass vor allem die Gründung immer neuer Garagen und zumal die Errichtung der vielen Grossgaragen während der letzten Jahre das Gewerbe übermässig ausgedehnt und den Wettbewerb übermässig verschärft haben. Schliesslich darf nicht vergessen werden, dass eine erhebliche Zahl von Garagen der Landschaft zumal Reparatur- und Karosseriearbeiten aus der Stadt an sich ziehen, ebenso wie die Reparaturwerkstätte der Firma Saurer AG. den übrigen Garagen unvermeidlich den ganzen Bestand reparatur-

¹⁾ Vgl. die Ziffern S. 388, Anm. 1.

bedürftiger Saurerwagen entzieht. Die geringe Besetzung der geschlossenen und der offenen Einstellplätze und die schlechte Ausnützung der gebotenen Reparaturmöglichkeiten macht den Schluss unabweisbar, dass auch im Falle einer unerwarteten Verbesserung der allgemeinen Wirtschaftslage das **Garagen-gewerbe in seinem jetzigen Umfang für lange Zeit in der Lage wäre, jeden Zuwachs zu versorgen.**

Ehe wir dazu übergehen, einige Anregungen zur Besserung des aufgewiesenen Notstands zu machen, fühlen wir uns jedoch verpflichtet, zu erklären, dass eine Besichtigung der Firma X., deren Neubauprojekt den Anlass zu dieser Enquete gebildet hat, uns von der Unzulänglichkeit der jetzigen Räumlichkeiten dieser Firma überzeugte. Ihre finanzielle Lage zwar ist allem Anschein nach ungleich günstiger als die aller anderen untersuchten Unternehmungen. Die Vereinigung ihres Taxibetriebs mit der Postregie, der Regie der Gefangenenwagen, dem Geldtransport, dem Möbel- und Umzugsgeschäft, der Vermietung von Tischen und Stühlen zu Festlichkeiten hat ihr die Möglichkeit geboten, auch in den Krisenjahren, trotzdem einige Zweige mit Verlust arbeiteten, regelmässig eine Dividende auszuschütten. Aber die Räumlichkeiten sind die eines alten Fuhrhalterbetriebs; die Taxis stehen dicht gedrängt in kleinen Räumen, grosse Wagen werden in der Halle untergebracht, die im Winter nicht heizbar ist. Der Wunsch der Firma nach besseren Lokalitäten ist infolgedessen nicht nur begreiflich, sondern entspricht gewiss dem Gebot wirtschaftlicher Selbsterhaltung. Wenn hiergegen das ganze Garagegewerbe sich zum Kampf zusammenschloss, so gewiss nur aus dem Grund, der in der öffentlichen Diskussion bisher zu wenig beachtet wurde: dass nämlich der geplante Neubau nicht etwa nur den alten Betrieb in modernerer Form erstehen lassen will, sondern dass hierbei eine Ausdehnung gerade solcher Betriebszweige im Vordergrund steht, welche bisher für die Firma von untergeordneter Bedeutung waren.

Wir haben den Eindruck, dass hierbei die Wichtigkeit der Errichtung von über 100 neuen Boxen vielleicht überschätzt wurde. Gleichviel, ob die Angabe der Firma richtig ist, dass sie einen grossen Teil selbst braucht — in jedem Fall dürfte es so liegen, dass heute schon die wenigsten Garagen aus der Boxenmiete noch wirklich erhebliche Einnahmen ziehen, und wenn sich auch die Auswirkungen der neuen Boxen für die eine oder andere Garage, zumal für die nahegelegenen, fühlbar machen dürften, so glauben wir doch nicht, dass irgendein Betrieb dadurch in seiner Existenz unmittelbar gefährdet wird.

Anders steht es mit der Servicestation. Dass die Einrichtung einer Station mit sieben neuen Tankstellen und mit allen Finessen des modernen Kundendienstes für die übrigen, bereits notleidenden Garagen eine gefährliche Einbusse bedeuten wird, steht ausser Zweifel, und ebenso dürfte ein weiterer Rückgang des Reparaturbetriebs bei vielen anderen Unternehmungen unvermeidlich sein. Auf den genannten Gebieten liegt es gewiss nicht so, dass die projektierte Erweiterung irgendeinem vorhandenen Bedürfnis entspricht oder dass sie neue Bedürfnisse wecken wird, sondern einem schon übersättigten Bedarf wird weiteres Angebot gegenüber treten mit der unausweichlichen

Konsequenz, dass von den bereits bestehenden Betrieben eine gewisse Zahl in ihren Rentabilitätsmöglichkeiten weiter beschnitten wird, dass Arbeiterentlassungen stattfinden — ohne Gewähr, dass die Neueinstellungen in einer modernsten und also am stärksten mechanisierten Grossgarage einen Ausgleich bieten — und vermutlich auch, dass ein Druck auf die Löhne erfolgt.

Es ist nicht Sache der wissenschaftlichen, sondern der politischen Entscheidung, ob angesichts dieses Sachverhaltes die zur Durchführung des geplanten Baues erforderliche Änderung der Bauzoneneinteilung vorgenommen werden soll, und es wird bejahendenfalls weiter Aufgabe der politischen und nicht der wissenschaftlichen Verhandlung sein, den Weg zu bestimmen, der im volkswirtschaftlichen Interesse des Kantons den Neubau eines veralteten Unternehmens ermöglicht, ohne hierdurch ein ganzes, bereits notleidendes Gewerbe empfindlich zu schädigen. Da aber dieser Notstand ganz unabhängig von der Neubaufgabe besteht und wächst, halten wir es für geboten, abschliessend noch auf einige Sanierungsmöglichkeiten hinzuweisen.

Wäre mit einiger Wahrscheinlichkeit auf einen baldigen und starken Wirtschaftsaufschwung zu rechnen, so könnte vielleicht die weitere Entwicklung des Gewerbes noch einige Zeit ohne allzu grosse Bedenken abgewartet werden. Da aber nicht nur diese Wahrscheinlichkeit nicht besteht, sondern mit Sicherheit die Erhöhung des eidgenössischen Benzinzolls für das Garagengewerbe in stärkstem Masse krisenverschärfend wirken wird, empfehlen wir eine rechtzeitige Vorkehrung von Massnahmen, die — vermutlich ohne den Staat zu belasten — dem Gewerbe aufzuhelfen oder wenigstens ein weiteres Absinken zu verhindern geeignet sind — von Massnahmen, die wir auch dann für erforderlich halten, wenn das neue Grossprojekt nicht ausgeführt wird.

Es ist in der Tagespresse von den verschiedensten Seiten betont worden und entspricht auch unserer eigenen Beurteilung der Lage, dass die Benzinollerhöhung vielleicht für die eidgenössischen Finanzen erhöhte Einnahmen bringt, dass sie aber mit Sicherheit für alle kantonalen Finanzen zu einer Senkung der Einnahmen führen wird und dass sie das Garagengewerbe aufs schwerste schädigen muss. Die Zusammenhänge sind evident. Der Automobilbesitzer, der durch die Erhöhung des Zolls betroffen ist, wird danach trachten, nach Möglichkeit Benzin zu sparen. Infolgedessen findet eine Abwanderung von den Wagen mit höheren PS (meist amerikanischen Ursprungs) zu den Wagen mit niederen PS (meist deutschen Ursprungs) statt¹⁾, was bereits die Einnahmen

¹⁾ Dass diese Abwanderung in kleinerem Umfang schon seit einigen Jahren im Gang ist, wurde weiter oben (vgl. S. 390) aus dem verhältnismässigen Rückgang des Benzinverkaufs bei steigender Wagenzahl erschlossen. Während für das Kantonsgebiet darüber hinaus kein statistischer Nachweis zu erbringen ist, gibt das Statistische Jahrbuch der Schweiz 1934, S. 197 ff., für das gesamte Land aufschlussreiche Belege. Danach umfasste die Gruppe bis zu 10,99 Steuerpferden 1931: 405 ‰ der Personenwagen, 1933: 406 ‰; die Gruppe von 11 bis zu 20,99 Steuerpferden 1931: 513 ‰, 1933: 520 ‰; gleichzeitig ging die Gruppe über 21 Steuerpferden von 82 ‰ auf 74 ‰ zurück. Von 1931 bis 1933 fand fast eine Verdoppelung der deutschen Wagen statt (3756 auf 6194), während die Zahl der amerikanischen Wagen absolut noch zunahm, prozentual fast stationär blieb (27,656 auf 29,424). — Von den in Verkehr gesetzten fabrikneuen Personenwagen waren in der Gruppe bis zu 10,9 Steuerpferden deutschen Ursprungs im Jahre

des Kantons, die nach der Zahl der PS gestaffelt sind, herunterdrücken muss¹⁾ Ausserdem aber werden alte Wagen aus dem Verkehr gezogen, welche den Reparaturbetrieben der Garagen die beste Beschäftigungsmöglichkeit geboten haben und immer bieten werden, und gleichzeitig werden die alten Wagen, die sich im Besitz der Garagen befinden, nahezu unverkäuflich. Das Interesse des Staates wie des Garagegewerbes geht daher in einer Richtung völlig parallel: Beide sind interessiert daran, dass die höherpferdigen und die älteren Wagen nicht aus dem Verkehr gezogen werden und dass nach Möglichkeit die Wagen, die sich bereits jetzt als Altwagen bei den Garagen befinden, wieder in den Verkehr gelangen.

Von den Massnahmen, die zur Erreichung dieses Ziels dienlich erscheinen, möchten wir auf drei das besondere Augenmerk lenken:

1. Die Staffellung der Steuer nach der Zunahme der PS entsprach früher zugleich einer Forderung der sozialen Gerechtigkeit. Der grosse Wagen befand sich früher im Besitz von Personen mit hohen Einkommen, der kleine vornehmlich im Besitz von Schichten mittleren und kleineren Einkommens. Hier hat sich ein starker Wandel vollzogen. Die Benutzung des Wagens mit wenigen PS hat sich bereits über alle Schichten ausgedehnt und wird sich im Gefolge der Benzinollerhöhung weiter ausdehnen; umgekehrt sind die schweren Wagen, da sie im Betrieb zu kostspielig waren, heute in den Garagen zu niedrigsten Preisen erhältlich und werden daher auch von Personen erworben, die früher kaum an den Besitz eines Motorfahrzeuges dachten. Schwere Cadillacs oder Buicks, die vor 4—5 Jahren Fr. 28,000 kosteten, sind für Fr. 800 erhältlich und werden zu diesem Preis auch gekauft. Wir empfehlen angesichts dieser Veränderung der Lage eine leichte Steigerung der geltenden Steuersätze auf Wagen bis zu 10 PS und eine Herabsetzung über 10 PS.

2. Der Gefahr, dass aus Kostengründen im Gefolge der Erhöhung des Benzinolls viele Wagen vom 1. Oktober bis 31. März aus dem Verkehr zurückgezogen werden, lässt sich vermutlich dadurch begegnen, dass man zu einer anderen Berechnung der Verkehrssteuer übergeht²⁾. In einem «Eingesandt» in den «Basler Nachrichten» (Nr. 251 vom 13. September 1935) ist der Wunsch nach monatsweiser Berechnung ausgesprochen worden, wie sie in Holland üblich ist. Der Vorschlag ist diskutabel, hätte aber vermutlich eine starke, ja sogar

1933: 1650, 1934: 1978, amerikanischen Ursprungs dagegen nur 406 im Jahre 1933 und gar nur noch 3 im Jahre 1934. Umgekehrt über 11 PS! Hier entfallen auf die Vereinigten Staaten 3553 bzw. 3515, auf Deutschland dagegen nur 190 bzw. 133. — In Zukunft kann die eigene Montage der General Motors in Biel je nach ihrer statistischen Einordnung das Bild erheblich verändern.

¹⁾ Die kantonalen Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer sind bisher, trotz des kleinen Rückgangs der Zahl der Motorfahrzeuge im Jahre 1933, dauernd gestiegen. Sie betragen 1925: Fr. 342.674; 1930: Fr. 842.028; 1934: Fr. 1.093.775.

²⁾ Es sei betont, dass schon heute eine Reihe von Kantonen statt der jährlichen eine ratenweise Zahlung der Motorfahrzeugsteuer eingeführt haben. Ferner enthält sachlich unser Vorschlag (9 Steuerzwölftel für 8 Monate — 3 Steuerzwölftel für 4 Monate) keine umwälzende Neuerung; das Verfahren von Bern, wo für nicht angefangene Quartale 20% der Steuer zurückvergütet werden, hat ein ähnliches finanzielles Ergebnis, wobei u. E. unser Vorschlag psychologisch und aus Gründen der Steuermoral vorzuziehen ist.

eine übermässige Belastung der Beamten zur Folge. Wir stellen demgegenüber zur Erwägung: Teilung der Steuer in zwei Abschnitte. Abschnitt I = 8 Monate, vom 1. April bis 30. November. Abschnitt II = 4 Monate, vom 1. Dezember bis 31. März. Vermutlich würde der Sinn dieser Teilung noch gefördert, wenn das Steuer-Soll für die 8 Monate auf das bisherige Betreffnis von 3 Jahresvierteln gesteigert, das Steuer-Soll für die 4 Monate dagegen auf das Betreffnis eines Jahresviertels gesenkt würde; hierdurch würde die Neigung, die Wagen während der Wintermonate aus dem Verkehr zu ziehen, erheblich verringert und das Steueraufkommen vergrössert.

3. Um zugleich den Altwagenbestand der Garagen wieder in Verkehr und ihre Reparaturwerkstätten in stärkeren Betrieb zu bringen, empfehlen wir nach dem Vorbild von Genf eine Reduktion der Steuersätze für alte Wagen. Wir wissen nicht, ob die Genfer Sätze als solche sich bewährt haben; denken liesse sich vielleicht daran, dass für Wagen, die im 6. Jahr im Betrieb sind (also z. B. im Jahr 1936 Wagen des Modells 1931) eine Ermässigung des Steuerbetrreffnisses um 25 %, für Wagen, die im 8. Jahr im Betrieb sind, eine Ermässigung um 50 % erfolgt¹⁾. Der unmittelbare Steuerentgang auf im Verkehr befindlichen Wagen spielt kaum eine erhebliche Rolle; wenn man annimmt, dass das Verhältnis der Wagen-Altersklassen in Basel das gleiche ist wie in der gesamten Schweiz, so dürften ca. 60 % aller Wagen jeweils 5 Jahre im Betrieb sein, weitere 25 % 6 und 7 Jahre. Andererseits würde die Steuerermässigung mit hoher Wahrscheinlichkeit dazu führen, dass nicht nur die Altwagen aus dem Besitz der Garagen abgestossen werden können und zusätzlich in den Verkehr gelangen, sondern auch in Zukunft sich mancher Wagenbesitzer leichter entschliesst, beim Kauf eines neuen Wagens seinen alten zu behalten, und das heisst: zwei Wagen zu versteuern. Hiermit wäre die Staatskasse vor Schaden bewahrt und dem Garagegewerbe auf doppelte Weise geholfen.

¹⁾ In Genf Reduktion von 25 % schon für 5jährige Wagen, 50 % für 8jährige.

Streng vertraulichEnquete über das Garagegewerbe in Basel 1935

Firma:

Strasse und Nr.:

Inhaber:

Filialen, wo:

Der hiesige Betrieb besteht seit:

Gründer:

Im Handelsregister eingetragen: Seit wann:

I. Überbaute Fläche : m²

In Stockwerken (Souterrain und Parterre gelten auch als Stockwerke)

II. Art des Betriebs :

Garage allein:

Garage mit Autoreparaturen:

Garage mit Autohandel:

Garage mit andern Betrieben, **welchen:** (z. B. Kohlenhandel, Gütertransporte, Personentransporte [Taxi, Autobusse], Möbeltransporte usw.)

.....

.....

Autoreparaturen allein: Servicestation:

Wieviele Tankstellen vorhanden: Ölpumpe:

Pneumatische Luftpumpe:

Benzin von welcher Firma:

Reparaturwerkstätten, welcher Art:

Eigentliche mechanische Werkstätte für Reparaturen vorhanden:

Für wieviele Wagen:

Oder Handwerksbetrieb:

Karosserie:

Sattlerei:

Wagnerei:

Elektrische Werkstätte:

III. Geschlossene Einstellplätze (Boxen):

Wieviele insgesamt:

Davon ständig vermietet an hier wohnende Autobesitzer:

Benützung:

Im Jahre	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935 ½ Jahr
Vorhandene Boxen
Davon ständig besetzt
Gelegentlich besetzt
Unbesetzt
Benützung durch Ortsfremde
Logiernächte: ¹⁾

¹⁾ Anmerkung: Eine Boxe kann normalerweise 365mal im Jahr besetzt werden. Können Sie die Zahl dieser Logiernächte für alle Boxen angeben?

Gebühren je Boxe:

Im Jahre	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Jahresmiete Fr.
Monatsmiete Fr.
Tagesmiete Fr.

Werden Ihnen die Fremden von einzelnen Hoteliers auf Grund von Vereinbarungen zugewiesen:

IV. Offene Einstellplätze :

Wieviele insgesamt:

Davon ständig vermietet an hier wohnende Autobesitzer:

Benützung:

Im Jahre	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935 ½ Jahr
Vorhandene offene Einstellplätze							
Davon ständig besetzt							
Gelegentlich besetzt							
Unbesetzt							
Benützung durch Ortsfremde							

Gebühren je offenen Einstellplatz:

Im Jahre	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Jahresmiete Fr.							
Monatsmiete Fr.							
Tagesmiete Fr.							

Werden Ihnen die Fremden von einzelnen Hoteliers auf Grund von Vereinbarungen zugewiesen:

V. Personal :

Zahl

Im Monatsmittel.	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935 ½ Jahr
Inhaber							
Angestellte ¹⁾							
Arbeiter ²⁾							
Lehrlinge ³⁾							

¹⁾ Summe sämtlicher Arbeitstage für Angestellte und pro Jahr: 30 = Monatsmittel der Angestellten.

²⁾ Summe sämtlicher Arbeitstage für Arbeiter und pro Jahr: 26 = Monatsmittel der Arbeiter.

³⁾ Summe sämtlicher Arbeitstage für Lehrlinge und pro Jahr: 26 = Monatsmittel der Lehrlinge.

Lohnsumme :

Im Jahre	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935 ½ Jahr
Angestellte Fr.							
Arbeiter Fr.							
Lehrlinge Fr.							
Zusammen Fr.							

Werden die Löhne nach Tarifverträgen bemessen:

Nach welchen:

.....

Lohnansatz pro 30. Juni 1935:

für	Fr. p. Std.	Minimum	Maximum
Mechaniker			
Wagner			
Maler			
Wagenwascher			
Hilfsarbeiter			
Tankwarte etc.			

Soziale Vergünstigungen:

Pensionskasse:

Versicherung:

Firmenanteil an der Suvalprämie:

VI. Forderungen für geleistete Dienste: (Fr.)

Wagen waschen:

Wagen halb waschen:

Wagen schmieren:

Pneu reparieren:

Auswechseln der Reifen:

Neue Batterien:

Auffüllen von alten Batterien:

VII. Sind alte Wagen im Besitz des Unternehmens:

Wieviele:

In welchem Gesamtwert:

VIII. Bilanzauszüge der Jahre 1929—1935,

möglichst nicht nur für das ganze Unternehmen, sondern gegliedert nach einzelnen Betriebszweigen:

.....

.....

.....

Allfällige Bemerkungen zu obigen Fragen oder zu Punkten, die nicht genannt worden sind:

.....

.....

Basel, den 1935.

Firma:

Unterschrift:

Im Nachtrag zum Fragebogen über das Garagegewerbe bitten wir Sie, uns noch folgende Angaben zu machen:

Benzinverbrauch, d. h. Verkauf

für die Jahre	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935 <small>1/4 Jahr</small>
Hektoliter							

Ölverbrauch, d. h. Verkauf

für die Jahre	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935 <small>1/4 Jahr</small>
Hektoliter.							

Basel, den 1935.

Firma:

Unterschrift: