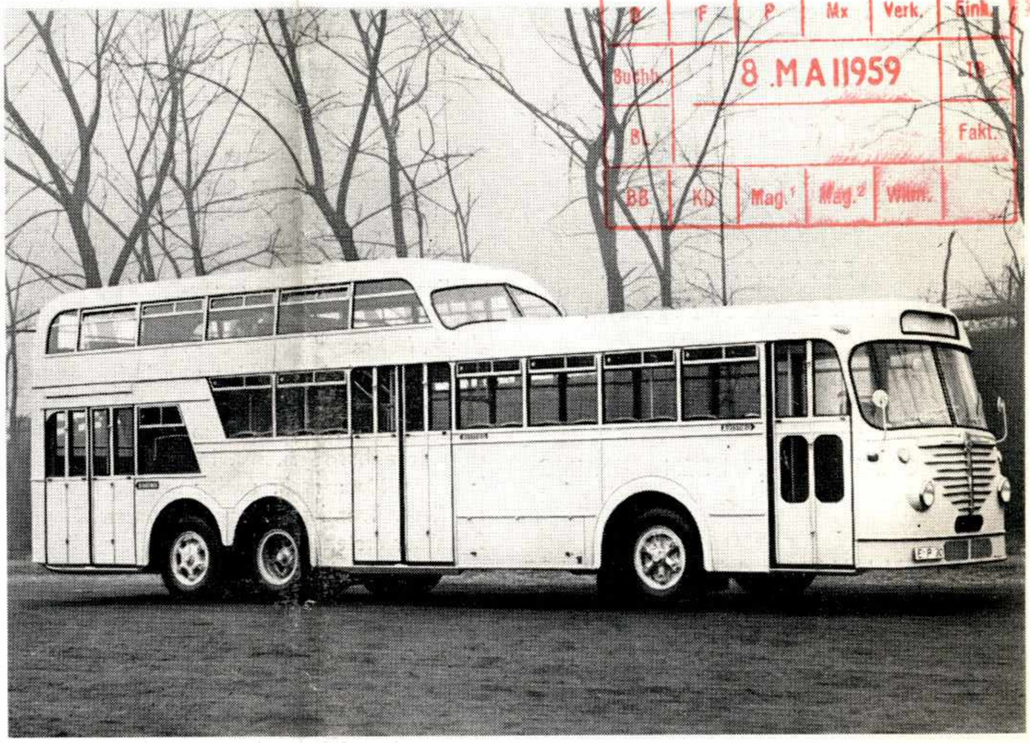
Aero-Post

MÄRZ
APRIL
1959



Ein neues **Aero-1½-Deck-Linien-Bus-Modell** ist erschienen:
Fahrgestell Büssing U7, Spezialmodell für **Aero-1½-Decker**, mit 6 t Vorderachse und stärkerer Lenkung, 145-PS-Motor.
Fassungsvermögen, bei 42 Sitzplätzen und 0,12 qm Stehplatzfläche pro Fahrgast, im Spitzenverkehr 170 Personen.
Bei 0,15 qm Normal-Stehplatzfläche insgesamt 143 Personen.
Fahrzeuglänge 11,5 m, Leergewicht ca. 8250 kg.
Vorführung dieses 1½-Deck-Modelles ist nach Termin-Vereinbarung möglich.

HAUSZEITSCHRIFT DER FIRMA

KAROSSERIE-FABRIK Aero ESSEN GEBR. LUDEWIG

GEBR. LUDEWIG GMBH

DIE FÜHRENDE OMNIBUS-KAROSSERIEFABRIK

Hauptwerk:
ESSEN-ALTENESSEN, Bruckmannstr. 63-87
Telefon-Sammelnummer 290251

Spezialreparaturwerk:
ESSEN, Steeler Straße 199
Telefon 27392

Aero-Post
TECHNIK, WISSEN UND
UNTERHALTUNG
FÜR DEN KRAFTFAHRER
HERAUSGEBER:
Fa. Gebr. Ludewig GmbH,
Essen-Altenessen,
Bruckmannstraße 63—87

Inhalt:

DAS WICHTIGSTE ZUERST
*
LT LLOYD 600
von H. G. Peters VdM
*
IM JAHRE 1958...
*
DER VIELSTOFFMOTOR
HAT SICH DURCHGESETZT
*
NEUHEITEN
*
OHNE PANNE IN DEN FRÜHLING
*
DER MANN,
DEN MAN NACH DEM WEG FRAGT
*
GUTER RAT IST BILLIG
*
AUTO ALS REISEGEPÄCK —
SEHR BELIEBT
*
AUS DER RECHTSPRECHUNG
*
FAHRSCHULE FÜR JEDERMANN
*
FRÖHLICHE OSTEREIER

UNSER FÜHRERSCHEIN
der Aero-Post
VERLAG UND REDAKTION:
Emil Griebsch
Graphische Betriebe KG
Hamm (Westf.), Widumstr. 2–8
Verantwortlich für den Inhalt:
H. G. Peters V. d. M.
Gültig ist die Anzeigenpreisliste vom 1. 7. 1957.
„AERO-POST" ist eine Kundenzeitschrift, die von der Fa. Gebr. Ludewig GmbH., Essen, zur Werbung kostenlos verteilt wird.
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages.

DAS aktuelle THEMA

Genfer Trumpfkarte: Solides Mittelmaß

29. Internationaler Autosalon im Jahre 1 des Gemeinsamen Marktes

Stärker als in diesem Jahr hat die Automobil-Weltproduktion die Westschweizer Hauptstadt nie beschickt. Bei insgesamt 885 ausstellenden Firmen geben sich bis zum ersten Tag nach dem offiziellen Frühlingsbeginn 86 Automobilmarken ein glanzvolles Stelldichein. Über 200 aus Deutschland mischen mit. 18 Personenwagen feiern seit dem 12. März Weltpremiere, neun bei den Nutzfahrzeugen und vier bei den Wohnwagen.

Europas Personenwagen-Produktion ist daheim und in den Exportländern auf dem Vormarsch. Das ist der in den Ausstellungstagen gut gerundete Eindruck. Mit augenscheinlichen Verbesserungen und Verfeinerungen auf der ganzen Linie, mit Wertsteigerung bei stabilen Preisen, ja mitunter sogar Preissenkungen, gibt diese Auto-Revue die Linie für das erste Jahr des Gemeinsamen Europäischen Marktes. Dem soliden Wagen der Mittelklasse gehört offensichtlich die nähere Zukunft. In den Details zeigt sich das so: wirksame Scheibenbremsen lösen mehr und mehr die herkömmlichen Backenbremsen ab, ein vernünftiger Trend zu kluger Raumausnützung ist nicht zu leugnen, die Pontonform der ersten 50er Jahre hat ausgedient.

Für eine Angleichung der Linienführung von Wagen aus Übersee und der der europäischen Erzeugnisse haben Italiens Stilisten gesorgt. Auch England verschließt sich diesem Zug der Zeit nicht mehr. Ein Beispiel für „akklimatisierte" USA-Merkmale gibt die in jeglicher Hinsicht wohlgelungene Neuschöpfung von Fiat. Der zum 60jährigen Jubiläum des Turiner Hauses langfristig vorbereitete Fiat 1800 ist sozusagen das bisher letzte Wort europäischer Ingenieurkunst auf dem Seriensektor und auch in der Preislage bestechend. Der Sechszylinder mit 1,8-Liter-85-PS-Motor oder mit einem solchen von 2,1 Litern und 95 PS wird noch in diesem Jahr vom Band laufen. Er erfreut durch ungewöhnliche Leistungen, Komfort und leisen Lauf. Italien, Frankreich und England haben sich ins Zeug gelegt, die erfolgreiche bundesdeutsche Konkurrenz abzuwehren, was namentlich die neue Version von Lancias Vierzylinder Appia und der Zwei-Liter-Alfa-Romeo, aber auch die Austin A 55, MG und Wolseley bezeugen. Das ist die neue europäische Autolinie: den gut ausgestatteten, geräumigen Innenraum umgibt reichlich Glas. England, so sagt man in Genf, werde noch im Sommer etliche Neuschöpfungen „nachreichen". „Grandseigneur" unter den Großen ist einmal mehr der Rolls Royce. Gleich um die Hälfte und mehr billiger stellen sich die Präsentierwagen der anderen Länder. Ganz auf der anderen Seite der Preisliste stehen (auch) in Genf rund 20 verschiedene Kleinwagen. Eigentlich neu — und auch das schon nicht mehr — sind dabei die serienmäßig gelieferten „Sportmodelle" deutschen Ursprungs, wie der Alexander-Frua von Lloyd und der Neckarsulmer Sportprinz, dessen Karosse ebenfalls in Italien geschneidert wurde.

Die französische Régie Renault hat sich merklich zu einem gefährlichen Rivalen für VW — übrigens in Genf nicht vertreten — entwickelt. Ein Abkommen Renault-Alfa Romeo wird in Bälde zur Montage der Dauphine in Mailand führen. Andere Zusammenschlüsse brachten es mit sich, daß man in Genf zuweilen „umdenken" mußte. Auch die Aktivität der tschechoslowakischen Skoda-Werke mit ihren robusten, technisch modernen und ansprechenden Modellen sollte man in diesem Zusammenhang erwähnen.

Größer, eleganter und internationaler als je zuvor präsentierte sich der Genfer Salon diesmal. Dem Autokäufer soll's recht sein, wenn sich alle diese Anstrengungen schließlich zu seinen Gunsten auswirken.

Das Wichtigste zuerst

Seebohm: Mindestgeschwindigkeit nicht erforderlich. Nicht für erforderlich hält Bundesverkehrsminister Seebohm eine grundsätzlich vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit für Motorräder und Personenkraftwagen auf Autobahnen. Wegen der Lastwagen, die an Steigungen vorübergehend langsamer fahren müßten, sei eine zwingend über 40 Stundenkilometer bemessene Mindestgeschwindigkeit nicht möglich, stellte der Verkehrsminister vor dem Bundestag fest.

In Zweifelsfällen entscheiden die Ärzte. Vom Gutachten einer medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle soll in Nordrhein-Westfalen künftig bei Zweifeln an der Eignung eines Bewerbers die Erteilung eines Führerscheins abhängig gemacht werden. Das hat der nordrhein-westfälische Wirtschafts- und Verkehrsminister jetzt angesichts der hohen Zahl der Straßenverkehrsunfälle, die auf menschliches Versagen zurückzuführen sind, verfügt. Auch Inhaber einer Fahrerlaubnis können angehalten werden, ein solches Gutachten beizubringen, wenn der Verdacht besteht, daß sie zum Führen eines Fahrzeuges nicht mehr geeignet sind.

Umstrittener Kraftfahrzeug-Bonus. Noch immer herrschen bei den Kraftfahrzeug-Versicherern unterschiedliche Auffassungen über den Bonus für unfallfrei fahrende Fahrzeughalter. Ende März wollen sie mitteilen, wie nach ihrer Meinung die künftige Kfz-Versicherung aussehen soll. Das gab Generaldirektor Dr. Plath vom Gesamtverband der Versicherungswirtschaft bekannt.

„Feuerwehr" von Straßenbauern. Ein mit hochqualifizierten Straßenbaufachleuten besetzter „fliegender Stab", der in Notfällen von Bonn aus überall eingesetzt werden kann, soll beim Bundesverkehrsministerium gebildet werden. Er wird bei komplizierten Planungen und anderen Aufgaben eingesetzt. Mit den Ländern sind bereits Besprechungen im Gange, wie die Deutsche Straßenliga mitteilt.

Leuchtbeton erfolgreich erprobt. Erfolgreiche Versuche mit Leuchtbeton sind auf zwei Bundesstraßen im Bodenseegebiet durchgeführt worden. Bei diesem Leuchtbeton handelt es sich um Betonsteine mit glatter Oberfläche, die mit einem Spezial-Leuchtstoff präpariert sind, der eine Lebensdauer von rund 20 Jahren hat. Der Leuchtbeton erwies sich für Mittel-, Seiten-, Rand- und sonstige Markierungen sowie für Fußgänger-Zebrastreifen als hervorragend geeignet.

Die Relativität und der Straßenbau

Die Relativität im Straßenwesen wird bereits deutlich, wenn man fragt, ob wir zu wenig Straßen oder zu viele Kraftfahrzeuge haben. Natürlich läßt sich durch Vergleiche mit anderen in der Wirtschafts- und Sozialstruktur gleichen Ländern diese Frage leicht beantworten. Wir haben zu wenig Straßen. Und daran ändert sich auch nichts, wenn z. B. mit der Äußerung aus Kreisen des wissenschaftlichen Beirates des Bundesverkehrsministeriums (!), daß eine sehr starke Steigerung des Bestandes an Personenwagen durchaus unerwünscht ist, die Meinung durchschimmert, wir hätten eben doch zu viele Kraftfahrzeuge.

Genauso relativ sind die Dinge, wenn unser Augenmerk auf die Tatsache gelenkt wird, daß der Bund seine Straßenbauausgaben aus den Abgaben des Kraftverkehrs von rund 200 Millionen DM im Rechnungsjahr 1950 auf rund 1100 Millionen DM für 1958 gesteigert hat. Natürlich ist dieses Faktum zu begrüßen. Aber es ist nur „relativ" anzuerkennen. Denn in der gleichen Zeit stiegen die Straßenbaubeiträge des Kraftverkehrs von rund 270 Mill. DM auf über 2400 Millionen DM.

Es läßt sich nicht bestreiten, daß wir auf Grund internationaler Statistik mit unseren Straßenbauausgaben an dritter Stelle in der Welt liegen. Wir können mit Recht stolz darauf sein, aber wir sollen uns auch nicht darüber täuschen, daß es nicht unbedingt ein Verdienst ist, wenn andere weniger tun. Wenn der andere aber weniger tut als wir, weil er schon hat, was wir uns erst erwerben wollen, dann wird allerdings auch hier die Relativität deutlich. Das Straßennetz in Frankreich z. B. ist immerhin 2½mal so lang wie das in Deutschland. Unter solchen Umständen ist unser Stolz auf den 3. Platz in der Welt des Straßenbaues vielleicht nicht mehr ganz so berechtigt, wie es auf den ersten Blick schien.

Noch ein letztes Beispiel. Mit Freude vernehmen wir alle, daß 1958 der Bund 500 km neue Straßen geschaffen hat. Wir wollen einmal davon absehen, daß 350 km dieser Straßen nicht etwa zusätzliche neue Kilometer zu dem bereits vorhandenen Straßennetz bedeuten, sondern neu sind, weil man sie aus- und umgebaut und damit dem jetzigen Verkehrsbedürtnis angepaßt hat. Viel wichtiger ist die Tatsache, daß in der gleichen Zeit 660 000 Personenkrattwagen fabrikneu zum Verkehr zugelassen wurden. Und wenn man diese auf die beiden Fahrbahnen einer Bundesstraße stellt, dann sind 1650 km Straße zugestellt, für den Verkehr also untergegangen. Eine Straße von Flensburg über Hamburg, Bremen, Köln, Frankfurt, Karlsruhe, Stuttgart, München bis nach Salzburg würde auf der Karte ausradiert. Sind dann die 500 km vielleicht nicht doch zu wenig?

Es sollte hier nicht unnötig kritisiert, sondern nur auf die Relativität mancher Leistungszahlen hingewiesen werden. Wir dürten uns durch sie nicht darüber täuschen lassen, daß es an der entscheidenden Straßenbauleistung immer noch fehlt.

„Lebt" die deutsche Motorradindustrie noch?

Von einstmals 80 Firmen blieben 17 übrig — Unverminderte Nachfrage nach Moped und Kleinstmotorrad

Wenn man hören muß, daß von sage und schreibe 80 Firmen, die einstmals Motorräder oder Roller bauten, heute ganze 17 Firmen übriggeblieben sind, möchte man die in der Überschrift gestellte Frage fast schon verneinen. Aber das wäre grundfalsch! Gewiß, die deutsche Motorradindustrie wurde nach Zahl der Firmen einschneidend kleiner, man mußte sich umstellen, einschränken und bescheiden — aber sie lebt noch und hat an Bedeutung bei weitem nicht in jenem Maße eingebüßt, wie es auf den ersten Blick scheinen mag.

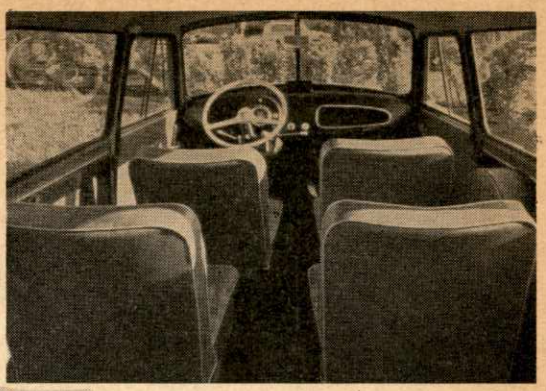
Der überaus starke Konjunkturrückgang bei den Motorrädern (von 259 579 im Jahre 1954 auf 46 341 im Jahre 1957) hat freilich dazu geführt, daß sich nur solche Firmen halten konnten, die rechtzeitig in das Moped- und Rollergeschäft eingestiegen sind oder die von vornherein ein allumfassendes Zweiradproduktionsprogramm bieten konnten. Der Koller ist inzwischen ergänzt worden mit dem Rollermobil oder dem Kleinwagen. Das Motorfahrrad hat im Kleinstmotorrad (50 ccm, Führerschein Klasse 4, steuerfrei) seinen Nachfolger gefunden — und gerade dieses Fahrzeug ist nach wie vor sehr gefragt. Das gleiche gilt natürlich türs Moped. Nach sehr vorsichtigen Schätzungen rechnet man bis zum Jahre 1965 mit einem Bestand von Mopeds in der Bundesrepublik von mehr als drei Millionen. Jährlich werden etwa eine halbe Million Mopeds und dazu eine Viertelmillion Mopedmotoren produziert.

Nur, wie gesagt, das große Sterben der Vielzahl an Typen und Modellen hat zwangsläufig zu einer allgemeinen Konzentration geführt. In der Hochsaison stellten 62 Firmen Motorräder her, 31 Roller und 41 Motorfahrräder; da sich die Produktionsprogramme überschneiden, ergab sich eine Gesamtzahl von 80 Firmen, die motorisierte Zweiräder herstellten. Heute stellen von den 17 übriggebliebenen Firmen 13 nur Motorräder und Kleinstmotorräder, 9 auch Roller her. Über 60 Prozent der westdeutschen Motorradproduktion entfallen dabei auf die fünf Firmen NSU, Victoria-DKW, BMW, Hercules und Zündapp. 85 Prozent der Motorroller werden von den vier Firmen Heinkel, NSU, Vespa und Zündapp produziert. Und 75 Prozent der Moped-Produktion tragen die drei Firmen NSU, Victoria-Express und Zündapp.

FÜR SIE ERFAHREN:

LT Lloyd 600 - Ein Kleinwagen für 7 Personen

Von H. G. Peters VdM



Der Kleinlaster LT 600 der Bremer Werke ist bekannt und hat in den Monaten seiner Laufzeit eine Menge Freunde erworben. Handwerker, Händler und Marktleute bevorzugen ihn auf Grund seiner Wirtschaftlichkeit und seines Leistungsvermögens für den Transport ihrer Waren und er gilt im Stadtverkehr als wendiger, schneller Transporter. Interessant für mich war es, nun den LT 600 Personenbus, der maschinell ebenso ausgerichtet ist wie der LT 600, über fast 3000 km zu testen.

Der luftgekühlte 600-ccm-4-Takt-Motor, ein robuster 19 PS, mit einer Dauerleistung von 4500 U/min ist an die Stelle des alten 2-Takt-Motors getreten. Dieses neue Aggregat überrascht und imponiert nicht nur mit seiner unverwüstlichen Dauerleistung. Die bisher als unangenehm empfundenen Laufgeräusche sind, wenn sie auch nicht ganz abgestellt werden konnten, merklich zurückgegangen. Den Konstrukteuren dürfte es auf die Dauer gelingen, auch den noch verbliebenen Sington, der sich beim Anfahren bemerkbar macht und im 4. Gang fast unhörbar wird, weiter zu mildern. Der mir zur Verfügung gestellte Motor war eingefahren (2500 km) und so konnte ich auf langen Autobahnstrecken versuchen, Höchstwerte und -leistungen herauszufahren, obwohl die Witterungsverhältnisse (Schnee, Wind und Regenböen) dazu nicht besonders geeignet waren. Das Arbeitstempo ist erstaunlich. Mit durchgetretenem Gaspedal, an dem effektiv 19 PS verfügbar sind, lief der Motor geschmeidig und sauber über fast 600 km. Man hätte ohne Bedenken einen Ziegelstein auf das Gaspedal legen können, wenn die Steigungen nicht gewesen wären. Auch die sehr scharfe Fahrweise ließ keinen Schwächemoment auftreten. Unverwüstlich sang der Motor, bei einer Spitze von durchschnittlich 85—94 km/st, sein gleiches Lied ohne „sauer" zu werden.

Aufhängung und Federn (Pendelachs-Federung) sind gut aufeinander abgestimmt, daß, wie schon eingangs

erwähnt, die Straßenlage wirklich als hervorragend bezeichnet werden kann. Vollbesetzt mit sieben Personen hat er die richtige Einstellung und Verbundenheit mit der Straße. Die früher auftretenden Nick- und Schwingbewegungen im alten LT 500 sind durch die Konstruktion der Aufhängung nicht mehr spürbar. Auch als Bus hat er im Stadtverkehr und im Überlandverkehr auf Grund seines Anzugsvermögens den Vorteil, schneller voranzukommen als andere Wagen gleicher Klasse.

Die Innenausstattung ist einfach, aber nicht primitiv. Der verfügbare Innenraum wurde geschickt genutzt und die Sitze praktisch, mit einem schmalen Durchgang nach hinten, verteilt. Gepäckstücke finden hinter der rückwärtigen Sitzbank Platz. An Stelle der ausgebauten Sitzbank ist Raum zum Transport von Waren und Gütern reichlich vorhanden. Kinderreiche Familien, mittlere Betriebe und Händler, die ihre Arbeiter zur abgelegenen Arbeitsstätte bringen oder ihre Waren transportieren wollen, finden im LT-600-Bus das richtige Fahrzeug:

niedrige Unterhaltungskosten, wenig Wartung, dabei zuverlässig, temperamentvoll, schnell, wendig und solide in der Konstruktion.

Der Kraftstoffverbrauch ist trotz der starken Motorleistung sehr gering. Auf der 3000 km langen Teststrecke (Stadt- und Langstreckenfahrten) ermittelte ich einen Durchschnittsverbrauch von 6,3 Liter Normalbenzin.

Meine Wünsche: Minderung der Motorgeräusche in den unteren Gängen. Stärkere Heizung für den großen Innenraum. Aschenbecher für Fahrer und Fahrgäste, Serieneinbau einer Sonnenblende.

Preis ab Werk: 4680 DM.
Haftpflicht: 120 DM.
Steuer: 87 DM.

Im Jahre 1958 . . .

hat der Bestand an Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik die 6-Millionen-Grenze überschritten;

waren in diesem Kraftfahrzeugbestand noch rund 6 Prozent Vorkriegsfahrzeuge enthalten;

wurden in Westdeutschland über 40 Prozent aller Personenwagen auf Teilzahlung gekauft;

wurden allein im ersten Halbjahr um 24 Prozent mehr Kraftfahrzeuge zum Verkehr in der Bundesrepublik zugelassen als im Vorjahr;

konnte innerhalb einer Repräsentativ-Befragung festgestellt werden, daß mehr als 70 Prozent aller deutschen Autofahrer einer bestimmten Stammtankstelle treu bleiben;

wurde weiter ermittelt, daß etwa 55 Prozent der deutschen Autofahrer ihren Wagen selbst waschen;

ist der Anteil der Arbeitnehmer unter den Besitzern eines Personenwagens von rund 38 Prozent auf über 46 Prozent gestiegen;

konnte von einer internationalen Behörde festgestellt werden, daß man in Westdeutschland im allgemeinen am schnellsten fährt — nicht viel weniger schnell aber auch in Österreich und Holland, Italien soll hier nur einen Mittelplatz einnehmen, während in Spanien und Portugal am langsamsten gefahren werden soll;

hat sich herausgestellt, daß die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h innerorts im ersten Jahr des Bestehens dieser Anordnung zu folgendem greifbaren Ergebnis führte: es wurden rund 2370 Menschen weniger getötet und 45 780 Menschen weniger verletzt;

hat die Produktion aller Arten von Kraftwagen und Straßenzugmaschinen in der Bundesrepublik mehr oder weniger zugenommen — ein Rückgang aber mußte als einzige Ausnahme in der Klasse der Kleinwagen bis zu 500 ccm Hubraum registriert werden;

wurde auf einem größeren Teilstück einer Autobahn (Frankfurt—Heidelberg) zum erstenmal seit Jahren wieder die Geschwindigkeit auf 100 km/h begrenzt.

AUS DER INDUSTRIE

Der Vielstoffmotor hat sich durchgesetzt

Schluckt Dieselöl, Flugturbinentreibstoff, Benzin, Rohöl und Schmieröl
Die M.A.N. in Front

Eine der besonderen Attraktionen der Abteilung Nutzfahrzeuge auf dem Genfer Automobilsalon (12. bis 22. März) wird der heute schon international anerkannte M-Vielstoffmotor sein, der dort auf dem Freigelände im Betrieb vorgeführt wird. Jeder Ausstellungsbesucher kann hier einen der in Glasbehältern sichtbaren sechs verschiedenartigen Kraftstoffe selbst beliebig einstellen, und zwar Dieselöl, Flugturbinen-Treibstoff (Jet-Fuel), Combat-Benzin, Benzin/Benzol, Sahara-Rohöl und Schmieröl HD 20. Auf Meßeinrichtungen ist dabei festzustellen, daß ein Leistungsabfall kaum in Erscheinung tritt.

Die M.A.N. als älteste Dieselmotoren-Fabrik der Welt hat seit Erfindung des Dieselmotors unablässig an seiner Weiterentwicklung gearbeitet. 1897 konnte Rudolf Diesel im Werk Augsburg den ersten ortsfesten Dieselmotor in Betrieb setzen. Rund 25 Jahre später wurde auf der Internationalen Automobilausstellung in Berlin 1924 der erste M.A.N.-Fahrzeug-Dieselmotor in einem Lastwagen vorgeführt. Das Werk Nürnberg der M.A.N. konnte 1954 der Öffentlichkeit ein neues Verbrennungsverfahren vorstellen, das unter dem Namen M-Verfahren (Mittenkugelbrennverfahren) der Fachwelt ein Begriff geworden ist. Die Hauptmerkmale dieses Verfahrens — Geräuscharmut, geringer Kraftstoffverbrauch, elastisches Fahrverhalten — sind heute auch der breiten Öffentlichkeit bekannt. Mit dem M-Verfahren war aber auch gleichzeitig der Vielstoffmotor geboren, der alle handelsüblichen Treibstoffe von Benzin bis zum Schmieröl mit der gleichen hohen Wirtschaftlichkeit verarbeitet.

Die technischen und wirtschaftlichen Vorteile des M-Verfahrens haben namhafte Firmen veranlaßt, sich die Lizenzrechte von der M.A.N. zu sichern. So hat Berliet in Frankreich das M-Verfahren unter der Bezeichnung „Moteur Magic" für die Motoren ihrer schweren Lastwagen übernommen. Auch Citroen, Frankreich, hat mit der M.A.N. einen Lizenzvertrag abgeschlossen und wird vorerst Motoren bis zu 4 l Hubvolumen — also für kleinere Fahrzeuge — nach diesem Verfahren bauen. Zwischen der M.A.N. und der von der französischen Regierung in eigener Regie betriebenen Firma Renault bestehen ebenfalls vertragliche Abmachungen mit dem Ziel der Übernahme des M-Verfahrens. Verhandlungen mit weiteren europäischen Firmen stehen vor dem Abschluß. Bedeutende amerikanische Motorenhersteller haben Lizenzverträge mit der M.A.N. abgeschlossen; ferner die australische Gesellschaft Rolloy Piston (Port Melbourne) und neuerdings auch die indische Regierung, die Lastwagen mit M-Vielstoffmotoren in eigenen Werkstätten zu fertigen beabsichtigt.

*

NEUHEITEN:

VW-Pritschenwagen mit Doppelkabine

Viele Verwendungsmöglichkeiten bietet der neue VW-Pritschenwagen mit Doppelkabine, den das Volkswagenwerk jetzt zur Abrundung seines Transporter-Programmes auf den Markt gebracht hat. Die maßgerechte Kombination von offener Ladefläche und geschlossenem Fahrgastraum ermöglicht sinnvolle Variationen der Verwendung. Die mit Warmluft beheizte Doppelkabine bietet sechs Personen bequem Platz. Die Fracht wird offen oder unter Plane und Spriegel auf der rampenhohen Pritsche transportiert. Wertvolle Geräte und Werkzeuge sind in einem geräumigen Kasten unter der hinteren Polsterbank der Doppelkabine sicher verwahrt. Kasten und Bank können mühelos herausgenommen, und der Raum kann für den wettergeschützten Transport empfindlicher Güter verwendet werden. Überall, wo Arbeitsgruppen und -geräte befördert werden müssen, bringt das ideale Mehrzweckfahrzeug Mensch und Material sicher und gleichzeitig an den rechten Ort, sei es im Handwerk oder Handel, in der Landwirtschaft oder in den öffentlichen Versorgungsbetrieben.

Dürkopp-Diana Sportroller

Aus England, wo der Diana-Motorroller viel gefahren wird, kam die Anregung, neben dem Standardmodell mit 200 ccm und 9,5 PS Leistung ein Sportmodell zu schaffen. Das ist jetzt geschehen: man hat einen Dürkopp-Diana-Sportroller entwickelt. Dieser besitzt ebenfalls einen 200-ccm-Zweitaktmotor, dessen Leistung jedoch auf 12 PS verstärkt wurde. Die Diana-Sport erreicht bei rasanter Beschleunigung eine Spitzengeschwindigkeit von 100 km/st. Sie hat Vierganggetriebe mit der bekannten Dürkopp-Leerlauffalle, mit Kickstarter und elektrischem Anlasser. Der Motor ist mit einem sogenannten Tropen-Gebläse ausgestattet. Die Ansaugluft wird durch ein Mikronic-Papierfilter wirkungsvoll gereinigt. Zur serienmäßigen Ausstattung gehören Doppelsitzbank, geräumiger und verschließbarer Handschuhkasten, Reserverad, Stoßstange, Doppelstütze und zusätzliche Seitenstütze. Der Dürkopp-Diana Sportroller wird seit kurzer Zeit nach England geliefert und kommt jetzt auch in Deutschland auf den Markt.

Ordnung ist das halbe Leben

So lustig es zuweilen aussehen mag, wenn ein Stückchen Papier sich im linden Vorfrühlingswind tummelt: Auf die Straße gehört es nicht! Nicht erst ein Unfall ist übrigens wegen eines solchen Papierfetzens passiert. Eigentlich sollte es des wohlgemeinten Hinweises der Verantwortlichen für unsere Straßen nicht bedürfen.

kb-Bild

Triumph der Luftfederung

Mit einer von der BVG Berlin bestellten Serie von 28 luftgefederten Omnibussen laufen heute in der Bundesrepublik schon über 1000 Omnibusse, die sämtlich mit Luftfedersystemen mit Continental-Luftfederbälgen ausgerüstet sind. Diese Bustypen fahren, auch wenn sie nicht voll besetzt sind, erheblich weicher als bisherige Omnibusse mit früheren Federungsarten. Außerdem wurde die Einstieghöhe gesenkt, so daß das Ein- und Aussteigen wesentlich bequemer wurde. Durch die besondere Entwicklung in der Formgebung der Continental-Luftfederbälge wurde eine große Federweichheit auch bei verhältnismäßig hoher Traglast erreicht.

Neu am 190 SL

Der Mercedes-Benz 190 SL wird jetzt serienmäßig mit Lenkschloß versehen. Auch der nachträgliche Einbau ist bei Mercedes-Benz-Vertragswerkstätten möglich.

Automobil-Preislisten

Die von der Deutschen Automobil-Treuhand-GmbH., Stuttgart, herausgegebenen DAT-Preislisten werden ständig durch Nachtragsblätter ergänzt. Künftig wird hier jedoch von der Aufführung derjenigen Ausrüstung abgesehen, die heute ganz selbstverständlich zum Lieferumfang gehört bzw. durch die StVZO vorgeschrieben ist. Dadurch erhält das Loseblattwerk in Sammelordnern eine noch größere Übersichtlichkeit.

Ohne Panne in den Frühling

Das ist das Tröstliche an den grauen und weniger freundlichen Tagen im ersten Drittel des neuen Jahres: Der Frühling ist nicht aufzuhalten und kein atlantisches Tief wird seinen entfaltenden Zauber verhindern können. Der Frühling lockt um die Ostertage, umstreicht und umspannt das Land, Menschen und Pflanzen. Er überschüttet die Flora mit tausenderlei Blüten und weckt im Herzen das Fernweh und die in den Wintermonaten angestaute Reiselust.

Um Ostern ist die Zeit, wo der motorisierte Mensch sein Ziel für die erste Ausfahrt festlegt und die den Winterschlaf haltenden Fahrzeuge in den Garagen weckt, um sie für diese Fahrt in den Frühling „fit" zu machen. Und die in den Wetterunbilden der Wintermonate arg strapazierten Fahrzeuge erhalten den dringend notwendigen „Frühjahrsputz". Manches ist zu tun, vieles zu bedenken und nicht immer ist es ratsam, ohne fachmännische Hilfe die technischen Arbeiten als Laie vorzunehmen. Werkstätten, Tankstellen und Reifendienste halten geschultes Personal bereit. Sie sehen die Technik mit den Augen des Fachmannes und wissen, wo Arbeiten notwendig sind und wie diese durchzuführen sind. Sie sorgen für die unbedingte Sicherheit und erkennen bei der Frühjahrsinspektion die Fehlerquellen. Ihr Abc der Frühjahrsarbeiten wird auch denjenigen interessieren, der meint, es selbst zu können und versuchen will, den Osterglanz an das nicht immer freudvolle Dasein seines fahrbaren Untersatzes zu bringen. Hier die notwendigen Arbeiten:

Abschmieren des Fahrgestelles:

Alle Schmierstellen müssen nach dem Schmierplan des Fahrzeuges mit gutem Fett abgeschmiert werden. Schadhafte Nippel sind unbedingt auszuwechseln.

Batterie:

Die Spannung und Säuredichte sind wichtig für das einwandfreie Funktionieren der Batterie. Sie müssen geprüft werden, Pole sind zu säubern und destilliertes Wasser ist aufzunehmen. Oder ist sogar eine Schnell-Ladung angebracht? Vielleicht muß auch die Batterie erneuert werden.

Bremsen:

Die Bremsen, von deren wichtigem Funktionieren oft das Leben abhängt, bedürfen der intensiven Überprüfung. Das Bremslicht muß ebenfalls in Ordnung sein. Wie steht es mit der Bremsflüssigkeit?

Chrom und Lack:

Der Chromschutzüberzug des Winters kann entfernt werden, und — das ist wichtig — es dürfen nur geeignete Lack- und Chrompflegemittel Verwendung finden.

Getriebe:

Im Differential ist der Ölstand zu überprüfen. Er muß ergänzt oder gegebenenfalls erneuert werden.

Lenkung:

Hier ist eine Ölergänzung oder Öleerneuerung im Lenkgehäuse vorzunehmen.

Lichtmaschine:

Der Öler verlangt einen Tropfen Öl. Die Keilriemen sind zu überprüfen, und falls schadhafte Stellen vorhanden sind, muß man ihn auswechseln. Bei luftgekühltem Motor bleibt der Reserve-Keilriemen eine wichtige Utensilie.

Luftfilter:

Filter ist nach Vorschrift zu reinigen bzw. mit Benzin auszuwaschen. Das gleiche gilt für den Öl- und Kraftstoff-Filter. Die Ölwegwerfer sind zu erneuern.

Ölwechsel:

Die Ölwechselzeit kann wieder etwas länger angesetzt werden. Gegebenenfalls kann man von Winter auf Sommer umstellen.

Räder:

Der Austausch der Laufräder unter Einbeziehung des Reserverades ist zweckmäßig, so lange dies ratsam erscheint. Es können wieder Reifen mit Feinprofil verwendet werden. Die Räder evtl. auswuchten lassen und die Stoßdämpfer überprüfen.

Verteiler:

Falls erforderlich, stellt man die Fettbuchse nach, doch muß eine Überschmierung vermieden werden.

Vergaser:

Hier ist die Einstellung zu überprüfen und der Leerlauf nachzustellen.

Zündkerzen:

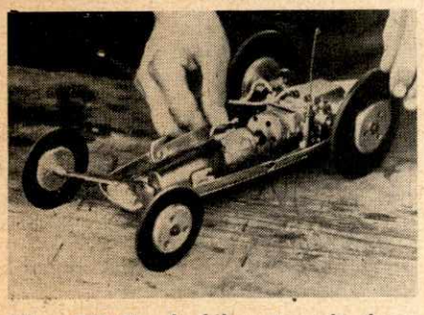
Nach spätestens 15 000 km kommt ein neuer Satz in Betracht. Ansonsten: Kerzen säubern und prüfen. Dasselbe gilt auch für die Zündkabel und für die Zündspule.

Wenn alle diese technischen Dinge gewissenhaft erledigt sind, können Sie getrost der Sonne entgegenfahren und Ihren Angehörigen eine Osterfreude bereiten, die nicht überschattet sein wird von Pannen und anderen technischen Übeln.

Der Frühling reizt auch, vor allem über Ostern, endlich den langgehegten Wunsch nach einem neuen Fahrzeug zu verwirklichen. Die Automobilhändler halten für jeden Anspruch und Geschmack eine große Auswahl von Typen bereit. Für manchen wird es schwer sein, sich für dieses oder jenes Mobil zu entscheiden, ob Limousine, Cabriolet oder Sportwagen, ob Moped, Motorrad oder Kleinwagen, immer werden der Geldbeutel, der eigentliche Zweck und nicht zuletzt die Meinung der Gattin oder Freundin ausschlaggebend sein. Ist dann endgültig die Entscheidung gefallen, so wäre vielleicht noch zu überlegen, ob der vor Jahren oder vor Monaten erworbene Führerschein ausreicht, sicher fahren zu können. Ein paar Übungsstunden mit dem neuen Wagen bei Ihrem Fahrlehrer geben Ihnen Sicherheit und Selbstvertrauen. Ihr Fahrlehrer kennt bestimmt den „neuen Stolz" und wird noch manch guten Tip und Rat erteilen können.

Wenn dann alles bedacht und getan ist, werden wir ihn mit sicherem Gefühl zu Ostern erfahren können. Es wird nicht schwer sein, den richtigen und schönsten Weg herauszufinden und den Ort zu bestimmen, wo eine längere Pause lohnt. Auch die Helfer in Ihrer Tankstelle werden vielleicht manch guten Tip und Hinweis geben können, und wer ist nicht froh, hier und da an Eindrücken etwas Besonderes zu erhaschen, auf einer Fahrt, die an Spaziergängen, Waldstimmungen und Blumenschauen so reichlich vermitteln kann wie eine Osterfahrt in den Frühling. Die Zeit ist dann nicht mehr so wichtig wie die Freude am Sehen und die Entspannung.

Pe.



Über 200 Stundenkilometer mit einem Fingerhut voll Benzin! Erstaunliche Geschwindigkeiten (Weltrekord: 254 km/st) fahren diese „Kleinsten" unter den Rennwagen, die sich auch in diesem Jahr auf den internationalen Liliput-Rennpisten der Motor-Modellbauer in vier verschiedenen Klassen — von 1,5 bis 10 ccm — wieder harte Rennen liefern werden. Der Konstrukteur, der hier eben eine neue Bosch-Kerze einsetzt, trifft schon alle Vorbereitungen für die kommende Rennsaison.
Bild: Bosch-Brinzer.

DER MANN,

den man nach dem Weg fragt

Porträtiert von Thaddäus Troll

Zuweilen hat der Mensch das Gefühl, nicht auf dem rechten Wege zu sein. Keine Angst, ich meine das nicht moralisch. Ich möchte damit nur auf das Objekt dieser Betrachtung zielen: den Mann, den man nach dem Weg fragt.

Damen, die noch diesseits von gut und böse sind, wage ich nie um eine Auskunft zu bitten, weil ich ihren Argwohn fürchte, hinter meiner Frage nach der Liebenwalder Chaussee verbergen sich unlautere Absichten. Aber stets ist der Mann, an den ich mich wende, „auch nicht von hier". Und es ist ziemlich aussichtslos, einen Neger in Fulda nach dem Gasthaus zum Wilden Mann oder einen Herrn mit Gamsbart und Seppihose in Rom nach der Sixtinischen Kapelle zu fragen.

Auch die Politik macht es uns mitunter schwer, den rechten Weg zu finden. Da lobe ich mir die Länder, die wenig Machtergreifungen, Verfassungsänderungen und Befreiungen hinter sich haben, und in denen eine Bahnhofsstraße von Bestand ist. Aber wehe dem, der in der Hauptstadt eines Landes mit labiler Politik die Straße des 30. Februar sucht! Der Mann, den er nach dem Weg fragt, antwortet dem Suchenden: „Also, warten Sie mal — das ist doch die ehemalige Graf-Adolf-Straße? Verzeihung! Die hieß nämlich nach dem ersten Krieg Ebertstraße und in meiner Jugend Kanonenweg. Nach dem Umsturz hieß sie dann die Straße der Freiheit und nach der Befreiung Thälmannstraße. Aber die heißt doch jetzt Militärstraße — nein, ich weiß es wirklich nicht, aber vielleicht finden Sie einen Schutzmann, dessen Straßenverzeichnis auf den neuesten Stand der Politik gebracht ist . . ."

Menschen, die man nach dem Weg fragt, kann man in zwei Klassen einteilen. Die eine hält den Fragenden grundsätzlich für einen Hilfsschüler mit den geistigen Fähigkeiten eines Karpfens. „Sie suchen das Rathaus? Das ist gleich um die Ecke. Aber wenn ich es Ihnen erkläre, ist das für Sie zu kompliziert. Also, gehen Sie mal dreißig Schritte geradeaus, und dann fragen Sie wieder."

Die andere Klasse dagegen hält den Fragenden für einen geistigen Giganten mit einem phänomenalen Gedächtnis: „Sie wollen zum Marktplatz? Also das ist ganz einfach! Sie fahren in die dritte Querstraße rechts, bis Sie auf den vierten Platz kommen, biegen dann scharf halblinks ein, dann aber gleich wieder rechts, 350 Meter geradeaus bis an das Denkmal Kunos des Enthaltsamen, Sie kennen ihn ja sicher. Sie fahren dann um das Denkmal herum, wo sieben Straßen sternförmig zusammenstoßen, biegen in die dritte von links oder in die vierte von rechts, dann ist es gleich da, wo die vierte Parallelstraße sich mit der Straße zweiter Ordnung kreuzt."

In Großstädten, die durch ein kompliziertes Einbahnsystem erfolgreich zu einem Irrgarten umgestaltet worden sind, ist der richtige Weg für Autofahrer oft durch ein Sperrschild verbaut. Da geht dann das Frage-und-Antwort-Spiel ungefähr so vor sich: „Hotel zur gebrochenen Bettfeder, bitte!"

„Da sehen Sie es schon, gleich links!" „Danke!" „Halt — da dürfen Sie nicht fahren! Da ist eine Einbahnstraße! Sie fahren jetzt am besten einen Kilometer südlich, dann . . ."

Landsleute pflegen im Kraftfahrer einen Menschen zu sehen, der sich nicht gerade mit der Geschwindigkeit des Lichts, aber fast mit der des Schalls vorwärtsbewegt. Wenn man sie fragt, wie lange man für eine Strecke von ungefähr 200 Kilometer brauche, so werden sie trostvoll eine knappe Stunde schätzen. Nicht genug warnen kann man auch vor dem Mann, der erklärt, in dem gefragten Ort zu Hause zu sein. Die Heimatliebe verdunkelt den Verstand. Als ich einmal in Florenz einen freundlichen Mann nach dem Weg nach Arezzo fragte, und der mir erklärte, da wisse er ganz genau Bescheid, weil er von dort stamme, landete ich nach vielen Stunden, die Nerven, Federn und Benzin verbraucht hatten, bei armen Köhlern in einem einsamen Apenninental, 120 Kilometer von Arezzo entfernt.

Es ist ratsam, stets so leise nach dem Wege zu fragen, daß es nur ein Passant hört. Denn der dritte Mann ist bei diesem Spiel meist störend. Er hört zu, wenn man eine Auskunft bekommt, und stellt fest, diese Auskunft sei völlig falsch. Man könne da abkürzen. Und nun geraten die beiden, von denen uns jeder seinen Rat aufdrängen will, als handle es sich um den Verkauf eines Staubsaugers, miteinander in Streit, der in romanischen Ländern oft recht heftige Formen annimmt.

Vergessen wir auch nicht jene rührenden alten Damen, die uns immer freundlich und bereitwillig den rechten Weg sagen wollen. „Zur Bühlerhöhe? Warten Sie mal — also ich habe das doch immer gewußt? Wo kann denn das nur . . . Also ich war doch erst mit meinem Mann dort. Ich weiß es ganz genau . . . Also zuerst müssen Sie mal aus der Stadt raus! Aber wo? Nein, Sie werden es auch noch merken, wie das Gedächtnis nachläßt, wenn man alt wird! Warten Sie doch mal . . . Also jetzt lebe ich doch schon zehn Jahre hier. Ich muß es doch wissen! Wo doch die Bühlerhöhe so berühmt ist! Erst neulich hat Heidegger dort gesprochen. Das soll sehr, sehr eindrucksvoll gewesen sein. Aber nein, diese Leute dürfen Sie nicht fragen. Das sind Fremde — das sehe ich doch sofort. Wenn mein Mann hier wäre, der könnte es Ihnen ganz genau sagen . . . Es ist eine sehr schöne Fahrt, eine sehr schöne Fahrt . . ."

Solchen alten Damen merkt man eben gleich an, daß sie militärisch nicht geschult sind. Gedenken wir deshalb zum Schluß noch jenes Obergefreiten, den ich im Krieg einmal nach dem Weg zum Regimentsgefechtsstand fragte. Der drückte sich ganz präzis aus. „Bleib ruhig auf dieser Straße, dann kannst du ihn gar nicht verfehlen."

Ich blieb ruhig auf der Straße. Ein Glück, daß sie vermint war. Ich überlebte es. Der Wagen leider nicht. Wir wären sonst sicher beim russischen Regimentsgefechtsstand angekommen.

Richard Katz,

Gruß aus der Hängematte

Heitere Erinnerungen. — 1958, Alb. Müller Verlag, AG., Rüschlikon-Zürich und Stuttgart. — 326 Seiten. Leinen Fr./DM 17.80.

Dies ist das reifste Buch des berühmten Reiseschriftstellers und Tierfreundes.

Jedes Kapitel glitzert in eigenem Licht; fast unmerklich aber ordnen sie sich zum bunten Mosaik unserer Zeit. Ob eines sich mit einer mehrjährigen Weltreise, ein anderes mit einer Zeitungsgründung überraschenden Erfolgs befaßt; ob eines Gerhart Hauptmann gilt, der des Verfassers väterlicher Freund war, ein anderes einem humanen Chirurgen oder auch nur einer anonymen Frau, die nicht reisen konnte; ob eines in Brasilien spielt, ein zweites in der Schweiz, ein drittes in China und ein viertes in der Südsee: jedes ist mit den blanken Augen eigenen Erlebens gesehen und mit der Wahrheitsliebe geschrieben, derentwegen der Verfasser bisweilen angegriffen, doch nie dementiert worden ist.

Der heiter besonnte Rückblick des Verfassers, den der Erfolg nicht eitel und das Alter nicht grämlich gemacht hat, gibt dem Buch auch geistigen Gehalt. Hier lächelt gütiger Humor.

Guter Rat ist billig

Hilfeleistung bei Unfall

Wer ist zur Hilfeleistung bei einem Unfall verpflichtet? Nach den Buchstaben des deutschen Strafgesetzbuches (§ 350 c) ist jedermann grundsätzlich verpflichtet, zu helfen, wenn ein anderer sich „in Gefahr oder Not" befindet. Unter Kraftfahrern sollte es nicht erst dieses gesetzlichen Hinweises bedürfen. Im allgemeinen reicht es nicht aus, im Weiterfahren die Polizei zu verständigen. Bei jedem Verkehrsunfall muß man anhalten und seine Hilfe — gegebenenfalls Mithilfe — anbieten. Dabei genügt es nicht, einen Verletzten außer Gefahr zu bringen. Man muß nötigenfalls auch andere Verkehrsteilnehmer warnen und ein auf der Fahrbahn liegendes Fahrzeug mit den zu Gebote stehenden Mitteln absichern. Des weiteren umfaßt die Hilfeleistungspflicht auch das Herbeiholen eines Arztes, des Krankenwagens oder der Polizei. Im Falle eines Falles ist der Hilfeleistende auch verpflichtet, seinen Feuerlöscher, die Bordapotheke oder sein Abschleppseil zur Verfügung zu stellen. Allerdings ist grundsätzlich nur demjenigen eine Hilfeleistungspflicht auferlegt, der auch zu helfen in der Lage ist.

Fehlzündungen verhindern

Wie kann man durch Niederschläge von Kondenswasser verursachte Fehlzündungen abstellen?

Kondenswasser-Niederschläge in der Verteilerkappe oder an den Enden der Zündkabel haben oft Fehlzündungen im Gefolge. Sie lassen sich unterbinden, wenn man diese Teile mit einer silikosehaltigen Flüssigkeit bestreicht. Silikonlösungen, wie sie zum Imprägnieren von Schuhen verwendet werden, empfehlen sich auch in diesen Fällen als vorzügliche Helfer.

„Nichtrostendes" Auspuffrohr

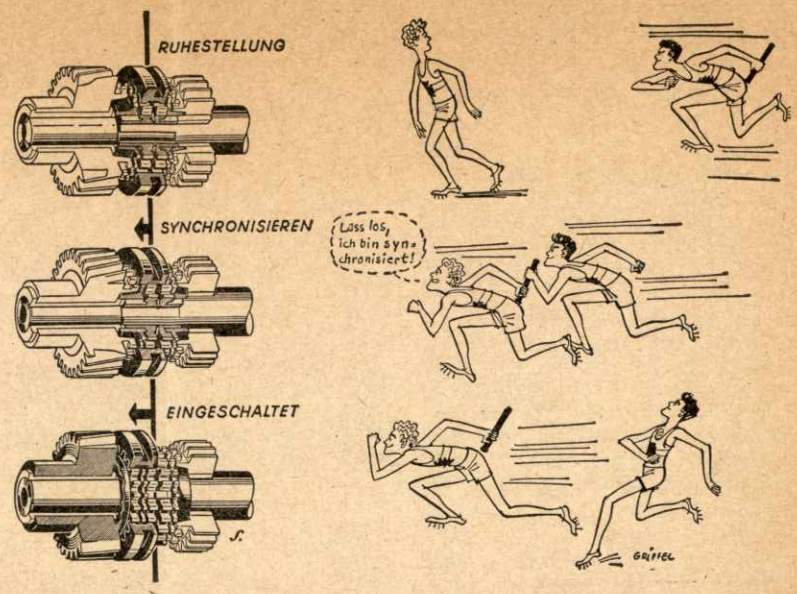
Wie kann man verhindern, daß das Auspuffrohr rostet?

Auspuffrohre, die bekanntlich meistens der Straße mit ihrem Schmutz und ihrer Nässe am nächsten sind, beginnen leicht zu rosten. Sie nach geraumer Zeit entrosten zu wollen, ist ein zeitraubendes Stück Arbeit. Wer dem Feind allen Eisens hier den Riegel vorschieben will, der bestreicht das Auspuffrohr in warmem Zustand mit einem der gängigen Pflegemittel, wie sie in Haushaltsgeschäften für elektrische Kochplatten angeboten werden. Das ist ein billiger, aber wirksamer Rostschutz.

Anhängergewicht

Wieviel darf ein Anhänger ohne eigene Bremse wiegen?

Das Gewicht eines ungebremsten Pkw- oder Motorrad-Anhängers wird aus dem Leergewicht des Zugfahrzeugs plus 75 Kilogramm, geteilt durch zwei, errechnet (§ 42 StVZO).



Die Modelle der deutschen Pkw-Produktion werden heute, von wenigen Ausnahmen abgesehen, mit vollem Synchrom-Getriebe geliefert. Weiches, müheloses Vor- und Rückwärtsschalten sind der Sinn dieser technischen Einrichtung. Der Zeichner Griffel hat eine besonders nette Art, diesen technischen Vorgang im Bild zu erläutern und die Wirkungsweise darzustellen. In der linken Hälfte dieser Zeichnung sieht man, wie ein modernes Synchromgetriebe funktioniert, wie die in Frage kommenden Zahnräder vermittels einer Kupplung jeweils in gleichen Lauf gebracht werden. Der Zeichner Griffel hat zusätzlich zum Vergleich die Vorgänge beim Synchrom-NSU-Prinz-Getriebe mit dem Stabwechsel bei der 4×100-Meter-Staffel verglichen. Er nimmt als Beispiel die Läufer Manfred Germar und Heinz Fütterer. Würde Manfred Germar stehenbleiben und auf diese Art den Stab vom schnellaufenden Heinz Fütterer übernehmen, dann gäbe es einen Ruck, der dem Krach eines fehlgeschalteten Getriebes entspricht. Deswegen setzt sich Manfred Germar zeitig in Bewegung mit dem Erfolg, daß in dem Augenblick, in dem der Stab übergeben wird, beide Läufer praktisch die gleiche Geschwindigkeit haben. Der Stabwechsel erfolgt völlig glatt und geräuschlos, wie die Art eines feinen Synchrom-Getriebes.

KALEIDOSKOP:

Auto als Reisegepäck sehr beliebt

Die guten Erfahrungen aus den vergangenen Jahren haben die Deutsche Bundesbahn ermutigt, den Dienst „Auto als Reisegepäck" für motorisierte Urlauber zum Beginn der kommenden sommerlichen Reisesaison auf weitere Verbindungen auszudehnen. Sie erwartet einen regen Zuspruch und empfiehlt daher eine rechtzeitige Anmeldung. Diese Anmeldungen werden bei den Fahrkartenausgabestellen der Abgangsbahnhöfe entgegengenommen, ferner aber bei allen anderen Fahrkartenausgabestellen und bei allen Reisebüros mit amtlichem Fahrkartenverkauf.

Nach den ersten Versuchen der Bundesbahn mit dem Dienst „Auto als Reisegepäck" auf einigen Strecken hat es sich unter den motorisierten Urlaubern schnell herumgesprochen, daß sie die beiden ersten Urlaubstage nicht am Steuer ihres Wagens verbringen müssen, sondern daß sie sich am Vorabend des ersten Ferientages mit ihren Familien und Personenwagen der Eisenbahn anvertrauen und dadurch wertvolle Zeit sparen können.

Ab Ende Mai/Anfang Juni sollen folgende Strecken befahren werden: Von Hamburg und Hameln nach Basel und Ciasso; von Großenbrode Kai, Hamburg und Hannover nach München; von Mülheim (Ruhr), Düsseldorf und Köln nach München; sowie von München nach Schaerbeek bei Brüssel und Ostende — selbstverständlich aber auch jeweils in der Gegenrichtung. Alle Züge führen Schlaf- und Liegewagen. Die Züge von und nach Ostende haben dort Anschluß nach und von Großbritannien, und die Züge nach und von Großenbrode Kai dort Anschluß an den Fährverkehr mit Dänemark.

Die Kosten für die Beförderung der Personenwagen sind in zwei Stufen gestaffelt, nämlich in Stufe I für Wagen mit einer Länge bis zu 4,42 und in Stufe II für Wagen, die länger sind als 4,42 Meter. Hier einige Beispiele als Anhaltspunkt für Stufe I (Stufe II in Klammern):

Hamburg—Basel DM 127 (148); Hamburg—Chiasso 184 (205); Hamburg—München 115 (134); Hannover bis München 90 (105); Düsseldorf bis München 95 (111); München—Schaerbeek 123 (140); Hameln—Basel 102 (118); Hameln—Chiasso 159 (175).

Die Tage, an denen „Auto als Reisegepäck" befördert wird, sowie die genauen Abfahrtszeiten sind bei der Bundesbahn oder Reisebüros zu erfahren.

AUS DER RECHTSPRECHUNG:

Hat sie keinen roten Ring . . .

muß die Straßenlaterne die ganze Nacht brennen

Nach langen Debatten hatte sich der Gemeinderat einer bayerischen Gemeinde zu durchgreifenden Sparmaßnahmen entschlossen und als erstes angeordnet, daß die Straßenbeleuchtung künftig nicht die ganze Nacht hindurch brennen solle, sondern vielmehr um 1 Uhr nachts ausgeschaltet werden müsse.

Gleich diese erste Sparmaßnahme erwies sich aber schon als zu „einschneidend". Das bedauernswerte erste Opfer der Laternenabschaltung war ein Fußgänger, der gegen ½2 Uhr nachts den Marktplatz überqueren wollte und bei völliger Dunkelheit gegen einen unbeleuchteten Kraftfahrzeug-Anhänger stieß.

Die erste Reaktion des Unfallopfers war natürlich, daß es über den Besitzer des Anhängers schimpfte, der sein Fahrzeug unbeleuchtet stehengelassen hatte. Dieser begreifliche Zorn war aber ganz und gar unberechtigt, wie sich herausstellte. Der Wagenbesitzer hatte nämlich seinen Anhänger vor Abschaltung der Laternen abgestellt und war der Meinung gewesen, die Laternen würden die ganze Nacht hindurch brennen; da der Anhänger durch die Straßenlaternen gut beleuchtet wurde, brauchte der Besitzer somit nicht für eine Eigenbeleuchtung zu sorgen. Der entscheidende Fehler war, daß die Straßenlaternen nicht die rotweißen Ringe trugen, die für solche Laternen vorgeschrieben sind, die nicht die ganze Nacht brennen. Der Wagenbesitzer konnte daher mit Recht annehmen, daß die Laternen nicht ausgeschaltet würden.

Nun wollte der verletzte Fußgänger den Bürgermeister für die unterlassene Kennzeichnung der Laternen verantwortlich machen. Er vertrat die Ansicht, daß die Laternen erst dann hätten ausgeschaltet werden dürfen, wenn die vorgeschriebenen Hinweiszeichen (die rotweißen Ringe) angebracht worden seien. Das Bayerische Oberste Landesgericht bestätigte diese Auffassung (2 St 1045/55). Zwar sei für die Anbringung von Verkehrszeichen, und darum handle es sich auch bei den Laternenringen, die Straßenverkehrsbehörde, d. h. in diesem Falle das Landratsamt, zuständig; dennoch aber sei der Bürgermeister nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen verantwortlich zu machen.

Fehle nämlich ein rotweißer Ring an einer Laterne, dürfe sich jeder Kraftfahrer darauf verlassen, daß diese Straßenlaterne die ganze Nacht hindurch brennen werde; er brauche dann nicht mehr für eine Eigenbeleuchtung seines abgestellten Fahrzeuges zu sorgen. Die Sparmaßnahme des Abschaltens der Straßenlaternen hätte daher nicht vor der Anbringung entsprechender Hinweisschilder einsetzen dürfen. Solange eine Straßenlaterne keinen rotweißen Kennzeichnungsring trage, müßte sie die ganze Nacht hindurch brennen. Wer sie dennoch ausschalte, hafte für die dadurch entstehenden Unfälle.

FAHRSCHULE für JEDERMANN

Was sagt die Justiz bei Unfällen durch Reifenmängel?

Immer wieder ereignen sich Unfälle, die durch Reifenmängel verursacht wurden. In diesem Zusammenhang weist die Continental auf einige aktuelle Gerichtsentscheidungen hin, aus denen klar hervorgeht, wie teuer durch mangelhafte Reifen verursachte Unfälle kommen können.

„Hat sich der Fahrer vor Übernahme des Steuers nicht mit dem Zustand der Bereifung vertraut gemacht, ist er, wenn sich infolge mangelhafter Beschaffenheit der Reifen ein Unfall ereignet, bei dem ein Mensch getötet wird, wegen fahrlässiger Tötung zu verurteilen", heißt es in einer grundsätzlichen Entscheidung des Bundesgerichtshofes unter dem Aktenzeichen 4 StR 296/59.

„Wer trotz beschädigter Reifen mit seinem Auto fährt und einen Unfall verursacht, weil der mangelhafte Reifen platzte, kann von seiner Versicherung nicht die Erstattung des Schadens verlangen", entschied das Hanseatische Oberlandesgericht Bremen. Auf Grund dieses Urteils muß eine Autofahrerin unter anderem für einen Schaden von 4000 Mark aufkommen, den sie an einem Lastzug verursachte. Sie war mit ihrem Personenwagen ins Schleudern geraten und gegen den Lastzug geprallt, als ein nur notdürftig geflickter 16 Zentimeter langer Riß eines Reifens während der Fahrt aufgeplatzt war.

Die Große Strafkammer des Landgerichtes Verden verurteilte kürzlich einen Kraftfahrer zu drei Monaten Gefängnis und zu einer Buße von 300 Mark, weil er einen Unfall durch einen nicht mehr betriebssicheren Reifen seines Wagens verursacht hatte. Der Reifen war bis auf die Gewebelage abgefahren und hatte dadurch die Luft verloren, so daß der Wagen plötzlich ins Schleudern geriet. Bei dem Unfall waren zwei Menschen getötet und fünf verletzt worden.

Langlebige Lastwagen

Im „Lkw-Wettbewerb der langen Lebensdauer" für Mercedes-Benz-Lastwagen in allen Erdteilen führt mit 2 125 000 km ein Lastwagen der holländischen Firma Verwer aus Voorburg vor einem österreichischen Mercedes-Benz-Lkw von Künstl & Söhne aus Kärnten mit 1,7 Millionen Fahrkilometer. Die Angaben eines Autoveteranen aus Finnland, der fast 3 Millionen Kilometer erreicht haben soll, werden gegenwärtig noch genau nachgeprüft. (mop)

Verkehrsunfälle durch spielende Kinder

ADAC mahnt: Eltern denkt an die schwerwiegenden Folgen

Durch alle Zeitungen ging in diesen Tagen die Nachricht von dem schweren Verkehrsunfall auf der Autobahn Hamburg — Lübeck, bei dem eine Person getötet und drei Personen lebensgefährlich verletzt wurden. Drei Mädchen im Alter von 12 bis 15 Jahren standen auf einer Autobahnbrücke und machten sich einen Spaß daraus, einen Papierstreifen, an dessen Ende zur Beschwerung ein Stück Holz angebracht war, beim Herannahen von Kraftwagen auf die Autobahn herunterzulassen und die Kraftfahrer damit zu „ärgern". Ein Fahrer wurde so irritiert, daß er das Steuer herumriß. Sein Wagen geriet auf den Grünstreifen, schleuderte auf die Fahrbahn zurück, überschlug sich viermal und wurde vollständig zertrümmert. Welche Folgen hat nun dieser durch Leichtsinn entstandene schwere Verkehrsunfall für die Eltern der schuldigen Kinder?

Vor den Strafrichter können nur das 15jährige Mädchen und die Eltern der drei Kinder kommen, denn Kinder bis zu 14 Jahren sind strafrechtlich nicht verantwortlich. Die Eltern können wegen Verletzung ihrer Aufsichtspflicht bestraft werden, wenn sie den durch ihre Kinder verschuldeten Unfall durch g e h ö r i g e Aufsicht hätten verhindern können. Was allerdings unter gehöriger Aufsicht zu verstehen ist, kann nicht genau umrissen werden und bleibt der Beurteilung des Richters überlassen.

Mehr noch als für die Bestrafung des Schuldigen werden sich aber die Verletzten dafür interessieren, wie sie zu dem ihnen zustehenden Schadenersatz gelangen können. Die Kinder selbst haben meist nichts und bis sie zu eigenem Einkommen und Vermögen gelangen, vergehen viele Jahre. Die Eltern der Kinder haften nur, wenn erwiesen ist, daß sie ihre Aufsichtspflicht verletzt haben. Aber auch dann sind sie oft wirtschaftlich nicht in der Lage, einen so hohen Schaden zu bezahlen. Leider denken die wenigsten daran, für sich und ihre Kinder eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, obwohl die Prämien hierfür sehr niedrig sind, und obendrein von der Steuer abgesetzt werden können. Damit könnten sie sich und anderen viel Unglück ersparen.

Der furchtbare Verkehrsunfall auf der Autobahn Hamburg—Lübeck hat wieder einmal gezeigt, welches Unheil über viele Menschen durch einen unbedachten Kinderscherz hereinbrechen kann. Der ADAC richtet daher an alle Eltern die Mahnung, ihre Kinder besser zu beaufsichtigen, sie mit den Verkehrsvorschriften und den Gefahren des Straßenverkehrs vertraut zu machen und sich und andere durch Abschluß einer Haftpflichtversicherung vor schweren Nachteilen zu bewahren.

„Frohe Ostern, Herr Kollege!"

„Woher wußte dein Vater denn, daß wir gestern seinen Wagen benutzt haben?"

„Sehr einfach: Erinnerst du dich an den dicken Mann, der uns beinahe unter die Räder gekommen wäre? Das war er!"

*

Die Gattin: „Wenn wir im Gebirge so nahe am Straßenrand fahren, wird mir immer schwindlig."

„Mach's wie ich", rät der Gatte am Volant. „Schließ die Augen!"

*

Browns Auto ist erneuerungsbedürftig. Brown hat eine schlaue Idee. „Sie versichern doch auch gegen Brand und Diebstahl?" fragt er seinen Versicherungsagenten.

„Gewiß. In Ihrem Falle kostet das 15 Dollar."

„Billig", meint Brown. „Wirklich billig. Aber wie ist das nun bei einem Brand — forschen Sie auch nach seinen Ursachen?"

„Natürlich, das ist so üblich."

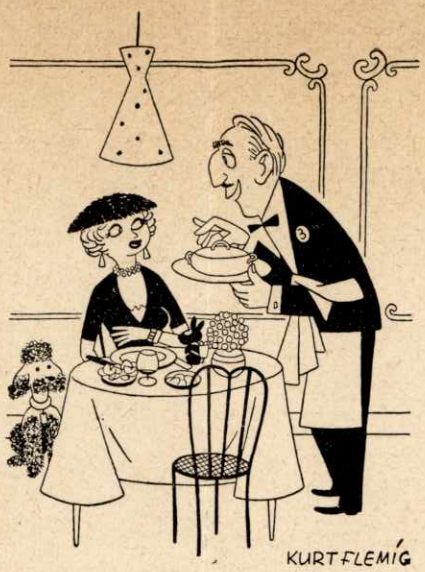
„Aha!" sagt Brown ärgerlich, „hab' ich's mir doch gedacht! Ein Haken ist bei euch Versicherungsleuten doch immer dabei!"

*

Merkel fährt durch eine etwas „unterentwickelte" Gegend. Endlich sichtet er die längst ersehnte Kneipe, hält und bestellt eine Tasse Kaffee. „Aber ohne Sahne, bitte!" fügt er hinzu.

Der Wirt enteilt und kommt nach einer Viertelstunde mit leeren Händen wieder.

„Leider habe ich keine Sahne", teilt er bedauernd mit, „darf es statt dessen auch Kaffee ohne Milch sein?"



Osteressen

„Hier sind die Bratkartoffeln und der Salat, gnä' Frau, die Spiegeleier habe ich im Garten versteckt!"

FRÖHLICHE Ostereier

Entsprechende Ostereier zum Aussuchen für ein noch unverlobtes Mädchen.

Pfiffig ist ein kleiner Angestellter in einem großen Betrieb. Trotz seines bescheidenen Gehalts fährt er einen eigenen Wagen. Als das dem Personalchef zu Ohren kommt, hält er den Fall für verdächtig, läßt Pfiffig zu sich kommen und fragt: „Wie können Sie sich von Ihrem Einkommen ein Auto leisten?"

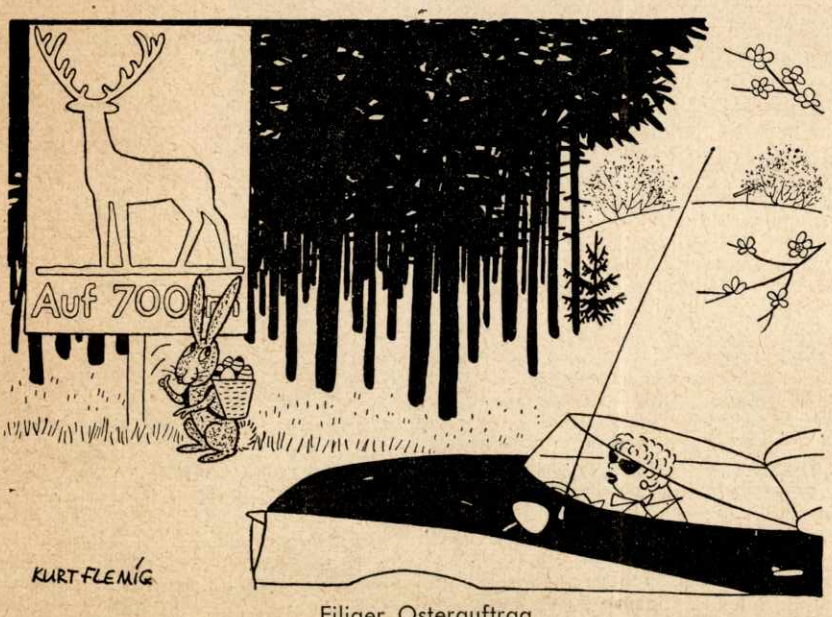
„Ganz einfach", erklärt Pfiffig. „Ich verlose an jedem Ersten mein Gehalt unter unserer Belegschaft. Für ein Los zu einer Mark hat dabei jeder die Chance, meine 300 Mark zu gewinnen. Und das macht für mich bei 1100 Angestellten genau 1100 Mark."

*

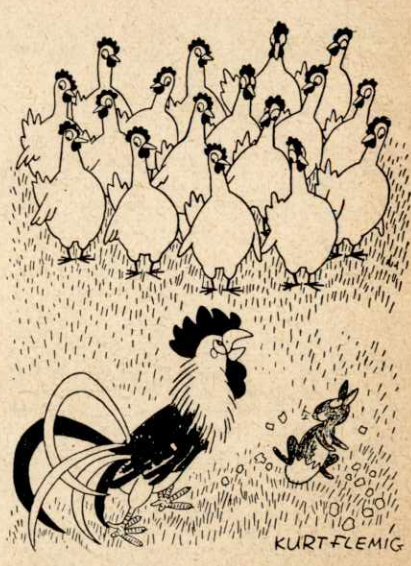
Knolle möchte einen Gebrauchtwagen kaufen. „Wollen Sie ihn selbst fahren?" erkundigt sich der Verkäufer. „Es geht Sie zwar nichts an", knurrt Knolle, „aber der Wagen ist für meine Braut."

„Stromlinien- oder Pontonform?" fragt der Verkäufer weiter.

„Jetzt reicht's aber!" wettert Knolle. „Vielleicht wollen Sie auch noch ihre Adresse wissen?"



Eiliger Osterauftrag



„Und welche von euch hat dieses Ei gelegt?"

Bonn plant neues Verkehrsrecht

Autotüren sollen leise werden — Heizung und Lüftung vorgeschrieben

Über die Beschaffenheit von Kraftfahrzeugen und die Zulassung zum Straßenverkehr ist eine große Zahl neuer Bestimmungen geplant. Vertreter der Länder, des Bundesverkehrs- und des Bundesjustizministeriums werden am 26. und 27. dieses Monats in Bonn über eine Änderung der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) beraten. Unter den zahlreichen Änderungsvorschlägen dürften die folgenden ganz besonders interessieren.

Um den Rundfunkhörern künftig einen ungestörten Empfang zu ermöglichen, soll die Funkentstörung der Zündanlagen von Otto-Motoren vorgeschrieben werden. Da seit dem 1. Juli vergangenen Jahres alle fabrikneuen Kraftfahrzeuge mit serienmäßig eingebautem Störschutz ausgestattet sind, trifft diese Bestimmung also in erster Linie die Besitzer älterer Fahrzeuge.

Für die Ruhe im Straßenverkehr will man aber noch einiges mehr tun. So sollen Starktonhörner mit mehr als 104 DIN-phon, wie sie hauptsächlich von Lastzügen verwendet werden, und Radlaufglocken an Fahrrädern ganz verboten sein. Waren bisher nur für den Motorenlärm höchstzulässige Lautstärken festgelegt, so sollen nun alle Geräusche, die ein Kraftfahrzeug (auch Anhänger!) verursacht, begrenzt sein.

Vielfältig sind die neuen Vorschriften für die technische Ausrüstung von Kraftfahrzeugen. Für Motorräder, auch solche mit Beiwagen, soll nur noch eine Bremsleuchte zulässig sein. Wegen ihrer geringen Manövrierfähigkeit, will man Kraftfahrzeuge ohne Rückwärtsgang aus dem Straßenverkehr verbannen. Auch Kraftrad-Beiwagen werden künftig mit einer Bremse ausgerüstet sein müssen. Autotüren müssen nach den Änderungsvorschlägen so gebaut sein, daß sie beim Schließen keine störenden Geräusche verursachen und sich während der Fahrt nicht unbeabsichtigt öffnen können. Für die Innenräume von Personenkraftwagen, Omnibussen und Fahrerhäusern schreibt eine Verordnung ausreichende Belüftung und Heizung vor. Alle Kraftwagen mit einer Geschwindigkeit von mehr als 20 km/st sollen künftig nicht mehr ohne Kotflügel bzw. Schmutzfänger zugelassen werden.

Die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge will man grundsätzlich ändern, indem man dem Halter eines Kraftfahrzeuges auferlegt, sein Fahrzeug innerhalb bestimmter Fristen unaufgefordert bei der Technischen Überwachung vorzuführen. Um diese Vorschrift überprüfen zu können, soll jedes Kraftfahrzeug am hinteren Kfz-Kennzeichen eine farbige Plakette erhalten, aus der ersichtlich ist, ob das Fahrzeug fristgerecht überprüft worden ist. Für die Untersuchung nach § 29 der StVZO ist ferner die Erhöhung der Gebühr von bisher 6,— DM auf 8,— DM vorgesehen.

Kraftfahrzeuge, die bisher erlaubnisfrei geführt werden durften (Krankenfahrstühle, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, gewisse Anhänger), dürften dieses Privileg nicht mehr lange genießen. Mittels der Kraftfahrzeugzulassung möchte man kontrollieren können, ob deren Bauvorschriften eingehalten werden.

Für die Bestimmungen über den Führerschein ist so manche Neuerung vorgesehen. So sollen Führer von Lastkraftwagen und Lastzügen nicht jünger als 21 Jahre und Führer von Kraftomnibussen mindestens 23 Jahre alt sein müssen. Anders verhält es sich allerdings bei ausländischen Kraftfahrern. Von ihnen kann auch in Zukunft nur das vollendete 18. Lebensjahr erwartet werden. Ausländische Kfz-Zulassungen sollen künftig auch im Bundesgebiet gelten, sofern in ihnen außer gewissen anderen Angaben der Tag der ersten Zulassung des Kraftfahrzeuges vermerkt ist. Die deutschen Zulassungen sollen ebenfalls diese Eintragung enthalten.

Einen ganzen Katalog von Bestimmungen wird die neue Verordnung über die zivile Gültigkeit von Führerscheinen der Bundeswehr, der Stationierungstruppen und der Bahn und Post enthalten. Wer den Führerschein bei der Bundeswehr erwirbt, kann nach seinem Ausscheiden ebenso wie ein Fahrer der Post oder Bahn einen Zivilführerschein der betreffenden Klasse ohne erneute Fahrprüfung erhalten. Auf allen Dienstführerscheinen soll künftig auch der Besitz eines Zivilführerscheins vermerkt sein, damit bei eventuellen Verstößen beide Führerscheine kassiert werden können. Wer nächstens den Führerschein einer höheren Klasse macht, soll Anspruch auf einen neuen Führerschein erhalten, damit er für die Dauer der Ausstellung nicht „ohne" ist. Den alten Führerschein wird er allerdings dann abgeben müssen.

Völlig umgestaltet wird die BOKraft, die hauptsächlich die Vorschriften für den Kraftomnibus- und Taxiverkehr enthält. Da durch eine Gerichtsentscheidung diese Vorschriften ausschließlich auf den gewerblichen Verkehr begrenzt worden sind, will man alle fahrzeugtechnischen Anforderungen an Busse und Taxi künftig in die StVZO übernehmen, wodurch sie dann — wie vom Gesetzgeber ursprünglich beabsichtigt — auch für den Werk-Omnibus-Verkehr gelten. Bei dieser Gelegenheit wird eine Reform der technischen Vorschriften für diese Fahrzeuge erfolgen. Vorbereitet sind neue Vorschriften für die Abmessungen der Fahrersitze, die Höhe der Trittstufen an den Bustüren, die mittlere Bremsverzögerung sowie Vorschriften über Feuerlöscher und Notausstiege.

„Gebrauchte" kauft man jetzt günstig

Auch bei der Karosserieform sollte Wirtschaftlichkeit entscheiden

Die besten Gebrauchtwagen werden jetzt gekauft. Das kann jeder bestätigen, der im Frühjahr, wenn die Nachfrage wächst, einmal für einen schlechten Griff obendrein teuer bezahlen mußte. Ist man sich einig, wie stark und wie alt — und nicht zuletzt wie teuer — das gute Stück sein darf, dann entscheidet oft die Karosserieform. Dabei würde es gar nichts schaden, wenn man auch hier die Vernunft walten ließe.

Vernunft heißt in diesem Falle: Wirtschaftlichkeit. Ja, auch die Karosserie hat etwas mit Wirtschaftlichkeit zu tun. Was würde einem Vertreter, der aus der Stadt nicht herauskommt, ein Voll-Kabriolett nützen? Und wäre der Sonntagsfahrer restlos glücklich, wenn er die Natur nur durch Limousinenfenster genießen kann? Damit sind wir schon mitten in der „Problematik". Am wetterfestesten und verhältnismäßig diebessicher (bei Laternenparkern ein wichtiges Plus!) ist die Limousine. Sie macht die wenigste Arbeit, ist eben ein solides Haus auf Rädern und bringt deshalb auch noch ihren Preis, wenn sie einmal einem „Funkelnagelneuen" weichen soll. Wen nicht nur derlei Zweckgedanken leiten, der ist mit der Schiebedach-Limousine am besten bedient. Die Möglichkeit, je nach Gusto den Himmel unmittelbar genießen zu können und dennoch auf die Vorzüge einer Limousine nicht verzichten zu müssen, hat dieser Karosserieform viele Freunde gewonnen. Ein Handgriff — und das Auto ist wieder „dicht". Das geht beim Voll-Kabriolett nicht so schnell. Teuer, wie es von Hause aus geliefert wird, will es obendrein besonders gepflegt sein. Dabei wollen „Dach"-Stoff und Klappmechanismus gleichermaßen beachtet werden. Überdies muß ein Kabrio-Besitzer immer „ein Auge beim Wagen haben". Sonst gibt's irdische oder himmlische Überraschungen.

Die Kabrio-Limousine — viel Typenauswahl hat man nicht — versucht die Vorteile der Limousine mit denen des Kabrioletts zu vereinen. Während die Seitenwände vor Staub und Wind schützen, ist oben und hinten frei, so man will.

Damit wäre das Sortiment auch schon erschöpft, denn der offene Tourenwagen, wie ihn unsere Väter oft liebten, ist verschwunden. Ist bei der Limousine noch am ehesten zu übersehen, ob alles „in Lack" ist, so muß der Kabrio-Interessent schon etwas gründlicher untersuchen. Wer sicher fahren will — so und so —, der vertraut seine Wünsche am besten einem Kraftfahrzeugsachverständigen an, der am ehesten sieht, wo etwas hapert. Ein Schätzdokument der über das ganze Bundesgebiet verteilten einschlägigen Organisation hat sehr viel für sich, ganz gleich, für welche Karosserieform man sich entschieden hat.

Aero-1½-Decker in Duisburg

Aero-1½-Decker in Wuppertal

Aero-1½-Decker in Herford

Aero-1½-Decker in Herten bzw. Recklinghausen

Jeder neue Tag bringt wachsendes Verkehrs-Gedränge in unseren Großstädten

Was ist da natürlicher, als durch mehrstöckige Omnibusse die knapp werdende Straßenfläche etwa 30—40 % besser auszunützen?

Amtlich werden mehrstöckige Busse gefördert durch eine ca. 40%-ige Ermäßigung der Kfz.-Steuer im Ortsverkehr.

Aero-1½-Decker in Essen

Aero-1½-Decker in Hagen

Aero-1½-Decker in Braunschweig

Aero-1½-Decker in Krefeld

AERO-1½-DECK-BUSSE

sind 11—12 m lang. Fassungsvermögen bis 170 Fahrgäste. Stehplatzfläche ca. 13 qm bei 45 Sitzplätzen.

Höhe ca. 3,65 m, Sonder-Ausführung 3,40 m.

Eigengewicht der verschiedenen Aero-1½-Deck-Modelle zwischen 7,5-9,5 to.

Viele führende öffentl. Verkehrsbetriebe entscheiden sich mehr und mehr für Aero-1½-Decker.

Aero-1½-Decker in Lüdenscheid

Aero-1½-Decker in Lippstadt bzw. Hamm

Aero-1½-Decker in Hannover

Aero-1½-Decker in Lahr bzw. Offenburg

GEBR. LUDEWIG GMBH KAROSSERIEFABRIK

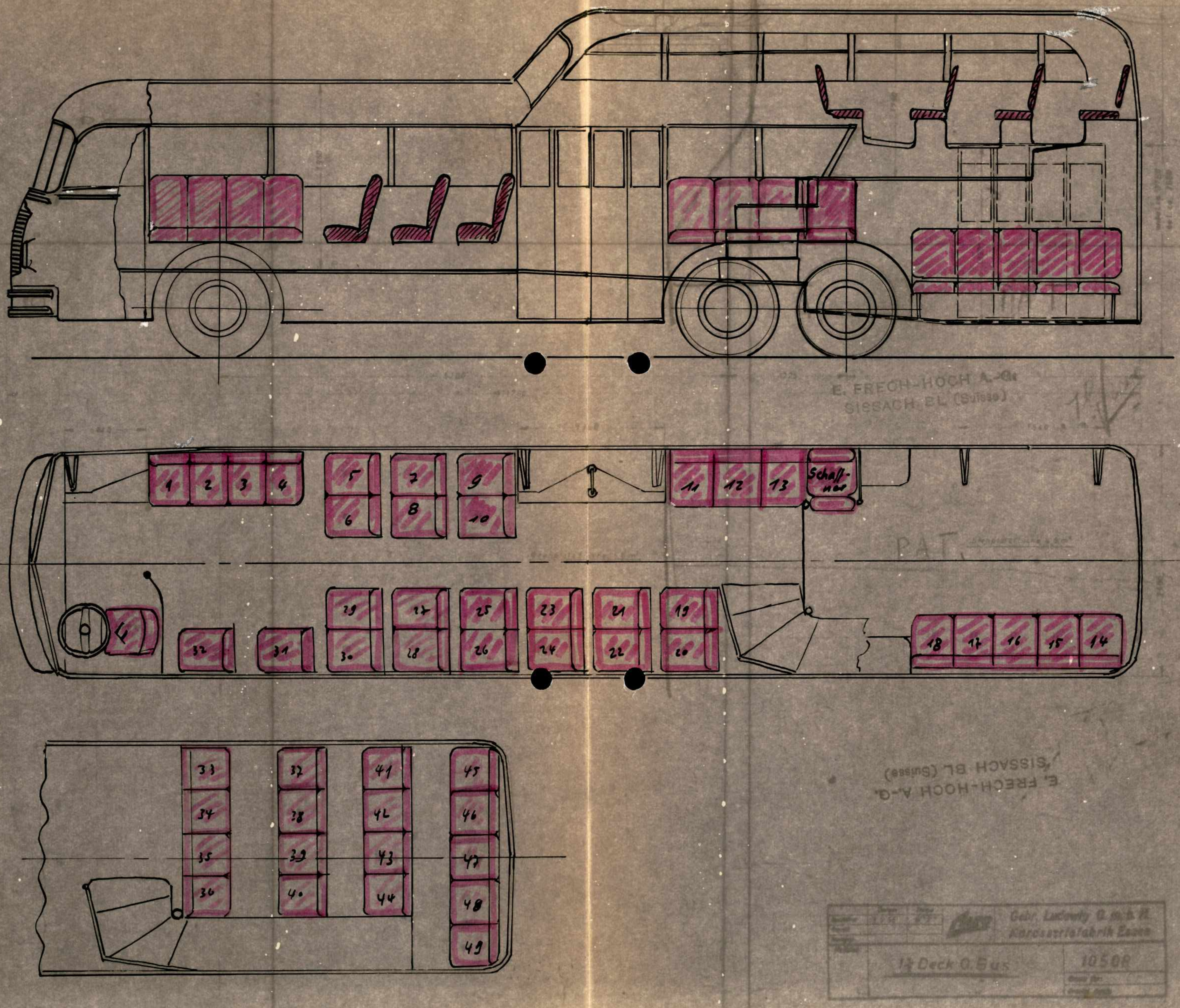
ESSEN

Bruckmannstraße 63/87 **Fernsprecher 290251**

Aero-1½-Decker in Osnabrück

Aero-1½-Decker in Aachen

Aero-1½-Decker in Düsseldorf


E. FRECH-HOCH A.-G.
SISSACH BL (Suisse)
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13
Schaff-ner
14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32
33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49
E. FRECH-HOCH A.-G.
SISSACH BL (Suisse)
Gebr. Ludewig G.m.b.H.
Karosseriefabrik Essen
1½ Deck O.Bus
1050R