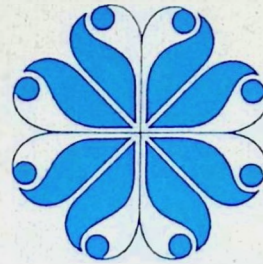


citroën
JOURNAL

Prof. Dr.-Ing. B. Wehner
„Die voraussichtliche Entwicklung
des Verkehrs in den Städten”
François Boutillier du Retail
„Das MANOIR DE LA PERCHE in St. Servan”
Willi Mertens
„Sind Citroën-Fahrer besser?”



2/65



neu DS 21

Stärkere Motoren, mehr Leistung für DS 19 und ID 19



Im richtigen Augenblick präsentieren wir Ihnen den großen Citroën mit 100 PS: den neuen DS 21.

Seine technischen Daten: 2175 ccm, 100 PS (DIN), 175 km/h, vollsynchronisiertes 4-Gang-Getriebe, hydraulische Gangschaltung mit automatischer Kupplungsbetätigung durch Gangwähler oder mechanische Gangschaltung und Kupplung, Hydropneumatische Federung, Servolenkung, Zweikreis-Servobremsen, Scheibenbremsen vorn, automatische Scheinwerfereinstellung, Bremsweganzeiger, Kontrolle für Abnutzung der Bremsbeläge.

Die Idee zu DS 19 und ID 19 haben wir vor zehn Jahren verwirklicht. Beide Typen sind seitdem unverändert modern geblieben. Neu an den Modellen 1966 sind stärkere Motoren: Die Motorleistung des DS 19 wurde auf 84 PS erhöht, die des ID 19 auf 74 PS.

Citroën bietet auch in der Zukunft wieder den besonderen Serienwagen unter den Großen. Nun liegt es bei Ihnen zu wählen: DS 19 oder ID 19, DS 21 oder Pallas 21 – Sie entscheiden sich in jedem Fall für Citroën-Komfort und -Sicherheit. Citroën – Sicherheit auf Rädern

Sprechen Sie mit Ihrem Citroën-Händler. Er nimmt sich genügend Zeit für Ihre Probefahrt.

ID 19
1898 ccm, 74 PS (DIN), 158 km/h

DS 19
1985 ccm, 84 PS (DIN), 165 km/h
mit mechanischer oder automatischer Kupplung und Schaltung

DS 21
2175 ccm, 100 PS (DIN), 175 km/h
mit mechanischer oder automatischer Kupplung und Schaltung

Pallas 21
Technische Daten wie DS 21, Luxus-Ausstattung

citroën

CITROËN AUTOMOBIL AG · 505 PORZ-WESTHOVEN

citroën
JOURNAL

1. Jahrgang · Heft 2/1965

VERLAG:

Presseverlag Horst Seldewinkel,
2 Hamburg 1, Nordkanalstraße 36,
Postfach 933, Ruf 24 42 75/76,
FS: 02 14377

REDAKTION:

Chefredakteur Horst Seldewinkel

MITARBEITER DIESER AUSGABE:

François Boutillier du Retail, Paris;
Hellmut Peter Clauß, Bensberg b. Köln;
R. Klehne, Köln; Dr. H. Kunert, Köln;
Willi Mertens, Köln; Manfred Moschner,
Köln; Kurt W. Reinschild, Offenbach;
Hartmut Seldewinkel, Hamburg;
Prof. Dr.-Ing. B. Wehner, Berlin

ANZEIGEN:

Brigitte Böhm, Hamburg

FOTOS:

S. A. André Citroën, Paris (5), Citroën
Automobil AG, Wien (3), F. du Retail,
Paris (6), Contipress, Hamburg (1).

GRAFIK:

Josef Berg, BBK, Bensberg;
Elke Weissleder, Hamburg

DRUCK:

Krögers Buch- und Verlagsdruckerel,
2 Hamburg 55, Bahnhofstraße 17

KLISCHEES:

abc-Klischee, Hamburg

INHALTSVERZEICHNIS

Sicherheit im Automobil	3
Citroën im Louvre	4
Der aktuelle Test: Urteil über den Citroën 2 CV	6
Österreich ist nicht nur Sommerfrische	7
Die Milch der sanften Lenkungsart	10
Gut gebremst ist halb gestanden	11
Das „Manoir de la Perche“ in St. Servan	12
Die voraussichtliche Entwicklung des individuellen und öffentlichen Verkehrs in Städten	14
Überdreht...	15
Kleine Liebeserklärung an das Leder	16
Reise mit Citroën	17
Mensch und Verkehr	18
Verkehrsrecht	19
Aktuell	20
Beim Antiquitätenhändler: Citroën 10 PS Typ A 1919	21
Rendezvous in Bad Ems	22

BEILAGE: Kurt Kusenberg: Ist die
schwarze Köchin da? Beate Möhring:
Ritter vom Steuer.
Der Bezugspreis beträgt 1,50 DM. Das
„citroën Journal“ erscheint zunächst
jeden zweiten Monat. Es kann durch
den Verlag bezogen werden. – Z. Z.
gültige Preislise Nr. 1 1965. – Für un-
aufgefordert eingesandte Manuskripte,
Bilder und Bücher wird keine Gewähr
übernommen. Wiederausstellung nur,
wenn Rückporto beigelegt. Nachdruck
nur mit Zustimmung des Verlages. Mit
Namen gezeichnete Beiträge stellen
nicht unbedingt die Meinung der Re-
daktion dar. Alle Artikel werden nach
bestem Wissen, aber ohne Gewähr ver-
öffentlicht.



TITELBILD: Er kann unbesorgt spielen – sein Wagen fährt mit optimaler Sicherheit
FOTO: Ivan Dalain, Zürich

Sicherheit im Automobil

Das Thema „Sicherheit im Automobil“ hat Bundesverkehrsminister Seeböhm wieder in die öffentliche Diskussion gezogen. Er warf der Automobilindustrie den Fehdehandschuh hin, indem er erklärte:

„Im Gegensatz zu den Leistungen auf dem Gebiet des Straßenbaues muß ich leider feststellen, daß die mit dem Bau und der Ausrüstung der Straßenfahrzeuge zusammenhängenden Sicherheitsprobleme uns nach wie vor einige Sorgen bereiten.“

Es stimmt, daß die bundesdeutschen Straßen besser sind als ihr Ruf. Daß an diesen Straßen – sei es innerhalb oder außerhalb der Ortschaften – alles getan wird, was im Interesse der Sicherheit ihrer Benutzer erforderlich ist, muß jedoch bezweifelt werden. Ich denke da u. a. an den zum Teil gefährlichen Ausbau von Kurven. Ich denke auch an eine oft völlig mißverständliche und unzureichende und darum vielfach sogar lebensgefährliche Beschilderung. Es gibt viele weitere Beispiele. Sie begegnen uns Tag für Tag im Straßenverkehr.

Man sollte also nicht mit Steinen werfen, wenn man im Glashaus sitzt – selbst nicht als Bundesverkehrsminister. Vielmehr sollte man auch das selbstverständliche Bemühen der Automobilindustrie um Fortschritte auf dem Sicherheitssektor nicht vergessen, denn gerade auf diesem Gebiet werden Millionen in verschiedene Versuchsreihen investiert. Im Interesse des Kunden, der das verlangen darf, ja muß.

Citroën hat auf diesem Sektor Vorbildliches geleistet. Wir dürfen daran erinnern, daß der DS 19 schon vor 10 Jahren der erste Groß-Serienwagen mit Scheibenbremsen war. Viele weitere Forderungen, die erst heute von der Öffentlichkeit an das Automobil gestellt werden, sind im DS 19 seit seiner Vorstellung im Jahre 1955 – also schon seit 10 Jahren – verwirklicht. Denken wir an das Zweikreis-Bremssystem, an die weitestgehende Bedienungsvereinfachung durch Servo-Anlagen, die ein Optimum an Sicherheit und ermüdungsfreiem Fahren garantieren. In diesem Zusammenhang muß auch die hydropneumatische Federung, die in aller Welt zum Begriff für echten Federungskomfort geworden ist, unbedingt erwähnt werden.

Bremsweganzeiger und Kontrolle des Bremsbelages sind nur zwei Punkte, die beweisen, daß Citroën im Interesse der Sicherheit weiter denkt und erfolgreich weiterarbeitet. Zurück zum Bundesverkehrsminister.

Es ist sein gutes Recht, ja seine Pflicht, alles nur Menschenmögliche zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr zu tun. Das ist nicht nur seine Pflicht, es ist unser aller Pflicht. Tun wir es darum. Beginnen wir jedoch nicht damit, indem wir mit dem Zeigefinger auf den anderen weisen und ihm den schwarzen Peter in die Tasche schieben. Beginnen wir bei uns selbst mit einer Kritik am eigenen Verhalten, der schnell eine Besserung folgt.

H. P. CLAUSS

H. P. CLAUSS

citroën im Louvre

GRAFIK UND WERBUNG IM PAVILLON MARSAN

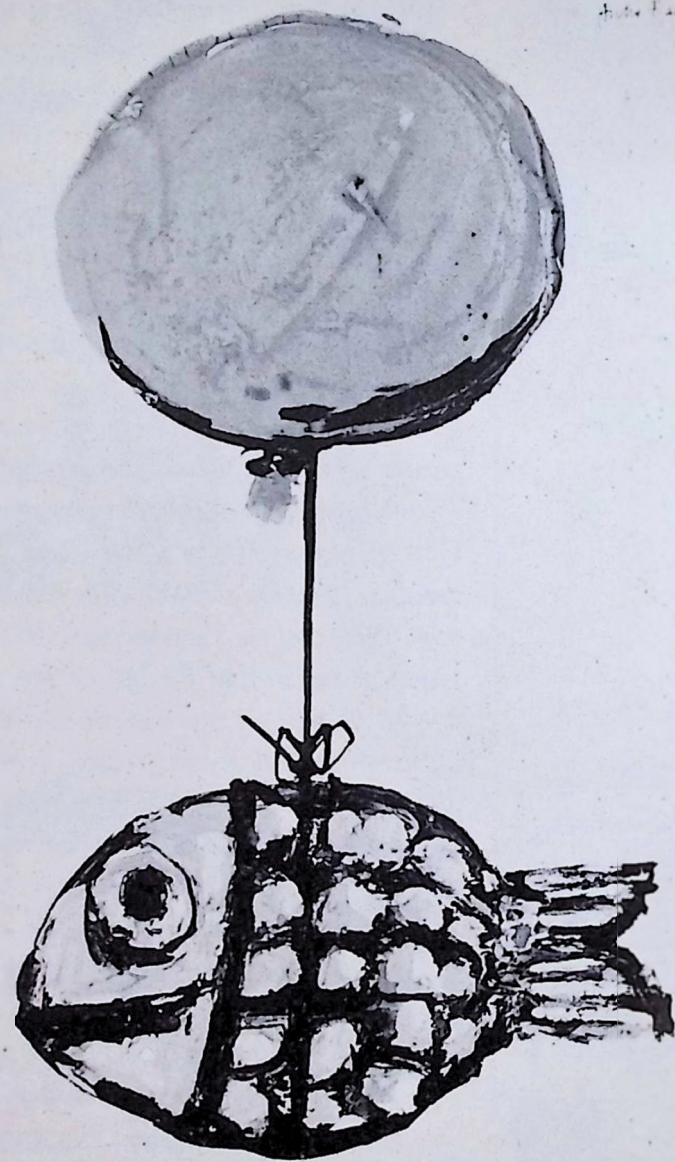
Mit der Ausstellung „Citroën – Grafik und Werbung“ fand die Werbung zum ersten Mal offiziellen Eintritt in ein Museum – abgesehen natürlich von einigen berühmten Ausnahmen, wie beispielsweise die Plakate von Toulouse-Lautrec. Sie ist gleichzeitig auch die erste einer Reihe von Ausstellungen mit dem Titel „Gesicht eines Unternehmens“, die den verschiedenen Formen zeitgenössischer Werbung gewidmet ist. Bei der feierlichen Eröffnung am 27. Oktober im Kunstgewerbemuseum, dem Pavillon Marsan, waren M. Eugène Claudius-Petit, Präsident des Zentralverbandes des Kunstgewerbes, und M. Pierre Bercot, Generaldirektor der S. A. Citroën, anwesend.

Die Anerkennung für diese zweifellos neuartige Ausstellung gebührt den leitenden Herren des Kunstgewerbe-Museums, die bestrebt sind, die künstlerischen Aspekte der Werbung mehr und mehr in den Vordergrund zu stellen. In erster Linie einen besonderen Stil hervorzuheben, das ist das Anliegen der Ausstellung.

Aus diesem Grund fiel die Wahl auf Citroën, denn seit vielen Jahren verfolgt diese Firma konsequent die Ausarbeitung einer ihr eigenen Werbesprache und bemüht sich, ein grafisches Pendant zu dem herzustellen, was der DS 19 seit zehn Jahren auf dem Automobilsektor repräsentiert. Es geht aber offensichtlich keineswegs darum, den Erfolg einer Marke oder eines Produktes zu würdigen, sondern die Mittel und Wege zu ergründen, die zu diesem Erfolg geführt haben.

Ist nun die Art und Weise eine Kunst? Die Antwort auf diese Frage findet man beim aufmerksamen Betrachten aller Gesichtszüge, die Citroën sich aufgeprägt hat.

Unabhängig davon, was sie zeigt, verdient die Ausstellung „Citroën



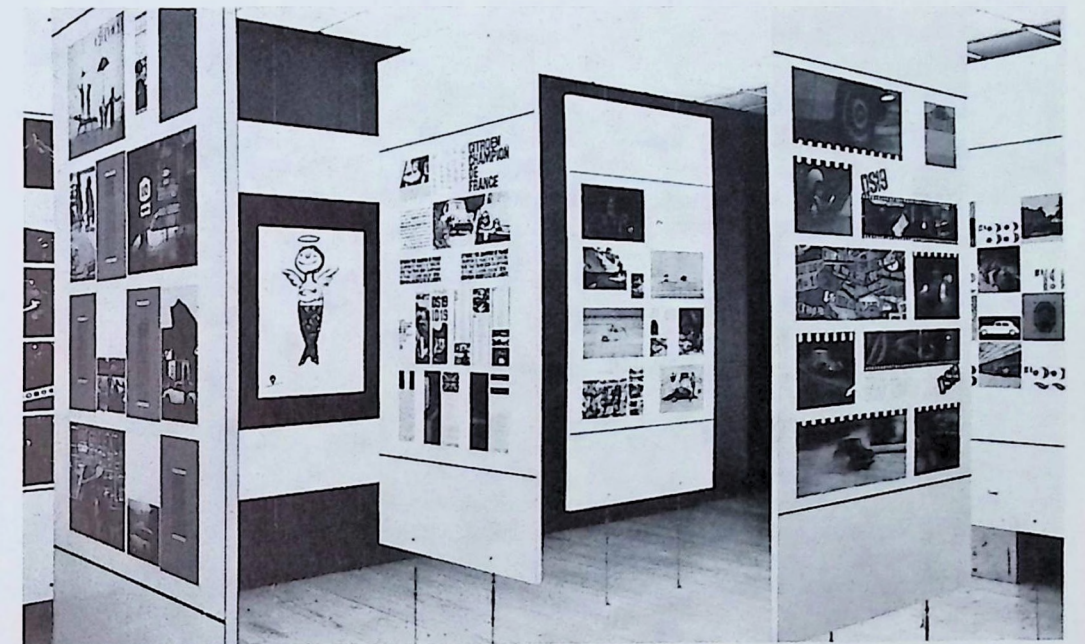
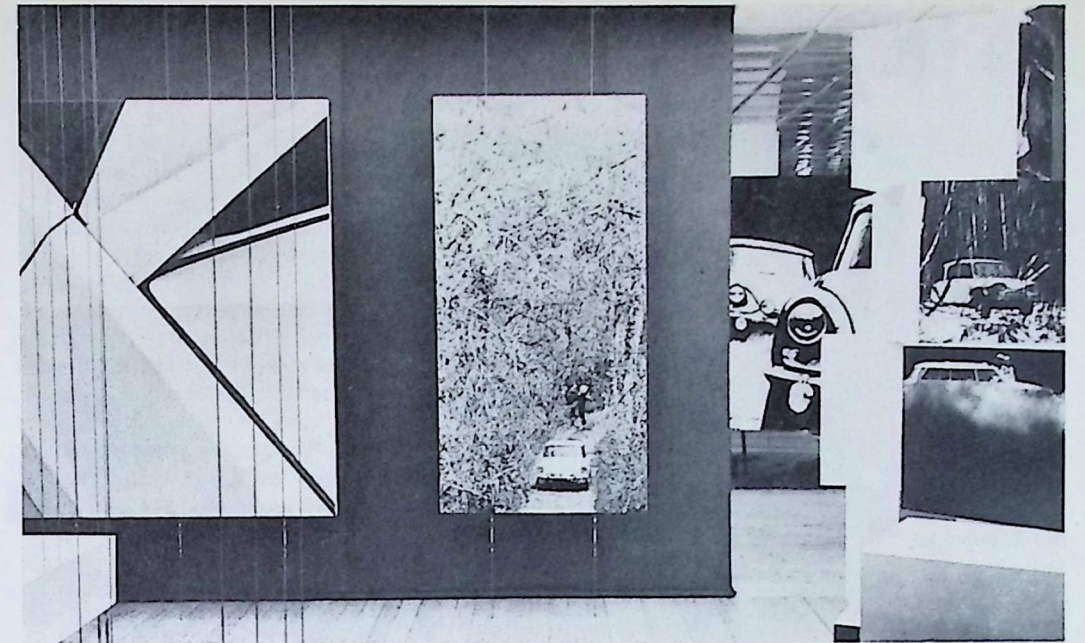
CITROËN
arts graphiques et publicité
PAVILLON DE
MARSAN

– Grafik und Werbung“ ganz besondere Beachtung für die Art, wie sie es zeigt: Die Anwendung von Licht, Flächen und Körpern ist sehr gekonnt aufeinander abgestimmt. Broschüren, Fotos, Plakate, Logotypen, Filme – kurz: alle Elemente der werblichen Aussage bieten, in vielen Sälen zusammengefaßt, einen interessanten Überblick über das künstlerische Schaffen von Citroën.

Der erste Saal, man könnte ihn als expressionistisch bezeichnen, ist den Automobil-Rallyes gewidmet, deren Atmosphäre durch Projektoren und Lichtreflexe auf den Fotos eindrucksvoll hervorgerufen wird.

Der nächste Saal steht unter dem Zeichen der reinen Grafik. Er ist ganz besonders auf den DS abgestimmt, von dem man ausgenommen schöne Farbfotos bewundern kann. In einem anderen Saal, der den 2 CV zeigt, wird die Herstellung fotografischer Atelier-Aufnahmen vor Augen geführt. Eine Auswahl aller Formen von Citroën-Werbung wird im letzten Saal präsentiert.

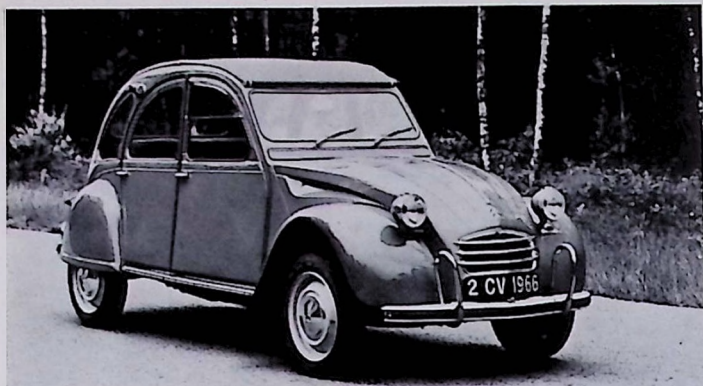
In seiner Einführung sagte einer der leitenden Herren des Museums: Wer sich für dieses neue Kunstgebiet interessiert – der „Gemeinschaftskünstler“ ist ein zusammengehöriges und begabtes Team –, wer die grafische und plastische Poesie der modernen Werbung zu verstehen sucht –, und das ist letzten Endes in unserer Gesellschaft diese Kunst, die nicht wie eine Kunst erscheint –, findet hier eine Ausstellung von einzigartiger Bedeutung. Sie führt uns vor Augen, was wir jeden Tag sehen, ohne besonders darauf zu achten. Eine Erscheinungsform unserer Zeit wird durch diese Ausstellung sichtbar gemacht.



TEST

KURT W. REINSCHILD
EURO-Verkehr

citroën 2 CV



Das Snobmodell

Weil man hierzulande im Auto auch ein Prestige sieht, hatte es der 2 CV zunächst schwer. Er fand aber einen Publikumskreis, der betont untertreiben möchte: Studenten, Künstler, junge Leute, die eigentlich gar kein Auto benötigen, und gereifte Herrschaften, die mindestens so viel Zeit haben wie Geld. Sie alle rücken bewußt vom modischen Rasen und Großtun ab. Wenn sie einander im 2 CV begegnen, wird gehupt oder gewinkt. Dieser Wagen ist ihr Stilprädiat, eine Art Snobmobil, zu dem man sich augenzwinkernd bekennt.

Motor

Als Citroën vor vier Jahren der gutmütigen 12-PS-Maschine des 2 CV plötzlich fast das Doppelte abverlangte und sie als ernst zu nehmenden Sechshunderter in den neuen Typ Ami 6 übernahm, hatten wir auf starken Gefällstrecken mit dem unverwüstlichen 425-ccm-Motor längst erfahren, daß auch der 2 CV gestoppte 110 km/h aushält, ohne zu torkeln. Deshalb baten wir damals die Frankfurter Citroën-Händler, uns das neue Aggregat in den alten Typ einzubauen. Leider gab man uns nur den Rat, besser gleich den Ami 6 zu erwerben. Rein technisch läßt sich dem Motor nur Gutes nachsagen: Er benötigt alle 5000 Kilometer einen Ölwechsel und bei harter Beanspruchung etwa alle 1000 Kilometer einen Schoppen zusätzlich. 5,75 Liter Normalbenzin genügen ihm für hundert Kilometer Stadtverkehr, und auf Landstraßen kommt er sogar mit 5,6 Litern aus. Für diesen Testwagen mußten wir uns fast bei unserem Tankwart für entgangene Geschäfte entschuldigen. Von der zweifach gelagerten Kurbelwelle oder den Leichtmetall-

Zylinderköpfen des Zweizylinder-Boxers hörte man unter 2-CV-Freunden ebenso wenig wie von den Ventilen oder anderen Motor teilen, die erfahrungsgemäß periodisch auf Werkstattrechnungen auftauchen. Hunderttausend Fahrkilometer ohne nennenswerte Reparaturen sind keine Seltenheit.

Kupplung und Getriebe

Die Fliehkraftkupplung des 2 CV bereitet vor allem in den Fahrzeugschlangen des Großstadtverkehrs viel Freude: Man kann den Wagen aus jeder Geschwindigkeit anhalten, indem man nur auf die Bremse tritt. Dann steht das Auto... und der Motor läuft weiter. Bei langsamem Vorrücken einer Kolonne zum Beispiel genügt es, den zweiten Gang einzulegen. Dann läßt sich der 2 CV nur mit Gas und Bremse bewegen wie ein Go-Cart. Der einzige Nachteil der Fliehkraftkupplung besteht darin, daß sich ein Fahrzeug mit müder Batterie nicht anschieben läßt. Da muß man schon eine Kurbel zur Hand nehmen wie einst unsere Väter. Das Schiebescema des aus der Spritzwand ragenden Schaltstocks schließt Bedienungsfehler praktisch aus, die Gänge sind synchronisiert (aber der erste kracht gern!) und das Getriebe erscheint dem Motor so vorteilhaft angepaßt, daß man sich am besten an die Marken auf der Tachoscheibe hält, um eine optimale Beschleunigung zu erzielen.

Fahrwerk

Die mittragende Karosserie aus Rohren und Stahlblech ist mit einem Plattformrahmen verschraubt. Die Federung ist ein Genieblitz: auf beiden Seiten verbinden Schraubenfedern in waagrecht Kapselform den vorderen und hinteren Längs-Schwingarm der einzeln aufgehängten Räder.

Gemeinsam mit vier Trägheitsdämpfern verschafft diese verblüffend einfache Ausgleichsfederung dem 2 CV jene Eigenschaften, die sich erst abseits der Landstraße so richtig auskosten lassen: Feldwege, Wiesen und brache Äcker, Geröllhalden und Sumpfgas sind Fahrbahnen, die dem häßlichen Entlein munden. Man kann mit ihm (dank seiner beachtlichen Bodenfreiheit) gestrost mit 80 Sachen durch eine Baustelle hetzen und sitzt immer noch wie zu Hause auf dem Sofa. Dieses Fahrwerk und die Michelin-Gürtelreifen schlucken einfach alles, sie bieten echten Komfort und keineswegs trügerische Sicherheit... auch wenn Passanten so einen fröhlich daherfedernden Citroën manchmal abenteuerlich finden und vom Bordstein zurücktreten.

Ausstattung

Vier Türen ermöglichen bequemen Einstieg, auf vier körpergerechten Stahlsesseln mit Gummistreifen (auch als Campingstühle brauchbar) läßt es sich Wohlfühlen... zumal sie neuerdings durch Schaumgummipolster zu breiten Bänken vereint werden. Die Höhe des Innenraums erlaubt es, während der Fahrt den Hut aufzubehalten. Auch die Beine haben reichlich Platz, weil kein Getriebetunnel stört. Das Steuer rad liegt so flach, daß es selbst Zweimetermänner nicht beim Einsteigen mit den Knien erreichen, und außerdem zielt die Lenksäule nicht mörderisch auf die Brust.

Eine große Ablage läßt sich einrichten wie ein Küchenbord, wie überhaupt der 2 CV zum Bewohnen reizt. Es gibt da Käuze, die tagsüber mit geöffnetem Rollverdeck (das hat er auch!) die Sonne genießen wie ein Cabriolet-Besitzer, in der Dämmerung auf irgendeiner Wiese die Campingstühle herausnehmen und dann nachts im 2 CV auf einer Luftmatratze schlafen. Die Vorderfenster werden nicht gekurbelt, sondern einfach hochgeklappt, und die Türschlöser sind innen mit drei Schrauben befestigt. Unterhalb der Frontscheibe sorgt ein Schlitz mit einem Fliegengitter bei Bedarf für wirksame Lüftung... kurz: Alles wirkt so schlicht, daß es schon wieder imponiert. Außerdem: Was sich ohne komplizierte Mechanik lösen läßt, bedarf auch hinterher keiner Aufmerksamkeit, Wartung oder behutsamen Behandlung!

Unser Urteil

Der 2 CV vereint originell das Wesentliche von zwei Klassen: Die Genügsamkeit und weder den Geldbeutel noch den Autoverstand belastende Dienstwilligkeit des Kleinwagens mit der Geräumigkeit eines Familienautos. Erkauft wird dieser Mittelwert durch eine zeitlose Zweckform und einen robusten, aber für unsere Verhältnisse oft schwach wirkenden Motor.

Im Gelände ist der 2 CV kaum zu schlagen, bei Schnee und Glatt eis ist er der Sicherste unter den ohnehin vorteilhaften Frontantrieblern. An das Schiebescema seiner eigenwilligen Schaltung gewöhnt man sich sofort (und auch an seine Schwerfälligkeit beim Einparken, wie das rüttelnde Lenkrad in schnell gefahrenen Kurven). Zu diesem Auto kann man nur ja oder nein sagen. Sympathie vergilt es mit Treue und Ausdauer wie kaum einer seiner chromgezierten Kollegen. Die viereinhalbtausend Mark für das Luxusmodell sind gewiß eine gute Anlage auf Jahre hinaus.

Technische Daten des 2 CV

MOTOR

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor, Bohrung/Hub 66/62, 421 cm³, 16 PS bei 5000 U/min. Verdichtung 7,5:1. Drehmoment 2,8 mkg bei 3000 U/min.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vierganggetriebe vollsynchronisiert, Fliehkraftkupplung, Frontantrieb.

FAHRGESTELL

Verwindungssteifer Plattformrahmen. Die Räder sind an vier einzeln aufgehängten Schwingarmen befestigt. Der vordere und der hintere Schwingarm sind jeweils durch die in Längsrichtung unter dem Rahmen verlaufende Federung verbunden (Ausgleichfederung), hydraulische Bremsanlage.

KAROSSERIE

Stahlkarosserie mit Rollverdeck.

AUSSTATTUNG

Geschwindigkeitsmesser mit Kilometerzähler, Blinklicht-Fahrtrichtungsanzeiger, doppelte Scheibenwischer mit Scheibenwaschanlage, Sonnenblende, Heizung.

ABMESSUNGEN

Länge	3780 mm
Breite	1480 mm
Höhe (unbelastet)	1600 mm
Radstand (belastet)	2400 mm
Spurweite vorn	1260 mm
Spurweite hinten	1260 mm
Tankinhalt	20 Liter
Wendekreis	10,5 m

GEWICHTE

Leergewicht	525 kg
zulässig. Gesamtgewicht	860 kg
Höchst- und Dauergeschwindigkeit	95 km/h
Kraftstoffverbrauch	5-5,5 Liter maxim.

Kleine kulturkritische Stippvisite

Österreich ist nicht nur Sommerfrische

Wiener Melange -
oder
eine Stadt
zwischen Tradition und Espresso

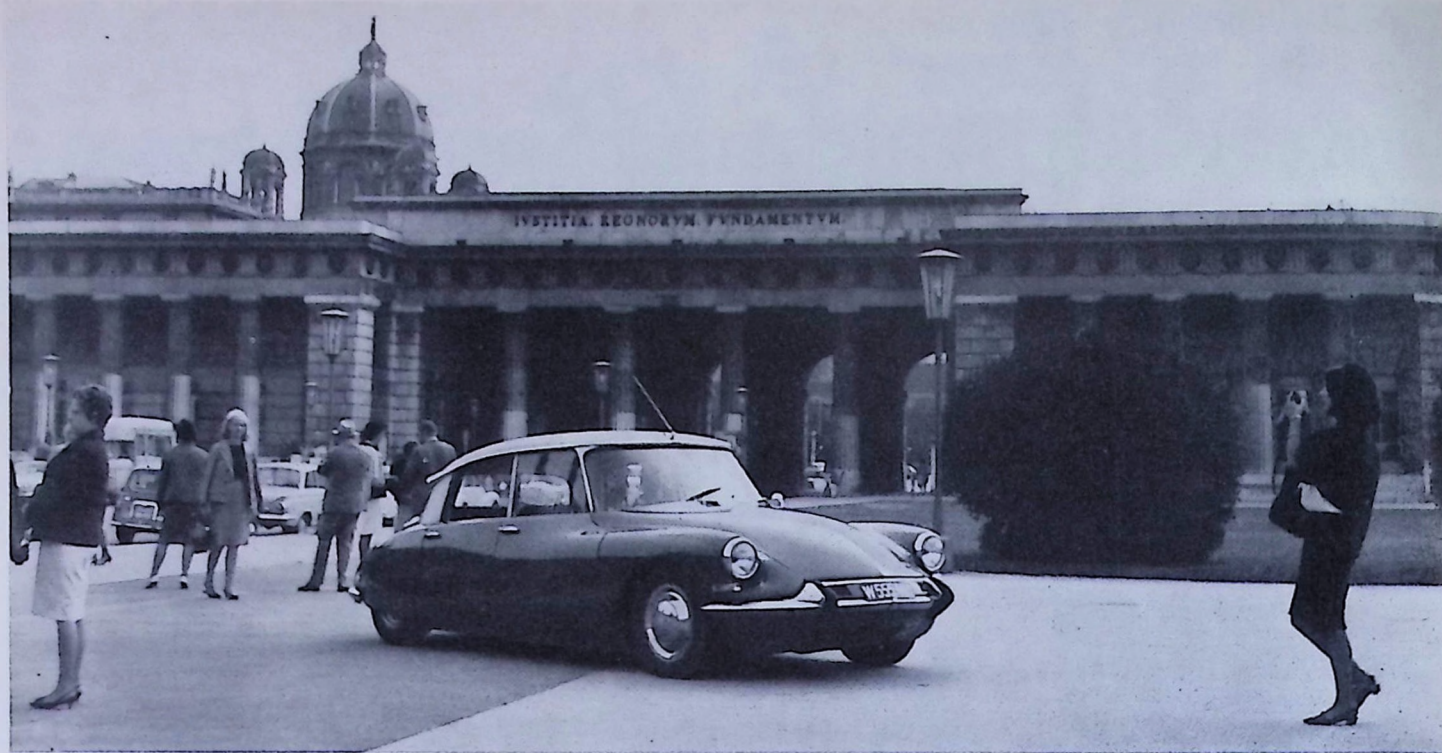


Gut zwei Drittel der Devisen, welche die Österreicher aus dem gastlichen Gewerbe ziehen, weil ihnen in einer besonders großmütigen Viertelstunde soviel Naturpracht geschenkt wurde, daß sie später nur mit barockem Überschwang aufzuwerten war, steuern die deutschen Urlauber bei. Aber der große Reisestrom ergießt sich seit Jahr und Tag vornehmlich in die westlicheren und südlichen Teile des Landes, nach Tirol und Vorarlberg, nach Kärnten, in die Steiermark und in das Salzburger Land. Gemessen am Massentourismus schlummert der östliche Teil, Niederösterreich und das Burgenland, noch einen Dornröschenschlaf. Und doch liegt vor den Toren Wiens eine der reizvollsten, heitersten Landschaften. Aber wer weiß überhaupt etwas von Österreich,

wenn er Wien nicht kennt... Rund hundert Kilometer donauaufwärts von Wien, in Maria Taferl hoch über dem Fluß, der sich hier mit einer großen Schleife zum Stift Melk hin wendet, versucht der asphaltmüde Wien-Wanderer seine Eindrücke zu sortieren, Gedanken zu ordnen. In der Ferne verdunstet die Alpenkette, läßt ab und an ein paar kleine Wolkenballen über den pastellblauen Donauhimmel der Wachau segeln. Es wäre still, würden nicht sommerlich die Grillen konzertieren. Vom Balkon der „Krone“ scheint das Klappern der Schreibmaschine kilometerweit in das Land zu tönen. Natürlich ist das nicht so. Das besorgen nebenan die Glocken der barocken Zwiebeltürme von Maria Taferl, der Wallfahrtskirche, die sich einer Kuppel von Jakob

Prandtauer rühmen darf, der Österreichs schönste Stifte gebaut hat. Besagte Zwiebeltürme, nachts illuminiert, grüßen jeden der per Auto oder Bus heraufkommt, sie grüßen jeden, der von Passau aus donauabwärts nach Wien strebt. Wie von Passau aus die großen Stifte des Donaulandes, das dem ganzen Österreich seinen Namen gab, gegründet sind, so auch 1660 diese Kirche neben einem alten keltischen Opferstein. Er weist noch heute in geschichtliche Vorzeit zurück. Geschichte: Dieses Österreich ist trüchzig von Vergangenheit, selbst an einem heißen Sommertag, an dem die Landschaft mit einem flirrenden Pointillismus hingemalt scheint. Dort drüben, am rechten Donauufer des Nibelungenganges liegt Pöchlarn, Kokoschkas Ge-

burtsstadt, Ort, wo der sagenhafte Rüdiger von Bechelaren residierte. So nah ist man hier der Sage, der Geschichte im Durchzugstal der Donau, erst vom Südosten her nach Norden bis aufs Lechfeld, dann von Norden herunter, nach Wien hin. Wien war und ist vorgeschobene Bastion und Brückenpfeiler an der Donau. Der Wiener selbst lebt wohl an der Donau, aber nicht mit ihr. Für Köln ist der Strom ein Lebenselement, für den Wiener der Anlaß zu ein paar Walzertakten. Und nach dem Römerkastell Vindobona, wer fragt da schon. Der Schnellzug von Ostberlin über Prag nach Wien allerdings trägt den Römernamen. Wiens Tradition setzt viel später ein; zumal nur wenig flußabwärts an einem alten Donauübergang die viel weiter an-



Helidenplatz und Kunsthistorisches Museum

gelegte Römerstadt Carnuntum ausgegraben ist. Angesichts zweier bedeutender Amphitheater würde jedes Pochen auf Wiens römische Vergangenheit ein wenig lächerlich scheinen. Wenn schon Theater, dann Oper und Burg. Man hat ja reichlich. Seit Ottokar von Böhmen 1260 auf dem Marchfelde vor den Toren Wiens die Ungarn besiegte, vor allem aber seit dem Triumph über die Türken, der sich im theatralisch-festlichen Barockzauber so unvergänglich manifestiert hat, datieren Wiener Lebenstraditionen zwischen St. Stephan und dem Belvedere, dem Schloß des Prinzen Eugen und Schönbrunn, der Residenz der Habsburger. Meister Pilgrams Bauhütte, Fischer von Erlach (Im Zweifelsfall ist das Palais immer von ihm) und der Baumeister Lucas Hildebrandt, der Reichtum nach dem Sieg über die Türken und die Macht der Habsburger vom Ebro bis an die Donau, der Josephinismus und Mozart, Schubert, Beethoven, der allein in Grinzing in fünf Häusern (als Untermieter immer nur kurz gelitten) gewohnt hat, Raimund, Nestroy, Grillparzer, Hofmannsthal, auch er noch, aber — sei es genug: mit diesen Namen und der großen Maria Theresia verbindet sich wienerisches Lebensgefühl, wendet Historie sich ins Musische, zum Theatralischen hin, wird museal in der Gegenwart.

Hat Tradition, sonst nirgendwo in deutschen Landen so konzen-

triert wie hier in Wien, hat sie noch eine Verbindung zur Gegenwart hin, vielleicht gar noch eine Initialzündung zur Zukunft? Oder ist Tradition hier nur noch Relikt, der vor mehr als einer Generation versunkenen k. u. k. Herrlichkeit, die schon lange spät-herbstlich durchfröstelt war? „Für die nächste Generation ist diese Tradition nur noch Kulisse, heute lebt noch die Hälfte der Menschen mit ihr.“ Fritz Wotruba, Endfünftzger, Wiener Kind ungarisch-tschechischer Eltern, mehrfach ausgepreister Bildhauer in kubistischer Nachfolge, reagierte so präzise auf die heikle Frage, der andere ausgewichen waren. Und Franz Theodor Czokor, Senior der österreichischen Literatur, der beim Kirschwasser daneben sitzt, hat keine Einwände. Das spielt sich ab im Palais Palffy, einen Steinwurf weit von der Hofburg, außen klar gegliederte Fassade (im Zweifelsfall Fischer von Erlach), innen modernistische Sachlichkeit. Und der „Schwarze“ kommt per Espresso, wogegen bekanntlich auch die Kaffeehäuser nicht mehr ankommen. Doch die Antwort von Wotruba hält nicht bei der apodiktischen Antwort: Der Verlust des ungarischen, tschechisch-böhmischen, kroatischen Blutes in diesem Schmelztiegel von gestern hat sterilisierend gewirkt. Die Nabelschnur zur Zukunft scheint unterbunden.

Mit den alpinen Völkern (schließlich war Tirol gewissermaßen

Stammland für den Machtaufstieg des Hauses Österreich) sei schöpferischer Impuls weniger verbunden, meint Wotruba. Sie aber nur sind das eigentliche Überbleibsel des Habsburgerreiches, der durch Machtstreben erzwungenen, jahrhundertlang Vernunftfehe verschiedener Völker. Ihre in diesem Raum deutsch geprägte Mischung aber habe das Schöpferische bereitet. Wiener Melange. Reizvolle Parallelität der Erfahrungen: Tags zuvor in Eisenstadt im Burgenland war es, vor der Kirche mit dem Grabe Haydns. Neben uns unterhielten sich ein Arbeiter und zwei Frauen aus der Stadt ungarisch, wenig später burgenländisch, also deutsch im Dialekt. In der gleichen Stadt vor dem lehmgelben Barockpalast des Fürsten Esterhazy, vor dem man den Eindruck hat, als würden kleine, ruppige Steppenpferde sogleich im Galopp herausgejagt kommen, obwohl er doch von Italienern gebaut ist, wiederholt sich ähnliches. Ein junger Mann, der eben noch erzählte, wie hier Haydn als Kapellmeister des Fürsten und als sein Kompositeur gewirkt habe, so Anfang zwanzig mag er sein, bekennt sich ungefragt als Kroat. „Hier ist deutsch die Amtssprache, gehandelt wird wegen der Bauern meist kroatisch und ungarisch sprechen eigentlich die vornehmen Leute. Sehen Sie, Österreich ist ja nicht nur deutsch. Wir sind Österreich.“ Nun ja, der junge Mann mag

heute keine Alternative mehr haben, aber sein Bekenntnis spricht doch für das, was war. Doch zurück nach Wien, denn wie Paris Frankreich ist, so mag sich Österreich heute in Wien spiegeln. Vorhang auf im Burgtheater zu Nestroys Posse mit Gesang „Einen Jux will er sich machen“ im gold und purpur modernisierten, die kaiserliche Tradition aber beileibe nicht verleugnenden Prunkstück deutschen Theaters. Und da den Jux? Wer hat da nicht ein wenig Bangen vor dem simplen Bilderrätselspiel mit dem Titel und der „Auflösung in Bäuerles Buchhandlung“, das der Herr Bühnenbildner Stefan Hlawka auf den Vorhang hat pinseln lassen? Paßt das nicht besser ins Volkstheater? Doch auf dem Programmzettel steht der Name des Regisseurs. Und der heißt Leopold Lindtberg. Er hat sie reizend eingerichtet, die Posse. So kann man sie nur in Wien spielen und sehen. Daß Wiener Volkstheater nicht nur Vorstadttheater ist, sondern Welttheater sein kann — wie österreichische Dichtung mehr ist als Heimatschriftstellerel — hier erweist es sich. Spielte man zu Nestroys Zeiten noch auf den Brettern in der Vorstadt, so dreht und bewegt sich jetzt die moderne Maschinerie der „Burg“ für ihn.

Zwei sind es, die diese Posse komödiantisch hochspielen, einfach spielen um des Spielens willen: Josef Meinrad in der Rolle des



Herr Purdan, sechszundvierzig Jahre alt und leidlich begütert, war ein Feinschmecker. Für eine erlesene Mahlzeit hätte er ohne weiteres seine Seele verpfändet, zumal er nicht daran glaubte, daß sie den Leib überlebe. Er selbst kochte nicht übel, doch zog er es vor, genußvoll zu verzehren, was eine kundige Hand zubereitet hatte. Wo aber fand sich die Köchin, die hohen Ansprüchen wirklich Genüge tat? Eine um die andere nahm sich seiner Küche an, und keine stellte ihn zufrieden. „Wackeres Handwerk“, meinte er, „aber auch nicht mehr. Ich brauche eine Künstlerin.“ Er hatte Glück. Die Köchin des Barons Gumpolding überwarf sich mit ihrem Herrn, weil diesem die Bemerkung entschlüpft war, der Kapaun in Chablis habe ein wenig zu sehr nach Muskat geschmeckt. Als Herr Purdan von dem Vorfall hörte, ließ er sogleich die Köchin wissen, wie begierig er auf ihre Dienste sei. In ihrem Ärger ging sie auf das flinke Angebot ein und kündigte dem Baron. Für Herrn Purdan begann eine herrliche Zeit. Sofft er sich zu Tisch setzte, durfte er gewiß sein, daß sein Gaumen verwöhnt werde, und am Ende des Tages wußte er manchmal nicht, welches Gericht ihm nun am besten geschmeckt habe: mittags der Fasan mit Sellerie oder abends die chilenische Aalsuppe.

Bisher hatte Herr Purdan die Mahlzeiten allein eingenommen. Er hielt auf Abstand und mochte niemanden um sich haben, der Küchendunst im Haar trug. Die neue Köchin war jedoch so adrett, daß er sie an seinen Tisch lud. Beim Tische blieb es nicht, bald teilte er auch das Bett mit ihr, der Einfachheit halber und um sie inniger ans Haus zu binden. Seine Rechnung ging aber nicht auf. Die Köchin fand, sie bleibe Herrn Purdan zumindest so viel wie eine gute Hausfrau, und lag ihm in den Ohren, er solle sie heiraten. Als er sich dazu nicht verstand, als er sie mit windigen Ausflüchten hinhält, spielte sie ihren Trumpf aus — sie kündigte ihm. Da gab er nach und machte sie zu seiner Frau. Er liebte sie nicht im geringsten, doch er konnte ohne ihre Kochkunst nicht leben.

Einmal im Monat verließ Frau Purdan abends das Haus und begab sich zum Baron Gumpolding, um dort, wie sie

sagte, nach dem Rechten zu schauen. „Ich dachte, du bist böse mit ihm?“ hatte Herr Purdan erstaunt gefragt, als sie zum ersten Mal aufbrach, und sie hatte geantwortet: „Das ist vorbei. Der alte Herr freut sich, wenn ich ihn besuche.“ Herr Purdan wandte nichts dagegen ein. Es war ihm sogar lieb, daß er eine Verbindung zu dem Baron unterhielt, denn im ganzen Lande verstand von gutem Essen niemand mehr als er.

Eines Abends blieb Frau Purdan so lange fort, daß ihr Mann, müde geworden, sich zu Bett legte. Kurz nach Mitternacht wurde er aus dem Schlaf geläutet. Als er die Haustür öffnete, trugen zwei Männer die Leiche seiner Frau an ihm vorbei und betteten sie im Wohnzimmer auf ein Sofa. Der ältere von ihnen, ein Fuhrmann, dem es oblag, in der Woche den Müllwagen und bei Begräbnissen den Leichenwagen zu fahren, ergriff Herrn Purdands Hand und sprach ihm Beileid aus. Auf die erschrockene Frage des Hausherrn, was seiner Frau denn zugestoßen sei, gab der Fuhrmann zur Antwort: „Der Arzt kommt gleich“, und verschwand mitsamt seinem Gehilfen.



In der Tat erschien bald darauf ein Arzt. Nachdem auch er Herrn Purdan seines Mitgeföhls versichert hatte, untersuchte er flüchtig die Leiche und schrieb einen Totenschein aus. „Herzschlag?“ erkundigte sich Herr Purdan. Der Arzt nickte; er legte den Totenschein auf den Tisch und machte Miene, sich zu verabschieden.

Doch Herr Purdan, mißtrauisch geworden, ließ ihn so leicht nicht ziehen. Da er wußte, daß der Arzt ein Vertrauter des Barons war, nötigte er ihn in einen Stuhl, gab ihm zu trinken, zu rauchen und bedrängte ihn mit immer neuen, immer engeren Fragen, bis schließlich die Wahrheit zu Tage kam.

Es war eine erstaunliche Geschichte. Baron Gumpolding hatte eine Negerin ausfindig gemacht, die so wunderbar kochte, wie es selbst die feinsten Feinschmecker nicht für möglich gehalten hätten. Freilich knüpfte sie an ihr Amt eine arge Bedingung: daß es ihr verstatet sei, einmal im Monat einen Gast zu vergiften. Man sollte meinen, die tödliche und den Gästen freimütig mitgeteilte Gefahr habe jeden abgeschreckt, an solchen Gelagen teilzunehmen; es traf nicht zu. Wer jemals von den Speisen der schwarzen Köchin gekostet hatte, fand den Preis, der unter Umständen zu erlegen war, zwar stattlich, doch nicht zu hoch. Es war da wohl zweierlei Lust im Spiel: die Genußsucht überfeineren Gaumens und der Kitzel, einer Mahlzeit wegen das Leben zu verlieren.

Frau Purdan hatte also gewußt, was ihr drohte, als sie sich auf das waghalsige Unternehmen einließ. Deshalb fand Herr Purdan nichts dabei, daß sie ihre Zeche hatte bezahlen müssen. Zugleich packte ihn wilde Begierde, teilzuhaben an einem Unternehmen, bei dem man Kopf und Kragen riskierte. Er ließ den Arzt nicht eher frei, bis dieser ihm zugesichert hatte, er werde sich beim Baron Gumpolding für ihn verwenden.

Herr Purdan brauchte nicht lange zu warten. Drei Wochen später erhielt er eine Einladung, und am Abend darauf trat er unter die Schar der Gäste, die in der Halle des Schlosses Gumpolding versammelt waren.

„Da scheint mir“, rief eine gewaltige Stimme, „unser neuer Gast angekommen zu sein!“ Der Baron, groß, dick, hochmütig, schüttelte Herrn Purdan die Hand. „Mein Beileid zu dem schweren Verlust. Doch der Mensch ist sterblich, leider — damit muß man sich abfinden. Und nun, meine Herren, zu Tisch!“

Der Baron schritt auf den Eßsaal zu, die Gäste folgten ihm. An der Tür boten Diener goldene Schalen an, in denen Loszettel lagen. Jeder Gast nahm ein Los, entfaltete es, las die Nummer ab und setzte sich auf den Stuhl, der seine Nummer trug.

Noch während der Vorspeise, die köstlich war, flüsterte der Nachbar zur Rechten Herrn Purdan zu: „Früher geschah es immer beim Nachtsch. Doch das war nicht gut, jeder grauste sich vor dem Nachtsch, und manch einer brachte ihn

kaum herunter.“ Herr Purdan nickte und nahm rasch einen Schluck Wein.

„Jetzt kann es bei jedem Gericht passieren“, fuhr sein Nachbar fort. „Es ist besser, weil es ungewisser ist. Übrigens: Vorspeise und Suppe darf man sorglos verzehren — so früh schlägt die schwarze Köchin nicht zu.“ Nun trank er auch einen Schluck Wein und sagte: „Es passiert übrigens nicht bei jeder Mahlzeit. Mitunter ist sie milde gestimmt und verzichtet.“

Nach der Vorspeise gab es eine Suppe aus Crevetten, Muscheln und Kräutern; noch nie hatte Herr Purdan etwas so Herrliches gelöffelt. Danach reichten die Diener Steinbutt mit Stachelbeersauce und, nicht minder schmackhaft, Huhn auf afrikanische Art. Als das Hauptgericht erschien, ein schlichtes Kalbsfilet, hob der Baron sein Glas gegen Herrn Purdan: „Prost! Und daß Sie mir nicht wieder meine Köchin wegschnappen!“

Herr Purdan wollte antworten: „Eher ist zu befürchten, daß sie mich wegschnappt“ — da zeigte sich die Negerin im Saal. Es war eine schlanke und recht hübsche Negerin; so hübsch war sie, daß man ihr große Kochkünste nicht zugestanden hätte. Sie ließ ihre Augen von einem Gast zum anderen gleiten und neigte vor jedem den Kopf.

Der Baron schlug mit der Gabel an sein Glas. „Das Lied, meine Herren — das Lied!“ Und dann sangen die Gäste wahrhaftig den alten Kinderreim: „Ist die schwarze Köchin da? Ja! Ja! Ja! Da steht sie ja, da steht sie ja, da steht die schwarze Köchin da! Zisch! Zisch! Zisch! Zisch!“ Lächelnd hörte sich die Negerin den kindischen Gesang an, und als er geendet hatte, verließ sie mit weichen, wiegenden Schritten den Raum. Das Mahl nahm seinen Fortgang.



Beim übernächsten Gericht — es gab Zitronencreme — sackte ein Gast plötzlich vornüber; sein Gesicht drückte sich in den Teller, sein Löffel fiel klirrend zu Boden. Eilends liefen drei Diener herbei. Zwei trugen den Toten hinaus, der dritte schaffte seinen Stuhl beiseite und räumte den hinterlassenen Teller, das Besteck, die Gläser und die Serviette weg. Der Arzt erhob sich und ging nach draußen; es war dem Armen nicht vergönnt, die Mahlzeit zu beschließen.

„Prost!“ rief der Baron und hob sein Glas. „Er war ein lieber Mensch, wir denken gern an ihn zurück.“ Die Gäste tranken einander zu und aßen weiter, ein wenig bekümmert, aber auch erleichtert, denn nun drohte ihnen ja keine Gefahr mehr. Ihre Kehlen waren trocken geworden, und um dem abzuweichen, tranken sie an diesem Abend so viel, daß zu später Stunde die Diener jeden einzelnen behutsam durch die Halle und den Garten auf die Straße geleiten mußten.

Das nächste Festessen verlief glimpflich, niemand kam dabei ums Leben. Zwar verspürte Landgerichtsrat M. plötzlich Beschwerden in der Magengegend und glaubte seine letzte Stunde gekommen, doch der Arzt erkannte rasch die harmlose Natur des Übels. Es war nur ein kleiner Krampf, vielleicht durch Unruhe verursacht, und einige Baldrian-tropfen brachten Linderung. Vollzählig gingen die Gäste nach Hause.

Ereignisreich war das Mahl im Monat darauf. Der Gepflogenheit entsprechend zeigte sich die schwarze Köchin schon vor dem Hauptgericht. Als sie die Gäste reihum anblickte und dabei auch Herrn Purdan ins Auge faßte, befahl diesen das böse Gefühl, ihm sei das Urteil gesprochen. Die Negerin aber hatte einen Silberblick, es war nie genau auszumachen, wohin sie schaute, und so kam es, daß Herr Purdans Nachbar zur Rechten, ein älterer Fabrikant, die gleiche Befürchtung empfand. Als man das Lied abgesungen hatte und die schwarze Köchin gegangen war, bat er Herrn Purdan unter dem Vorwand, er verspüre Zugluft, seinen Platz mit ihm zu tauschen.

„Das ist nicht statthaft!“ rief der Baron. „Ich bitte um Nachsicht“, sprach der Fabrikant. „Ich bin ein alter Mann und leide an Rheumatismus.“

„Gut, gut — meinetwegen“, brummte der Baron. Der Fabrikant und Herr Purdan tauschten die Plätze, und beide taten es gern. Als der nächste Gang kam, Rebhuhn mit Sauerkraut, erwies es sich, daß der Fabrikant keinen guten Tausch gemacht hatte. Schon nach dem dritten Bissen hielt er jäh inne und glitt von seinem Stuhl; er wurde sogleich hinausgetragen. Ein Weibchen danach erschien, von allen unbemerkt, in der Tür die Negerin. Sie stellte sich auf die Zehenspitzen und lugte zu Herrn Purdan herüber, wohl um festzustellen, wo dieser nun eigentlich sitze. Dann verschwand sie wieder.

Zum Nachtlisch gab es Eis, und Eis aß Herr Purdan nie, weil er davon Zahnschmerzen bekam. Er ließ also seine Portion stehen.

„Das ist gegen die Regel!“ sagte der Baron. „Unsere Statuten schreiben vor, daß kein Gericht verschmäht werden darf. Warum essen Sie Ihr Eis nicht?“

„Es bereitet mir Zahnschmerzen“, erwiderte Herr Purdan. „Ich kann nicht einsehen, warum ich mich mutwillig quälen soll.“

Derweil der Baron zornig schwieg, such-

ten die Gäste Herrn Purdan zu bereden, daß er es über sich bringe, dem Zahnschmerz zum Trotz das Eis zu essen; doch er tat es nicht. Da erhob sich ein Gast und kippte, aus Mitleid oder aus Verdruß, Herrn Purdans Eis in eine große leere Vase.

„Feine Manieren!“ knurrte der Baron. Kurz darauf trat die Negerin abermals in die Tür und schaute Herrn Purdan lange und eindringlich an. Er erwiderte ihren Blick, und indem er sich mit ihr einließ, verspürte er eine kuriose Empfindung. Es war ihm plötzlich einerlei, ob die schwarze Köchin ihm den Tod bringe oder nicht. Vielleicht, dachte er, vielleicht ist der Tod das Kostlichste, was einem überhaupt gereicht werden kann — der letzte, der feinste Leckerbissen.

Als er sich fand, war die schwarze Köchin fort. Sie kam aber gleich wieder zum Vorschein, und alle sahen, daß sie in der Hand ein Glas Wein trug. Langsam, Schritt um Schritt, ging sie auf Herrn Purdan zu und kredenzte ihm das Glas. Herr Purdan zögerte.

„Nun trinken Sie schon!“ rief der Baron. „Einer schönen Frau schlägt man nichts ab.“

Obwohl Herr Purdan wußte, daß es sein Ende sei, nahm er das Glas und führte es zum Munde. Atemlos schauten die Gäste zu. In dem Augenblick, da Herr Purdan das Glas an die Lippen setzte, zersprang es, und der Wein ergoß sich auf den Boden.



„Schweinerell!“ schrie der Baron. „Mit Ihnen hat man wirklich nur Ärger!“ Die Negerin blickte Herrn Purdan entsetzt an und stürzte davon. Der Baron erhob sich. „Ich schlage vor“, sprach er finster, „daß wir die Mahlzeit abbrechen, denn sie nimmt ja doch keinen ordnungsgemäßen Verlauf.“ Und so geschah es. Verlegen, enttäuscht, bestürzt, machten die Gäste sich auf den Heimweg.

Als Herr Purdan zu Hause ankam, wartete vor seiner Tür die Negerin. „Du sollst“, sprach sie, „fortan mein Herr sein, denn du stehst unter hohem Schutz“. Herrn Purdan war das recht; und so blieb sie bei ihm und kochte für ihn.

Den Schaden hatte wieder einmal der Baron. Es dauerte lange, bis er eine gute Köchin fand.

Weinberl, der einmal aus der „Vermischten Warenhandlung“ ausbricht ins Leben und Inge Konradi als Christopherl, keck und munter, frisch von der Leber weg. Zauberhaft wie diese beiden aufeinander eingetrimmt sind. Als hätten sie das alles gerade für diesen Abend so improvisiert, so spielen sie. Harlekin war in Wien immer schon dabei. Und er heißt heute nicht Qualtinger und macht Kabarett. Auch das ist ein Stück Tradition. Wie sie hier auf der Bühne weiterlebt, so steckt sie noch unverfälscht im Wiener Volksleben. Das Spielerische scheint eine besondere Essenz des Wiener Theaters, ja des Wienerischen überhaupt. Steht man auf der Bühne, nimmt man sich in dieser Stadt nicht mehr ernst. Um so ernster nehmen die Wiener ihre Theater. Eine Direktorenkrise an der Burg oder an der Oper stellt eine Kanzlerkrise glatt in den Schatten. So leben viele Wiener noch in einer beliebigen kulturellen Tradition: Oper, Burg oder Musiksaal. Man kann auch nicht anders, wenn man nur schon die herrlichen Stiegen in diesen Häusern hinaufsteigt, wenn man von Lüster- und Marmorpracht eingefangen wird. Die Frage nach der Burgtheatertradition läßt sich da leicht in der Garderobe abgeben. Es gibt noch Familien in der Stadt, in denen das Logenabonnement von Generation zu Generation vererbt wird. Und daß der russische Stadtkommandant tränenden Auges von Wien schied, weil er bei der Neueröffnung der Staatsoper nicht mehr dabei sein durfte, ist sicher nicht nur eine gut erfundene Anekdote. Na, bittschön...

Die Stars freilich fliegen ein und aus wie anderswo auch. Die Wiener Blätter registrieren ziemlich genau, wer wann wieder einmal an der Oper singt. Und gesungen wird auch mit zweiter Garnitur erstklassig. Alle anderen Sorgen hat eigentlich Nestroy schon erklärt: „Die Linke soll nicht wissen, was die Rechte tut; es weiß aber auch die Rechte nicht, was die Linke tut, und das wird nämlich dadurch am sichersten bezweckt, wenn beide Teile gar nichts tun.“ Die habsburgisch-spanische Perspektive Wiens als Tradition des Hauses Österreich wird nicht nur in der Grandezza der Lippizaner-Reitschule deutlich. Böse Zungen sprechen vom Pferdeballer. Als Zeremoniell entfaltet sie in der Hofburgkapelle in einem sonntäglichen Hochamt mit Assistenz von vier Geistlichen noch einmal et-

was von der Pracht des mit der kaiserlichen Hausmacht einst verbundenen Katholizismus. Während draußen die Sonne die kalkweißen Quadern der Hofburg grell aufscheinen läßt, Blumen-duft aus den Gärten herüberweht und das Getrappel der letzten Fiaker über den Hof der Burg klappert, singen in der Hofkapelle die Wiener Sängerknaben das Agnus Dei aus der Messe des Lorenzo Lotto. Das ist einer der Augenblicke, wo die Zeit still zu stehen scheint.

Passen sie nicht auch in diese Stadt, die geheimnisvoll beredten Seelenporträts der spanischen Infanten, wie Velasquez sie gemalt hat? Einige der schönsten gehören zum reichen Gemäldebestand des Wiener Kunsthistorischen Museums. Sie repräsentieren den spanischen Teil des Imperiums aus dem 16. und 17. Jahrhundert. Wie die wohl vollkommenste Niederländer-Sammlung, die Erzherzog Leopold Wilhelm im 17. Jahrhundert als Statthalter in den Niederlanden zusammengetragen hat, und wie seine italienische Galerie ist sie ein spätes Geschenk der Monarchie an die Nachwelt. Wie hier in diesem Hause Tradition gepflegt wird, scheint nun allerdings beispielhaft: Einer so sinnvollen Auswahl und Hängung der Gemälde, daß sie Geschichte erzählen und demonstrieren, zugleich die jeweiligen Meister in ihre Zeit stellen, begegnete ich noch in keinem Museum. Man weiß nicht

nur, was man ererbt von seinen Kaisern hat, man weiß es zu besitzen.

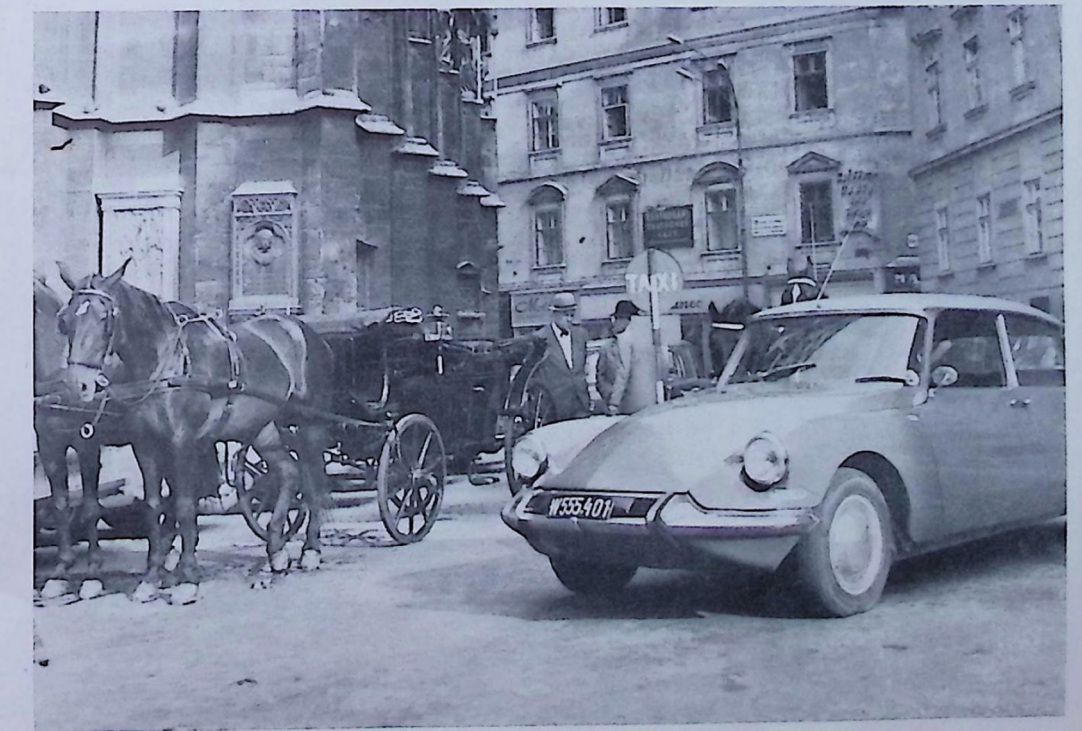
Hier an der Peripherie des Restes einstiger Macht und Herrlichkeit, verbunden mit den Begriffen des römischen Kaiserreichs, deren Symbole in der Schatzkammer der Hofburg unter Glas bewahrt sind, kann Geschichte in der Kunst noch einmal Wirklichkeit werden; aber auch hier nur in der Rückwendung zur Vergangenheit. Das Steinchen Tradition im Mosaik Wiener Eindrücke ist vielfach geschliffen, leuchtet facettenhaft: Hier in der Kopie eines alten Stiches vom Wien der Türkenzeit gleich neben der Mailänder Espresso-Maschine im Café „Aida“, dort noch auf dem zerschlissenen Plüsch des langsam sich selbst auflösenden Kaffeehauses, durch das noch einmal der Kellner schlurft, um die Krümel von den schiefen Marmortischen zu wischen. Im Burgtheater erscheint der Schauspieler nach dem Schlußvorhang nicht mehr auf der Bühne, weil man nur dem Kaiser Beifall klatschte, aus dessen Schatulle der Komödiant bezahlt wurde. Die Militärakademie, in der die technischen Soldaten von heute ausgebildet werden, sie lehrt im restaurierten Burgenkomplex der Babenberger, einer der Bastionen für den Schutz und die Kolonisation nach Südosten. Nicht weit entfernt stehen heute die Wachtürme des Ostens. Merkwürdig, wie plötzlich Geschichte dann wieder aktuelle Aspekte be-

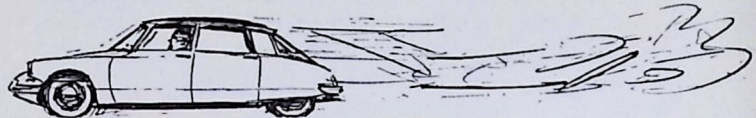
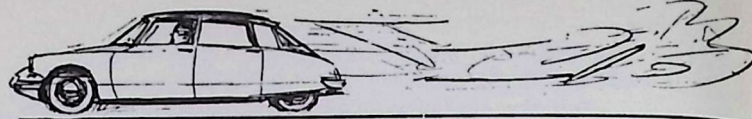
kommt. Fragen wir nicht mehr nach der Tradition, begnügen wir uns damit, daß sie hier einzigartig in deutschen Ländern noch zu erleben ist, erfahrbar wird. Darin auch liegt eine Chance zu neuen Wagnissen, die sich nicht in Schlagworten erschöpfen. Vielleicht ist es deshalb angebracht, die kleine kulturkritische Stippvisite nach Wien mit den Worten Hofmannsthals an die Österreicher, geschrieben 1916, zu beschließen, indem der deutsche Leser gebeten wird, sie in der Umkehrung zu beherzigen:

„Dieser Dualismus des Gefühls: Unsere Zugehörigkeit zu Österreich, unsere kulturelle Zugehörigkeit zum deutschen Gesamt-wesen müssen wir uns zu erhalten wissen in der furchtbaren und kritischen kulturellen und politischen Situation, in welcher wir uns befinden. Ich sehe hierin keine Gefahr, denn das deutsche geistige Wesen, an welchem wir teilhaben, ist in seinem großen Reichtum, in seiner eigentümlich schicksalvollen Natur auf Dualismen angelegt. Die Gefahr liegt im Gegenteil darin, daß die österreichische Auffassung vom deutschen Wesen nicht ins Enge gerate, daß sie nicht aus dem Mangel an Kraft, eine weite Synthese zu schaffen, scheinbar weit auseinandergehendes zusammenzufassen und zu integrieren, sich auf eine starre Formel festlegt!“ Österreich ist nicht nur Sommerfrische...

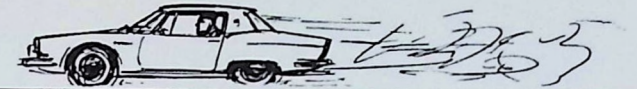
Manfred Moschner

Stephansplatz mit Dom und Fiaker





Die Milch der sanften Lenkungsart



Citroën-Fahrer sind anders als die anderen, behauptet Willi Mertens

Er muß Verkehrsmediziner gewesen sein, der ehrwürdige Hippokrates, auf den unsere Ärzte heute noch feierlich schwören. Wie anders hätte er sonst auf seine berühmte Lehre von den verschiedenen, unterschiedlichen menschlichen Temperamenten kommen können?

Ja, er sah sie alle schon voraus: Den Phlegmatiker, der dick und zigarrerauchend hinter dem Steuer hockt und das Automobil für eine Weiterentwicklung des Schaukelstuhls hält. Den Choleriker, der wutgelb den Volant umklammert, die Menschheit zur Hölle hupt und abwechselnd mit den eigenen und den Getriebezähnen knirscht. Den Melancholiker, der matt und mutlos durchs Verkehrsgetümmel kutschert und dabei an die nächste Steuererklärung denkt. Und den Sanguiniker, der bei jeder Kurve von Fangio träumt, von Köln bis Mailand nonstop braust, im Beifahrer Ballast und im Vollgas die Vollendung seines automobilen Daseins sieht.

Nur vom Citroëniker hatte der große alte Griechegeist noch keine Ahnung. Wie sollte er auch? Schließlich existiert dieser besondere autofahrende Menschenschlag, wenn mich nicht alles täuscht, erst seit Anno 1955. Seine Wiege ist die hydropneumatische Federung, seine Muttermilch die der supersanften Lenkungsart, seine Erzieherin ein langnäsiges, breitbeiniges, aufregendes und dennoch beruhigendes Ungeheuer von Auto mit

Namen Déesse, auf gut Deutsch: die Göttliche.

Wie wird man Citroëniker? Nein, nicht einfach, indem man sich eines der großen Citroën-Modelle kauft. Nicht einmal dadurch, daß man dann damit fährt. Citroënische Gemütslage will allmählich erworben sein, sie kostet Geduld, Zeit... und eine gute Portion Selbstverleugnung. So gesehen, hat die Anschaffung einer Göttlichen etwas von einer Eheschließung an sich. Und schon auf den ersten Flitterkilometern beginnt Madame Ihr automobiles Weltbild behutsam umzukrempeln.

Sie hielten bisher die Rennfahrer-Haltung für die einzig richtige? Hoch das Haupt, Arme gestreckt, Fäuste fest ums Lenkrad? Warten Sie nur. Irgendwann rücken auch Sie den dicken Fauteuil in eine bequemere Mittellage, suchen auch Ihr linker Arm die weiche Lehne an der Tür auf, werden auch Ihre Fäuste zu feinfühligem Fingern. Triumphierend zwitschert die Servolenkung: der erste Schritt ist getan!

Inzwischen hat Ihr rechter Fuß längst eingesehen, daß die große Zehe zum Bremsen genügt. Inzwischen nehmen Sie längst nicht mehr vor jedem Schlagloch das Gas weg. Inzwischen fluchen Sie nicht einmal mehr auf Seeböhm, denn die Hydro-Beine Ihrer neuen Gefährtin stolzieren souverän über jeden Hubbel. Sind Sie jetzt ein Citroëniker? Ach wo.

Noch immer versuchen Sie ver-

zweifelt, Reste Ihres Charakters zu retten. Noch immer wollen Sie die Kurven „nehmen“ oder gar „fressen“, anstatt ganz schlicht und unpathetisch hindurchzurollen. Noch immer martert Sie die Sehnsucht, an der ergrünten Ampel als erster davonzuzischen. Noch immer wollen Sie Glätte und Seitenwind aus eigenem Können meistern, anstatt das einfach Ihrer Déesse zu überlassen.

Spätestens auf der ersten gemeinsamen Urlaubsreise gewinnt das Auto dann endgültig die Überhand über Sie. Spätestens nach den ersten achthundert Kilometern ohne Kreuzweh und Händezittern und Nervenfraß sehen Sie ein, daß die Göttliche recht hat und Sie bisher ein starrköpfiger Esel waren. Vor dem Schlafengehen verbeugen Sie sich vor ihr und geloben, nie wieder an andere Autos zu denken.

Pffff, macht die Göttliche gnädig und setzt sich versöhnt zu Ihren Füßen nieder. Fortan sind Sie ein Citroëniker. Ein Citroëniker läßt den frechen kleinen Sportflitzer ruhig bei Grün davonschießen. Denn er weiß, daß seine Déesse auf der Autobahn an so etwas vorbeirauscht wie eine Gräfin an einem Pappagallo.

Ein Citroëniker macht keine Kurve mehr zum Nürburg-Ringkamp. Er hat gelernt, daß seine Motor-Mätresse dank Frontantriebs-Muskeln und Breitspur-Beinen und Hydro-Samtpfötchen

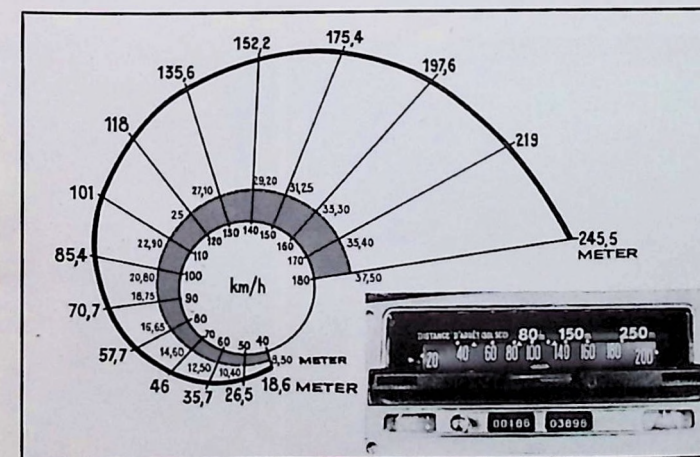
mit graziöser Lässigkeit schneller herum ist, als andere mit den Reifen kreischen können. Ein Citroëniker bremst sanft, beschleunigt sanft, schaltet gefühlvoll. Denn er hat den längeren Atem und damit die besseren Nerven. In der Stadt verpatzt er sich weder durch Voreiligkeit noch durch Bummeln die Grüne Welle. Er ist gelassen und neugierig zugleich. Ein Citroëniker ist trotzdem alles andere als ein Phlegmatiker. Auf

der (freien) Autobahn tut er es ungern unter 150, 160. Bei stürmischer Witterung gucken ihm die anderen dann mißbilligend nach: na, na, an der nächsten Brücke muß er doch anfangen zu schwänzeln. Aber die Göttin schwänzelt nicht im Winde. Sie hat gar keinen Schwanz, sondern soviel Radstand wie möglich. Und der Citroëniker genießt das. Citroëniker schaffen auf diese Weise Köln-Mailand bequem an einem Tag, wenn es sein muß.

Aber weil das so bequem geht, reden sie abends am Stammtisch nicht mal darüber. Citroëniker lieben ihr Auto. Sie nennen es zärtlich „Yvonne“ oder „Madeleine“ oder auch respektvoll „Madame“. Manche bleiben abends so lange an der Garage stehen, bis die entlastete Hydraulik ihr seufzendes Gutenacht gehaucht hat. Geliebte Autos sind gepflegte Autos. Laut Umfrage bleiben Citroën-Göttinnen durchschnittlich 70 000 Kilometer lang

bei ihrem ersten Liebhaber. Das kommt davon, wenn man nicht ständig in kokettem Wankelmut das Karosseriekleid wechselt. Doch bei aller Zuneigung: zusätzlicher Zierrat wird dieser Karosse selten spendiert. Weil eine mit Chrom behangene Déesse aussieht, als wäre Juliette Greco gewaltsam an einen Wurst-Grossisten verheiratet worden. Und so etwas tut ein echter Citroëniker sich selbst und seinem Automobil nicht an.

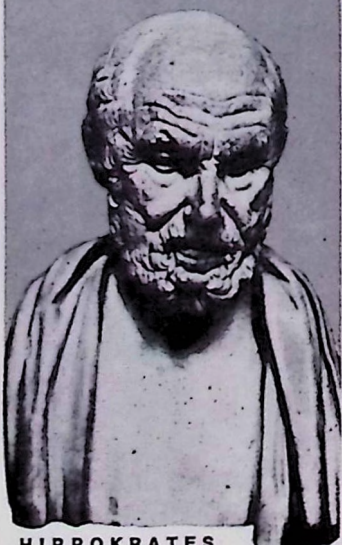
Gut gebremst ist halb gestanden



Die angegebenen Bremswege berücksichtigen gleichzeitig die Reaktionszeit (bei einem durchschnittlichen Fahrer) und den eigentlichen Bremsweg. (Armaturenbrett des DS 21). Diese Schnecke gibt die Bremswege an (bei trockenem Boden). Bei 120 km/h braucht ein Fahrer 118 m (davon 28 m für die Reaktionszeit), um den Wagen zum Stillstand zu bringen. Bei 60 km/h genügen 35,7 m. Fährt man jedoch dreimal so schnell (180 km/h), so wird der Bremsweg siebenmal so lang (245,5 m).

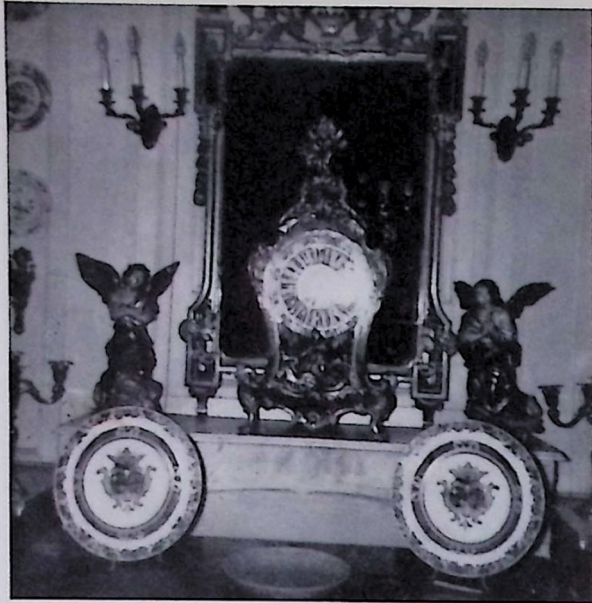
Eine wesentliche Erleichterung für den Fahrer stellt der Bremsweganzeiger des DS 21 dar. Schließlich nimmt er ihm eine ganze Reihe von Überlegungen und Berechnungen ab, die wir uns hier kurz in Erinnerung rufen wollen. Denken wir also daran, daß unser Wagen ja nicht sofort steht, wenn wir das Bremspedal betätigen. Die Geschwindigkeit wird zwar immer geringer. Der Wagen durchfährt jedoch noch eine gewisse Strecke. Die Länge des Bremsweges ist einmal natürlich abhängig von der Höhe der Geschwindigkeit. Es gibt jedoch noch eine Reihe anderer Faktoren, die in diesem Zusammenhang eine Rolle spielen. Wir erinnern nur an die Bodenhaftung, die wiederum vom Zustand des Bodens (trocken oder feucht), von der Art der

Straßendecke und nicht zuletzt vom Zustand der Bereifung abhängig ist. Schon in der Fahrschule lernen wir die Berechnung des Bremsweges nach einer Faustregel. CITROËN hat die oben angeführten Erfahrungswerte kombiniert und die echten Bremswege (bei trockenem Boden) im Tacho vermerkt. Vergessen wollen wir nicht, daß zu dem Bremsweg, auf dem die Verzögerung bereits eintritt, der Weg hinzugezählt werden muß, den der Wagen in der Reaktionszeit zurücklegt. Zwischen dem Moment, in dem unser Auge ein Hindernis wahrnimmt und dem absoluten Stillstand des Wagens liegt also als Bremsweg 1. Die mit voller Geschwindigkeit zurückgelegte Strecke bis zur Betätigung des Bremspedals. 2. Der eigentliche Bremsweg.



HIPPOKRATES

DAS MANOIR DE LA PERCHE IN ST. SERVAN



In der Bretagne, ganz in der Nähe von St. Malo, der alten, von mächtigen Festungswänden umgebenen Kaperstadt, liegt das kleine malerische Städtchen St. Servan, welches wir besuchen wollen.

Nach der Besichtigung des Festungsturmes „Solidor“ und einem Spaziergang im „Parc des Corbières“, von wo aus der Besucher einen wunderbaren Blick über das Delta der Rance hat, führt uns unser Weg in das alte Viertel von St. Servan, in die „Rue de la Fosse“.

In dieser ruhigen Straße fällt dem Besucher ein hübscher, weißer Wohnsitz auf. An dem Haus hängt ein Schild, auf dem ein Barsch zu sehen ist, mit der Jahreszahl 1725 und dem Wort „Antiquités“ auf der anderen Seite. Dies ist der Besitz des Antiquitätenhändlers Monsieur Brusnel. Das Haus wurde 1725 erbaut und blieb immer in der Fa-

milie von Monsieur Brusnel. Der Besitz trägt den Namen „MANOIR DE LA PERCHE“, denn der Barsch wurde früher und wird auch noch heute in den umliegenden Teichen gefischt, und dicht bei dem Besitz befand sich früher ein Teich, dort wo man heute eine Straßenkreuzung findet.

Nichts läßt von außen vermuten, welche Schätze dieses Haus enthält. Sofort nachdem wir das Portal des Parkes durchschritten haben, umfängt uns eine Atmosphäre von Ruhe, wirklicher Schönheit und gutem Geschmack. Eine Marmorstatue, eine kniende Venus, steht dem Eingang gegenüber, vor einem Hintergrund aus grünen Rasenteppichen und hundertjährigen Bäumen. Die Eingangstür ist von zwei riesigen Krügen umrahmt, die „TINAISES“ genannt werden. Solche Krüge enthielten früher die tägliche Wasserreserve für eine Familie,

denn St. Malo und St. Servan liegen auf einer kleinen Felsenhalbinsel.

Wir werden von Monsieur Brusnel, einem alten Herrn, sehr höflich empfangen. Es sind sehr viele alte und kostbare Sachen im „MANOIR DE LA PERCHE“ zu bewundern, und der Eigentümer kennt von fast jedem Gegenstand den Ursprung und die Geschichte. Es wäre unmöglich, alles genau zu beschreiben, deshalb haben wir nur die wertvollsten und schönsten Stücke herausgesucht. Wie diese prächtige Pendeluhr aus dem 18. Jahrhundert, die auf dem Kaminsims steht und sofort den Blick anzieht.

Monsieur Brusnel hat auch eine sehr interessante Sammlung chinesischer Teller der Epochen KANGI (1662–1723) und KIEN-LONG (1735–1796), jede dieser Epochen hat seine dominierende Farbe, rosa oder grün. Diese sehr

wertvollen Stücke wurden von Schiffskapitänen zur Zeit der berühmten „Compagnie des Indes“, der Indischen Handelsgesellschaft im 18. Jahrhundert, von China nach Frankreich gebracht.

An der Wand hängen zwei Gemälde aus der Zeit Ludwig XV., sie zeigen einen Reeder aus St. Malo und seine Frau. Neben dem Fenster steht eine entzückende Kommode, Stil Ludwig XVI., und ein Herrenfrisierstisch aus dem gleichen Zeitalter. Damals brauchten auch die Herren einen Frisiertisch, um ihre Perücken zu pflegen!

Außerdem sehen wir zwei sehr gut erhaltene Sessel, Stil Ludwig XVI., einen Glasschrank aus Rosenholz, Stil „Régence“, und daneben eine Standuhr mit Ceres, der Erntegöttin der Antike, als Verzierung.

Monsieur Brusnel hat auch die Freundlichkeit, uns ein Privateß-

zimmer zu zeigen. Der Besitzer ist sehr stolz auf einen prächtigen, außergewöhnlich gut erhaltenen bretonischen Schrank, der schon seit mehreren Generationen in der Familie ist. Vor dem Fenster steht eine Kommode aus dem Zeitalter der „Compagnie des Indes“; diese Möbelstücke werden auch Hafenmöbel genannt, da sie aus Mahagonie sofort im Hafen von den besten Marinetischlern verarbeitet und geschnitzt wurden. Diese Möbel wurden in Frankreichs großen Häfen der königlichen Flotte: Nantes, St. Malo, La Rochelle und Bordeaux hergestellt. Die Kommode aus dem „MANOIR DE LA PERCHE“ stammt aus Bordeaux. An der Decke hängt ein kupferner holländischer Kronleuchter aus dem 18. Jahrhundert. Und vor dem Kamin steht eine alte Schiffstruhe aus der Zeit Ludwig

XIII., wie sie jeder Schiffskommandant zur Aufbewahrung wertvoller Gegenstände und Geldstücke besaß.

Diese alten Herrenhäuser waren früher die Sitze reicher Reeder oder Kaperkapitäne, die nicht mit Piraten zu verwechseln sind, da diese tapferen Seeleute vom König die „Lettres de courses“, d. h. Erlaubnisschreiben erhielten, Kriegs- oder Handelsschiffe anzugreifen. Die Engländer, Holländer und Spanier haben durch die Kaperschiffe von St. Malo sehr große Verluste erlitten.

St. Malo und seine Umgegend ist heute noch berühmt durch die Geschichte der Kaperschiffe. Die Zeit der würdevollen Segelschiffe, die zu langer Fahrt um die Erde ausliefen, ist vorbei, nur alte Möbel, Nippsachen und Miniatursegelschiffe erinnern noch an diese glorreiche Zeit.

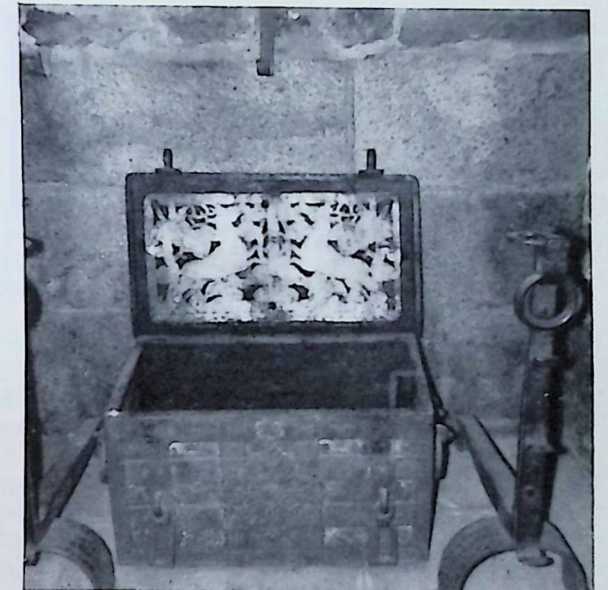
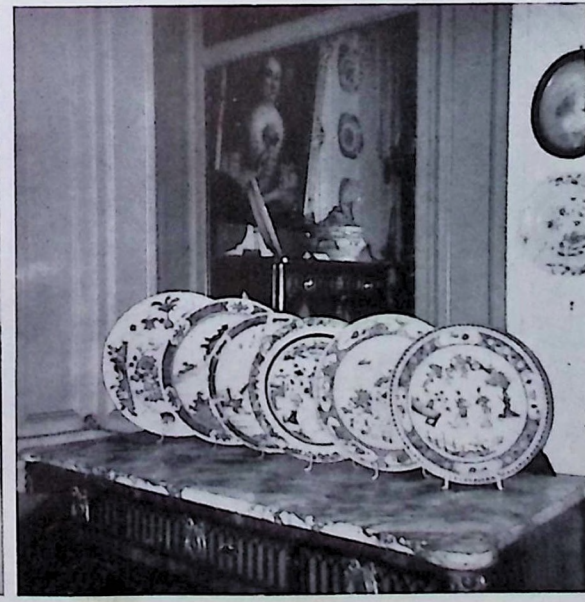
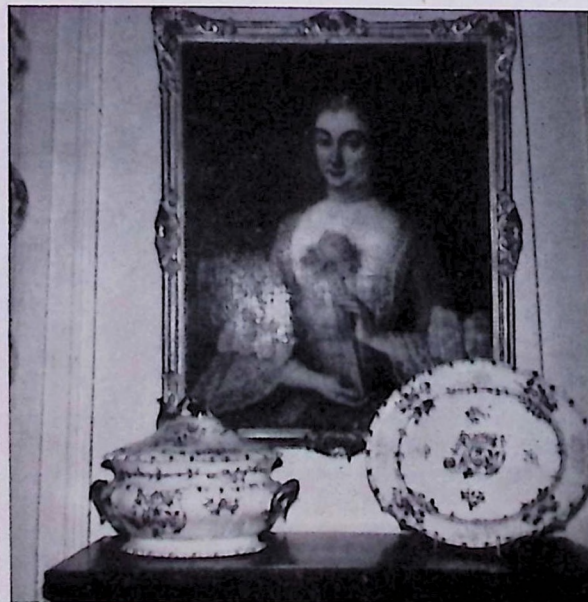


Bild ob. lks.: Pendeluhr mit Wappentellern, XVIII. Jh. - Bilder unten von lks. n. rechts: Hafenkommode, Bordeaux - Gemälde, Frau eines Reeders, Epoche Ludwig XV. - Kommode, Stil Ludwig XVI. - Chin. Tellersammlung, XVII. u. XVIII. Jh. - Glasschrank, Stil Régence, Rosenholz mit chin. Tellersammlung. - Bild ob. rechts: Schiffstruhe, Epoche Ludwig XIII.





PROFESSOR DR.-ING. B. WEHNER

Die voraussichtliche Entwicklung des öffentlichen und individuellen Verkehrs in den Städten

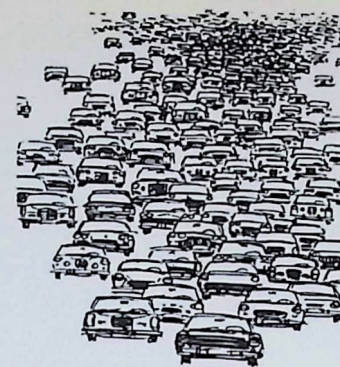
Wegen der zunehmenden Schwierigkeiten im Straßenverkehr und wegen der laufenden Zunahme des Pkw-Bestandes weist die Zahl der Reisenden in den öffentlichen Nahverkehrsmitteln in den letzten Jahren eine rückläufige Tendenz auf. Während bis zum Jahre 1962 die Zahl der Personenfahrten bei den kommunalen Verkehrsbetrieben etwa gleich blieb, ist in den beiden vergangenen Jahren ein Rückgang um jeweils 2,7 Prozent zu verzeichnen. Damit dieser Entwicklung entgegengewirkt werden kann, ist der Ausbau eines Netzes von leistungsfähigen und schnellen öffentlichen Verkehrsmitteln erforderlich. Hierfür müssen in den Innenräumen der Großstädte weitere Verkehrsebenen erschlossen werden, wie dies auch die Planung bzw. der Bau von U-Straßenbahn- und U-Bahnnetzen vorsieht. Nachdem Berlin und Hamburg schon seit Jahrzehnten über ein leistungsfähiges Netz von Stadtschnellbahnen (U- und S-Bahn) verfügen, hat jetzt auch München mit dem Bau eines U-Bahnnetzes begonnen. 14 weitere westdeutsche Großstädte befassen sich zur Zeit mit der Frage der unterirdischen Führung ihrer Straßenbahn, die meist in U-Bahn-Manier ausgelegt wird, um zu einem Zeitpunkt eine Umstellung auf reinen U-Bahnbetrieb zu ermöglichen. In Städten unter 200 000 Einwohnern wird die Straßenbahn in zunehmendem Maße durch den Omnibus ersetzt. Wo die Straßenbahn als Oberflächenverkehrsmittel erhalten bleibt, ist die Führung auf besonderem Bahnkörper anzustreben. Neben

der Erschließung weiterer Ebenen für die U-Bahn bzw. für die U-Straßenbahn ist der Ausbau der hier in Betracht kommenden Straßen mit eigenem Bahnkörper für die Straßenbahn und vor allem die Bereitstellung leistungsfähiger Wege für den Fußverkehr, gegebenenfalls mit besonderen Fußspuren in den Hauptverkehrszeiten, erforderlich. Wenn es nicht gelingt, in absehbarer Zeit diese Ausbaupläne zu realisieren, so wird immer mehr Verkehr vom öffentlichen Verkehrsmittel auf den privaten Kraftwagen abwandern, der dann nur noch sehr schwer für das öffentliche Verkehrsmittel zurückzugewinnen sein wird. Hier entsteht nun die Frage, wie sich die Personenfahrten heute und zukünftig auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den individuellen Verkehr aufteilen. In den deutschen Städten über 100 000 Einwohner wurden im Jahre 1962 etwa 30 bis 50 Prozent aller Personenfahrten zum Kerngebiet (ohne Radfahrer) mit individuellen Verkehrsmitteln durchgeführt, während 50 bis 70 Prozent auf öffentliche Verkehrsmittel entfielen. Mit zunehmender Größe der Stadt und mit steigender Qualität des Verkehrsangebotes im öffentlichen Nahverkehr steigt im allgemeinen auch der Anteil der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln. So entfielen z. B. in Hamburg im Jahre 1962 im werktäglichen Durchschnitt nur 18,5 Prozent der Fahrten zum Kerngebiet auf private Kraftfahrzeuge, während der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs entsprechend 81,5 Prozent betrug. Aus Verkehrsuntersuchungen

meines Instituts ist mir beispielsweise bekannt, daß in Hannover im Jahre 1962 52 Prozent aller Personenfahrten (ohne Durchgangs- und Fahrradverkehr) mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt werden, in Flensburg waren es im Jahre 1961 rund 49 Prozent und in Mönchengladbach im Jahre 1963 etwa 32 Prozent. Bei den Personenfahrten, die außerhalb des Stadtkerns verlaufen, ist der Anteil der Kraftwagenbenutzer wesentlich höher, weil in den Außengebieten das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel viel weitmaschiger und die Frequenz der Verkehrsbedienung geringer ist. Außerdem bestehen dann für den privaten Kraftverkehr wesentlich geringere Behinderungen als in der Innenstadt und Parkplätze sind im allgemeinen in ausreichender Zahl vorhanden. So wurde z. B. für den im Norden an Hamburg angrenzenden Bereich mit rund 40 000 Einwohnern ermittelt, daß in die benachbarten Hamburger Außenbezirke nahezu 70 Prozent aller Personenfahrten (ohne Radfahrer) mit privaten Kraftfahrzeugen erfolgen, während bei den Fahrten zur Innenstadt dieser Anteil nur 29 Prozent ausmacht. In den Spitzenstunden sinkt gegenüber dem Tagesverkehr der Anteil des Individualverkehrs an der Gesamtzahl der Personenfahrten vom bzw. zum Zentrum, er beträgt dann für Großstädte im Mittel nur noch 20 bis 40 Prozent, während die öffentlichen Nahverkehrsmittel etwa 60 bis 80 Prozent aller Personenfahrten in dieser Zeit übernehmen. Beim Abschätzen der zukünftigen öffentlichen Nahverkehr und

im individuellen Verkehr zu erwartenden Fahrgastzahlen ist zu berücksichtigen, daß mit einer Zunahme des spezifischen Verkehrsbedürfnisses (Fahrten je Einwohner und Tag) und infolge der Verlegung großer Teile der Wohngebiete an den Stadtrand und in das Umland mit einer Zunahme der durchschnittlichen Fahrtlänge zu rechnen ist. So betrug z. B. in Hannover das spezifische Verkehrsbedürfnis im Jahre 1962 1,21 Fahrten je Einwohner und Tag (Pkw und Verkehrsmittel der ÖSTRA an einem durchschnittlichen Werktag). Im Jahre 1980 wird das spezifische Verkehrsbedürfnis auf 1,43 Fahrten je Einwohner und Tag gestiegen sein. Besonders stark ist die Zunahme der Fahrten mit dem privaten Kraftwagen zur Arbeitsstätte. Die Grenzen dieser Entwicklung sind durch die Zahl der Parkstände gegeben, die in der Innenstadt den Erwerbstätigen zur Verfügung gestellt werden können. Die Planung in westdeutschen Großstädten muß daher vielfach davon ausgehen, daß es im Kerngebiet nicht mehr möglich ist, den gesamten Parkplatzbedarf für die Erwerbstätigen in der Innenstadt in unmittelbarer Nähe der Arbeitsplätze befriedigen zu können. So werden 1980 bis 1985 nur ein Drittel der vom Verkehrsteilnehmer gewünschten Parkflächen in den Citygebieten geschaffen sein können. Dem Erwerbstätigen werden also, wenn er das öffentliche Verkehrsmittel benutzt, größere Fußwege vom Parkplatz am Rande des Citybereiches zur Arbeitsstätte zugemutet werden müssen. Das vorhandene Stra-

Bennetz und die Zahl der Parkstände können also trotz aller Anstrengungen nicht so erweitert werden, daß das Verkehrs- und Parkbedürfnis für den Weg zur Arbeitsstelle voll befriedigt werden kann. Eine besondere Beachtung verdient in diesem Zusammenhang der Wirtschaftsverkehr, also der Fahrten zur Erledigung beruflicher Angelegenheiten, bei denen z. B. Geschäftsleute zum überwiegenden Teil auf den privaten Kraftwagen angewiesen sind. Dieser Verkehrsanteil betrug



z. B. in Mönchengladbach über 30 Prozent und in Hannover 22 Prozent aller Personenfahrten im in-

dividuellen Kraftverkehr. Auch der Lieferverkehr ist dem Wirtschaftsverkehr zuzurechnen. Im Interesse der Erhaltung der Wirtschaftskraft der Städte wird man diesem Verkehr bevorzugt die erforderlichen Straßen- und Parkflächen zur Verfügung stellen müssen. Gleichzeitig mit dem Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel ist also der Ausbau der Straßennetze in den Städten unausweichlich. Bereits der Wirtschaftsverkehr allein stellt an das Straßennetz erhebliche Anforderungen.

Im übrigen wird sich der Ausbau des Straßennetzes, vor allem der radial auf das Kerngebiet zu laufenden Straßen, in erster Linie nach den Parkmöglichkeiten im Stadtkern richten. Es wird daher in den nächsten Jahren in den Großstädten nicht zu umgehen sein, daß eine Regulierung des Verhältnisses der Personenfahrten mit öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln durch die Zahl der in der Innenstadt zur Verfügung stehenden Parkplätze und durch den Preis für die Benutzung dieser Parkplätze erfolgt.

Überdreht...

Ist es Ihnen in lange vergangenen Zeiten nicht auch schon einmal so gegangen, daß Sie an einem Spielzeug-Auto oder einer -Lokomotive das Federwerk aufzogen, bis es plötzlich mit einem häßlichen Geräusch „Schnurrr!“ machte – und das Ding war kaputt? Überdreht! So ähnlich kann es auch mit dem Spielzeug der Großen, dem Automobil gehen. Das Geräusch ist zwar etwas anders, lauter, schmerzhafter, es dreht auch keine Feder durch – aber die Wirkung ist die gleiche. „Das Ding“ ist kaputt, das Gesicht lang und länger und der weitere Kommentar ist eine Frage des Temperamentes und der Erziehung. Die Diagnose der Werkstatt wird lauten: „Ventil abgerissen“, und der ehemals stolze Lenker des Wagens wird sagen: „Selbstverständlich ein Materialfehler! Schuld des Werkes! 20 Jahre Führerschein, Plakette für 30 Jahre unfallfreies Fahren!“ usw. Wo liegt die Schuld jetzt wirklich, was sagen die nüchternen Tatsachen? Jeder Motor ist vom Konstrukteur und Hersteller für eine bestimmte Drehzahl ausgelegt und alles ist so gebaut, daß es in diesem Drehzahlbereich schön rundläuft. Ganz einfach gesagt. Bei jeder Motorumdrehung werden Ventile durch Nocken oder Stößel geöffnet und durch die Ventiltfedern wieder geschlossen, und zwar kommt jedes Ventil bei jeder 2. Kurbelwellenumdrehung einmal „dran“. Können Sie sich vorstellen, wie schnell das so bei 4–5000 U/min Motordrehzahl aussieht, wenn das Ventil 2–2500mal in der Minute auf und zu geht? Und wie die Federn springen? Das halten aber beide aus, denn das ist ja der Bereich, für den sie

konstruiert sind. Wird der Motor aber schneller, kann die Ventiltfeder ihr Ventil nicht mehr so schnell zurückholen, beide kommen in unkontrollierte Bewegungen, flattern, schließen nicht mehr exakt und wehren sich dann auf ihre Art gegen diese brutale Behandlung. Entweder das Ventil kommt nicht schnell genug zurück und bekommt unterwegs von seinem Kollegen im gleichen Zylinder einen Schlag, oder der Kolben trifft es, wenn er schneller oben ist als das Ventil, oder der Ventilkopf reißt durch die Schwingungen ab. Die Folge: Ein abgerissenes Ventil, ein durchgeschlagener Kolben, denn der Ventilkopf macht erst einmal einen schönen Tanz im Verbrennungsraum und schlägt alles entzwei, und ein beschädigter Zylinderkopf. Motor gestorben, Wagen steht, Fahrer schimpft und die Werkstatt freut sich schon auf die wenigstens dreistellige Reparaturrechnung. Passieren kann einem so etwas bei jedem Ventilmotor – auch wenn man unter Automobilisten nicht gern darüber spricht. Denn wer spricht schon gern über einen „selbstgemachten“ Fehler? Wie sieht das nun bei Ihrem Citroën aus? Lassen Sie sich nicht ins Ohr flüstern, den Citroën-Motor könnte man bedenkenlos hochdrehen, er wäre ja ein Langhuber und da könnte so etwas nicht passieren. Ein Überdrehen des Motors hat nichts mit Kurz- oder Langhub zu tun, sondern nur mit einem Überschreiten der Drehzahl, für die der einzelne Motorentyp ausgelegt ist. Wir wollen es hier, um verständlich zu bleiben, nicht „pingelig genau“ nehmen, uns aber an die bekannten Leistungsangaben des Werkes halten:

ID 19	74 PS / 4 750 U/min
DS 19	75 PS / 4 500 U/min
DS 19	80 PS / 4 250 U/min

Das sind auch ungefähr die Drehzahlen, die jeweils bei diesen Motoren nicht überschritten werden sollen. DS 19 mit 84 PS und DS 21 sind Neukonstruktionen, für die andere Werte gelten. Bevor Sie die nächste Tabelle lesen, eine Frage: Sind Sie der Überzeugung, Ihren Motor nie überdreht zu haben, auch wenn die krassen Folgen noch nicht aufgetreten sein sollten? Bitte, prüfen Sie sich selbst: (In der obersten Reihe ist die jeweilige Drehzahl der ID und DS 19 angegeben, darunter die damit in jedem Gang erreichte Geschwindigkeit. Es handelt sich um theoretische Geschwindigkeiten.)

U/min	1000	2000	3000	4000	5000
1. Gang	8,7 km/h	17,5 km/h	26,2 km/h	35,0 km/h	43,7 km/h
2. Gang	16,4 km/h	32,8 km/h	49,2 km/h	65,6 km/h	81,9 km/h
3. Gang	25,4 km/h	50,7 km/h	76,1 km/h	101,5 km/h	126,9 km/h
4. Gang	36,5 km/h	73,1 km/h	109,6 km/h	146,1 km/h	182,7 km/h

– Diese Tabelle gilt nicht für DS 19 mit 84 PS und DS 21, weil dort andere Übersetzungen vorliegen – Im 4. Gang einen Citroën-Motor zu überdrehen ist praktisch unmöglich, da der 4. Gang im Interesse eines geringen Verbrauches und der Motorlebensdauer keine hohen Drehzahlen des Motors zuläßt. Oder läuft Ihr ID 19 echte 180 km/h? Das wäre, wie die Tabelle zeigt, eine Drehzahl von knapp 5000!

2 CV Leistung 16 PS bei 5000 U/min

U/min	1000	2000	3000	4000	5000
1. Gang	4,1 km/h	8,2 km/h	12,3 km/h	16,5 km/h	20,6 km/h
2. Gang	8,5 km/h	17,0 km/h	25,6 km/h	34,1 km/h	42,7 km/h
3. Gang	14,3 km/h	28,6 km/h	42,9 km/h	57,2 km/h	71,5 km/h
4. Gang	20,7 km/h	41,4 km/h	62,0 km/h	82,8 km/h	103,4 km/h

AMI 6 Leistung 24,5 PS bei 4750 U/min

U/min	1000	2000	3000	4000	5000
1. Gang	5,6 km/h	11,3 km/h	16,9 km/h	22,6 km/h	28,8 km/h
2. Gang	11,1 km/h	22,1 km/h	33,2 km/h	44,3 km/h	56,6 km/h
3. Gang	16,4 km/h	32,9 km/h	49,3 km/h	65,8 km/h	82,9 km/h
4. Gang	23,9 km/h	47,8 km/h	71,8 km/h	95,7 km/h	119,6 km/h

Im 2. und 3. Gang sieht das aber schon etwas anders aus. Die 4500 U/min sind im 2. bei ca. 73 km/h und im 3. bei ca. 115 km/h erreicht. Hand auf's Herz: Wie schnell fahren Sie in den beiden Gängen? Nun muß natürlich nicht bei jedem Überschreiten der zulässigen Drehzahl ein Ventil abreißen. Es kann mehrmals gerade noch gut gehen, aber einmal... Das Ventil kann auch, durch Anschlagen am Gegenventil oder auf dem Kolbenboden, zunächst verformt werden, (das Auslaßventil ist meist rotglühend!) sich wieder ausrichten, durch das beschädigte Gefüge dann aber ganz unvermutet einmal abreißen. Vielleicht verspüren Sie jetzt den Wunsch, Ihr „Drehzahl-Gefühl“ bei der nächsten Fahrt anhand unserer Tabelle einmal zu kontrollieren? Tun Sie es, es ist billiger. Sie können natürlich auch den Motor jubeln und die Ventile flattern lassen, es ist ja schließlich Ihr Auto und Ihr Geld. Aber denken Sie daran: Auch beim Auto heißt es „D-Zug fahren kostet Zuschlag!“ Und selbstverständlich auch noch für die Freunde des 2 CV und AMI 6 die Tabelle „ihrer“ Drehzahlen:

Günther Stephan

Kleine Liebeserklärung an das Leder



Modell: Resi Friedel, München
Foto: Khan

Daß ein sportlicher Ledermantel die Trägerin nicht zur Motorradbraut und eine patinabehaftete Ledertasche ihren Träger nicht zum Beatnik abstempeln, ist seit Jahren bekannt und wird noch mehr bewiesen durch die Tatsache, daß gerade extravagante Frauen sich mit Vorliebe mit diesem eher schmeichelnden denn allzu männlichen Material umgeben.

Das Leder hat nach einer kurzen Pause eine erneute, große Liebeserklärung bekommen. Das zeigt sich besonders an den diesjährigen Ledermodellen, die nie schöner in der Verarbeitung, reizvoller im Schnitt und feiner im Material waren. Leder wird zu allen Gelegenheiten getragen. Bei sportlichen Anlässen, beim Einkaufsbummel, beim Nachmittagstee und nicht zuletzt am Abend, wie die kleinen Taschen aus feinstem Reptilleder zeigen, deren graziöse Formen sehr an die schon vor Jahrhunderten getragenen Damenköfferchen erinnern. In Süddeutschland sieht man sogar das zünftige Trachtenkostüm fast so häufig in Leder wie im

Weißes Nappaleder als Material für ein Cocktailkleid unterstreicht seine Kostbarkeit; die Strenge des Materials wird auf aparte Weise neutralisiert durch die Simillstickerei am Ausschnitt des Kleides. Die dazugehörige Abendjacke in gleicher Farbe und aus demselben Material ist total handgestickt mit Simill, Perlen und Tropfen; auch die Kanten in Posamenten sind bestickt.

herkömmlichen Lodenmaterial. Der männliche Mann gibt seiner Reiseausrüstung den letzten Pfiff durch einen naturhaft gearbeiteten, weichen Lederkoffer mit dem weltweiten Flair der Prärie, und der Ehefrau traditioneller Schrei nach einer möglichst großen Kroko-Tasche ist in diesem Jahr abgelöst worden von dem Begehren nach einem kleineren, femininen Modell, bei dem nicht so sehr die Größe, als vor allem Form und Erlesenheit des Materials bestechen. Die Frage nach dem „Warum“ ist nicht einfach damit zu beantworten, daß Leder den Eindruck hoher Anschaffungskosten vermittelt und dem Träger deshalb ein Hauch von Wohlstand anhaftet. Leder ist nicht so teuer, und eine Handtasche wird durch die Patina des langen Gebrauchs noch kostbarer.

Die Antwort ist auch nicht bei der bekannten Strapazierfähigkeit des Leders zu suchen: Leder ist zwar schier unverwundlich, aber welche Dame kauft sich schon eine modische Handtasche, die sie in 80 Jahren noch tragen kann? Auch, daß Leder „atmet“, wie jedes Kind weiß, wäre kein ausschließlicher Anlaß, diesem Material in der Mode so sehr den Vorzug zu geben. Ausgenommen natürlich bei Schuhen, bei deren lederner Beschaffenheit die beiden letzten Faktoren eine entscheidende Rolle spielen, denn eine Brand- oder Laufsohle, die „atmet“, ist selbstverständlich nicht nur besser für die Gesundheit, sondern unerlässlich. Alle diese Erklärungen für unsere neue Liebe zum alten Leder sind also nur Teilgründe. Aber welcher Mann denkt beim Kauf einer Reisetasche von jener

Saloppheit, wie nur Leder sie auszudrücken weiß, nicht an jenen männlich-markigen Charakter, der ähnlich, wie die große Chanel den Nerz, das gute Stück achtlos hinter sich über den Airport „schleift“, als sei er seit 50 Jahren mit gerade diesem kostbaren, aber unverwundlichen Reiseutensil nur immer um die Welt gereist und habe in den folgenden 50 Jahren auch nicht die Absicht, das Leben eines welt erfahrenen Globetrotters zu beenden? — Welche Frau hätte andere Assoziationen, als im zünftigen Lederkostüm tannengesäumte Waldwege (natürlich nicht allein) zu beschreiten, oder mit eleganter Nachmittagstasche aus feinsten Karungschlange zum Tee bei Konsuls empfangen zu werden?

Wer sich in Leder „träumt“, sieht sich meist in den rustikalen Kulissen der Natur, oder — das kommt auf das Modell an — in der gehobenen Lebensatmosphäre derer, deren Wunsch nach anspruchsvoller Gediegenheit durch das Leder besonders verkörpert wird.



Heute noch trauert meine Mutter einem gewissen Herrn Leninger nach, dem dritten in der unterdes unabsehbar gewordenen Reihe von Chauffeuren, die in unserem Hause ein- und ausgingen. Dieser Leninger war ein hochgewachsener Mann, damals fünfzig Jahre alt, mit dichten, schlohweißen Haaren und gesunden Farben, der ungefähr alles konnte, was in unserer Zeit ein Mann können muß, wenn er für männlich und heldenhaft gelten will.

Unter anderem war er auch einmal Flieger gewesen und hatte aus dieser Zeit die Angewohnheit beibehalten, die Augen ein wenig zusammenzukneifen und sich das Aussehen eines Menschen zu geben, der mit den Elementen ringt. Im übrigen hatte er Ähnlichkeit mit Hans Albers, nur daß seine Zähne schlecht waren und man ihn eigentlich nicht als einen sonnigen Typ bezeichnen konnte. Wir Kinder mochten Herrn Leninger nicht besonders, weil er schon früh eine etwas kränkende Neigung zeigte, die Dinge in unserem Hause als sein Eigentum zu betrachten und sie mißtrauisch zu bewachen. Diese natürliche Anlage von ihm wurde allerdings besonders gefördert durch meines Vaters Vorliebe für Gegenstände und Apparate, mit denen niemand aus der Familie umgehen konnte. Wie etwa den Bumerang, nach dem wir alle, wenn wir ihn einmal geworfen hatten, in allen Teilen des Gartens suchen mußten, den aber Herr Leninger mit verächtlicher Miene weit in die Luft schleuderte und, schon halb zum Gehen gewandt, mit der linken Hand wieder auffing. Oder kostbare Dinge wie die verschiedenen Kino-Apparate, fernlenkbaren Spielzeugautos und die elektrische Eisenbahn meines Bruders, die er alle nach und nach vor uns in Sicherheit brachte. Den Höhepunkt seiner Macht erreichte Herr Leninger, als mein Vater ein altes Segelboot erwarb, dessen Ankunft uns alle in große Aufregung versetzte. Nachdem mein Bruder zwei Leinen in Unordnung gebracht und meine Mutter mit ihren hohen Absätzen einen kleinen Kratzer auf dem Deck hinterlassen hatte, durften wir das Boot nur noch ganz selten betreten.

Und auch dann nur mit Segelschuhen und dem Versprechen, uns nicht von un-

serem Platz zu rühren. Meist aber segelte Herr Leninger allein — einsam und erhaben wie ein Schwan auf den Wassern der Havel. Deshalb verwunderte es eigentlich auch niemanden, daß Herr Leninger einen Tag nach Kriegsausbruch mit dem Wagen, einem guten Teil der schon vorher von ihm requirierten Schätze und dem neuen Gewehr meines Vaters verschwand. Es war wohl das einzige, was ein Mann von solch autoritärem Wesen in einem solchen Augenblick tun konnte. Und ich habe meine Mutter sogar im Verdacht, daß sie insgeheim etwas enttäuscht war, als bekannt wurde, daß man Leninger irgendwo an der Grenze geschnappt und ihn samt Auto, elektrischer Eisenbahn und Gewehr gleich da behalten hatte. Jedenfalls hat sie ihm seinen großlosen Abgang nicht weiter nachgetragen und versteigt sich heute noch zu der Behauptung, die Zeit Leningers sei die einzige gewesen, in der sie sich „eignermaßen sicher gefühlt habe“. Denn in meiner Mutter, die bei ihrem ersten Autoausflug erleben mußte, daß mein Vater auf der sonntäglich überfüll-

ten Ausfallstraße nach Potsdam eine Verkehrsstockung hervorrief, durch die etwa zweitausend Berliner gehindert wurden, den Nachmittag in den Orangerien von Sanssouci zu verbringen — nun in meiner Mutter konnte nichts ein ähnliches Gefühl von Panik erwecken wie der gereizte Ruf meines Vaters: „Mann, dann lassen Sie mich doch ans Steuer, wenn Sie schon nicht fahren können!“ Das war bei Leninger, einem blendenden Fahrer, nie passiert, wohl aber bei seinen beiden Vorgängern und seinen — bis heute gerechnet — fünf- undzwanzig Nachfolgern.

Die ersten beiden Kriegsjahre verliefen autistisch gefahrlos, weil mein Vater kein Auto mehr besaß. Aber dann trieb er irgendeinen Narren von Mechaniker auf, der ihm in ein abgewracktes Vehikel einen Holzvergaser einbaute. Und damit begann das Elend aufs neue. Damals wurden einem vom Arbeitsamt ziemlich bereitwillig männliche Hilfskräfte zugewiesen, die man aus diesem oder jenem Grunde nicht hatte einberufen oder zum Kriegshilfsdienst verpflichten können. Ich erinnere mich vor allem an drei: einen Armenier, einen Slowaken und einen ausgeschiedenen Bannführer. Der Armenier, ein riesenhafter Kerl mit Franken von der Größe eines Suppentellers und sorgfältig geöltem, welligem Haar, war nur vier Tage bei uns. Über seine Eignung zum Chauffeur kann ich nichts sagen, weil er so gewaltig nach Knoblauch stank, daß wir uns nicht in den Wagen trauten. Aus diesem Grunde wollte mein Vater ihn auch schon am zweiten Tag entlassen, stieß aber auf heftigen Widerstand bei dem Armenier, in dessen Heimat es eher ein Entlassungsgrund gewesen wäre, nicht nach Knoblauch zu riechen. Der Mann fühlte sich in seiner Fahrerehre gekränkt und rief das Arbeitsgericht an. Dort hätte er vielleicht auch Erfolg gehabt, wenn er nicht so unvorsichtig gewesen wäre, sich selbst des Falles anzunehmen. Nachdem er, frisch gestärkt durch ein Knoblauchfrühstück, bei der hohen Behörde vorgesprochen hatte, neigte sich die Waage der Gerechtigkeit auf unsere Seite, und man fand einen Vergleich. Anton Krovanic, den Slowaken, lernte ich kennen, als ich im Sommer 43 für ein



paar Wochen nach Hause kam. Ich ging mit meinem Kofferchen langsam den Bahnsteig auf und ab und spähte nach meinem Bruder, der mich abholen sollte, — da hörte ich einen leisen Pfiff hinter mir. Ich wandte mich um und sah einen kleinen, drahtigen Kerl, der ein Auge zukniff und mir mit dem anderen aufmunternd zublinzelte: „Ganz allein, klein Fräulein?“ Dann entdeckte ich meinen Bruder, und wir fuhren alle drei nach Hause: der Mann, der nach mir gepfiffen hatte, am Steuer. Wir nannten Anton Krovanic den Eisverkäufer, wegen seiner Vorliebe für weiße Schirmmützen und ungewöhnlich lange Buschhemden. Und wir hatten ihn alle gern. Meiner Mutter brachte er manchmal Blumen mit und meinem Bruder Zigaretten. Mir schenkte er einmal ein Taschentuch, das eine Freundin bei ihm hatte liegen lassen. Er besaß die großartige Fähigkeit, den Krieg und überhaupt alles, was einen Menschen in Trauer und Schrecken versetzen kann, einfach zu ignorieren. Die Welt war für ihn nichts als eine große Gegend, in der sich eine beachtliche Menge reizvollen weiblichen Wildes tummelte. Und seine einzige Sorge war, wie er mit diesem riesigen Jagdrevier fertig werden sollte. Er tat, was er konnte. Dieser Sport brachte es dann leider dahin, daß wir uns ziemlich bald von Anton Krovanic trennen mußten. Denn Anton war ein gutmütiger und feinfühligster Mensch, der niemandem etwas abschlagen konnte. Verspürte eines seiner Mädchen plötzlich Lust, ihn zu heiraten, so sagte er freudig zu. Und so stellte es sich dann heraus, daß allein in Lumen, einem winzigen, verschlafenen Nest in der Mark, wo wir manchmal das Wochenende verbrachten, drei Frauen an der Aussteuer arbeiteten, die ihr späteres Leben mit Anton Krovanic verschönern sollte.



Vorher war es schon einmal zu einem Damen-catch-as-catch-can vor unserem Haus in Berlin gekommen, als sich zwei andere Reflektantinnen, die von Anton ungeschickt dirigiert worden waren, im Hauseingang trafen und irgendwie sofort herausbekamen, daß sie beide Krovanic-Bräute waren.



Für den „Eisverkäufer“ bedeutete der Abschied von uns nur einen Revolverwechsel, aber für uns war es ärger. Denn wir wußten nicht, was nun kommen würde, — und was dann kam, war wirklich ein ziemlich harter Schlag. Jedenfalls empfanden wir das so, als kurz darauf Karl Spangler in seiner braunen Uniform mit der grünen, etwas schmutzigen Kordel daran auftauchte und uns in seiner bedrückten, stillen Art mitteilte, er sei vom Arbeitsamt geschickt und solle bei uns als Chauffeur antreten. Spangler war ein noch junger Mann, der es kurz vor dem Krieg zum Bannführer gebracht hatte. Aus dem Krieg war er dann schon nach sechs Monaten mit einem steifen Bein und einem schweren Gehörschaden zurückgekommen. — Genau gesagt: er war fast taub. Aber gerade das wollten wir nicht glauben. Vielmehr waren wir alle fest davon überzeugt, daß Spangler uns „überwachen“ solle. Und so begann mit dem Eintritt Spanglers eine Wisperperiode: sobald der taube Mann sich blicken ließ, stießen wir uns an und senkten die Stimme zu einem fast unhörbaren Tuscheln und Zischeln. Wenigstens hielten mein Vater, mein Bruder und ich es so. Meine Mutter, die dieses Verhalten als dumm und „besonders verdächtig“ bezeichnete, schlug eine andere Taktik ein: wenn sie Spangler irgendwo in der Ferne erblickte, hielt sie mitten im Satz inne und fing dann sehr schnell und sehr laut an, irgendeine Geschichte zu erzählen. Mancher Gast, der nicht in unsere Verhältnisse eingeweiht war und den wir nachträglich auch nicht mehr einweißen

konnten, weil er zu schnell das Welte gesucht hatte, verließ nach einem solchen Gespräch unser Haus mit großer Beunruhigung. Ich werde nie den Ausdruck von Verstörung und Mitleid vergessen, der sich über das Gesicht eines alten Herrn legte, als meine Mutter, die mit ihm über den Gartenzaun plauderte und dabei plötzlich Spangler erspähte, ihn unvermittelt anschrte: „Und Ihrer Tochter geht es besser? Das freut mich aber wirklich!“ Sie hatten über eine bestimmte Dahllensorte gesprochen, und der alte Herr besaß gar keine Tochter. Dabei war Spangler ein versonnener und friedlicher Mensch, der mit seinem Gehör zugleich jedes Interesse an den Vorgängen in der großen Welt verloren hatte. Abends saß er in der Küche und half abtrocknen, und wenn er irgendwo im Wagen warten mußte, lockte er Hunde zu sich und spielte mit ihnen. Er hatte große Angst vor den Fliegerangriffen, vor allem davor, daß er die Sirenen nicht hören werde. Aber das hielten wir natürlich für Verstellung. Daß er wirklich ungewöhnlich schwerhörig war, ging uns erst an dem Tage auf, da der Holzvergaser explodierte. Als die Explosion erfolgte, saßen wir zu dritt im Fond des Wagens und klammerten uns todesbleich aneinander. Spangler drehte sich um und fragte: „Hamse wat jesacht, Doktor?“



Diese und noch andere Begebenheiten, die ich aber nur vom Hörensagen kenne, erklären vielleicht, warum unsere Erinnerung an Herrn Leninger im Lauf der Zeit einen goldenen Schimmer angenommen hat. Vor allem aber muß man sie kennen, wenn man verstehen will, wie aus meiner Mutter eine so ausdauernde Fußgängerin geworden ist.

reise mit citroën...reise mit citroën...reise m:

Zweiter Skilift für Berg/ Starnberger See

Ein zweiter Kleinschlepplift soll zur Wintersaison am Kreuzmößelberg in Berg am Starnberger See zur Verfügung stehen. Der erste Lift war im Vorjahr errichtet worden und fand viel Anklang.

Große Skipiste am Ochsenkopf

Vom Ochsenkopf nach Bischofsgrün führt eine große Skipiste, die gegenwärtig angelegt wird. Mit annähernd drei Kilometern Länge wird diese Piste die ausgedehnteste im Fichtelgebirge.

Alpenverein-Hütten werden modernisiert

Modernisiert werden sollen die Hütten des Deutschen Alpenvereins. Zu diesem Zweck wurde jetzt auf der Jahreshauptversammlung des Vereins in Oberstdorf eine Beitragserhöhung beschlossen.

Schnee aus der Kanone im Westerwald

Die von natürlichem Schneefall unabhängige Skipiste auf dem Malbergkopf bei Niederbreitbach (Westerwald) soll ab Anfang Dezember befahrbar sein. Eine „Schnee-Kanone“ wird wieder für ausreichende Flockenpracht sorgen.

Ski-Trockenkurse in Berlin

In Westberliner Turnhallen werden ab etwa Mitte Oktober Ski-Trockenkurse unter Anleitung von Skilehrern veranstaltet. Damit soll den Bewohnern der Stadt Gelegenheit gegeben werden, sich auf den „weißen Sport“ vorzubereiten. Leih-Ski stehen zur Verfügung. Außerdem finden Ski-Gymnastik-Abende statt.

Ski-Kindergarten in Braunlage

Einen „Ski-Kindergarten“ will die Skischule des Harz-Wintersportplatzes Braunlage einrichten. Im Oktober wird der heilklimatische Kurort ein Hallenschwimmbad in Betrieb nehmen.

Wieder Autobahn-Baustellen

Nach der „Sommerpause“ ist nun wieder an verschiedenen Stellen im Bundesautobahn-Netz mit Bauarbeiten begonnen worden. So werden beispielsweise auf der Autobahn Ruhrgebiet — Frankfurt an vier Abschnitten, in den Räumen Düsseldorf und Sieg-

burg auf vier Abschnitten die Fahrbahndecken erneuert. Die Baufirmen wurden verpflichtet, die Arbeiten bis zum Beginn des Weihnachtsverkehrs abzuschließen.

Schutzhütten in Tirol

Schutzhütten und Alpengasthöfe in Tirol heißt eine Broschüre, die das Landesfremden-Verkehrsamt Tirol (Innsbruck, Landhaus) zu-

Ski-Kuli für Bad Wiessee

Ein 60 Meter langer „Ski-Kuli“ soll bis zum Beginn der Wintersaison an der Pfirnwiese in Bad Wiessee errichtet werden. Der kleine Skilift ist vor allem für Anfänger und ältere Wintersportler gedacht.

Wedel-Kurse in Saas-Fee

Die Kurorte Saas-Fee, Saas-Grund und Saas-Almagell sowie

zösisches Verkehrsbüro in Frankfurt (Kaiserstraße 12) hat die Namen und Anschriften dieser Restaurants in einem übersichtlichen, nach Stadtbezirken gegliederten Faltblatt zusammengefaßt.

Weitere Ski-Lifte in der Alb

Rund 600 Meter lang wird der damit längste Ski-Lift der Schwäbischen Alb bei Ebingen sein, der im Winter fertiggestellt sein soll. Ein Sessellift wird auf dem Kalten Feld bei Weißenstein und Degenfeld zur Verfügung stehen. Auf der Müsinger Alb entsteht ein Ski-Lift im vorderen Seetal.

Cortina-Ermäßigungen

Auch Cortina d'Ampezzo in den italienischen Dolomiten gewährt im Januar und im März Ermäßigungen. In der Zeit vom 7. Januar bis 6. Februar und vom 1. März bis 27. März kann man eine sogenannte „Weiße Woche“ buchen.

Rascher auf die Winter-Berge

In den Schweizer Ski-Gebieten Lenzerheide - Valbella - Parpan werden zur Wintersaison zwei neue Skilifte am Stätzerhorn zur Verfügung stehen. Ein Sessellift wird den Skilift Churwalden-Alp Stätz ersetzen. Ein neuer Skilift soll von der Mittelstation Lajet zur Alp Scharmoin führen.

Winter-Reitkurse in Davos

Mehrere Reitkurse sollen während der Wintersaison in Davos veranstaltet werden. Für die „Absolventen“ gibt es besondere Pauschal-Arrangements einschließlich Unterkunft und Halbpension.

Devisen-Vergünstigung in Ägypten

Ein zusätzlicher Bonus von 25 Prozent auf den Wechselkurs sollen allen ausländischen Touristen gewährt werden, die ausländische Devisen nach Ägypten bringen, um sie dort zum Verbrauch einzuwechseln. Das sieht eine Verordnung der VAR vor.

Gebührenfreie Autostrada

Gebührenfrei wird die gesamte 430 Kilometer lange Autostrada von Salerno nach Reggio di Calabria zu benutzen sein. Die Strecke, die sich allerdings noch zum größten Teil im Bau befindet, hat für den Verkehr nach Sizilien besondere Bedeutung.

UNSER REISEREPORTER BERICHTET: FÜR SIE ENTDECKT!

Kärnten, das Sonnenland Österreichs, zur Sommerzeit ein bevorzugtes Ziel erholungssuchender Urlauber, will auch ein Urlaubsland der Winterfreuden werden. Mit Kräften ist man bemüht, die herrliche Bergwelt Kärntens dem Ski-Sport zu erschließen; und heuer reihen sich zwei weitere Orte, Bad Kleinkirchheim und Naßfeld-Hermagor, in den Reihen der Wintersportgebiete ein, der von so bekannten Namen wie Kancelhöhe, Mallnitz oder auch Turracherhöhe angeführt wird. BAD KLEINKIRCHHEIM (1100 m), ein kleiner, bisher nur wenigen Kundigen bekannter Höhenkur- und Badeort im Nockgebiet, hat sich in aller Heimlichkeit für eine große Wintersaison gerüstet. Systematisch ist man an die Erschließung der umgebenden Bergwelt für den Ski-Sport herangegangen. VW-Bus-Lifte führen zu einem herrlichen Ski-Gelände oberhalb des Ortes auf dem über 1900 m hohen „Strohsack“ mit herrlichen Abfahrten ins Tal. Zehn Liftanlagen stehen insgesamt auf sanften, aber auch sehr steilen Hängen zur Verfügung. Doch was diese im Herzen der Kärntner Alpen gelegene kleine Ortschaft zu einem „großen“ Wintererholungsort macht, sind seine auch zur Winterzeit geöffneten Hall- und Bade-Anlagen: ein modernes Thermalfreischwimmbad (15 Grad Celsius) und ein heuer eröffnetes Thermalhallenbad mit Sauna. An Unterkünten stehen zur Verfügung neben einem hohen Ansprüchen genügenden Kurhotel eine Reihe gut eingerichteter Gasthöfe und Fremdenpensionen, sowie eine Vielzahl von Privatzimmern. NASSFELD-HERMAGOR. Mit der Erschließung des „Naßfeldes“, einem fast baumlosen Almgebiet in 1500–2000 Meter Höhe, im südlichsten Teil Kärntens, unmittelbar an der italienischen Grenze gelegen, führt man dem Wintersport ein besonders reizvolles Gebiet zu. Von Hermagor, einem im Sommer vielbesuchten reizvollen Städtchen im mittleren Gailtal, führt der Weg über eine gut ausgebauten, im Winter schneefrei gehaltenen Straße ins alpine „Naßfeld“. Für den Wintersport ist mit insgesamt drei Liftanlagen und einer hervorragend betreuten Ski-Schule bereits gut gesorgt. Viel, viel Sonne und ein ausgeglichenes mildes und nebelreies Klima bei guten Schneelagen bis in den April hinein sind die Pluspunkte dieses „jungfräulichen“ Gebietes. Es ist noch ein „einsames“ Gebiet, das auf seine „große“ Entdeckung wartet. Etwa 200 Betten stehen zur Verfügung. Für zünftige Ski-Sportler gibt es Unterkunft in einem Berggasthof, einer Alpenvereins-Hütte und auch in einer Reihe von gut eingerichteten Ferienhäusern oder festen Blockhütten. Für den verwöhnten Gast steht bereits ein hochmodernes und komfortables 90-Betten-Hotel mit Sauna und gehelztem Schwimmbad bereit, das den Namen „WULFENIA“ trägt, den Namen der berühmten „Wulfenia-carinthiac“, einer überaus seltenen Pflanze, die im Sommer nur hier, sonst nirgendwo in den Alpen, mit ihrer blauen Blütenpracht die Almwiesen bedeckt.

sammengestellt hat. Sie enthält nach dem neuesten Stand an die 550 Häuser mit Angaben über Lage, Bewirtschaftungsdauer, nächste Bahn- und Bus-Station. Aufstiegsdauer, Seilbahnen, Sessellifte usw.

Kfz-Haftpflicht auch in Jugoslawien

Ab 1. Januar 1966 wird in Jugoslawien der Haftpflichtversicherungszwang für Kraftfahrzeuge eingeführt. Bei der Einreise wird dann die „Grüne Versicherungskarte“ verlangt.

deren Ski-Gebiete sind durch den Gletschersturz in Mattmark nicht gefährdet, da dieser sich im innersten Saas-Tal, 8 km südlich von Saas-Almagell, ereignete. Die Wintersaison wird, wie geplant, am 6. Dezember mit Wedelkursen in Saas-Fee beginnen.

400 preisgünstige Restaurants in Paris

Mahlzeiten mit drei Gängen zu Preisen zwischen umgerechnet 6,50 bis 9,50 Mark werden jetzt in rund 400 Pariser Restaurants angeboten. Das Amtliche Fran-

MENSCH UND VERKEHR

Australiens Teenager lieben Sicherheitsgurte

Dies hat eine Befragung des australischen Sicherheitsrates ergeben. Unter den 17- bis 20jährigen hatten nicht weniger als 63 Prozent Sicherheitsgurte in ihren Fahrzeugen angebracht. Der geringste Anteil von Fahrzeugen mit Sicherheitsgurten, nämlich 31 Prozent, wurde bei den 41- bis 50jährigen Kraftfahrern festgestellt.

Protest gegen Beate-Frisuren

In ihrer weiblichen Ehre gekränkt fühlen sich die Mitglieder des Londoner Damen-Automobil-Clubs durch die schlechte Fahrweise junger Männer mit Beate-Frisuren. Wegen ihrer langen Haare, so heißt es in dem entrüsteten Protest des Clubs, hielten man diese Jünglinge häufig für Frauen, und ihr undiszipliniertes Verhalten im Straßenverkehr beeinträchtigte deshalb den Ruf der wirklichen Frauen am Steuer. Die New York Times vermißt allerdings die praktischen Schlußfolgerungen aus diesem Protest: Wünschen die Damen, daß die jungen Leute besser fahren lernen, oder sollen sie sich die Haare schneiden lassen?

Auch wer nicht fährt, kann schuldig sein

So steht es in dem Urteil eines Gerichtes in Neuseeland. Der Eigentümer eines Autos hatte jemand anders fahren lassen, ohne gegen dessen gefährliche und rücksichtslose Fahrweise etwas zu unternehmen. Dadurch habe er selbst den Unfall mit verursacht, sagte das Gericht; denn wer als Eigentümer eines Wagens ein solches verkehrswidriges Verhalten zulasse, der ermutige den Fahrer, es fortzusetzen.

Eine zu „einfache“ Erklärung für das Anhäufen der Unfälle in den letzten Jahren

Die unterschiedliche Witterung in den Jahren 1963 und 1964 habe „nach allgemeiner Auffassung die starke Zunahme der durch Straßenverkehrsunfälle getöteten Personen sehr wesentlich mitbestimmt“; so heißt es in der amtlichen Verlautbarung im Bulletin der Bundesregierung. Danach sind 1964 in der Bundesrepublik Deutschland genau 1919 Menschen mehr im Straßenverkehr tödlich verunglückt als im Jahre 1963, in dem das ausgeprägte Winterwetter der ersten Monate die Zahl der schweren Unfälle niedrig gehalten hat. Das bedeutet eine Zunahme um 13 Prozent. Die Erklärung mag vielleicht richtig sein, aber wo hat man schon einmal gehört, daß beim Sinken der Unfallzahlen eine Regierung, ein Minister oder eine

irgendwie zuständige Behörde erklärt hätten, das sei nicht ihr Verdienst, sondern dafür sei nur das Wetter verantwortlich? Nein, dann liest man von den Erfolgen neuer Verkehrsgesetze, den Früchten verstärkter Verkehrserziehung oder gar — eine noble Geste gegenüber dem simplen Straßenbenutzer — von einem Ansteigen der „Verkehrsmoral“.

In Frankreich hat man viel Platz auf den Straßen

Warum fährt man auf Frankreichs Straßen so angenehm? Dem einzelnen Kraftfahrer stehen weit mehr Straßenkilometer zur Verfügung als in der Bundesrepublik. Über 1 Kilometer Straßenrollen im Jahresdurchschnitt:

in der Bundesrepublik . . .	330 000 Pkw
in England	246 000 Pkw
in Italien	234 000 Pkw
in Schweden	138 000 Pkw
in Dänemark und Belgien .	134 000 Pkw
in Frankreich	79 000 Pkw

Was kosten unsere Autobahnen?

Der Bau von 1 km kompletter Autobahn in beiden Fahrrichtungen kostet im einfachen Gelände von 2,5 Mill. Mark aufwärts, in schwierigem Gelände (bergig, sumpfig) 6 bis 10 Millionen. Diese Preise gelten „inklusive alles“: mit Planung, Grunderwerb, Trassierung, Unterbau, Mittelstreifen, Beplankung, Wegweiser, jedoch ohne Zu- und Abfahrten. Wenn man zu Fuß geht, hat man also bei jedem Schritt 2000 DM zwischen den Beinen. Bei der billigsten. Oder 8000 DM beim teuersten Modell.

Der Straßenverkehr im Jahre 1984

„In den nächsten 20 Jahren werden sicherlich neuartige Verkehrsmittel, wie Luftkissenfahrzeuge und Einschienenfahrzeuge für den Massenverkehr große Bedeutung erlangen; doch dürfte es kaum vorstellbar sein, daß diese Fahrzeuge das konventionelle Kraftfahrzeug mit seinen großen individuellen Vorteilen verdrängen können“, meinte W. H. Glanville, ein bekannter britischer Verkehrssachverständiger. Seiner Schätzung nach wird in England in den nächsten 20 Jahren die Zahl der Kraftfahrzeuge auf 25 Millionen ansteigen. Die Lastwagen werden größere, die Personenkraftwagen kleinere Dimensionen annehmen. Die Kraftfahrzeuge des Jahres 1984 werden sich von den heutigen vor allen Dingen in zweierlei Hinsicht unterscheiden, in Hinsicht ihrer leichteren und sicheren Bedienung bzw. Führung und in Hinsicht einer Verbesserung der inneren Sicherheit.

Standardausrüstung für 1966-Modelle in den USA

Die amerikanische Automobil-Industrie beabsichtigt, alle 1966er Modelle mit einer Reihe von Sicherheitseinrichtungen serienmäßig auszurüsten. So werden genannt:

1. Sicherheitsgurte für die Rücksitze;
2. gepolstertes Armaturenbrett und Sonnenschutzblenden;
3. Rückscheinwerfer;
4. ein Außenspiegel;
5. Zweistufen-Scheibenwischer mit Waschauswärtiger.

Unsicherheit im Straßenverkehr das wichtigste Problem

Für 18 % der erwachsenen Amerikaner ist die Unsicherheit im Straßenverkehr das wichtigste Problem, um das sich die Regierung kümmern sollte. Das hat eine Erhebung des Gallup-Instituts ergeben, bei der den Befragten eine Liste mit 10 besonders dringlichen Problemen vorgelegt worden ist. Unter ihnen stehen die Verkehrsunfälle an 8. Stelle; an 9. Stelle folgt (mit 17 %) die Verunreinigung der Luft.

Verschmutzte Windschutzscheiben bei Nacht eine Gefahr

Der Einfluß verschmutzter Windschutzscheiben auf die Sichtbarkeit von Hindernissen wird bei Messungen über die Sichtverhältnisse oft nicht genügend berücksichtigt. Versuche von Dipl.-Ing. G. Stadler (Hamein) haben jedoch ergeben, daß Verschmutzung der Windschutzscheibe die Unterschiedsschwelle für das Kontrastsehen bei Nacht um ein Mehrfaches anheben kann. Das gilt besonders dann, wenn die Windschutzscheibe stärker, beispielsweise von Scheinwerfern entgegenkommender Fahrzeuge, angeleuchtet wird.

Eine Klimaanlage im Auto fördert die Verkehrssicherheit

Dies meinen nach einer Mitteilung der Zeitschrift TRAFFIC SAFETY amerikanische Autofahrer. Sie verhindert Ermüdungserscheinungen, schirmt gegen Blütenstaub und Abgase ab, die zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen können, und gestattet es, das Fenster zu schließen und dadurch die Belästigung durch Lärm zu verringern.

Beunruhigendes Ansteigen der Verkehrsunfälle in Japan

In Zusammenhang mit der immer mehr zunehmenden Motorisierung, der der Straßenbau nicht folgen kann, verzeichnet man in Japan ein beunruhigendes Ansteigen der Verkehrsunfälle. Allein in Tokio sind 1964 im Straßenverkehr 1050 Menschen tödlich verunglückt gegenüber 986 im Jahr vorher. Auf Grund der Entwicklung in den letzten Jahren hat man außerdem berechnet, daß 1968 jeder 160. Japaner bei einem Verkehrsunfall verletzt oder getötet wird, wenn nicht energische Maßnahmen zur Unfallverhütung getroffen werden.

Fußgänger im Straßenverkehr sind sehr gefährdet

Verkehrsunfälle von Fußgängern verlaufen fünfmal häufiger tödlich als der Durchschnitt der Unfälle, hat das Statistische Zentralbüro der Niederlande festgestellt. Während nämlich im Durchschnitt auf 1000 Verkehrsunfälle 10 tödliche kommen, sind es bei den Fußgängern nicht weniger als 50. Sehr viel weniger gefährdet sind dagegen die Insassen von Fahrzeugen: von ihnen sind bei 1000 Zusammenstößen nur 7 tödlich verunglückt.

Gesetz gegen die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigende Arzneimittel

Gegen die Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch Arzneimittel richtet sich ein neues Gesetz des amerikanischen Staates New Jersey. Danach ist das Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr verboten, wenn sich im Besitz des Fahrzeugführers oder in dem Fahrzeug die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigende Arzneimittel (namentlich Schlaf- und Beruhigungsmittel) befinden. Dasselbe gilt überhaupt für alle rezeptpflichtigen Arzneimittel, wenn sie ohne Rezept erworben worden sind. Die Mindeststrafe ist 50,00 \$ und Entziehung der Fahrerlaubnis auf 2 Jahre.

VERKEHRSRECHT

Anliegerverkehr

Ein Kraftfahrer, der, ohne selbst Anlieger zu sein, ein unbebautes Grundstück

betreten will, das an einer nur für den Anliegerverkehr freigegebenen Straße liegt, ist zum Anliegerverkehr befugt, wenn der über das Grundstück Verfügungsberechtigte die Benutzung des Grundstückes (z. B. zum Zelten) ausdrücklich oder stillschweigend gestattet. BGH, 4 StR 191/65

Form des Schadensersatzes

Der Eigentümer eines unfallbetroffenen neuen Wagens kann vom Schädiger die Lieferung eines gleichwertigen neuen Wagens jedenfalls dann verlangen, wenn der Eigentümer, ein Autohändler, den Wagen verkaufen wollte. Den beschädigten Wagen hat er dem Schädiger zu überlassen. BGH, VI ZR 36/64

Unfallflucht

Ein Unfallbeteiligter, der sich in Unkenntnis seiner Beteiligung vom Unfallort entfernt hatte, zufällig aber wieder zurückkommt und sich erst jetzt seiner Unfallbeteiligung klar wird, muß am Unfallort bleiben, wenn noch genügender Zusammenhang mit dem Unfall besteht. Dies kann auch noch der Fall sein, wenn er aus einer Entfernung von 25 km erst nach zwei Stunden zurückkehrt. BGH, IV StR 353/65

Bewährungsfrist und Fahrerlaubnisentziehung

Bewilligt der Strafrichter dem Kraftfahrer Strafaussetzung zur Bewährung, weil es sich bei der Verkehrsstraftat um ein ein- und erstmaliges Versagen handelte und keine Wiederholungsgefahr

bestehe, so wird für eine gleichzeitige Entziehung der Fahrerlaubnis in der Regel kein Raum sein. BGH, 4 StR 144/65

Spurwechsel und Richtungsänderungszeichen

Wer die Fahrspur zu wechseln und in die benachbarte Spur einzubiegen beabsichtigt, ändert seine Fahrtrichtung nicht. Er muß aber dennoch den Fahrtrichtungsanzeiger betätigen, wenn das notwendig erscheint, um nachfolgenden Kraftfahrern die Möglichkeit zu geben, ihre eigene Fahrweise gefahrlos auf den Spurwechsel einzustellen. KG, 1 Ss 36/65

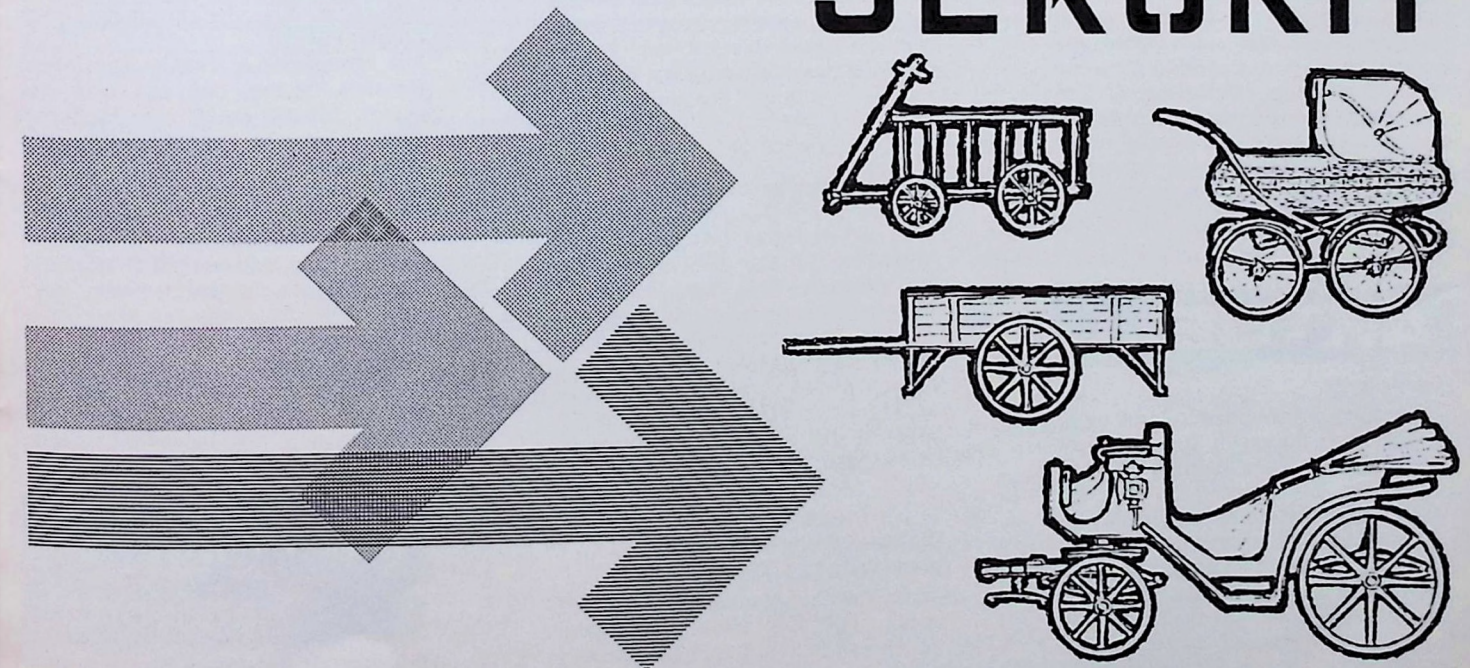
Überholen einer Kolonne

Wenn ein Kraftfahrer eine langsam fahrende Kfz-Kolonne in der Erwartung überholt, bei Gegenverkehr werde man ihm schon das Einscheren nach rechts ermöglichen, so enthält das später tatsächlich erforderlich werdende Einscheren eine vermeidbare, nach § 1 StVO strafbare Behinderung der in der Kolonne nun hinter ihm Fahrenden. OLG Celle, 1 Ss 158/65

Vertrauensgrundsatz auf Autobahn

Der Kraftfahrer, der bei mäßiger Geschwindigkeit mit seinem Pkw-Kombi plötzlich auf die Überholspur der Autobahn auffährt, darf nicht darauf vertrauen, daß Lastzugführer ein auf der Autobahn bestehendes Überholverbot für Lastzüge beachten werden. OLG Düsseldorf, 1 Ss 209/65

DIE LETZTEN WAGEN *ohne* SEKURIT



SICHERHEITSGLAS AUS KRISTALLSPIEGELGLAS

Feststellung überhöhter Geschwindigkeit

Die Ermittlung von Geschwindigkeiten eines vorausfahrenden Kfz durch Geschwindigkeitsvergleich von einem nachfolgenden Polizeifahrzeug aus ist nicht hinreichend zuverlässig, wenn die Meßstrecke nur 200 m beträgt und nur eine Überschreitung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit um 10 km/h in Betracht kommt.

OLG Hamm, 4 Ss 528/65

Überholen an Straßenkreuzungen

Ein Vorfahrtberechtigter, der in Höhe einer von links einmündenden Straße überholt und dazu die linke Fahrbahnseite benutzt, muß einen Sicherheitsabstand von mindestens 50 cm von der gedachten linken Fahrbahnbegrenzung der Vorfahrtstraße einhalten.

OLG Hamm, 2 Ss 900/65

Trunkenheitsfahrt

Wegen der Gefährlichkeit und Häufigkeit der Trunkenheit am Steuer sind eine Freiheitsstrafe und Ablehnung der Strafaussetzung zur Bewährung regelmäßig dann gerechtfertigt, wenn der Täter getrunken hatte, obwohl er wußte, daß er noch fahren werde.

OLG Hamm, 1 Ss 615/65

Abknickende Vorfahrt

Bei abknickender Vorfahrt darf der Verkehrsteilnehmer, der von der untergeordneten Straße in den bevorrechtigten Straßenzug einfahren will, nicht ohne weiteres darauf vertrauen, daß Fahrer entgegenkommender Fahrzeuge, die auf ihrer Vorfahrtstraße bleiben und — in ihrer Fahrtrichtung gesehen — nach links abbiegen, diese Richtungsänderung durch Blinken anzeigen.

OLG Hamm, 2 Ss 632/65

Überhöhte Geschwindigkeit

Hat ein mit überhöhter Geschwindigkeit fahrender Kraftfahrer einen Fußgänger verletzt, so ist Voraussetzung für seine Verurteilung wegen fahrlässiger Körperverletzung, daß der Unfall vermieden worden wäre, wenn der Kraftfahrer in dem Zeitpunkt, als er seine Fahrweise auf diesen Fußgänger einzustellen hatte, nur mit zulässiger Geschwindigkeit gefahren wäre.

OLG Köln, Ss 621/64

AKTUELL

Eine neue Uhr

in Taschenformat, ausgerüstet mit einer magnetischen Rückseite, die sich leicht und schnell an einem Instrumentenbrett aus Metall anbringen läßt, ist das neueste Erzeugnis einer Kraftfahrzeugzubehörfirma. Die Uhr hat ein 30-Stunden-Werk und ein schwarzes Zifferblatt mit Leuchtzeichen, leuchtenden Stunden-, Minuten- und umlaufenden Sekundenzeiger. Aufzieh- und Stellknopf sind bequem unten an der Uhr zugänglich. Die Anziehungskraft des Magneten ist so stark, daß die Uhr an jedem Metall-Armaturenbrett völlig fest hält.

Eine neue Sicherheitsvorrichtung

soll dem Kraftfahrer bei Straßenpannen helfen. Dieser Vierlicht-Warntlinker schaltet die Blinkleuchten des Wagens auf Dauerbetrieb um, und zwar mit Hilfe einer Schaltvorrichtung mit eingebauter Kontrollleuchte, die unabhängig vom Zündstromkreis arbeitet. Auf diese Art und Weise kann der Kraftfahrer in größerer Sicherheit Reparaturen vornehmen oder sich um Hilfe bemühen, denn die vier ständig in Betrieb befindlichen Blinkleuchten warnen die anderen Verkehrsteilnehmer vor der Gefahr des stehenden Fahrzeuges.

1964 wurden im deutschen Bundesgebiet 61,7 % aller fabrikneu zum Verkehr zugelassenen PKW für Arbeiter und Nichterwerbspersonen

zugelassen, ein ähnlicher Prozentsatz wie im Vorjahr. Doch erhöhte sich laut KBA der Anteil der größeren Wagen ab 1000 ccm Hubraum von 67,5 auf 71,1 % der Zulassungen für diesen Personenkreis. — Auch bei Kombiwagen, wo der Handel mit 27,2 % und das verarbeitende Gewerbe mit 26,2 % Anteil an den Neuzulassungen an der Spitze lagen, wurde immerhin schon jeder fünfte (ein Jahr zuvor jeder siebente) Neuwagen für Arbeiter und Nichterwerbspersonen zugelassen.

Aus dieser Information ersehen Sie, daß als PKW-Käufer immer mehr Privatpersonen auftreten. Besonders interessant für uns dürfte sein, daß diese Entwicklung in starkem Maße auch in der Klasse über 1000 ccm zu beobachten ist.

Abgas-Reinigungsanlage bald obligatorisch

Sobald die von der Bundesregierung beauftragte Prüfstelle für Abgas-Reinigungsanlagen entsprechende Geräte für Kraftfahrzeuge als geeignet bezeichnet, wird jedes Kraftfahrzeug in Deutschland auf Grund des § 47 der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung mit einer solchen Anlage ausgerüstet sein müssen.

Die Produktion der S. A. Citroën

betrug in den ersten 9 Monaten 1965 bei 168,5 Arbeitstagen 346 330 Einheiten gegenüber 341 311 Einheiten im Vergleichszeitraum des Jahres 1964, der 169,5 Arbeitstage hatte. Die Steigerung liegt auf dem Personenwagen-Sektor. Betrug die Produktion in den 3 ersten Quartalen 1964 noch 274 891 Personenwagen, so konnte sie auf 285 209 Einheiten im gleichen Zeitraum 1965 gesteigert werden.

Die französische Autoindustrie produzierte im 1. Vierteljahr 1965

(ohne Teile zur Montage) 387 963 Fahrzeuge gegenüber 466 193 im gleichen Vorjahreszeitraum. Die PKW-Produktion belief sich auf 314 174 (393 211) Stück; sie ging sogar noch etwas stärker zurück als die Gesamtproduktion, da die Nutzfahrzeug-Fertigung einen leichten

Anstieg zeigte. Nur CITROËN konnte seine PKW-Produktion auf Vorjahreshöhe halten.

(aus dem MOTOR-Bericht DDD)

Halifax—Vancouver—Halifax: 12 200 km in weniger als sechs Tagen mit einem CITROËN ID 19

Ein CITROËN ID 19 hat die atlantische Küste Kanadas mit der pazifischen Küste verbunden und die Strecke von Halifax—Vancouver—Halifax, das sind 12 200 km, in 134 Stunden und 27 Minuten, also in weniger als sechs Tagen, zurückgelegt. Drei Kanadier lenkten abwechselnd den Wagen: Les Chelminski, Lech Czerwinski und Mike Illiescu. Ihr Ziel war, Halifax—Vancouver—Halifax in weniger als sieben Tagen miteinander zu verbinden. Für sie ging es nicht darum, eine sensationelle Tat oder eine sportliche Glanzleistung zu vollbringen, sondern einfach um den Beweis der hervorragenden Eigenschaften des ID 19 in puncto Ausdauer, Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Komfort. Die Tag- und Nachtfahrt wurde nur von Tankpausen unterbrochen. Der ID 19 legte die Strecke von 12 200 km mit einem Stundendurchschnitt von 91,2 km zurück. Sein gesamter Durchschnittsverbrauch war genau 10 Liter auf 100 km.

Reflexstreifen für Kraftfahrzeuge

Eine Schilderfirma liefert jetzt weiße Reflexstreifen in 1, 2 und 5 cm Breite, die sich seitlich am Fahrzeug anbringen lassen. Die selbstklebende Folie ist flexibel und paßt sich auch Rundungen an. Die Reflexionsschicht besteht aus dem gleichen Material wie z. B. Autobahnwegweiser, Ortsschilder usw. Der rückstrahlende Klebestreifen bildet bei Dunkelheit eine zusätzliche Sicherheit bei z. B. querstehendem Fahrzeug.

Die französische Wochenzeitschrift „L'EXPRESS“

widmet in ihrer Nr. 747 dem Hause Citroën 4 Seiten.

Aus interessanten Zahlen entnehmen wir dem Beitrag, daß seit 1955 insgesamt 596 883 DS 19 vom Fließband gerollt sind. Die Tagesproduktion des DS 21 liegt bei 320 Einheiten.

Der Verfasser weist ausdrücklich auf die Citroën-Erfolge in der Bundesrepublik Deutschland hin und zitiert die Spiegel-Untersuchung, nach der 81 Prozent der Citroën-Fahrer die Absicht haben, beim Neukauf wieder ein Modell des Hauses Citroën zu erwerben.

Citroën beschäftigt in Frankreich 50 000 Mitarbeiter und nimmt mit einem Umsatz von 3424 Millionen Francs den 19. Rang unter den Industrie-Betrieben Frankreichs ein.

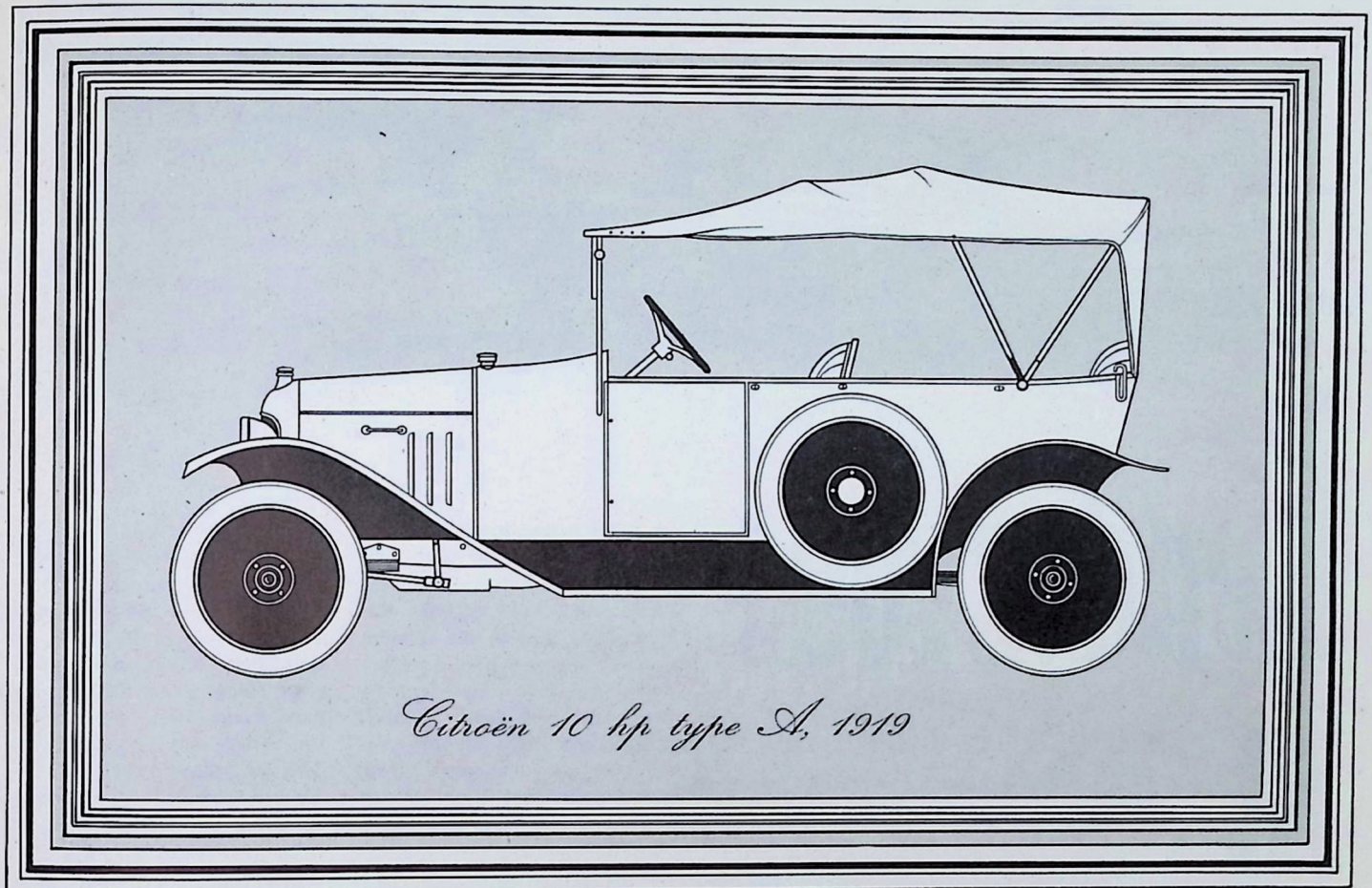
citroën
antwortet

In dieser Spalte werden wir künftig alle Leserfragen über technische Probleme beantworten, die sich im täglichen Gebrauch mit dem Citroën-Fahrzeug eingestellt haben.



Beim Antiquitätenhändler:

CITROËN 10 PS TYP A - 1919



Mit dem Citroën 10 PS stellen wir Ihnen heute einen interessanten Veteranen vor.

Dieser Wagen, das allererste Citroën-Modell, war der erste europäische Wagen, der in die Serienproduktion ging (22 700 Wagen bis Dezember 1920, wovon 20 000 allein im Jahre 1920 produziert wurden). Es war der erste billige Wagen, der komplett geliefert wurde (mit 4 pneumatisch bereiften Rädern,

dazu 1 Ersatzrad auf der linken Seite montiert, elektrische Anlage, Anlasser, Motorhaube usw.). Es war einer der ersten Wagen, die mit Scheibenbremsen aus geformtem Walzstahl, von Michelin 1914 entworfen, ausgerüstet wurde. Der Wagen, von Jules Salomon entworfen, wurde am 4. Juni 1919 in Paris vorgestellt und gelangte bereits 1920 zu einem Preis von 11 000 Francs zum Verkauf. Ein Preis, der wesentlich unter dem vergleichbarer Konkurrenzfabrikate lag.

Technische Daten:

Citroën Typ A.

Motor:

4-Zylinder-Reihenmotor, Ventile, 4 abziehbare Zylinderköpfe, Bohrung 65 mm, Hub 100 mm, Hubraum 1327 cm³, zweifach gelagerte Kurbelwelle. Leistung 18 BHP bei 2100 U/min. Wasserpumpe durch Homosiphon (keine Wasserpumpe), kein Ventilator, Kurbelgehäuse aus Aluminium, Kurbelwellen-Schmierung unter Druck, durch Lamellenpumpe, Magnet-

zündung, Benzintank unter der vorderen Haube, Fallbenzin 25 Liter, Solex-Vergaser.

Kupplung:

Einscheiben-Trockenkupplung.

Getriebe:

3-Gang, Kugelhängeschaltung in Bodenmitte.

Kraftübertragung:

Kardanwelle mit Hardy-Gelenken, Hinterachsübersetzung 9:44 oder 10:44. Elektrische Beleuchtung.

Bremsen:

Fußbremse auf Stab, Zug am Getriebeausgang, Handbremse auf Hinterräder wirkend.

Reifen:

Auf Scheibenräder 710×90, Druck 4 kg/cm², 1 Ersatzreifen auf der linken Seite.

Chassis:

Radstand 2,835 m, Spur vorn und hinten: 1,19 m, Länge über alles: 4,4 m, Breite über alles: 1,41 m, Höhe geschlossenes Verdeck — 1,75 m.

Federung:

1/4 elliptische, überlagerte Blattfedern, durch variierende Elastizität selbstdämpfend (keine Stoßdämpfer). Leergewicht — 720 kg.

Karosserie:

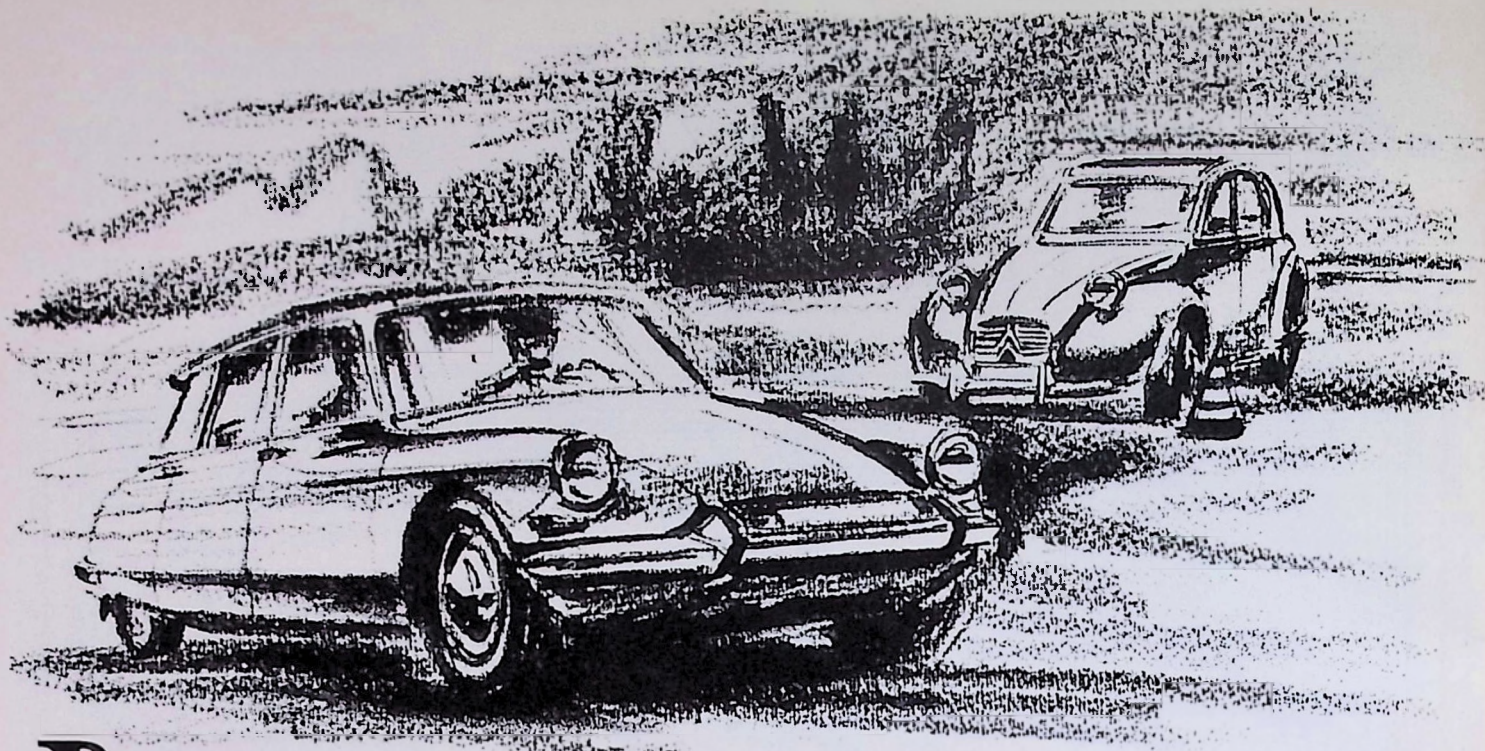
4-Sitzer, Torpedo, 3törig, oder Torpedo 3-Sitzer, oder offener Lieferwagen.

Leistung:

Höchstgeschwindigkeit 65 km/h.

Verbrauch:

7,5 l auf 100 km, Öl 0,250 l.



Rendezvous in Bad Ems



Im idyllisch gelegenen Kurstädtchen Bad Ems an der Lahn fand im September das 5. Citroën-Treffen statt. Drei Tage lang, vom 24. bis 26., weilten die Citroën-Freunde in dieser herrlichen Gegend. An jenem Wochenende begegnete man fast in allen Straßen der Stadt Citroën-Automobilen: der eleganten DS 19, dem kecken „häßlichen Entlein“ und dem Ami 6.

Am Freitagabend erweckte der Farbtonfilm „Öl“, von der DEA zur Verfügung gestellt, lebhaftes Interesse. In anschaulicher Weise wurde der Weg des Erdöls von der Suche und Förderung bis zur Verarbeitung von Benzin u. a. Produkten vor Augen geführt.

Das lang erwartete Geschicklichkeitsturnier begann am Samstagmorgen. Um 9.00 Uhr starteten die ersten Teilnehmer zu einer schwierigen Fahrt. In dichte Staubwolken eingehüllt, versuchten die Konkurrenten die gestellten Aufgaben in kürzester Zeit zu bewältigen. Jeder Strafpunkt wurde als volle Minute zu der gefahrenen Zeit hinzugerechnet. Fast fliegend wurden die Parklücken genommen, in dem abgegrenzten Gebiet gewendet und

Die Geschicklichkeitsprüfungen stellten an Fahrer und Fahrzeug hohe Anforderungen.

Kontakte mit dem linken und rechten Vorderrad überfahren. Mit großem Tempo raste man die „Öldosenstraße“ entlang, und so mancher Fahrer bemerkte zu spät, daß er vergessen hatte, einen aufgehängten Ring mit der Hand mitzunehmen. Ein schwer zu überwindendes Hindernis bildete die „Mühle“. Sie wurde den meisten Fahrern zum Verhängnis, denn nur wenige schätzten die Geschwindigkeit richtig ein. Das Ergebnis: ein Hagel von Strafpunkten. Beim Vergleich der gestoppten Zeiten waren fast alle Teilnehmer einstimmig der Meinung, den bisher schwierigsten Parcours hinter sich gebracht zu haben.

Der Samstagabend brachte dann den Höhepunkt des Citroën-Treffens: Im Marmorsaal des Kurhauses fand der Bunte Abend mit der Preisverteilung statt. Dem erfolgreichsten Fahrer des Wettbewerbs wurde ein Wanderpokal mit eingraviertem Namen überreicht. Die anderen Sieger erhielten wertvolle Sachpreise. Viele praktische Geschenke winkten außerdem bei der Verlosung der Tombola. Bei Musik und Tanz enteilten die Stunden wie im Fluge. Mit einer Corso-Fahrt der blumengeschmückten Automobile in den schönen Rheingau endete das erlebnisreiche Citroën-Treffen, an das alle Teilnehmer noch lange gern zurückdenken werden.

auto + erdöl

PRESSE-VERLAG

2 Hamburg 1 · Nordkanalstraße 36 · Postfach 933 · Ruf 24 42 75/76 · FS 0214 377

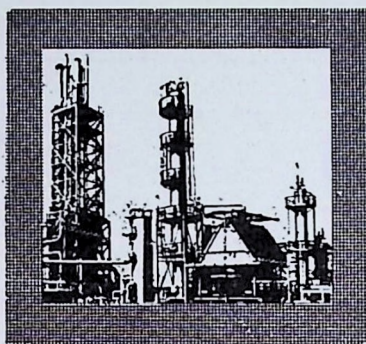
- **motor + kraftstoff**
Eine Zeitschrift für Kraftfahrer
- **kraftfahrt und verkehrsrecht**
Die Fachzeitschrift für Straßenverkehrsrecht
- **citroën journal**
Die Zeitschrift für Citroën-Fahrer
- **kurzer fünf zeilen dienst**
Der Nachrichtendienst für Presse und Industrie
- **Verkehrsdokumentation**
Im Auftrage der Akademie für Verkehrswissenschaft
- **Mit benzingetränkter Feder**
Ein Nachschlagewerk der Motor-Journalisten

DEA-Forschung:

Fortschritt für den Autofahrer



DEA fördert Erdöl seit Jahrzehnten



DEA verarbeitet Erdöl seit Jahrzehnten



DEA-Forschung: Fortschritt für den Autofahrer



Jetzt schon mehr als 3500 DEA-Tankstellen

Täglich werden in den modernen Laboratorien die DEA-Produkte gründlich geprüft und neue Wege wissenschaftlich erarbeitet. Ein elektronisches Rechenzentrum sorgt für unbestechliche Ergebnisse. Auf diesem Forschungsbemühen und den reichen Erfahrungen von mehr als 6 Jahrzehnten baut die DEA weiter auf. Die Vorteile kommen dem Verbraucher zugute: Immer bessere, immer wirtschaftlichere DEA-Produkte, die den hohen Anforderungen der modernen Verkehrsmittel entsprechen.



SYMBOL FÜR QUALITÄT

DEUTSCHE ERDÖL-AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG