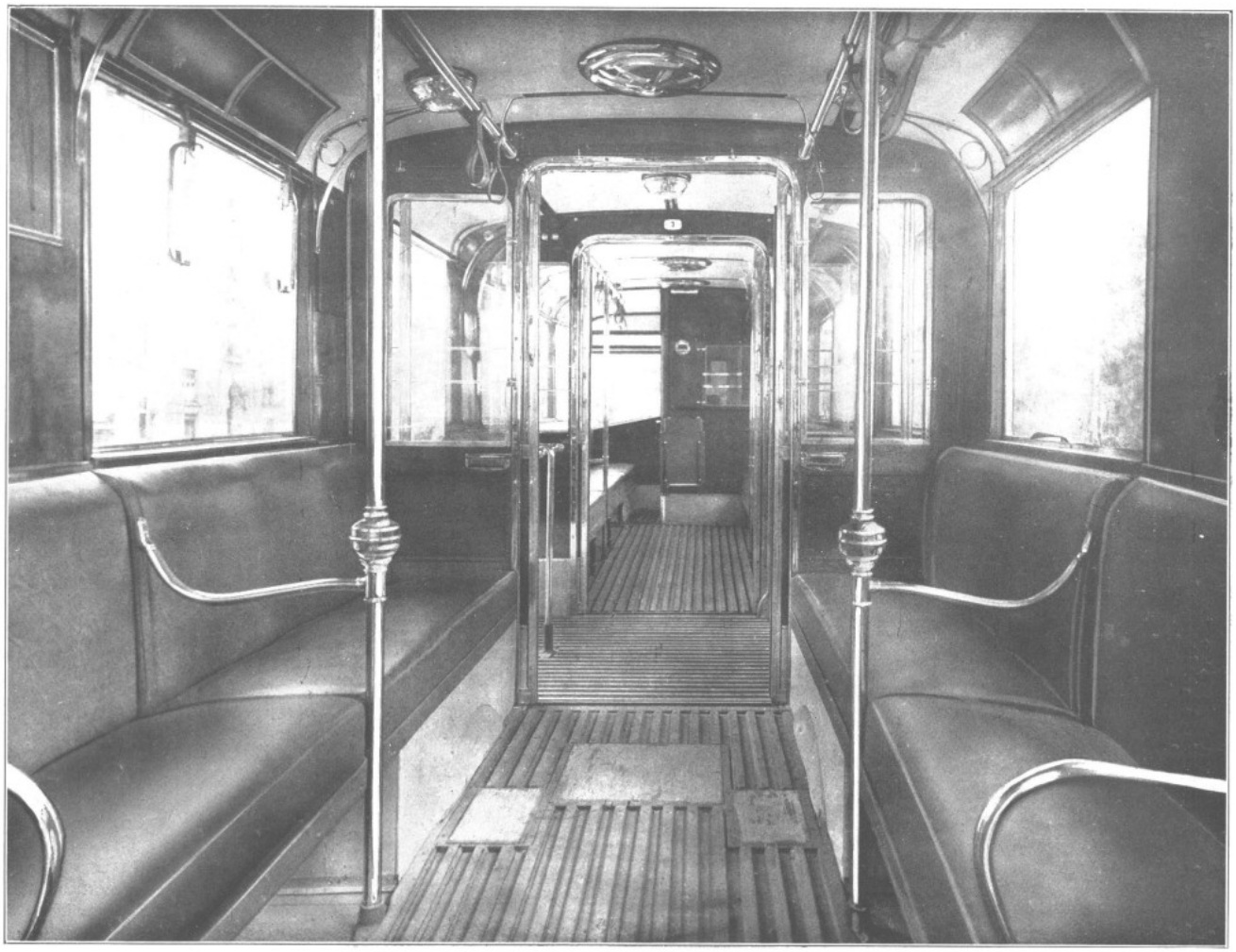
DIE NEUEN BÜSSING-AUTOBUSSE DER GEMEINDE WIEN.

SO wie seit einigen Jahren der Kampf zwischen Eisenbahn und Autobus sich entsponnen hat, so hat sich auch in den Städten die Erkenntnis langsam durchgerungen, daß die elektrische Straßenbahn, mit Hinblick auf den enorm angewachsenen Verkehr und namentlich die Zahl der Automobile, beträchtliche Verkehrshindernisse darstellt. Man hat denn auch in einigen kleineren Städten schon den Straßenbahnbetrieb eingestellt und durch Autobusse ersetzt. In Großstädten geht dies aber viel schwerer, steckt doch in den Anlagen der Straßenbahnen ein gewaltiges Kapital. Wien ist gewissermaßen das Musterbeispiel einer Großstadt mit Straßenbahnnetz, und zwar mit einem recht verzweigten und gut angelegten. Aber die Gemeindeverwaltung verschließt sich nicht der Erkenntnis, daß der Autobus berufen ist, die Straßenbahn wirkungsvoll zu ergänzen und zu unterstützen. Es wurde schon vor längerer Zeit von der Absicht der Stadt Wien berichtet, eine größere Zahl Autobusse zu bestellen. Mit den elektrischen Autobussen hat man seinerzeit nicht die besten Erfahrungen gemacht. Die bisher mit wenig Ausnahmen im Betrieb befindlichen Benzinautobusse gehören noch zum guten-schlechten-alten System der hochbeinigen Bauart. Im vergangenen Winter erschienen die ersten Vertreter des Niederrahmens in Wien, die sich aber bald wegen ihrer praktischen und gediegenen Ausstattung allgemeiner Beliebtheit erfreuten. Nunmehr wurden alle neuen Wagen mit Niederrahmen und Mitteleinstieg, nach modernen und ähnlichen Grundsätzen, wie die elektrischen Straßenbahnwagen, gebaut.

Unserer bekannten heimischen Nutzfahrzeugfabrik A. Froß-Büssing A.-G. wurde ein Auftrag auf 102 Autobusse erteilt, die derzeit etwa zur Hälfte fertiggestellt sind, und in den nächsten Tagen in Dienst kommen, nachdem sie schon während des Sängerfestes probeweise liefen. Der Rest der bestellten Wagen wird nach und nach bis Jahresschluß geliefert, so daß Wien in absehbarer Zeit über einen beträchtlich vergrößerten Autobuspark verfügen wird als bisher.

Die Fahrzeuge sind in allem und jeden nach modernsten Gesichtspunkten gebaut und leisten auch höheren Ansprüchen in puncto Komfort Genüge. Der Mitteleinstieg ist in zwei Teile geschieden, so daß auch bei starkem Andrang das Ein- und Aussteigen reibungslos vor sich geht. Ueber zwei breite, bequeme Stufen gelangt man auf die Plattform, von der man in die beiden, durch Schiebetüren abgeschlossenen Abteile tritt. Das vordere ist für Nichtraucher, das hintere Abteil für Raucher bestimmt. Es kann also jeder, der von seiner Tagesarbeit heimfährt, sein Pfeifchen, oder was ihm sonst beliebt, schmauchen, wer aber den Rauch lästig empfindet, der geht in das vordere Abteil, und für jeden ist gesorgt. Der Innenraum ist sehr geräumig und bequem; die Sitze in Längsreihen angeordnet, dazwischen ein breiter Mittelgang. Nach vorne, gegen den Führerstand zu, ist das Abteil völlig abgeschlossen. Der Fahrer erreicht seinen Sitz durch einen eigenen Einstieg oberhalb des rechten Vorderrades. Betonung verdient ferner die reichliche Beleuchtung und Lüftung des Wagens. In jedem Abteil sind drei Deckenlüfter angebracht. Auch in der Führerkabine befindet sich ein solcher Entlüfter, damit der Lenker nicht durch die Wärme des nahen Motors belästigt wird.



Blick in das Innere eines der neuen Niederrad-Omnibusse der Gemeinde Wien, Chassis A. Froß-Büssing, Karosserie Lohner-Werke.

Jedes Detail ist also, wie man sieht, bei diesen hübschen und gleich praktischen Fahrzeugen berücksichtigt. Sie laufen auf GF-Simplex-Rädern, vorne mit Hochdruck-, hinten mit Ballonreifen ausgestattet. In jedem der beiden Abteile ist je ein Heizkörper für Auspuffheizung vorgesehen, um dem Publikum auch in der kalten Jahreszeit den Aufenthalt im Wagen angenehm und behaglich zu machen. Der Federung wurde ebenfalls große Beachtung geschenkt. Besonders breite und lange, in Gleitschuhen gelagerte Federn ergeben zusammen mit tiefer Schwerpunktslage des Wagens und guter Polsterung dem Fahr-

Verschiedene Ansichten der neuen Niederrad-Omnibusse der Gemeinde Wien, Chassis A. Froß-Büssing, Karosserie Lohner-Werke.

gast jenes beschauliche, sichere Gefühl bei der Fahrt, das kaum ein Privatautomobil zu geben vermag, weil dieses kleiner, leichter und daher Stößen eher fühlbar ausgesetzt ist, als der breitspurige, wuchtige Autobus.

Selbstverständlich ist der neue Autobus auch in technischer Beziehung mit allem ausgerüstet, was man von einem modernen Verkehrsmittel nur verlangen kann. Die erprobte Druckluftbremse, System Knorr, als Vierradbremse ausgebildet, gibt dem Fahrzeug hohe Sicherheit. Außerdem ist noch Hinterradhandbremse vorgesehen. Das Niederrahmenchassis, Type W IV O, ist mit Viertakt-Vierzylindermotor, je zwei Zylinder im Block vereinigt, ausgestattet. Als Kühlanlage dient ein Wasserrohrkühler, System Windhoff, mit auswechselbaren Elementen und gefederter Lagerung. Der 60-PS-Motor gibt dem Wagen eine Steigfähigkeit bis zu neun Prozent im zweiten Gang. Die größte Geschwindigkeit des betriebsfertigen Wagens beträgt 35 km pro Stunde; das Gewicht, mit 50 Personen vollbesetzt, rund zehn Tonnen.

Die Karosserien wurden zum größten Teil von den Lohner-Werken geliefert; es sind aber auch die Firmen Steyr, Oeffag und Simmeringer Waggonfabrik beteiligt. Die fünf von der letztgenannten Firma beigestellten Karosserien sind bemerkenswert, weil sie ganz in Eisen konstruiert wurden. Von den 102 Wagen haben zwei Allwetterkarosserie. Die schmucken, praktischen Fahrzeuge werden sicher beitragen, unserer Stadt in Hinsicht des oft bemängelten Verkehres vorwärtszuhelfen.

Warnung vor französischen Apachen.

Wir erhalten folgende Zuschrift: Verehrliche Redaktion! Von einer Autotour, die ich gemeinsam mit Herrn Josef Chiger, Vorstandsmitglied des Oesterreichischen Touring-Club, unternommen habe, zurückgekehrt, fühle ich mich verpflichtet, Ihnen nachstehenden Vorfall zur Kenntnis zu bringen. Ich fuhr mit Herrn Chiger, der seinen Wagen selbst lenkte, von Wien über Deutschland und die Vogesen nach Paris. Ungefähr 80 bis 100 km vor Paris — es war bereits 10 Uhr abends — mußten wir in dem Orte Vauchamp Benzin nachfüllen, und ich benützte die Gelegenheit, um in einem neben der Zapfstelle befindlichen kleinen Gasthaus einen Imbiß einzunehmen. Schon beim Betreten des Lokales bemerkte ich, daß ich in eine Spelunke geraten war. An einem Tische saßen einige lichtscheue Elemente, die uns fortgesetzt beobachteten. Als mein Begleiter die Zeche bezahlte und wir zum Auto kamen, hatten die Apachen den Volant bereits abgeschlagen, der am Boden des Führersitzes lag. Zum Glück blieb eine Sprosse des Volants intakt. Herr Chiger setzte den Wagen sofort in Bewegung und fuhr mit einer Sprosse nach Paris weiter. Es war jedenfalls beabsichtigt, uns durch Beschädigung des Volants das Weiterfahren unmöglich zu machen. Allem Anschein nach war auch der Wirt dieser Kaschemme im Einverständnis mit seinen Gästen, so daß uns nichts anderes übrig blieb, als möglichst rasch Vauchamp zu verlassen. Bemerken möchte ich, daß weit und breit kein Polizeiorgan zu sehen war und daß es den Apachen ein Leichtes gewesen wäre, uns vollständig auszurauben. Die österreichische Gesandtschaft in Paris gab uns den Rat, die Anzeige bei der Präfektur zu machen, was auch geschah. Erst nachträglich kam es uns von verschiedenen Seiten zur Kenntnis, daß in der Gegend, die wir durchfuhren, viele Apachen ihr dunkles Handwerk ausüben. Tatsächlich wurde auch zwei Tage später in einem Vororte von Paris ein Auto von Apachen angeschossen. Wir haben diesen Vorfall auch dem französischen Touring-Club zur Kenntnis gebracht, erhielten jedoch von einem Organ desselben die Auskunft, daß der französische Touring-Club in solchen Angelegenheiten nur für s e i n e Mitglieder intervenieren könne. Da in der letzten Zeit sehr viele österreichische Automobilisten Paris besuchen, glaube ich im Interesse unserer Automobilisten zu sprechen, wenn ich Ihnen diesen Vorfall zur Kenntnis bringe. Hochachtungsvoll Dr. Otto K i r s c h n e r, Rechtsanwalt, Vorstandsmitglied des Wiener Automobil-Club.

Tatra-Bergrennen.

In unserem Bericht über das Tatra-Bergrennen des Krakauer Automobil-Club, erschienen in Nr. 17, hat sich ein Fehler eingeschlichen. Es hieß dort, daß H. Liefeld auf Austro Daimler ADR nur um zwei Zehntelsekunden hinter dem Sieger H. Jan Ripper auf Bugatti war. In Wirklichkeit erreichte H. Ripper eine Zeit von 5:47·41, dagegen H. Liefeld 6:02·33, somit um 14·52 Sekunden hinter dem Sieger Ripper.

Der Kraftwagenlinienverkehr in Deutschland.

Nach dem Bericht der „Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H." in Berlin haben die ihr angeschlossenen und in Arbeitsgemeinschaft mit ihr stehenden Kraftverkehrsgesellschaften in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. Juni 1928 insgesamt 15·37 Millionen Wagenkilometer (das sind 32 Prozent mehr als in der gleichen Zeit im Vorjahre) geleistet und dabei 31·67 Millionen Personen (das sind 49 Prozent mehr gegenüber der ersten Hälfte des Jahres 1927) befördert. Am 30. Juni d. J. betrieben die Kraftverkehrsgesellschaften 451 Personenlinien mit 7763 km Streckenlänge und verfügten über 1075 Kraftomnibusse. Die Zahl der Kraftomnibusse hat um 35 Prozent zugenommen. Da diese Unternehmungen im Vorjahr insgesamt 49·28 Millionen Personen befördert haben, sind bereits im ersten Halbjahr 1928 64·5 Prozent der Gesamtleistung des Jahres 1927 erreicht. Unter Berücksichtigung, daß die Hauptreisezeit in die zweite Jahreshälfte fällt, ist voraussichtlich mit einer Beförderungsleistung der Kraftverkehrsgesellschaften im ganzen Jahre 1928 von rund 70 Millionen Personen zu rechnen. Außer den regelmäßigen Fahrten auf Kraftfahrlinien sind zahlreiche Sonderfahrten sowie Rund- und Ausflugsfahrten mit besonders ausgestatteten Omnibussen unternommen worden. Ferner wurde im ersten Halbjahr 1928 eine Leistung von über einer halben Million Kilometer bei der Vermietung von Personenkraftwagen erzielt. Im Güterverkehr legten die Kraftverkehrsgesellschaften im ersten Halbjahr 1928 zusammen 4·1 Millionen Kilometer zurück. Auch hier sind gegenüber dem Vorjahre durch Einstellung neuer leistungsfähiger Fahrzeuge, darunter einer größeren Zahl luftbereifter Dreiachser, Fortschritte erzielt worden. Die Gesamtleistung der in der „Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H." zusammengeschlossenen Gesellschaften betrug im ersten Halbjahr 1928 rund 20 Millionen Wagenkilometer.

Mühlviertler Wertungsfahrt.

Der Oberösterreichische Automobil-Club veranstaltet am 23. September (eventuell 30. September oder 7. Oktober) eine Wertungsfahrt durch das obere Mühlviertel. Die Veranstaltung ist geschlossen und bezweckt die Prüfung der Sport- und Fahrdisziplin der Fahrer in Verbindung mit der Zuverlässigkeit der Fahrzeuge in dem abwechslungsreichen und wenig bekannten Gelände des Mühlviertels. Teilnahmsberechtigt sind alle Mitglieder des Oberösterreichischen Automobil-Club und dessen Gäste. Zugelassen sind Automobile, Motorräder und Motorräder mit Beiwagen. Der Start erfolgt am Tage der Konkurrenz in der Zeit von 8 bis 9 Uhr früh auf dem Schillerplatz in Linz. Die Strecke wird wie folgt festgelegt: Linz, Krumauer Bundesstraße über Saurüsselberg, Neufelden, Altenfelden, Lambach, Hofkirchen, Altenhof, Oberkappel, Kollerschlag, Peilstein, Julbach, Ulrichsberg, Aigen (Zwangsaufenthalt, Mittagsrast), zusammen 105 km; Aigen, Rohrbach, Haslach, Unterriedl, Helfenberg, Hinterweißenbach, Vorderweißenbach, Amesschlag, Leonfelden, Dietrichschlag, Zwettl, Hellmonsödt über Haselgraben nach Linz, zusammen 76 km. Gesamtstrecke 181 km. Nennungen sind bis 18. September, 18 Uhr abends, an das Sekretariat des Oberösterreichischen Automobil-Club zu richten. Das Nenngeld beträgt für Automobile S 4·—, für Motorräder mit Beiwagen S 3·— und für Motorräder S 2·—.

Lehrmittel für gewerbliche Berufsschulen.

In der Sammlung Lehrmittel für gewerbliche Berufsschulen ist Heft 46, „Modellieren und Ergänzungszeichnen für Automobil- und Motorenschlosser an gewerblichen Berufsklassen", von stellvertretenden Berufsschuldirektor H. Leben und Studiendirektor Ing. Stolzenberg, Teil I, Unterstufe, 12 S. Abbildungen, 12 Tafeln 21½:30 cm, kart., RM. 1.40, Verlag B. A. Teubner, Leipzig und Berlin 1928, erschienen. — Das Heft ist den praktischen Verhältnissen der Werkstatt gut angepaßt, so daß mit ihm dem jungen Gehilfen, wie auch

Neue AVA Bedingungen
AUTOMOBIL-VERKEHRS-ANSTALT
Wir verkaufen Ihnen
jedes AUTOMOBIL
jedes MOTORRAD
gegen 20 Monatsraten
bei 25% Anzahlung mit
Nur 4·9% Zuschlag zum Original-Kaufpreis pro Jahr.
Wien, I. Hegelgasse 17. Telephon 75-2-64