

DIE ÖSTERREICHISCHE
AUTOMOBIL-INDUSTRIE
UND DEREN HILFSQUELLEN

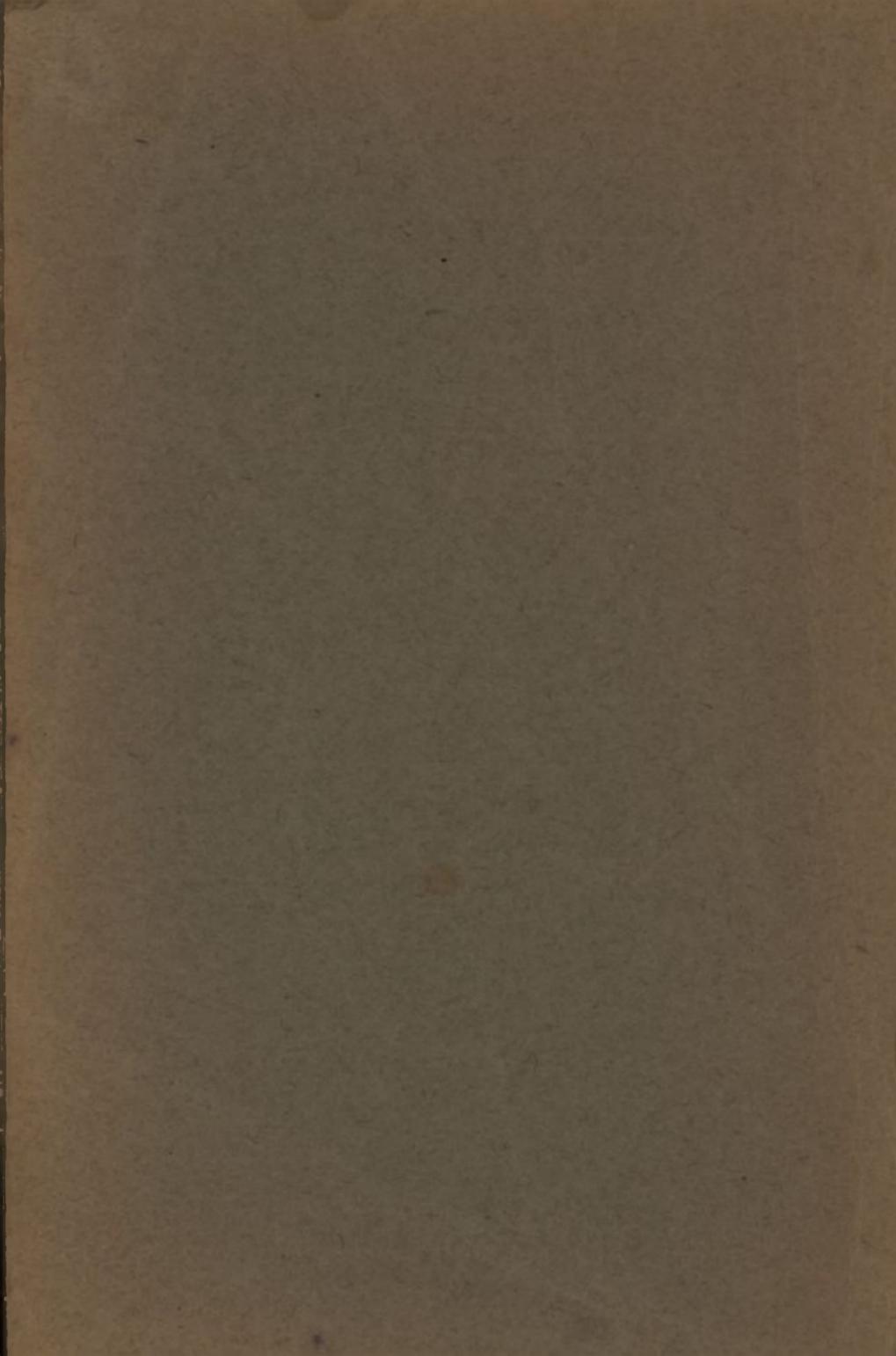
HANDBUCH

HERAUSGEgeben VOM

VERBANDE ÖSTERREICHISCHER
AUTOMOBIL-INDUSTRIELLEN

NEUDRUCK 1910





DIE ÖSTERREICHISCHE AUTOMOBIL-INDUSTRIE UND DEREN HILFSQUELLEN

HANDBUCH

HERAUSGEGEBEN VOM

**VERBANDE ÖSTERREICHISCHER
AUTOMOBIL-INDUSTRIELLEN**

NEUDRUCK 1910

□ □ □

DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, WIEN V

A-18531

Dieses Buch steht im Ausmaße der Auflage
jedem Interessenten kostenlos zur Verfügung

BIBLIOTEKA
UMCS
LUBLIN

Decken 14

K.1160|56|5138.



Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorwort	V
Der Verband österreichischer Automobil-Industriellen (Verbandschronik)	1
Die Motorfahrzeug-Industrie Österreichs:	
A. Personen-, Luxus- und Tourenwagen	13
B. Motoromnibusse	17
C. Last- und Lieferungswagen	19
D. Motorräder	21
Beschreibung der Erzeugnisse der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft in Wiener-Neustadt, G. m. b. H.	23
Beschreibung der elektrischen Oberleitungs-Automobil- linien »System Mercédès Electrique-Stoll«	37
Beschreibung der Erzeugnisse der Firma Johann Puch, Erste steiermärkische Fahrradfabrik-Aktiengesellschaft, in Graz	47
Die Hilfsindustrien:	
A. Firmenregister	67
Beschreibung der Erzeugnisse der Wiener Automobil- fabrik-Aktiengesellschaft vormals Gräf & Stift in Wien XIX	95
Die Hilfsindustrien:	
B. Bezugsquellenverzeichnis	107
Beschreibung der Erzeugnisse der Firma Laurin & Klement, Motorfahrzeugfabrik, A.-G., in Jungbunzlau	143
Sachregister zu den gesetzlichen Bestimmungen	157
Gesetzliche Verordnungen:	
A. Inland	163

	Seite
Straßenverbote:	
Niederösterreich	226
Steiermark	227
Krain	229
Mähren	229
Oberösterreich	229
Salzburg	231
Schlesien	231
Tirol	231
Bosnien und Herzegowina.....	233
Gesetzliche Verordnungen:	
<i>B. Ausland</i>	235
Beschreibung der Erzeugnisse der Fiat-Werke Aktiengesellschaft in Wien XXI	257
Verzeichnis der Ortsnamen	265
Städteverzeichnis	271
Geschwindigkeitstabellen	399
Praktische Tabelle zur Berechnung der Stundendurchschnittsgeschwindigkeit	402
Merkbuch (Anhang)	403

VORWORT.

Als der Verband österreichischer Automobil-Industriellen daranging, die einleitenden Schritte zur Ausgabe des vorliegenden Nachschlagebuches im Kreise seiner Mitglieder und Freunde vorzubereiten, da wurde wohl mancher Zweifel über den Zweck dieser Aktion laut, und wenn es der Verbandsleitung auch gelungen ist, dieselben nach und nach zu zerstreuen und eine stetig wachsende Anhängerschaft für diese Propaganda zu gewinnen, so dürfte dennoch hie und da eine skeptische Auffassung über den Wert einer solchen Publikation zurückgeblieben sein. Um diese zu zerstreuen und anderseits auch, um die verehrten Leser, denen dieses Büchlein in die Hände fällt, über den Werdegang dieser Druckschrift aufzuklären, sehen wir uns veranlaßt, derselben ein Geleitwort vorauszuschicken.

Zunächst einmal die Frage: **Was hat den Verband österreichischer Automobil-Industriellen zu dieser Publikation veranlaßt?** Als sich unsere gesetzgebenden Körperschaften mit seltenem und in wichtigen sozialen Fragen nur zu oft vermißtem Eifer anschickten, die automobilistische Bewegung in Österreich und damit womöglich auch die österreichische Automobilindustrie durch engherzige Verordnungen und Gesetze aus der Bahn des natürlichen Aufschwunges zu verdrängen und deren Rechte auf freie Entwicklung zu schmälern, hatten die Abgesandten des Verbandes reichlich Gelegenheit, festzustellen, daß selbst Kreise, denen man zufolge ihrer beruflichen Tätigkeit eine gewisse Vertrautheit mit den heimischen Industrieverhältnissen zumuten sollte, eine rührende Unwissenheit über den Umfang und die Bedeutung dieses jüngsten Zweiges der

heimischen Großindustrie an den Tag legen. Es wurde nur zu oft die Frage aufgeworfen: »Ja, haben wir denn überhaupt eine Automobilindustrie von nennenswertem Umfange in Österreich?« — Zugegeben, das ziffermäßige Verhältnis der österreichischen Automobilfabriken zur Industrie des Auslandes ist ein bescheidenes — was aber drum und dran hängt, davon kann sich wohl nur jener ein richtiges Bild machen, der mit der heimischen Automobilfabrikation in ständiger Fühlung steht. Es wäre gewagt, zu behaupten, daß die Entwicklung der Automobilindustrie belebend auf die ganze übrige Industrie Österreichs gewirkt hat — daß sie aber einzelnen Fabrikationszweigen zu neuem Glanze verhalf, ist durch Tatsachen bewiesen. Wir verweisen nur auf die vielseitigen Anregungen, welche beispielsweise unsere Montanindustrie durch die Automobilfabrikation gewonnen hat; die Stahlerzeugung ist rücksichtlich Herstellung hochlegierter Konstruktionsstähle in ganz neue Bahnen gelenkt worden, der chemischen Industrie, soweit die Erzeugung von Benzin und Schmiermaterialien in Betracht kommt, der Wagenfabrikation u. a. m. wurden neue große Absatzquellen erschlossen, und wenn wir schließlich auf die sogenannte »Fremdenindustrie« greifen wollen, so pflanzt sich die Interessengemeinschaft der Automobilindustrie fort bis ins hundertste Glied! Gar ungläubig wurden die Köpfe geschüttelt, wenn die Verbandsdelegierten auf die potenzierte Einwirkung hinwiesen, die jeder gegen die Automobilindustrie geführte Schlag auch auf die übrigen Erwerbszweige ausüben muß, es wurde ihnen von verschiedenen amtlichen Stellen nahegelegt, doch einmal dokumentarisch festzulegen, was wir unter dem Begriff »Automobilindustrie und Hilfsbetriebe« zusammenfassen, und so war der erste Ansporn zu dieser Propagandaschrift gegeben.

Doch nicht nur für diejenigen Kreise sollte dieses Buch bestimmt sein, die sich mit der heimischen

Automobilindustrie in amtlicher Eigenschaft befassen, der erste Gedanke zur Ausgabe einer solchen Druckschrift wurde erweitert und hat sich schließlich zu einer gemeinsamen Kundgebung der gesamten österreichischen Motorfahrzeugindustrie verdichtet, die dem vorliegenden Handbuche ein weiteres Ziel setzt. Es soll nun auch in weitere Kreise des kaufkräftigen Publikums den richtigen Begriff von dem Umfange der heimischen Automobilindustrie tragen, soll unseren Freunden, Gönern und solchen, die es werden wollen, zeigen, welche Fülle heimischen Gewerbefleißes dieser Fabrikationszweig in sich vereinigt, soll den verehrten Lesern aber auch ein befreites Zeugnis von der Leistungsfähigkeit unserer österreichischen Motorfahrzeugindustrie ablegen. Die weiteste Verbreitung dieses Werkchens ist durch den Umstand gewährleistet, daß dasselbe in vielen tausend Exemplaren kostenlos verteilt werden soll — eine Aktion der Selbsthilfe im weitesten Sinne des Wortes, und es bleibt zu wünschen, daß dieses Buch auch allen jenen Kreisen, die mit erheblichen finanziellen Opfern zum Gelingen der gemeinsamen Aktion beigetragen haben, reichlichen Nutzen abwerfe.

Zur Beruhigung aller Kreise, welche eine unlautere Benachteiligung ihrer Interessen durch dieses Werkchen fürchten, sei es gesagt: wir predigen keinen Boykott, wir wollen nur zeigen, was wir leisten können, wollen endlich einmal energisch der Auffassung entgegentreten, daß sich die österreichische Automobilindustrie als Quantité négligeable beiseite schieben läßt, wollen damit schließlich vor dem Forum des großen Publikums auch jener Konkurrenz die Stirne bieten, die nur zu oft geneigt ist, unsere heimischen Erzeugnisse zu diskreditieren. Es wäre demnach widersinnig, diesem vom reinsten Selbsterhaltungstrieben diktierten Werke die Tendenz des Boykotts unterschieben zu wollen, und wenn es schon die internationale Courtoisie erfordern soll, sind wir gerne bereit, der von

der Fachpresse an uns ergangenen Mahnung Folge zu leisten und diese Propagandaschrift unter dem Schlagworte

Nur österreichische Erzeugnisse

segeln zu lassen.

Noch einige Worte über Form und Inhalt dieser Schrift. Wir führen darin den Lesern eine Revue aller Firmen vor, die in Österreich Automobile erzeugen, und auch jener Betriebe, die der österreichischen Automobilindustrie Roh- und Halbfabrikate liefern. Es ist keineswegs der Zweck dieses Buches, ein umfassendes Adressenmaterial sämtlicher Firmen der in Betracht kommenden Branchen zu schaffen, denn dazu sind andere Nachschlagebücher berufen — nein, es sollten darin vielmehr nur jene Firmen Aufnahme finden, die ihre Erzeugnisse ausschließlich, beziehungsweise hauptsächlich an die Automobilindustrie abgeben oder aber in ihren Betrieben Sondereinrichtungen geschaffen haben, die von der österreichischen Automobilindustrie ständig beschäftigt werden. Von diesem Grundsatze ausgehend, ist dieses Werk auch wieder für die Automobilindustrie selbst ein wichtiger Behelf zur Wahl bewährter Bezugsquellen, und gleichwie wir dem österreichischen Automobilisten die Bedachtnahme auf die heimische Industrie nahelegen wollen, richten wir auch an die heimischen Automobilfabriken den Appell, ihren Bedarf an Rohmaterialien, Halbfabrikaten und Zubehörteilen nach Tunlichkeit bei den in diesen Branchenregistern enthaltenen Firmen zu decken.

Die österreichische Hilfsindustrie hat sich opferwillig mit erheblichen Geldaufwänden an die Spitze der Subskription für die Aufbringung der Kosten

dieses Werkes gestellt, und es wäre gewiß nicht ein gering zu veranschlagender Erfolg dieser Druckschrift, wenn dieselbe auch im Hinblicke auf eine ausgiebigere Beschäftigung der heimischen Hilfsindustrien in den heute noch bestehenden Mißverhältnissen Wandel schaffen könnte.

Die in dem Buche enthaltenen technischen Beschreibungen der einzelnen heimischen Wagentypen sind von den betreffenden Erzeugern selbst verfaßt und übernimmt die Redaktion für deren Form und Fassung keinerlei Verantwortung.

Wir sprechen zum Schluß allen jenen Faktoren, die sich um das Zustandekommen des vorliegenden Buches durch tätige Mithilfe und finanzielle Opfer verdient gemacht haben, den herzlichsten Dank aus und wünschen im allgemeinen Interesse aller Beteiligten lebhaft, daß dieser Kundgebung der erhoffte Erfolg nicht versagt bleiben möge.

WIEN, im Mai 1909.

Für die Verbandsleitung:
Der Verfasser.

Dem Verbande österreichischer Automobil- Industriellen

gehörten zu Beginn des Verbandsjahres 1909 nachfolgende
Firmen an:

	Seite
Accumulatoren-Fabrik, A.-G., Generalrepräsentanz Wien	68
S. Armbruster in Wien	68
M. Bittner & Co. in Wien	69
Joh. E. Bleckmann in Mürzzuschlag	69
Gebr. Böhler & Co., Aktiengesellschaft in Wien	70
Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne in Wien	71
Österr. Büssing-Autonutzfahrzeuge A. Froß in Wien	18
Österr. Daimler-Motoren-Gesellschaft, Wiener-Neustadt	14
Dénes & Friedmann in Wien	72
M. J. Elsinger & Söhne in Wien	73
Fiat-Werke Aktiengesellschaft in Wien	14
Leopold Gasser, Weicheisen- und Stahlgießerei in St. Pölten	74
Gerson Boehm & Rosenthal in Wien	75
Halphen & Co., Gesellschaft m. b. H. in Wien	22a
Jakob Häusermann in Wien	76
Gustav Koenig & Co., Benzinfabrik Kagran in Wien	78
Laurin & Klement, A.-G., Jungbunzlau (Böhmen)	14
Jakob Lohner & Co. in Wien	79
Josef Miskolczy & Co., Gesellschaft m. b. H. in Wien	82
Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft in Wien	15
Noricumwerke Cless in Graz	83
Oesterr.-Amerik. Gummifabrik-Aktiengesellschaft in Wien	84
Poldihütte, Tiegelgußstahlfabrik in Wien	84
Johann Puch, Fahrradfabriks-Aktiengesellschaft in Graz	15
Brüder Rachmann in Haida, Böhmen	86
Reichenberger Automobilfabrik, G. m. b. H. in Reichenberg	16
Josef Reithoffer's Söhne in Wien	86
Schiessl & Co. in Wien	87
M. Schmid & Söhne, Wilhelmsburg, N.-Ö.	88
Rudolf Schmidt & Co. in Wien	88
Skodawerke-Aktiengesellschaft in Pilsen	90
Ignaz Storek Stahlhütte in Brünn	90
Wm. Szalay & Sohn in Wien	90
Georg Graf von Thurn'sches Stahlwerk in Streitelen	90
Vacuum Oil Company A.-G. Automobilabteilung in Wien	91
Friedrich Weichmann's Witwe in Wien	92
Wiener Automobilfabrik-A.-G. vorm. Gräf & Stift in Wien	16

Der Verband österreichischer Automobil-Industrieller.

Geschäftsstelle in Wien VI/1. Gumpendorferstraße 15.

Es war zur Zeit der Internationalen Automobilausstellung 1907, als seitens der Herren Ludwig Lohner, Direktor Ingenieur Wilhelm Strauß und Direktor Karl Gräf der glückliche Versuch unternommen wurde, die heimischen Automobilfabriken einander näher zu bringen und durch Schaffung einer geschlossenen Körperschaft der stetig andringenden ausländischen Konkurrenz ein wirksames Gegengewicht zu bieten. Die Namen dieser Proponenten, denen der österreichische Automobilismus schon so manchen nützlichen Impuls zu danken hat, sicherten dieser Aktion im vorhinein einen vollen Erfolg und bei einer am 5. März 1907 in den Lokalitäten des österreichisch-ungarischen Exportvereines abgehaltenen zwanglosen Besprechung wurde ein engeres Komitee, bestehend aus den Herren

Eduard Lanner, Präsident des Verwaltungsrates der Firma Johann Puch, Erste steiermärkische Fahrradfabriks-Aktiengesellschaft in Graz,

Direktor Ingenieur Wilhelm Strauß der Österreichischen Daimler - Motoren - Gesellschaft, G. m. b. H. in Wiener-Neustadt,

Erhard Köbel, Prokurist der Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft in Wien,

Karl Gräf, Verwaltungsrat der Wiener Automobilfabrik-Aktiengesellschaft, vormals Gräf & Stift in Wien,

Ludwig Urban jun., Verwaltungsrat der Schrauben- und Schmiedewaarenfabriks-Actiengesellschaft Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne in Wien,

Adolf Bittner, Chef der Firma M. Bittner & Co. in Wien,

Arnold Ritter v. Nartowsky, Vertreter der Firma Schiessl & Co., Generalverkäufer für Poldistahl in Wien

gewählt und mit der Aufgabe betraut, die Satzungen für den zu gründenden Industriellenverband auszuarbeiten.

Schon am 15. April 1907 fand die konstituierende Vollversammlung in den Sälen des österreichisch-ungarischen Exportvereines statt und wurden die Bandessatzungen in nachfolgender Fassung genehmigt:

§ 1. Name und Sitz des Verbandes.

Der Verband führt den Namen: »Verband österreichischer Automobil-Industrieller« und hat seinen Sitz in Wien.

§ 2. Zweck des Verbandes.

Der Zweck des Verbandes ist Förderung der gemeinsamen Interessen der österreichischen Automobilfabriken und deren Hilfsindustrien. Insbesonders ist es seine Aufgabe:

- a) die persönlichen Beziehungen unter seinen Mitgliedern zu pflegen und dadurch auf die Förderung und Vervollkommenung der Automobilindustrie hinzuwirken;
- b) für entsprechende Würdigung der heimischen Automobilindustrie nach außen einzutreten;
- c) in den Verhältnissen des Warenabsatzes auf die Anwendung richtiger Grundsätze Einfluß zu nehmen;

- d) durch gemeinsames Vorgehen in allen Fragen des Rechtes und des Verkehrs, welche die heimische Automobilindustrie berühren, dieser selbst gebührende Berücksichtigung zu erwirken;
- e) Einrichtungen zu beraten und zu verbreiten, die zur Hebung und Ausbildung des Arbeiterstandes zweckdienlich erscheinen.

Durch Abhaltung von Versammlungen, Eingaben und Berichte an Behörden und andere Körperschaften wird der Verband diese Zwecke zu erreichen suchen.

§ 3. Mitgliedschaft.

Mitglied kann jede österreichische Firma werden, welche Automobile, Automobilteile, Automobilzugehör und Automobilbetriebsstoffe in Österreich erzeugt oder einschlägige österreichische Erzeugnisse als Monopol vertreibt.

§ 4. Aufnahme und Austritt der Mitglieder.

Der Eintritt von Mitgliedern erfolgt durch schriftliche Anmeldung an den Vorstand, welcher über die Aufnahme entscheidet.

Die Mitgliedschaft erlischt im Falle der dauernden Einstellung des Betriebes, infolge Ausschlusses aus dem Verbande und durch Austritt. Der Austritt eines Mitgliedes kann nur mit Ende des Verbandsjahres nach vorhergegangener dreimonatlicher an den Vorstand abgegebener Austrittserklärung erfolgen.

Der Ausschluß aus dem Verbande kann vom Vorstande über ein Mitglied verhängt werden, wenn dasselbe gegen die Interessen des Verbandes handelt oder sich sonst der Mitgliedschaft unwürdig macht.

Ein ausscheidendes Mitglied hat keinen Anspruch auf das Verbandsvermögen.

§ 5. Pflichten und Rechte der Mitglieder.

Die Mitglieder sind verpflichtet, für die Zwecke des Verbandes nach Kräften zu wirken; ihnen obliegt die Pflicht, an den Vollversammlungen teilzunehmen oder sich durch ein anderes, von Fall zu Fall schriftlich zu bevollmächtigendes Mitglied vertreten zu lassen.

Die Mitglieder sind an die Beschlüsse der Vollversammlung und der mit Beschußfassung betrauten Komitees sowie an die statutenmäßigen Anordnungen des Vorstandes gebunden.

Die Mittel zur Deckung der Verbandsbedürfnisse werden durch jährliche Mitgliedsbeiträge aufgebracht, deren Höhe die Vollversammlung bestimmt. Die Mitglieder werden nach Maßgabe ihrer Arbeiterzahl in Gruppen eingeteilt, welchen die nachstehend festgesetzten Stimmeinheiten zufallen, und zwar:

a) Automobilfabriken:

Gruppe 1	1 bis 30	Arbeiter	1	Stimmeinheit
" 2	31 " 100	"	2	Stimmeinheiten
" 3	101 " 200	"	3	"
" 4	201 " 500	"	4	"
" 5	über 500	"	5	"

b) Hilfsindustrien:

Gruppe 1	1 bis 30	Arbeiter	1	Stimmeinheit
" 2	über 30	"	2	Stimmeinheiten

c) Händler:

haben je 1 Stimmeinheit

Die Höhe des einzelnen jährlichen Mitgliedsbeitrages steht im Verhältnis zu den zugesprochenen Stimmseinheiten.

Das erste Verbandsjahr läuft vom 1. Mai 1907 bis 31. Dezember 1907, die folgenden mit dem Kalenderjahren.

§ 6. Anberaumung der Vollversammlung.

Die Mitglieder üben ihre gemeinsamen Rechte in der Vollversammlung aus. Alljährlich muß mindestens eine Vollversammlung abgehalten werden; Ort und Zeit bestimmt der Vorstand.

Auf Antrag von zehn Verbandsmitgliedern muß der Vorstand auch zu anderen Zeiten außerordentliche Vollversammlungen einberufen.

Die Einladung zur Vollversammlung erfolgt auf schriftlichem Wege mittels eingeschriebener Briefe und unter Bekanntgabe der Tagesordnung mindestens 14 Tage vor dem anberaumten Termine.

§ 7. Die Vollversammlung.

Die Vollversammlung ist beschlußfähig, wenn alle Mitglieder ordnungsgemäß eingeladen wurden und mindestens ein Viertel der im § 5 festgesetzten Anzahl von Stimmeinheiten anwesend ist.

Die Mitglieder können sich im Verhinderungsfalle durch andere Verbandsmitglieder vertreten lassen, deren Vollmacht indes ausdrücklich nachgewiesen sein muß.

Die Vollversammlung beratet und beschließt über alle den Verband betreffenden Angelegenheiten. Zu ihren Beschlüssen ist in der Regel nur einfache Stimmenmehrheit erforderlich. Bei Stimmengleichheit entscheidet der Vorsitzende.

Die Vollversammlung wählt den Vorstand und die Revisoren und bestimmt den jährlich von den Mitgliedern zu leistenden Verbandsbeitrag.

Die Tagesordnung der Vollversammlung setzt der Vorstand fest.

Anträge von Mitgliedern muß der Vorstand auf die Tagesordnung setzen, wenn sie ihm spätestens 6 Tage vor der Vollversammlung schriftlich bekanntgegeben werden.

Zu den Beschlüssen auf Änderung der Verbandsatzungen und Auflösung des Verbandes ist die Zustimmung von zwei Dritteln sämtlicher Mitglieder nötig.

Ist eine Vollversammlung nicht beschlußfähig, so ist eine neue binnen 14 Tagen einzuberufende Vollversammlung ohne Rücksicht auf die Zahl der erschienenen Mitglieder über das Programm der ersten Vollversammlung zu beschließen berechtigt.

Die Protokolle über die Vollversammlung sind vom Schriftführer des Verbandes, bei größerem Umfange derselben von hiezu vom Vorstande berufenen Personen unter Verantwortung des Schriftführers aufzunehmen und von diesem und dem Vorsitzenden zu unterfertigen.

Die Beschlüsse der Vollversammlung werden, falls es auch nur von einem Mitgliede gewünscht wird, durch namentliche Abstimmung gefaßt.

§ 8. Die Leitung des Verbandes.

Von der Vollversammlung ist ein siebengliedriger Vorstand für eine einjährige Amtstätigkeit zu wählen, die Gewählten haben jedoch ihr Amt bis zur satzungsgemäßen Neuwahl fortzuführen.

Die Wahl in den Vorstand oder zum Revisor ist nicht an die Firma, sondern an die gewählte Person, die Eignung selbst an die Verbandsmitgliedschaft gebunden.

Die Verbandsleitung wird durch den Vorstand ausgeübt, welcher für seine unentgeltliche Tätigkeit der Vollversammlung verantwortlich ist.

Der Obmann vertritt den Verband nach außen und den Behörden gegenüber; ihm obliegt die allgemeine Leitung des Verbandes, die Einberufung der Vollversammlung und der Vorsitz in derselben (unbeschadet des ihm als Verbandsmitglied zustehenden Stimmrechtes), die Anordnung und Ausführung der Verbandsbeschlüsse, worin ihn die übrigen Vorstandsmitglieder nach Maßgabe ihrer Funktionen und der

von ihm getroffenen Arbeitseinteilung zu unterstützen haben. Ausfertigungen und Bekanntmachungen des Verbandes werden von dem Obmann oder vom Obmannstellvertreter und von einem Mitgliede des Vorstandes unterzeichnet.

Der Vorstand ist bei Anwesenheit von mindestens vier Vorstandsmitgliedern beschlußfähig.

Alle Beschlüsse und Wahlen im Vorstande erfolgen mit einfacher Mehrheit. Bei Stimmengleichheit entscheidet der Vorsitzende.

Über die Sitzungen des Vorstandes wird ein Protokollbuch geführt. Die Protokolle sind vom Obmann und vom Schriftführer zu unterfertigen.

Außerdem kann der Vorstand zu speziellen Zwecken einzelne seiner Mitglieder bevollmächtigen. Bei ungewöhnlichen Vakanzen ergänzt sich der Vorstand durch Selbstwahl bis zur nächsten ordentlichen Vollversammlung.

§ 9. Revision.

Zur Revision der Kassagebarung und Prüfung des Geschäftsberichtes wählt die Vollversammlung zwei Revisoren.

Der Vorstand fordert diese Revisoren mindestens acht Tage vor der Vollversammlung, mittels eingeschriebener Briefe, zur Prüfung der Kassarechnung und des Geschäftsberichtes auf. Den Befund teilen die Revisoren der Vollversammlung mit und beantragen, ob dem Vorstande das Absolutorium erteilt werden kann oder nicht.

§ 10. Wahl von Komitees.

Die Vollversammlung kann zur Beratung und Beschußfassung über bestimmte Verbandsangelegenheiten Komitees wählen. Die Anzahl der Mitglieder eines Komitees ist nicht beschränkt. Ein gewähltes Komitee kann sich durch Kooptierung anderer Verbandsmit-

glieder ergänzen. Für die Beratung und Beschußfassung ständig wiederkehrender Angelegenheiten können auch ständige Komitees gewählt werden.

Die Art der Geschäftsführung eines Komitees bleibt dessen eigener Beschußfassung überlassen. Vorsitzender des Komitees ist stets ein Vorstandsmitglied.

§ 11. Streitigkeiten.

Alle unter den Mitgliedern aus dem Verbandsverhältnisse sich ergebenden Streitfälle werden mit Ausschluß des ordentlichen Rechtsweges durch ein Schiedsgericht inappellabel zu entscheiden sein.

Das Schiedsgericht setzt sich zusammen aus je einem von jedem der beiden Streitteile namhaft gemachten Schiedsrichter, welche beiden Schiedsrichter einen dritten als Obmann wählen. Im Falle sich die beiden Schiedsrichter auf einen Obmann nicht einigen können, entscheidet zwischen den von den beiden Schiedsrichtern vorgeschlagenen Personen das Los. Über das Verfahren vor dem Schiedsgerichte werden besondere Vereinbarungen getroffen, in deren Ermanglung die diesbezüglichen Vorschriften der Zivilprozeßordnung maßgebend sein sollen.

§ 12. Dauer des Verbandes.

Die Dauer des Verbandes ist eine unbestimmte.

Die Vollversammlung, welche die Auflösung des Verbandes beschließt, hat auch über die Art der Verwendung eines etwa vorhandenen Verbandsvermögens zu entscheiden.

In diese Vollversammlung fällt auch die Wahl des Verbandsvorstandes für das erste Verbandsjahr 1907 und wurde in dieselbe das vorbereitende Komitee in der vorstehend erwähnten Zusammensetzung delegiert.

Ihren Beitritt hatten bis dahin angemeldet:

8 Firmen der Automobilindustrie,

21 Firmen der Hilfsindustrie,

2 österreichische Händlerfirmen,

die sich im Sinne des im § 5 der Satzungen festgelegten Stimmenverhältnisses auf insgesamt 57 Stimmeinheiten verteilt.

Die skeptischen Ansichten über den Zweck eines solchen Zusammenschlusses, wie auch die Zweifel über die Dauerhaftigkeit desselben, die hie und da in Branchekreisen laut wurden, verstummt alsbald nach der ersten Feuertaufe, die unserer jungen Korporation auferlegt war. Als im Sommer des Jahres 1907 das Projekt einer **Automobilsteuer** im niederösterreichischen Landtage auftauchte, konnte der Verband die erste Probe seiner Existenzberechtigung ablegen und wenn dieses Projekt kurze Zeit darauf zu Grabe getragen ward, so ist dies nicht in letzter Linie der unermüdlichen Gegenaktion des Verbandes zu danken.

Das zweite Verbandsjahr (1908) stand im Zeichen des **Haftpflichtgesetzes** und auch zur Bekämpfung dieser Gesetzesvorlage entwickelte der Verband im Vereine mit den übrigen automobilistischen Korporationen eine lebhafte Tätigkeit, die, wenn sie auch nicht das Inkrafttreten dieses Gesetzes hindern konnte, doch dazu beigetragen hat, einzelne harte Bestimmungen schon im Laufe der Beratungen des Justizausschusses zu mildern. Die geschlossene Phalanx der vorwiegend agrarischen Volksvertreter, welche damals dem österreichischen Automobilismus gegenüberstand, der ungewohnte und unserer Einwirkungssphäre entrückte Kampfplatz, ließ uns in diesem Falle unterliegen.

Für die heimische Automobilindustrie wurde dieser Mißerfolg auf anderem Gebiete reichlich wettgemacht. Der Verband hat es sich zur Hauptaufgabe gestellt, bei allen amtlichen Instanzen dahin zu wirken, daß der heimischen Automobilindustrie bei **Vergebung**

staatlicher Lieferungen jenes Maß von Berücksichtigung zuerkannt werde, welches derselben nicht nur auf Grund einschlägiger gesetzlicher Normen, sondern auch zufolge ihrer bewiesenen Leistungsfähigkeit zusteht. Das Verständnis, welches wir für unsere Bemühungen in dieser Richtung bei allen in Betracht kommenden Stellen gefunden haben, sei auch in diesen Blättern rühmend hervorgehoben, und wir gedenken dabei mit lebhafter Dankbarkeit insbesonders dreier Ressortchefs, die sich durch intensive Unterstützung unserer Bestrebungen um das Aufblühen der österreichischen Automobilindustrie unvergängliche Verdienste erworben haben: es sind dies die Herren k. u. k. Major Robert Wolf, Leiter des Automobilwesens im k. u. k. Heere, Sektionschef Friedrich Ritter Wagner v. Jauregg des k. k. Handelsministeriums und Hofrat Richard Hofer der k. k. Post- und Telegraphen-Zentralleitung. Die strenge Handhabung der Bestimmungen, wie sie in dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 26. Juni 1908, Z. 18.751 (siehe Seite 163), niedergelegt erscheinen, erweckt in den Kreisen der heimischen Industrie allseits lebhafte Befriedigung und wird wohl auch ab und zu bei den unmittelbaren Interessenten selbst ein Gefühl der Anerkennung und Dankbarkeit für die intensive Tätigkeit der Verbandsleitung hervorgerufen haben.

Der Verbandsvorstand für das zweite Verbandsjahr 1908 verblieb in seiner früheren Zusammensetzung, bis auf das allseits bedauerte Ausscheiden des Herrn Verwaltungsrates Ludwig Urban jun., an dessen Stelle es gelungen ist, Seine Durchlaucht Prinz Erich von Thurn und Taxis als Präsident des Verwaltungsrates der Firma Laurin & Klement, A.-G., Motorfahrzeugfabrik in Jungbunzlau, zur Übernahme dieses Ehrenamtes zu bewegen.

Mit dem Jahre 1909 tritt der Verband in das dritte Jahr seines Bestandes und zählen gegenwärtig zu Mitgliedern:

8 Firmen der österreichischen Automobilindustrie,
27 Firmen der österreichischen Hilfsindustrie,
eine österreichische Händlerfirma.

Dem Verbandsvorstande für das Verbandsjahr 1909
gehören an die Herren:

Eduard Lanner, Präsident des Verwaltungsrates
der Firma Johann Puch, Erste steier-
märkische Fahrradfabriks-Aktiengesellschaft in
Graz, als Obmann,

Seine Durchlaucht Prinz Erich von Thurn und
Taxis, Präsident des Verwaltungsrates der
Firma Laurin & Klement, A.-G., Motorfahrzeug-
fabrik in Jungbunzlau, als Obmannstell-
vertreter,

Direktor Ingenieur Wilhelm Strauß der Öster-
reichischen Daimler - Motoren - Gesellschaft,
G. m. b. H. in Wiener-Neustadt, als Obmann-
stellvertreter,

Direktor Karl Gräf, Verwaltungsrat der Wiener
Automobilfabrik-Aktiengesellschaft, vormals
Gräf & Stift in Wien,

Anton Armbruster, Fabrikant in Wien,
Adolf Bittner, Chef der Firma M. Bittner & Co.
in Wien,

Direktor Ingenieur Karl Waller der Aktien-
gesellschaft Brevillier & Urban, Wien, als
Schriftführer und Kassier.

Wir wollen zum Schluß dieser kurzen Chronik auch
gerne jener automobilistischen und industriellen Kor-
porationen gedenken, die uns in unserer Arbeit um
das Wohl der heimischen Automobilindustrie werktätig
zur Seite standen.

Der Österreichische Automobil-Club als
Zentralstelle des Automobilismus in Österreich hat uns
stets das größte Entgegenkommen bewiesen und unsere
Delegierten bei allen, die Industrie tangierenden Fragen
gerne zu Wort kommen lassen. Daß sich der Ver-

band nach besten Kräften bemühen wird, dieses freundschaftliche Verhältnis auch für die Folge aufrecht zu erhalten und weiter zu festigen, bedarf wohl keiner besonderen Erwähnung.

Die Niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer, die, nebenbei bemerkt, dem Verbande in ihrem prachtvollen Heim Gastfreundschaft gewährt, ist ja stets an erster Stelle dort zu finden, wo es gilt, bedrängten industriellen Interessen zur Seite zu stehen und wir werden es uns gewiß angelegen sein lassen, dem Verbande die wertvolle Förderung seiner Interessen von dieser Seite dauernd zu erhalten.

Noch stehen unserem Verbande wichtige Aktionen bevor, doch ein großer Schritt nach vorwärts ist bereits getan: die Gegensätze zwischen den heimischen Automobilfabriken, die früher, da noch jede den Strang nach einer anderen Richtung zog, nur zu oft zum Nachteile des Gemeinwohls zutage traten, sind nahezu verwischt, ein inniger Kontakt ist zwischen den Automobilfabriken untereinander und den Hilfsindustrien hergestellt, und daß ein solcher Zusammenschluß stets zur nachhaltigsten Förderung der gemeinsamen Interessen beitragen muß, hat die kurze Vergangenheit des Verbandes österreichischer Automobilindustriellen glänzend bewiesen.



WIENER
CARROSSERIE-WERKE

JACOB LOHNER & Co.
K. U. K. HOF-WAGEN-FABRIK
WIEN IX. U. XXI.

LUXUS- TOUREN-
 OMNIBUS-
WAREN-CARROSSERIEN

LIEFERANTEN DER AUTOMOBILLINIEN:

- BADEN - HEILIGENKREUZ □
- BERLIN (GR. BERLINER OMNIBUS-GESELLSCHAFT)
- BUDWEISER BAHNHOF - STADT
- KOPENHAGENER HAFEN - ZENTRALBAHNHOF
- GMÜNDER BAHNHOF-STADT □
- KLOSTERNEUBURG - WEIDLING
- LONDON, VERSUCHSLINIE □
- MARSEILLE (RAYON ELEKTRISCHE AUSSTELLUNG)
- NEUMARKT-PREDAZZO 1907 □
- NEUMARKT-PREDAZZO 1908 □
- PÖTZLEINSDORF - SALMANNSDORF
- SIMMERING - KAISER-EBERSDORF
- TRIENT - TIONE - PINZOLO □

FEODOR BURGMANN

Teleph.: Amt
Bodenbach 84

Stopfbüchsenpackungs-Fabrik

Telegrammadr.:

BODENBACH a. d. E

Burgmann

empfiehlt F. Burgmanns Packung für Dampfmaschinen, Pumpen, Kompressoren etc. Dichtungen für Rohrleitungen, Kessel und Armaturen.

TERNITZER

Stahl- u. Eisenwerke von Schoeller & Co.

ZENTRALBUREAU: Wien I. Wildpretmarkt 10.

STAHLWERK: Ternitz a. d. Südbahn, Nied.-Öst.

TIEGELGUSS-WERKZEUGSTAHL

Schoeller-Stahl.

Auto=Benzin

steuerfrei und versteuert

ab Wien, Budapest, Bosn.-Brod, Drösing,
Dzieditz, Fiume, Kolin, Krosno, Kralup,
Oderberg, Pardubitz, Triest, Trzebinia.

6BR Auto=Oil 6BR

anerkannt vorzüglichste Marke

Gerson Boehm & Rosenthal, Wien XX.

Ausschließliche Lieferanten des Österreichischen Automobil-Klub in Wien. Über 500 offizielle Benzin- und Öilstationen.

I.

Die Motorfahrzeug-Industrie Österreichs

in alphabetischer Reihenfolge des Firmawortlautes.

Zeichenklärung:

B. = Bureaus.

F. = Fabrik.

T. = Telephon.

Tel. = Telegrammadresse.

D. = Niederlagen, Depots.

Z. = Zweigniederlassungen.

✓ = Verbandsmitglied.

s. a. S. = Siehe auch Seite.

A. Personen-, Luxus- und Tourenwagen.

Bock & Hollender in Wien.

B.: Wien III/1. Hauptstraße 72; T.: 7524; Tel.: Bock-hollender Landstraße Wien.

Zweizylinder 10/12 HP. und Vierzylinder von 20 bis 50 HP.

Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft, Gesellschaft m. b. H. in Wiener-Neustadt.

▼ **B.** und **F.**: Wiener-Neustadt; **T.**: Wiener-Neustadt 9; **Tel.**: Daimlerfabrik Wiener-Neustadt;

Benzinmotorwagen, „Österreichischer Daimler“. Elektromobile „Mercédès-Electrique“, auch als Feuerwehrwagen.

Benzin-elektrische Motorwagen „Mercédès-Electrique-Mixte“.

Schiffsmotoren in jeder Stärke.

→ Genaue Beschreibung der Erzeugnisse auf Seite 23. ←

Fiat-Werke Aktiengesellschaft in Wien.

▼ **B.** und **F.**: Wien XXI/I. Brünnerstraße K.-Nr. 1359; **T.**: Floridsdorf 122 und 304; **Tel.**: Fiatwerke Wien; **Z.**: Wien I. Stubenring 4; **D.**: Prag, Brünn, Innsbruck, Budapest, Gmunden;

Stadt- und Tourenwagen, Vierzylinder 14/16 HP. modernster Konstruktion.

→ Genaue Beschreibung der Erzeugnisse auf Seite 257. ←

Laurin & Klement, A.-G., Motorfahrzeugfabrik in Jungbunzlau (Böhmen).

▼ **B.** und **F.**: Jungbunzlau in Böhmen; **T.**: Jungbunzlau 37; **Tel.**: Fahrzeugfabrik Jungbunzlau; **Z.**: Wien I. Parkring 20; Prag II. Josefsplatz; Brünn, Großer Platz; Budapest IV. Semmelweis-utcza 9; London W. 255, Tottenham-Court Road; Moskau, Teatralnyi projesd 3.

Zweizylinder 6/7 HP.

Zweizylinder 8/9 HP. mit V-Motor.

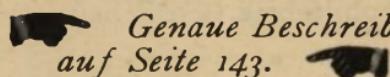
Zweizylinder mit stehendem Motor 10 HP.

Vierzylinder 10/12, 16/18 und 24/30 HP.

Achtzylinder 30/46 HP.

Stationäre Motoren für alle Zwecke.

Lose Motoren für Fahrräder und Automobile.

 *Genaue Beschreibung der Erzeugnisse
auf Seite 143.*

Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft
(vormals k. k. priv. Wagenfabrik Schu-
 stala & Co.) in Wien.

*B.: Wien I. Seilerstätte 5; T.: 3745, 3756, 8862
und 5653; Tel.: Nesselsdorfer Wien; F.: Nessels-
dorf in Mähren und Wien III. Untere Weiß-
gärberstraße 8—10 (T.: 8862); Z.: Wien I.
Kolowratring 8; Breslau Tauentzienplatz 7;
D.: in allen Ländern Europas, ferner Persien,
Ägypten, Kleinasien, Mexiko, Brasilien, Transvaal.*

**Vierzylinder 25/30 und 40 HP., mit Motoren
vertikaler Zylinderanordnung.**

Johann Puch, Erste steiermärkische Fahr-
radfabriks-Aktiengesellschaft in Graz.



*B. und F.: Graz, Gottliebgasse; T.: Graz 357;
Tel.: Johann Puch Graz; Z.: Graz, Joan-
neumring 20; Wien I. Stubenring; Bud-
apest VII. Elisabethring 48; D.: in allen
Erdteilen;*

Kleine Personenwagen (Voiturettes) mit was-
sergekühltem Motor, Zweizylinder 9/12
und 10/12 HP., Vierzylinder 12/14, 16/18
und 28/32 HP.

 *Genaue Beschreibung der Erzeugnisse
auf Seite 47.* 

Reichenberger Automobilfabrik, Gesellschaft m.b.H.
in Reichenberg.



*B. und F.: Rosenthal bei Reichenberg in
Böhmen; T.: Reichenberg 573; Tel.: Raf Reichen-
berg; Z.: Wien I. Kärntnerring 11;*
s. a. S. 402 b.

Kleine Personenwagen (Voiturettes), Zweizylinder
10 HP.

Tourenwagen 30 HP. mit Vierzylindermotor,
4 Geschwindigkeiten und Kardanantrieb;

**Wiener Automobilfabrik-Aktiengesell-
schaft vormals Gräf & Stift in Wien.**



*B. und F.: Wien XIX/5. Weinberggasse 70;
T.: Döbling 169; Tel.: Gräf Stift Wien 19;
Z.: Wien I. Franzensring;*

Tourenwagen, Vierzylinder 16, 24, 40 und 60 HP.
mit Kardanantrieb modernster Konstruk-
tion, mit besonderer Berücksichtigung der
österreichischen Straßenverhältnisse.

 *Genaue Beschreibung der Erzeugnisse
auf Seite 95.* 

B. Motoromnibusse.

Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft, Gesellschaft m.b.H. in Wiener-Neustadt.

V B. und F.: Wiener-Neustadt; T.: Wiener-Neustadt 9; Tel.: Daimlerfabrik Wiener-Neustadt;

Benzinmotor-Omnibusse.

Benzinelektrische Motorwagen „Mercédès-Electrique-Mixte“.

Elektrische Oberleitungswagen siehe Projekt-bureau Ludwig Stoll, Wien.

 *Genaue Beschreibung der Erzeugnisse auf Seite 23.* 

Fiat-Werke Aktiengesellschaft in Wien.

V B. und F.: Wien XXI/1. Brünnerstraße K.-Nr. 1359; T.: Floridsdorf 122 und 304; Tel.: Fiatwerke Wien; Z.: Wien I. Stubenring 4; D.: Prag, Brünn, Innsbruck, Budapest, Gmunden;

Motoromnibusse bis zu 20 Personen Fassungsraum.

 *Genaue Beschreibung der Erzeugnisse auf Seite 257.* 

Laurin & Klement, A.-G., Motorfahrzeug-fabrik in Jungbunzlau (Böhmen).

V B. und F.: Jungbunzlau in Böhmen; T.: Jungbunzlau 37; Tel.: Fahrzeugfabrik Jungbunzlau; Z.: Wien, Prag, Brünn, Budapest, London, Moskau.

Motoromnibusse für 8 bis 20 Personen.

 *Genaue Beschreibung der Erzeugnisse auf Seite 143.* 

**Reichenberger Automobilfabrik, Gesellschaft m. b. H.
in Reichenberg.**

V *B. und F.: Rosenthal bei Reichenberg in Böhmen;
T.: Reichenberg 573; Tel.: Raf Reichenberg;
Z.: Wien I. Kärntnerring 11;
s. a S. 402 b.*

Motoromnibusse modernster Konstruktion.

Projektbüro **Ludwig Stoll**, Generalvertreter der
Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft
für „Elektrische Oberleitungs-Automobillinien“.
*B.: Wien VIII/2. Florianigasse 55; T.: 22.769;
Tel.: Stolltrolley Wien; F.: Daimler-Werke in
Wiener-Neustadt;*

Elektrische Oberleitungs-Automobillinien.

 *Eine technische Abhandlung über diese
Linien befindet sich auf Seite 37.* 

**Wiener Automobilfabrik-Aktiengesell-
schaft vormals Gräf & Stift in Wien.**



*B. und F.: Wien XIX/5. Weinberggasse 70;
T.: Döbling 169; Tel.: Gräf Stift Wien 19;
Z.: Wien I. Franzensring;*

Motoromnibusse, Vierzylinder mit Kardan-
antrieb modernster Konstruktion, mit be-
sonderer Berücksichtigung der österreichi-
schen Straßenverhältnisse.

 *Genaue Beschreibung der Erzeugnisse
auf Seite 95.* 

Die Firma

**Österreichische Büssing-Autonutzfahrzeuge A. Froß (Stefan
V von Götz & Söhne)**

*B. und F.: Wien XX/1. Nordwestbahnstraße 53; T.:
21.682 und 21.683; Tel.: Nutzauto Wien Telephon
hat die Erzeugung in Österreich unmittelbar vor Druck-
legung dieses Buches aufgenommen und verweisen wir be-
züglich dieser Erzeugnisse auf die Seiten 106a und 106b.*

C. Last- und Lieferungswagen.

Bock & Hollender in Wien.

B.: Wien III/1. Hauptstraße 72; *T.*: 7524; *Tel.*: Bock-hollender Landstraße Wien.

Lastwagen leichter Bauart.

Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft, Gesellschaft m. b. H. in **Wiener-Neustadt.**

V *B.* und *F.*: Wiener-Neustadt; *T.*: Wiener-Neustadt 9; *Tel.*: Daimlerfabrik Wiener-Neustadt;

Benzinmotorlastwagen von 10 bis 45 HP.

Elektromobile Lastwagen „Mercédès-Electrique“, auch Feuerwehrwagen, Motorlastenzüge.

 *Genaue Beschreibung der Erzeugnisse auf Seite 23.* 

Fiat-Werke Aktiengesellschaft in Wien.

V *B.* und *F.*: Wien XXI/1. Brünnerstraße K.-Nr. 1359; *T.*: Floridsdorf 122 und 304; *Tel.*: Fiatwerke Wien; *Z.*: Wien I. Stubenring 4; *D.*: Prag, Brünn, Innsbruck, Budapest, Gmunden;

Motorlastwagen für 1000 bis 5000 kg Nutzlast.

Lieferungswagen für 500 und 1000 kg Nutzlast.

 *Genaue Beschreibung der Erzeugnisse auf S. 257.* 

Laurin & Klement, A.-G., Motorfahrzeug-fabrik in Jungbunzlau (Böhmen).



B. und F.: Jungbunzlau in Böhmen; T.: Jungbunzlau 37; Tel.: Fahrzeugfabrik Jungbunzlau; Z.: Wien, Prag, Brünn, Budapest, London, Moskau.

Motorlastwagen für 1000 bis 5000 kg Nutzlast.



Genaue Beschreibung der Erzeugnisse

auf Seite 143.



Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft



(vormals k. k. priv. Wagenfabrik Schustala & Co.) in Wien.

B.: Wien I. Seilerstätte 5; T.: 3745, 3756, 8862 und 5653; Tel.: Nesselsdorfer Wien; F.: Nesselsdorf in Mähren und Wien III. Untere Weißgärberstraße 8—10 (T.: 8862); Z.: Wien, Breslau; D.: in allen Ländern Europas, ferner Persien, Ägypten, Kleinasien, Mexiko, Brasilien, Transvaal.

Benzinlokomotive für Feld- und Grubenbahnen.

Reichenberger Automobilfabrik, Gesellschaft m. b. H. in Reichenberg.



B. und F.: Rosenthal bei Reichenberg in Böhmen; T.: Reichenberg 573; Tel.: Raf Reichenberg; Z.: Wien I. Kärntnerring 11; s. a. S. 402 b.

Lieferungswagen modernster Bauart.

Die Firma

Österreichische Büssing-Autonutzfahrzeuge A. Froß (Stefan von Götz & Söhne)

B. und F.: Wien XX/1. Nordwestbahnstraße 53; T.: 21.682 und 21.683; Tel.: Nutzauto Wien Telephon hat die Erzeugung in Österreich unmittelbar vor Drucklegung dieses Buches aufgenommen und verweisen wir bezüglich dieser Erzeugnisse auf die Seiten 106 a und 106 b.

D. Motorräder.

Bock & Hollender in Wien.

B.: Wien III/1. Hauptstraße 72; T.: 7524; Tel.: Bock-hollender Landstraße Wien.
Motorzweiräder solidester Konstruktion.

Laurin & Klement, A.-G., Motorfahrzeug-fabrik in Jungbunzlau (Böhmen).

▀ B. und F.: Jungbunzlau in Böhmen; T.: Jungbunzlau 37; Tel.: Fahrzeugfabrik Jungbunzlau; Z.: Wien, Prag, Brünn, Budapest, London, Moskau.

Motorräder, Einzylinder 3 und 4 HP.

Zweizylinder 3, 4 und 5 HP.

Vierzylinder 5 HP.

Motorrad-Beiwagen für ein und zwei Personen.

▀ Genaue Beschreibung der Erzeugnisse auf Seite 143. □

Johann Puch, Erste steiermärkische Fahr-radfabriks-Aktiengesellschaft in Graz.

▀ B. und F.: Graz, Gottliebgasse; T.: Graz 357; Tel.: Johann Puch Graz; Z.: Graz, Joanneumring 20; Wien I.; Budapest VII.; D.: in allen Erdteilen;

Motorräder, Einzylinder 2, $2\frac{1}{4}$, $2\frac{3}{4}$, $3\frac{1}{2}$ HP.
Zweizylinder $3\frac{1}{2}$, 4, 5, 6 HP.

▀ Genaue Beschreibung der Erzeugnisse auf Seite 47. □

Motorenfabrik Anton Scheibert & Co., Gesellschaft m. b. H., Wien.

B. und F.: Wien VIII/2. Josefstädterstraße 43, T.: 19.632; D.: Graz, Laibach, Fiume, Volosca, Linz, Jägerndorf, Dresden, Berlin, Hamburg, Eisenach, Hannover, Bremen.

Leichte Motorräder von $1\frac{3}{4}$ bis $2\frac{1}{4}$ HP. und 35 kg Stückgewicht.

Schrauben- und Schmiedewaarenfabriks-Actiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne.

Zentralbureau: Wien VI. Magdalenenstraße 18. Fabriken: Neunkirchen a. d. Südbahn, Floridsdorf-Wien, Gradenberg (Steiermark).

ERZEUGUNG: Nieten, Muttern, Mutterschrauben, Unterlagsscheiben, Gitterspitzen, Schraubenschlüssel, Preß- und Prägearbeiten aller Art (Flanschen, Bordringe etc.), Eisengewind- und Fassonschrauben, Splinten, Patentschraubbennägel, Holzschrauben, Gewindschneidzeuge, Waggonbeschläge, Kleinmaterialien für den Eisenbahnbau aller Systeme, Maschinenbestandteile, Eisen- und Metallguß, Schraubstöcke Patent A. Urban & Söhne.

Artikel für Automobilbau, roh oder blank

und zwar: Vorder- und Hinterachsen, Achszapfen, Achastummel, Federarme, -böcke und -taschen, Radnaben, komplette Bremsen und Lenkungen, Pendelstangen, alle Formen Bolzen und Schrauben etc.

Automobilausrüstungen

wie Schlüssel, Schraubenzieher und Werkzeuge überhaupt, ferner für Motoren: Rollen, Ventile, Pleuelstangen, Kurbelachsen, Nockenwellen, Zündstifte, Bügel etc. etc. aus Spezialmaterial vorzüglichster Qualität.

Erste Wiener Werkzeugmaschinenfabrik und Eisengießerei

JOH. MÜLLER, WIEN X/1. Gudrunstraße Nr. 144–146.

Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, Privatbahnen, des k. u. k. Seesarsenals in Pola, k. u. k. Arsenals in Wien und allen hervorragenden Etablissements des In- und Auslandes.

Empfiehlt seine erstklassigen Fabrikate von Werkzeugmaschinen aller Art, Werkstatteneinrichtungen und hochprima Eisenguß.

Spezialofferte stehen auf Wunsch zur Verfügung — Prämiiert mit den höchsten Auszeichnungen auf allen beschickten Ausstellungen.

Lack=Huffrischer »POLINOVA«

Beck, Koller & C°.

WIEN I.

Schellinggasse 14.

— Telephon 1832. —

flüssig, ermöglicht
rasch und sicher
bei selbst stark
abgesondeter,
blinder Lackie-
rung Spiegelhoch-
glanz der Karos-
serien etc.

Zu haben in Flaschen à 1 und 1½ l.
Sämtliche Lacks, Farben etc. für
Automobile in
durchaus verläss-
lichen Qualitäten.

■ Österreichischer ■
DAIMLER-
■ Wagen · 25-30 HP ■

**Mercédès-
Electrique**

■ der beste elektrische
■ Stadtwagen :: Erst-
■ klassiges inländisches
:: Fabrikat ::

»Auto-Palace«

■ Halphen & Co., G.m.b.H. ■
■ Wien I, Augustinerstraße 8 ■
■ (Jockey Club) Telephon 10.625 ■

Garage: IX, Schlickgasse 3 Werkstatt: II, Engerthstr. 202
Telephon 15.337. Telephon 12.707.

Die
ACTIENGESELLSCHAFT
DER
WIEN-FLORIDS DORFER
MINERALÖL-FABRIK

WIEN I. WEIHBURGGASSE 18

Telephon Nr. 1095

Fabriken in Floridsdorf



liefert

**Automobil-
benzin**

steuerfrei oder versteuert
sowie

Automobilöle

Erzeugnisse
der
Österreichischen Daimler-Motoren-Ge-
sellschaft in Wiener-Neustadt. Gesell-
schaft m. b. H.

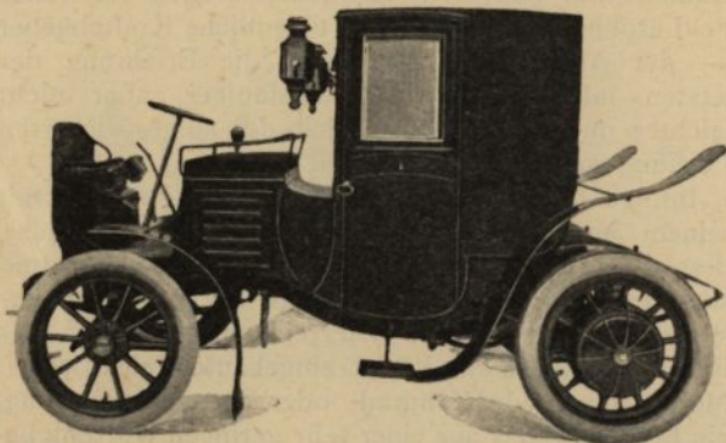
Elektrische Fahrzeuge.

Während der Benzinwagen infolge der Tatsache, daß der Betriebsstoff heute überall erhältlich ist und seine Mitnahme für entsprechend lange Strecken keinen Schwierigkeiten begegnet, für längere Touren ausschließlich in Betracht kommt, hat sich als Stadtführwerk für Leistungen von 50 bis 60 *km*, ohne zum Ausgangspunkte zurückzukehren, der mittels Akkumulator betriebene elektrische Wagen ein weites Feld erobert, wenn auch der eigentliche Kraftabgeber — der Akkumulator — durch die Erfahrung der letzten Jahre wohl widerstandsfähiger, aber nicht leichter im Gewicht pro Einheit der aufgespeicherten Leistung geworden ist.

Infolge des Fortfalles des Verbrennungsmotors mit seinem immerhin etwas komplizierten Mechanismus, dessen Bedienung einen ordentlichen Chauffeur und ständige Aufmerksamkeit verlangt, ist der elektrische Wagen, wie derselbe in Österreich erzeugt wird, das ist mit direkt in die Räder eingebautem elektrischen Motor ohne jede Zahnrad- oder Kettenübersetzung, ein Fuhrwerk, das nur einer sehr geringen Wartung bedarf, stets betriebsbereit ist und sich infolge seiner Geräusch- und Geruchlosigkeit die Sympathie der eleganten Welt sowie des großen Publikums erobert hat.

Es ist erfreulich und bemerkenswert, daß die Versuche, welche eine österreichische Firma angestellt hat, einen möglichst leichten und langsam laufenden Elektromotor, kräftig gebaut, für den Elektromobilbetrieb mit seinen Erschütterungen herzustellen, zu dem Resultat geführt haben, daß diese Motoren, unter dem Namen »*Mercédès-Electrique*« von der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft gebaut, heute in der ganzen Welt gerne gekauft werden und sich nicht nur für Luxusfahrzeuge, sondern auch für Nutzfahrzeuge eingebürgert haben. Selten einer Schmierung oder eines Auswechselns der Kohlenbürsten bedürfend, sind diese Motoren derart verlässlich, daß ein nahezu ungeschultes Personal mit der Bedienung in kürzester Zeit vertraut gemacht wird und jeder Kutscher in ein paar Tagen Fahrer eines mit solchen Motoren versehenen Fahrzeuges werden kann.

Daß außer für den Motor auch für die sonstigen Teile des Automobils, den Rahmen, die Federung und die Bremse, alle modernen Errungenschaften der Bearbeitung und Materialherstellung verwendet werden, ist selbstverständlich.



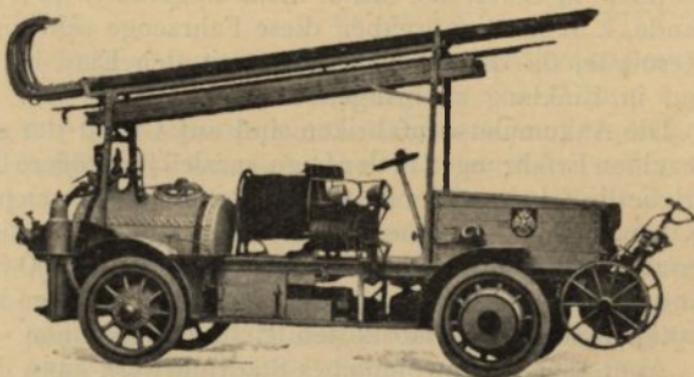
Gebaut werden im großen und ganzen fünf verschiedene Typen von Fahrzeugen, je nach den gewünschten Geschwindigkeiten und Tragfähigkeiten.

Die bekannteste Type ist der gewöhnliche **Stadtwagen** mit geschweistem Rahmen, um einen bequemen Einstieg zu ermöglichen, mit zweisitziger oder viersitziger Karosserie, die Batterie auf Vorderachse und Hinterachse gleichmäßig verteilt, teils unter dem Führersitz, teils unter dem rückwärtigen Wagensitz untergebracht. Wem diese Form nicht gefällt, der kann die Batterie vor dem Führersitz in der Haube, welche der eines Benzinmotorwagens nachgebildet ist, unterbringen.

Für eine größere Leistungsfähigkeit und schwerere Karosserie — etwa Limousine — wird diese Type mit **stärkerem Motor** ausgerüstet sowie einer entsprechend größeren Batterie, mit Geschwindigkeiten bis 38 km pro Stunde, während die **Stadtwagen** höchstens 30 bis 32 km fahren.

Die gleiche Type für schwere Karosserien finden auch bei **Krankenwagen**, **Hotelomnibussen** und für ähnliche Zwecke Anwendung.

Weiters werden Chassis gebaut, die einerseits für **Lastenbeförderung** mit Geschwindigkeiten bis 20 km oder für **Feuerwehrzwecke** mit Geschwindigkeiten



bis 35 km dienen, für 2000 bis 2500 kg Nutzlast eingearichtet und mit Vollgummibereifung versehen sind.

Speziell die Feuerwehrwagen haben sich infolge ihrer steten Betriebsbereitschaft, ihrer geringen Reparaturbedürftigkeit und vor allem infolge des Umstandes, daß die Lenker in kurzer Zeit ausgebildet werden können, besonders eingebürgert, und haben Wien, Berlin, Hamburg und verschiedene andere Städte in mehr oder weniger großem Umfange solche Fahrzeuge für ihre Wehren in Betrieb gesetzt.

Als letzte Type kommt der **schwere Nutzwagen** oder **Omnibus** an die Reihe, für eine Nutzlast von 4000 *kg*, mit noch stärkeren, 25 HP. Motoren und einer Batterie, welche speziell für Omnibuszwecke den zurückzulegenden Kilometern angepaßt wird, um einen tunlichst geringen Stillstand infolge Nachladung zu haben.

Soll ein derartiger Wagen 160 bis 180 *km* im Tage zurücklegen, dann wird die Batterie zum raschen Auswechseln eingerichtet.

Als sonstige Nutzwagen, für die sich der Akkumulatorenbetrieb vorzüglich eignet, seien noch **Droschken** erwähnt, meist auch mit auswechselbarer Batterie, um den Wagen so viel als möglich im Laufe zu haben und so das angelegte Kapital auszunützen. Leider ist die Autodroschke infolge der eigentümlichen Fuhrwerksverhältnisse in Österreich bisher nicht eingeführt; im Auslande, z. B. Berlin, ergaben diese Fahrzeuge sehr gute Resultate, da die Betriebskosten mit den Einnahmen gut in Einklang zu bringen sind.

Die Akkumulatorenfabriken sind auf Grund der gemachten Erfahrungen in der Lage, speziell für größere Betriebe die Erhaltung der Batterie zu bestimmten Sätzen pro Kilometer zu übernehmen; für die Pneumatiks ergibt sich erfahrungsgemäß eine Lebensdauer von 6000 bis 9000 *km*, und da der Wagen sonst fast gar keine Reparaturen benötigt, sind die Betriebskosten leicht auszurechnen.

Aber auch als gewöhnliches Stadtfuhrwerk kann das Elektromobil mit dem Monatsfiaker recht wohl konkurrieren, besonders wenn ein derartiger Monatsfiaker sehr viel gefahren wird oder wenn gar etwa bei einer Unter-

nehmung mehrere Fiaker gehalten werden müssen, um die täglichen, von den Angehörigen zurückzulegenden Fahrten bewältigen zu können. Man rechnet für einen derartigen Pferdewagen maximal 25 bis 30 km im Tage. Ein Elektromobil ist mit Leichtigkeit auch in kupiertem Terrain in der Lage 60 km mit einer Batterieladung zurückzulegen; ein Elektromobil verrichtet also die Arbeit von mindestens zwei Fiakern.

Die Anschaffungskosten eines solchen Fahrzeuges betragen mit Karosserie etwa K 16.000—.

Die Betriebskosten	stellen sich nunmehr wie folgt:
10 % Amortisation	K 1600—
4 % Verzinsung	" 640—
Reparaturen pro Jahr am Wagen	" 500—
Versicherung	" 400—
Batterieerhaltung.....	" 800—
Gummibereifung bei 18.000 km im Jahre, drei Garnituren à 850 K	" 2550—
Stromverbrauch in 300 Tagen, eine täg- liche komplette Ladung von 20 Kilo- wattstunden à 18 Heller	" 1080—
Chauffeur	" 1800—
Garage	" 500—
in Summe....	<u>K 9870—</u>

während zwei Jahresfiaker gewiß teurer zustehen kommen.

Die vergleichsweise Rechnung über die Kosten von mit Pferden bespannten und elektromobilen Feuerwehrfahrzeugen hat beispielsweise bei der Wiener Feuerwehr ergeben, daß, abgesehen von allen sonstigen Vorteilen, wie schnellere Beförderung zum Brandplatz, geringerer Raumbedarf infolge Fortfallens der Pferdebespannung u. s. w., für einen Löschzug von vier Wagen, die jährliche Ersparnis etwa K 6000— beträgt, gewiß ein bemerkenswertes Ergebnis.

Es dürfte also nicht zu optimistisch sein, wenn man dem Elektromobile mit Akkumulatorenbetrieb für den Stadtverkehr eine weitere Verbreitung prophezeit.

Technisch wäre bezüglich dieser Fahrzeuge zu erwähnen, daß sie für die Ladung von Gleichstrom von 110 oder 220 Volt, wie derselbe meistens erhältlich ist, eingerichtet sind. Die Tourenzahl der Motoren schwankt zwischen 170 und 250 in der Minute, und ist eine Batterieladung bei Stadtwagen meistens für 50 bis 60 *km*, bei Droschken und Omnibussen für 90 bis 100 *km* bemessen.

Die Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft beschäftigt sich aber auch mit dem Baue von Elektromobilen, welche den Strom ständig von einer elektrischen Oberleitung zugeführt erhalten, und hat zu diesem Electrique-Zwecke ein System „*Mercédès-Electrique-Stoll*“ (genaue Beschreibung s. S. 37) ausgebildet, welches diese Stromzuführung sicher und verlässlich auch in den Kurven besorgt, ohne daß es nötig ist, daß die Fahrzeuge selbst in Schienen laufen. Solche „geleislose Bahnen“ sind im letzten Jahre in Gmünd und auf der Strecke Klosterneuburg—Weidling in Betrieb gesetzt worden und haben bewiesen, daß sie einen weit-aus größeren Verkehr zu bewältigen in der Lage sind, als ursprünglich von den Proponenten veranschlagt wurde; sie ergeben sehr geringe Betriebskoeffizienten, da die Ausgaben für Strom geringere sind wie bei den gewöhnlichen Straßenbahnen, vermögen einen größeren Verkehr zu bewältigen als gewöhnliche eingleisige Straßenbahnen, kosten etwa ein Drittel in der Anlage und werden überall dort zu empfehlen sein, wo eine starke Frequenz vorhanden ist. In erster Linie zur Verlängerung von Straßenbahnlinien (wie es z. B. die Gemeinde Wien auf der Strecke Pötzleinsdorf—Salmannsdorf macht), zur Verbindung größerer Orte mit der Bahnstation, wie auch im Inneren von Städten, bei welchen die Legung eines Geleises infolge enger Straßen Schwierigkeiten macht.

Die Konstruktion der Wagen ist die gleiche wie bei den von Akkumulatoren betriebenen Fahrzeugen der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft, nur werden diese Wagen infolge Fortfallens der Akkumulatoren wesentlich leichter und auch leichter als Benzinomnibusse.

Benzin-Lastenautomobil, schwerer Nutzwagen.

Die Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft hat seit ihrer Gründung als Automobilfabrik im Jahre 1900 in erster Linie den Bau von Nutzwagen, Lastwagen und Omnibussen betrieben und infolge der vielfältigen Erfahrungen, welche ihr im Laufe der Jahre dadurch geworden sind, daß sie die erste und einzige Lieferantin der österreichischen Heeresverwaltung war, hat sie eine, speziell für österreichische Straßenverhältnisse besonders geeignete Type der Wagen hergestellt, die sich denn auch in immer weiterer Vervollkommenung vorzüglich bewährte.

Man muß in Österreich mit schlechten Straßen in ganz besonderem Maße rechnen und mit Rücksicht auf die zumeist ausgefahrenen Geleise eine Spurweite der Wagen wählen, welche den landesüblichen Fahrzeugen möglichst nahe kommt (ungefähr 1.3 m), damit die Fahrzeuge nicht eine zu hohe Quote für die Gummiabnutzung im Betriebe ergeben.

Man muß die Wagen leicht bauen, um die vielen Steigungen in den Gebirgsländern mit nicht unverhältnismäßig großem Aufwande an motorischer Stärke zu überwinden, und dazu das allerbeste Material verwenden, wie es in anderen Ländern beim Lastwagenbau nicht üblich ist, wo durch entsprechende Dimensionierung der einzelnen Teile, ohne Rücksicht auf das Gewicht, die gleiche Leistungsfähigkeit erzielt wird.

Man muß weiters eben mit Rücksicht auf die schlechten Straßen und Steigungen die Wagen mit nicht zu schwachen Motoren ausstatten und, außer bei ganz kleinen Wagen, zu diesem Behufe vierzylindrische Benzinmotoren anwenden; überdies ist es notwendig, für ausreichende Kühlung und für kräftige, groß bemessene Kühlapparate bei den Motoren zu sorgen.

Bei der großen Staubentwicklung würden Ketten einer oftmaligen Reinigung bedürfen, durch die un-

vermeidlichen Stöße unserer Straßen besonders hoch beansprucht werden und dadurch einer raschen Abnützung unterliegen; damit sie nicht reißen, müßten sie also sehr kräftig dimensioniert werden. Es empfiehlt sich daher eine Antriebsart zu wählen, bei welcher der ganze Antrieb des Wagens eingekapselt ist und die Stöße nicht den Hinterradantrieb unzulässig beanspruchen.

Allen diesen Forderungen entsprechen die schweren Lastwagen und Omnibusse der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft.

Der Benzinmotor ist vierzylindrig, hat Abreiß-Magnetzündung, einen automatischen Zentral-Schmierapparat, einen sehr reichlich bemessenen Bienenkorbkühler, durch welchen das Kühlwasser mittels Zentrifugalpumpe getrieben wird.

Die Motoren können sowohl für Benzin, Benzol, Spiritus und Petroleum verwendet werden. Empfehlenswert sind jedoch die letzten zwei Betriebsstoffe nicht, da sie für das Anlassen des Motors die Verwendung von Benzin verlangen und andernteils eine Verrostung und Verschmutzung des Motors bei unvollkommener Vergasung herbeiführen.

Die Lenkung ist selbstsperrend, leicht und sicher wirkend und ergibt je nach dem für die Unterbringung der Lasten, respektive Passagiere erforderlichen Radstand einen möglichst kleinen Lenkradius, der es ermöglicht, auch auf kurvenreichen Straßen bequem durchzukommen.

Den Bremsen ist ein besonderes Augenmerk gewidmet. Außer einer feststellbaren Handbremse, auf die Hinterräder wirkend, werden bei größeren Wagen zwei, bei kleineren Wagen eine Fußbremse mit Wasserkühlung angeordnet, welche auf die Transmission arbeiten.

Diese besteht aus einer Lederkonus- oder Lamellenkupplung, Wechselrädergetriebe für vier Geschwindigkeiten vorwärts, eine Geschwindigkeit rückwärts, der

Kardangelenkwellen und dem Differentialantrieb, welcher mittels Zahnräder in die mit Innenzahnkränzen versehenen Hinterräder eingreift.

Die Federung ist sehr stark aber elastisch, die Anordnung des ganzen Hinterradantriebes derart, daß die Stöße auf die Hinterradachsen aufgenommen werden, ohne die getriebenen Teile zu beanspruchen. Auch sind sämtliche Zahnräder, auch die Innenverzahnung der Hinterräder gegen Staub und Steine geschützt.

Nur bei ganz leichten Lastwagen und Omnibussen dementsprechender Größe wird Kettenantrieb verwendet, da die für die Kraftübertragung notwendigen Ketten so reichlich dimensioniert werden können, daß ein Bruch für lange Zeit ausgeschlossen ist.

Die Räder der Wagen sind meist aus Stahlguß, dadurch leichter und dauerhafter wie Holzräder.

Als Bereifung sind bei Omnibussen nahezu ausschließlich Vollgummireifen, und zwar bei größeren Wagen Doppelreifen rückwärts in Verwendung. Bei Lastwagen, von denen keine hohe Geschwindigkeit verlangt wird, wird meistenteils Eisenbereifung angebracht, da Vollgummibereifung unter Umständen auf schlechten Straßen sich zu teuer im Betrieb stellt. Eisenbereifung soll bei höheren Geschwindigkeiten als 12 km nicht verwendet werden, da sonst durch die Er-schütterungen die verschiedenen Mechanismen des Wagens einer zu starken Abnutzung unterliegen.

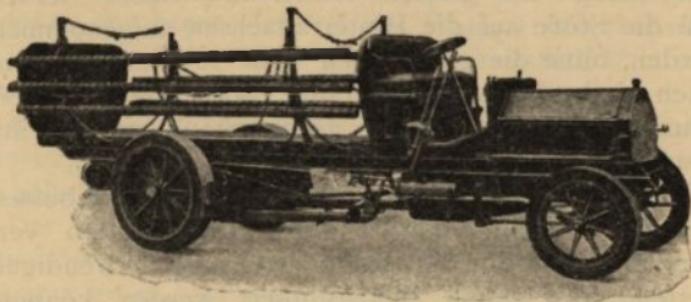
Je nach Größe und Ladung werden bei Omnibussen Geschwindigkeiten bis 30 und 35 km pro Stunde erzielt.

Die Lastwagen werden in drei Typen eingeteilt, und zwar für $1\frac{1}{2}$, 3 und 5 t Normalbelastung. Darüber hinauszugehen empfiehlt sich schon mit Rücksicht auf die Brücken- und Straßenverhältnisse nicht.

Sämtliche Wagentypen können so eingerichtet werden, daß sie Steigungen bis 14 und 15 % überwinden können.

Eine besondere Spezialität der Firma bildet die Motorzugwagen mit Eisenbereifung, zur Beförderung von einem

oder mehreren Anhängewagen bis 10.000 kg Nutzlast bestimmt, in denen man bei größeren Frachtmengen ein billiges Beförderungsmittel hat und wobei noch der



Umstand in Betracht kommt, daß die Zeit, während welcher der Motor infolge des Beladens und Entladens außer Betrieb steht, äußerst gekürzt werden kann.

Durch sinnreiche Konstruktion der Anhängewagen ist es möglich, auch auf kurvenreichen Straßen mit diesen Wagen zu fahren, da die folgenden Wagen genau in der Spur der vorhergehenden bleiben.

Die Geschwindigkeit von derartigen Lastzügen ist mit Rücksicht auf die Eisenbereifung zirka 12 km in der Stunde.

Eine besondere Spezialität bilden auch die **Vierräder-Antriebszugwagen**, die besonders im Heeresdienste Verwendung finden und bei welchen alle vier Räder angetrieben werden, ohne daß dadurch die Lenkung leiden würde; dadurch, daß das Gesamtgewicht des Zugwagens als Adhäsionsgewicht ausgenützt wird, ist also auch unter schlüpfrigen Terrainverhältnissen ein Fortkommen gesichert.

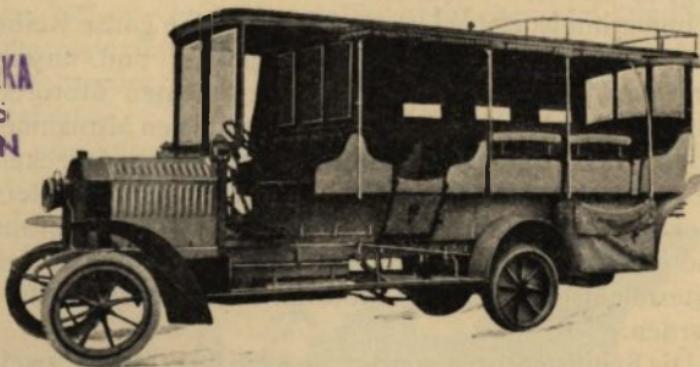
Weiters sind Spezialwagen zu erwähnen, wie Wagen für Beleuchtungszwecke, bei welchen der Benzinmotor während des Stillstandes des Wagens zum Antrieb einer Dynamo verwendet wird, oder Pumpenwagen, bei

welchen die Pumpe in gleicher Weise mit dem Motor gekuppelt wird.

Ferner werden von dieser Firma Wagen gebaut, bei welchen die Kraft vom Antriebsmotor mittels Riemen auf andere Maschinen, z. B. für landwirtschaftliche Zwecke übertragen werden kann.

Die gleichen Chassis, nur für höhere Geschwindigkeiten gebaut wie für Motorlastwagen, werden auch für **Omnibusse** verwendet und wurden hier Personentransportfahrzeuge für maximal 36 Personen Aufnahmsfähigkeit geliefert.

Die normale Type für Postverkehr über Land ist für 16 Personen mit leichter Sommer- oder geschlossener Winterkarosserie, für Unterbringen von Gepäck, Post u. s. w. geeignet, hergerichtet.



BIBLIOTEKA
UMCS
LUBLIN

Für Touristenfahrten empfiehlt man offene, zehnsitzige Karosserien auf leichten, aber starken Rahmen, von ziemlich hoher Geschwindigkeit, sämtliche Sitze nach vorwärts, besonders für gebirgiges Terrain geschaffen.

Für Städte hat der Omnibus mit oder ohne Imperial, mit Stehperron, die meiste Verwendung. In neuester Zeit wird der Einstieg nicht mehr rückwärts angebracht, wo der Omnibus gegen Staub vielmehr vollkommen ge-

schlossen ist, sondern hinter dem Führersitz, wodurch auch eine Kontrolle durch den Führer möglich ist und der Kondukteur eventuell in Wegfall kommen kann.

Man kann sagen, daß die Typen der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft in vieler Hinsicht wegen der leichten Zugänglichkeit aller Teile, der bequemen Auswechselbarkeit und gefälligen Form für andere Erzeugnisse mustergültig wurden, wofür auch die fortlaufenden Bestellungen auf Nutzwagen und großräumige Personenfahrzeuge vom Auslande zeugen.

Man verwendet die schweren Automobil-Motortypen auch als **Schiffsmotoren**, und die Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft hat es sich angelegen sein lassen, diese Seite der Fabrikation zu pflegen. Jedoch ist in Österreich, trotz unserer Seen, trotz der Donau und trotz der Küste, für das Motorboot noch nicht genügend Bedarf vorhanden.

Immerhin ist es bemerkenswert, daß eine ganze Reihe von solchen Motoren in Bestellung kam und unsere Kriegsmarine sich der Vorteile der leichten Motoren mit geringem Raumbedarf und der bequemen Mitnahmemöglichkeit des Brennmaterials für weite Strecken nicht verschlossen und sogar für Boote, die besonders flach gehen müssen, Einheiten bis zu 200 HP. erprobt und in Verwendung genommen hat, die ebenfalls von der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft geliefert wurden.

Die Schiffsmotoren werden, je nach ihrer Größe, zweibis achtzylindrig geliefert.

Die Schraube hat auf der Schiffswelle feststehende Flügel und die Bewegungsumkehrung erfolgt mittels Wendgetriebes.

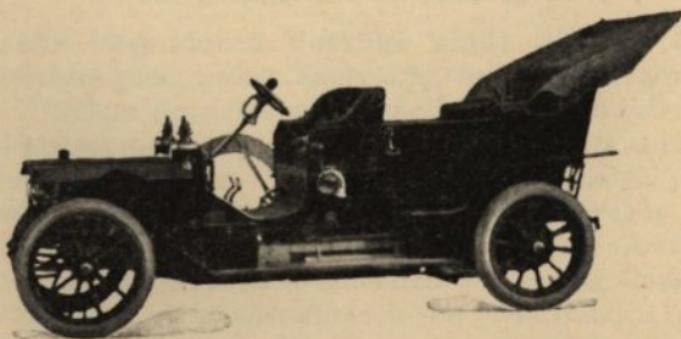
Auch für stationäre Zwecke werden diese Motoren verwendet, wo in kleinen Räumen große Arbeitsmengen erzeugt werden sollen: zum Betriebe von Dynamomaschinen auf Schiffen, in den Druckereien von Zeitungen, für den Betrieb von Zentrifugalpumpen und überall hat sich der Motor als im Betriebe dauerhaft erwiesen.

Luxusfahrzeuge.

Außer den übrigen Erzeugnissen (elektrische Fahrzeuge einerseits, Benzin-Lastwagen und Omnibusse anderseits) hat die Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft von vornherein auch den Luxusfahrzeugen ihre Aufmerksamkeit geschenkt. Die unter dem Namen „Mercédès“ der ganzen Welt bekannten Fabrikate ihrer Schwestergesellschaft in Untertürkheim wurden zum Teile auch in der Wiener-Neustädter Fabrik erzeugt und die dabei gemachten Erfahrungen haben sich im Laufe der Jahre zu einer Wagentype verdichtet, die für Österreich von der Firma als die geeignetste angesehen wird.

Ein 25/30-HP.-Wagen erscheint für die Beförderung von vier bis sechs Personen, einschließlich Chauffeur, für unsere Verhältnisse vollkommen ausreichend, ist mäßig im Benzin- und Pneumatikverbrauche und dadurch erschwinglich in der Erhaltung und gestattet auch auf minder guten Straßen bedeutende Steigungen zu nehmen.

Die Type der „Österreichischen Daimlerwagen“ wird mit Kettenantrieb oder Kardanantrieb geliefert;



ein vierzylindriger Motor mit einfacher und zuverlässiger Magnet-Abreißzündung, Bienenkorbkühlung mit Ventilator und Pumpe, einer, von der Tourenzahl des Motors abhängigen Schmierzvorrichtung ist

in einem leichten, widerstandsfähigen Chassis aus geprästem Stahl eingebaut und überträgt die Kraft mittels Lamellenkupplung auf den Getriebekasten, mit vier Vorwärts- und einer Rückwärtsgeschwindigkeit.

Dessen sämtliche Wellen laufen auf Kugellagern und geben ihre Kraft mittels Differentials und Ketten oder Kardan auf die Hinterräder. Eine Handbremse wirkt direkt auf die Hinterräder, zwei Fußbremsen auf das Getriebe. Die Lenkung ist leicht und selbstsperrend.

Das Benzingefäß ist leicht zugänglich angebracht und für eine Fahrtzeit von etwa 250 km berechnet.

Der Wagen ist in allen Teilen exakt gearbeitet; das Chassis ist etwa 900 kg schwer. Mit kompletter Ausrüstung, mit bequemem Doppelphaethon, hat der Wagen ein Gesamtgewicht von 1400 kg.

Elektrische Oberleitungs- Automobillinien

„System Mercédès Electrique-Stoll“.

Fabrikationszweig der

Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft
in Wiener-Neustadt.

Gesellschaft m. b. H.

Generalvertretung:
Projektbureau Ludwig Stoll
Wien VIII/2. Florianigasse 55.

„Elektrische Oberleitungs-Automobil- linien.“

Ein modernes, erstklassiges und billiges Verkehrsmittel.
Bietet vollständigen Ersatz einer elektrischen Straßenbahn
für kleinere Betriebe bei nur $\frac{1}{3}$ der Anschaffungskosten
und geringeren Betriebsauslagen.

Die besonderen Vorzüge sind: Absolute Geräuschlosigkeit, größte Sauberkeit, bequemstes Fahren. — Direkter Antrieb durch in die Radnaben eingebaute Elektromotoren, dadurch Entfall aller Übertragungsmechanismen etc., demnach kein Verschleiß. — Leichtestes Wageneigengewicht, kompletter Wagen für 22 Passagiere wiegt 2500 kg. — Dies leichte Gewicht und sanftes elektrisches Anfahren schont die Gummibereifung. — Stromverbrauch 50 Wattstunden pro Tonnenkilometer in der Ebene bei guter Straße. — Befahren der ganzen Straßenbreite. — Durch automatische Kabelverlängerung sind die Wagen gänzlich freizügig. — Jedermann als Führer akzeptabel, kein gelernter Schlosser oder Mechaniker nötig.

Anwendung: In solchen Städten, wo bereits elektrische Bahnen bestehen, können Oberleitungs-Automobillinien zur zweckmäßigen und ökonomischen Ergänzung der elektrischen Straßenbahn dienen, indem auf Strecken mit schwächerem Verkehr, welche in der Verlängerung von Straßenbahnlinien liegen, oder von denselben abzweigen, in Kombination mit der Oberleitung der elektrischen Straßenbahn solche angewendet werden.

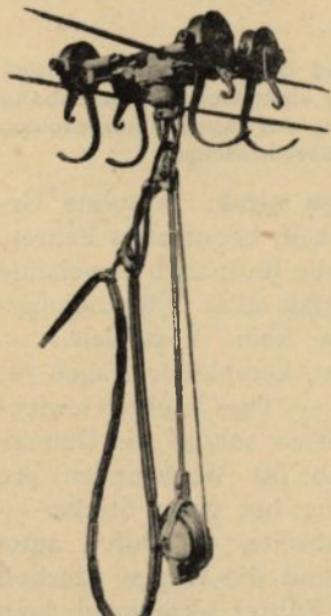
Weiters lässt sich die Oberleitung direkt an das Geleise der Eisenbahn heranführen, wodurch Fabriken ihre Waren etc. direkt aus dem Fabrikklager in die Eisenbahnwaggons verfrachten können.

Das System der doppelpoligen Oberleitung lässt sich ebenfalls mit Erfolg bei Kanälen zum Schleppen von Schiffen etc. verwenden.

Projektierte Kleinbahnen, welche durch die beanspruchte höhere Anlagesumme von vornherein als gänzlich unrentabel zu betrachten sind, können durch Verwendung des elektrischen Oberleitungssystems zu einer guten Rentabilität gebracht werden.

Eine besondere Chassis type mit Motoren in allen vier Rädern wird für besonders steile Bergstrecken gebaut. —

Bergfahrt: Alle vier Räder angetrieben. — **Talfahrt:** Die elektrische Motorenbremsung wirkt ohne Blockierung auf alle vier Räder.



Stromabnehmer „System Stoll“.

Der doppelpolige Stromabnehmer.

Unbedingte Betriebssicherheit und kaum nennenswerte Unterhaltungskosten zeichnen die aus der Praxis hervor-

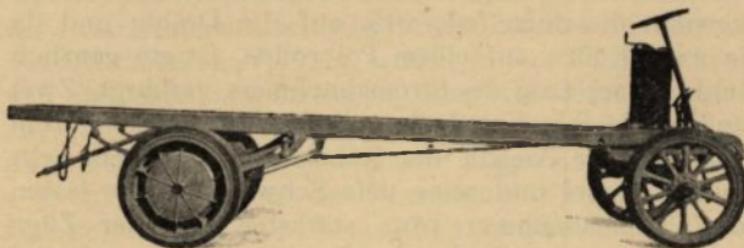
gegangene Neukonstruktion des Stromabnehmers »System Stoll« aus. Im wesentlichen aus vier kleinen Metallrollen mit Kugellagern bestehend, drückt das Pendelgewicht dieselben federartig auf die Drähte und da je zwei Rollen auf einem Pol rollen, ist ein gänzlich funkenfreier Lauf des Stromabnehmers verbürgt. Zwei äußerst flexible Kabel übermitteln den Stromlauf zum Wagen. Der Angriff des Kabelzuges an einem sehr kurzen Hebel und seine tiefe Schwerpunktlage lassen den Stromabnehmer trotz stärkster seitlicher Züge immer in seiner Stellung verharren.

Die obere, durch Federzug im Pendelgewicht gebildete Kabelschleife und die automatische Kabeltrommel, welche 10 bis 12 m Kabel auf und ab rollt, gestatten dem Wagen, die ganze Straßenbreite zu benutzen, jeden Wagen zu überholen, überall umzulenken, kurz: sich jedem Verkehr gänzlich anzupassen. Der Wagenführer kann tatsächlich vergessen, daß er an einer Leitung fährt, so vorzüglich und selbstverständlich funktionieren die Apparate miteinander. Beim Begegnen zweier Wagen tauschen die Führer ihre Stromabnehmer mittels Steckdosen, was an jedem Punkt der Strecke geschehen kann. — Ein bedeutender Vorteil und größere Leistungsfähigkeit gegen eingleisige Tramway, wo das Aufeinanderwarten in den Weichen sehr unliebsam ist.

Oberleitungsmaterial zu doppelpoligen Oberleitungen „System Stoll“.

Mit Ausnahme der Spezialisolatoren, Spannsysteme etc. wird normales Straßenbahn-Oberleitungsmaterial verwendet. Die Fahrdrähte sind fassonierter hartgezogener Kupferdraht von höchster Leistungsfähigkeit, der selbe wird zwischen die Isolatoren geklemmt. Der Kilometer fahrbereite Oberleitung kostet komplett mit allen Apparaten in einfacher Ausführung von 11.000 K ab. Mit teilweise Eisenmasten, verzierten Auslegern etc., je nach Ausführung, pro Kilometer 13.000 bis 18.000 K.

Das Chassis „Mercédès Electrique“.



Nacktes Chassis wiegt zirka 1700 kg.

Obiges Bild veranschaulicht die unerreicht einfache Konstruktion. Das Chassis besteht rein nur aus den Trägern mit Federn und Rädern sowie Lenkvorrichtung und den zwei mechanischen Bremsen, die elektrische Einrichtung aus den zwei in die Räder eingebauten Elektromotoren (Kurzschlußbremsung) mit dem Kontroller (wie bei Straßenbahnen) nebst Widerstand. Durch diese höchste Einfachheit ist unbedingte Betriebssicherheit gewährleistet, wie denn auch fast keine Reparatur vorkommt. — Es sei noch das Fehlen jeder Schmiervorrichtung, da gänzlich entbehrlich, erwähnt.

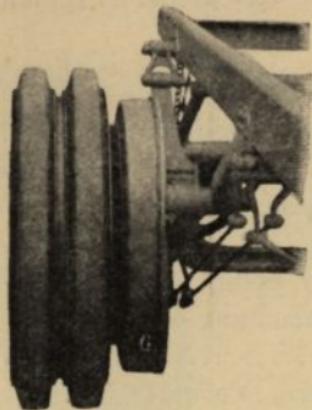
Der 500 bis 600 Volt „Mercédès-Electrique“-Motor normal 20 HP.

Die Motoren bilden die Nabens der Räder. Einbau vorzugsweise in die Hinterräder wegen günstigerer Wagengewichtsverteilung.

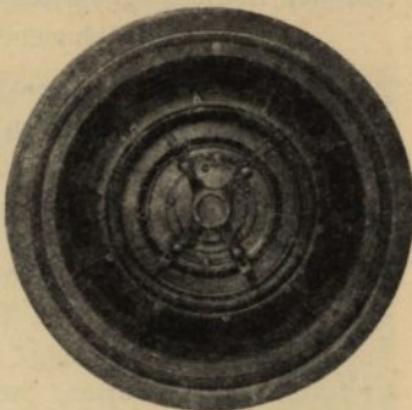
Die Motoren arbeiten *ohne jegliche Transmission, ohne Ketten etc.*, somit *ohne jeden mechanischen Kraftverlust und gänzlich geräuschlos*.

Die Konstruktion ist äußerst einfach und so kräftig, daß sie alle Stöße verträgt, der Motor kann vorüber-

gehend zweifach ohne schädliche Erwärmung überlastet werden. Der Motor ist vollständig luft-, staub- und wasserdicht eingekapselt und ein Defekt fast



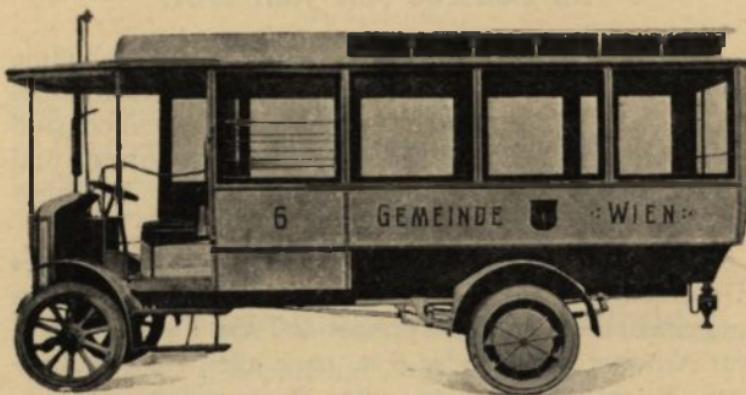
Motor (Stirnansicht).



Motor (Seitenansicht).

ausgeschlossen. (Die Motoren der Anlage Gmünd laufen seit 16 Monaten *ohne die geringste Reparatur tagtäglich 100 km*, wobei der Wagen meistens überladen ist.)

Oberleitungs-Automobil Type:



Gewicht komplett fahrbereit 2700 kg (24 Personen Fassungsraum).

„Städtische Straßenbahnen, Wien“.

Reine Betriebskosten der Oberleitungs- Automobillinien

(aus den Betriebsergebnissen der verschiedenen Linien
entnommene Daten)

pro Wagenkilometer:

Stromkosten bei 15 bis 20 h pro Kilowatt-	
stunde	3 bis 5 h
Gummiabnutzung, beziehungsweise Erneue-	
rung (je nach Strecke)	7 „ 9 „
Personalkosten (keine Schaffner nötig)	5 „ 7 „
Reparaturen, Auflackieren, Erneuerung an	
Wagen und Oberleitung	3 „ 4 „
Uniformen, Drucksorten, Steuern, Verwal-	
tung, Versicherung	<u>3 „ 4 „</u>
Summe	21 bis 29 h

Die Oberleitungs-Automobillinie Gmünd, Niederösterreich, im Betriebe seit Juni 1907.

Die im Projekt dieser Oberleitungs-Automobillinie angesetzte *Jahresfrequenz* von 24.000 Fahrgästen wurde als viel zu hoch bekämpft. Tatsächlich sind in Jahresfrist jedoch fast **100.000 Personen** und viele Gepäcksstücke gegen Bezahlung befördert worden.

Durch die Stadtgemeinde Gmünd als gemeinnütziges Unternehmen errichtet, erübriggt der Betrieb trotz des ungemein niedrigen Fahrpreises: **2·7 km** Fahrt = 10 h, für Arbeiter und Kinder **6 h**, nach allen Abschreibungen, Rückstellungen etc. einen Reingewinn.

Die Beförderung der Post in dem besonderen Postabteil erbringt pro Jahr 2200 K.

Der Stromverbrauch beträgt bei dieser ziemlich ebenen Linie mit einer 4 % Steigung auf 200 m inklusive Anfahrverlusten, Wenden der Wagen, im Durchschnitt: des Sommerhalbjahres **54 Wattstunden pro Tonnen-**



Winterbetrieb.

kilometer; des Winterhalbjahres 70 Wattstunden pro Tonnenkilometer.

In nunmehr 16 Monate forciertem Betrieb mit zirka 47.500 Wagenkilometer **kein** Motordefekt, keine nennenswerte mechanische Reparatur.

Die Oberleitungs-Automobillinie „Weidling“ bei Wien.

Linienlänge 3.7 km, sehr gewundene Straße mit welligem Terrain, Maximalsteigung 7 %. Für den mit

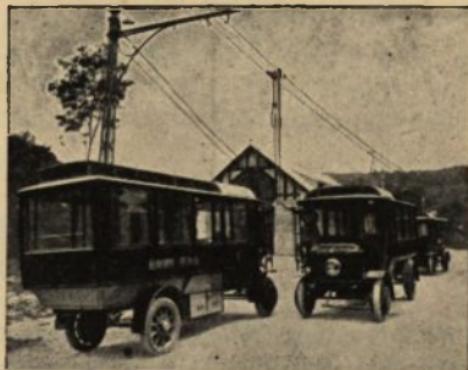


Endstation in Weidling.

120.000 Fahrgästen im Jahr präliminierten Betrieb wurden drei Wagen à 21 Plätze beschafft. Die tatsächliche Frequenz hat jedoch in vier Monaten schon 132.000 Fahrgäste betragen und wird zurzeit der Fahrpark

um zwei weitere Automobile verstärkt. Die drei Wagen bewähren sich fortdauernd anstandslos, trotz forciertestem Betrieb und leisten täglich von früh $\frac{1}{2}6$ bis nachts 12 Uhr je 100 bis 160 km. An Sonntagen Beförderung bis 2700 Personen bei zirka 500 K Fahrgeldeinnahme (!! mit drei Wagen !!). Nur möglich durch ununterbrochenes Fahren, weil Begegnung und Umtausch (10 Sekunden) an jedem Punkt der Strecke möglich. (Einer eingeleisigen Schienenbahn mit Ausweichen weit überlegen!) Die Postbeförderung geschieht durch unter dem Wagen angebrachte Kasten und wird paschauliter mit 2200 K honoriert. Gesamte Anlagekosten: 3·7 km Oberleitung, drei Wagen, Garagebau, Stromzuleitung, Telephonverlegung, Uniformen, Drucksachen etc. komplett 120.000 K.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Weidling.



**Elektrische Oberleitungs-Automobillinie zur
Personenbeförderung in der
Exposition Internationale des
Applications de l'Electricité**

April — Marseille 1908 — November.

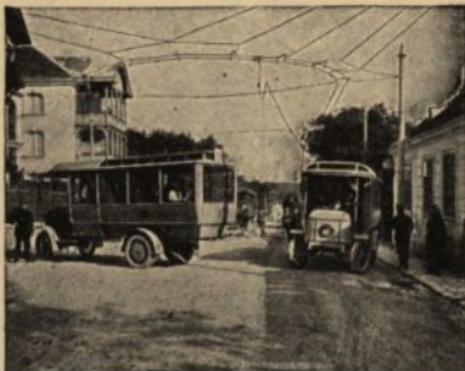
Während der Dauer dieser Ausstellung vermittelte eine Oberleitungs-Automobillinie den Verkehr in der Ausstellung, und zwar vom Haupteingang bis zum Internationalen Theater, wozu zwei Wagen in Betrieb gesetzt waren. Die elektrischen Oberleitungslinien „System Mercédès Electrique-Stoll“ wurden mit der höchsten Auszeichnung, der „Goldenen Medaille“, prämiert.

Städtische Straßenbahnen in Wien.

Linie: Pötzleinsdorf—Salmannsdorf.

Den + -Draht der doppelpoligen Oberleitung an den Fahrdraht der Straßenbahn angeschlossen, den - -Pol direkt an die Schienen gelegt, ist die Oberleitungs-Automobillinie *Pötzleinsdorf—Salmannsdorf* die erste ihrer Art, welche als Pionier für den Aus-

bau elektrischer Straßenbahnen dienen soll. Bis-
her unerschlosse-
nen Vororten etc.
sollen solche
Anschlußlinien
den Impuls für
Bautätigkeit und
Besiedelung
geben, um später,
wenn die notwen-





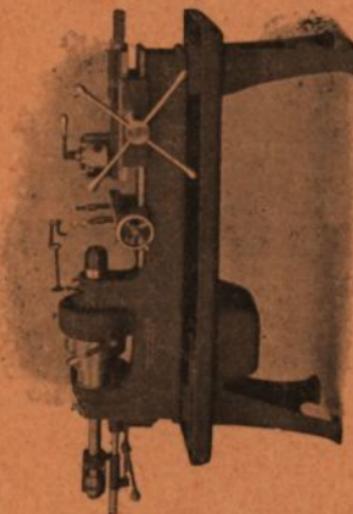
dige Verkehrs-dichte für einen Straßenbahnbe-trieb erreicht ist — weiter hinaus-geschoben — wie-der diese Pionier-dienste zu ver-richten. Länge obenbezeichneter Linie: 2·0 km, außerordentlich

schmale Straßen, scharfe schmale Straßenecken, un-unterbrochene Berg- und Talfahrt mit längerer 9 % Steigung. Um dem großen Sommer-, besonders Sonntagsverkehr wirksam zu begegnen, ist die Linie als „zweigeleisige Geleiselose“ ausgeführt, so daß die Wagen ohne Aufenthalt aneinander vorbeifahren. An beiden Endstationen sind Oberleitungsschleifen angeordnet, so daß der Betrieb eine ununterbrochene Rundfahrt der Automobile hintereinander darstellt. Zurzeit sind vier hochelegant ausgestattete Automobile für 24 Passagiere Fassungsraum in den Dienst gestellt.

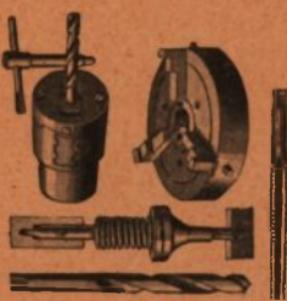
SCHUCHARDT & SCHÜTTE

WIEN — BUDAPEST

Präzisions-Werkzeuge, Präzisions-Werkzeugmaschinen
und komplette Einrichtungen für Automobilfabriken.



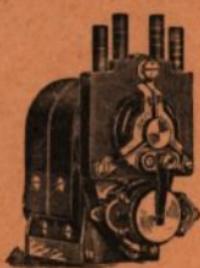
Hexagonbank.



Schneidwerkzeuge.



Schleifscheibe.



Bosch= Zündung

Ausschließliche Vertretung:

Dénes & Friedmann, Wien
XVIII^h, Mitterberggasse 11

Reparaturwerkstätte für Magnetzündungen
aller Art.

Phönixstahlwerke Joh. E. Bleckmann

MÜRZZUSCHLAG, Steiermark

erzeugen hochwertige Qualitätsstähle, wie

Nickel-, Chrom-, legierte Auto-Konstruktionsstähle

Bleckmann-Schnelldrehstahl Phönix ☺

Werkzeugstähle, Fassonguß, Feilen etc.

FELTEN & GUILLEAUME

Fabrik elektrischer Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Aktienges.

Wien X/1. Gudrunstraße Nr. 11.

Elektrische Leitungen: Kabel und Leitungsdrähte aller Art für die verschiedenen Verwendungszwecke.

GUMMIISOLIERTE DRÄHTE für alle Spannungen.

ISOLIERTE DRÄHTE MARKE „LINOLIT“ gegen Öl vollkommen widerstandsfähig.

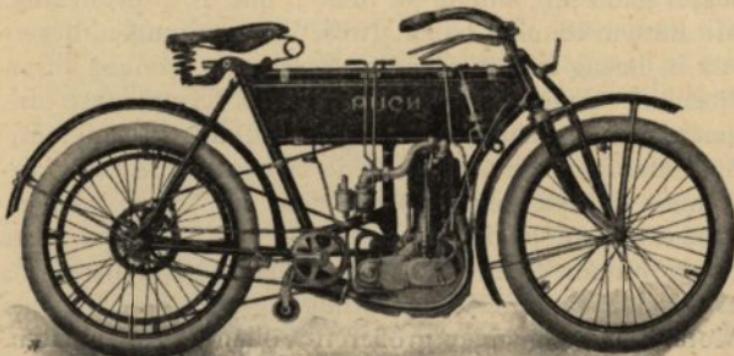
Drahtseile für Förder- und Aufzugszwecke, Kraftübertragungen, Trag- und Aufzugseile für elektrische Bogenlampen.

Verzinkte STAHLDRÄHTSEILE für Bremsen u. s. w.

**Johann Puch,
Erste steiermärkische Fahrradfabriks-
Aktiengesellschaft in Graz.**

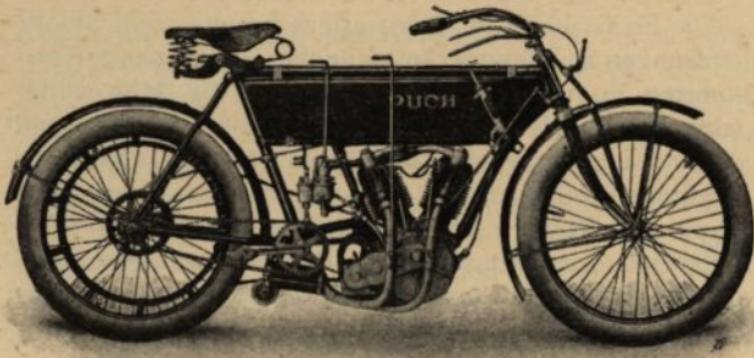
Die Puch -Wagen und -Motorräder.

Dieses Fabrikat ist mit der Geschichte der österreichischen Automobilindustrie enge verknüpft. Wie die meisten Automobilfirmen, ist auch Johann Puch, Erste steiermärkische Fahrradfabriks-Aktiengesellschaft in Graz, aus einer Fahrradfabrik hervorgegangen, und daß dieselbe in letzterer Eigenschaft einen gut klingenden Weltnamen hat, ist ja zur Genüge bekannt. Ein Puchsches Fabrikat gilt stets als ein Präzisionswerk ersten Ranges im In- und Auslande und beweisen dies übrigens auch die hervorragenden Erfolge, die auf demselben seit Beginn der Fahrradindustrie stets erzielt wurden.



Puch-Motorrad, Einzylinder.

Die Grazer Firma ist, obwohl sie nach wie vor bei der Fabrikation der Fahrräder verblieb, diese sogar in bedeutendem Maße vergrößerte, allmählich auch auf die Erzeugung der automobilen Fahrzeuge übergegangen und verlegte sich zuerst auf die Motorräder. Sie hat damit Glück gehabt, der hervorragende Fachmann Johann Puch wußte auch hier den Geschmack des Publikums zu treffen, die Motorräder wirkten bahnbrechend und da sie einen ausgezeichneten Motor hatten, ließen sie an Verlässlichkeit und Kraft nichts zu wünschen übrig. Puch fing nun an, sich mit seinem neuen Fabrikate an diversen Rennveranstaltungen zu beteiligen, die Siegesehren blieben nicht aus und bald stand er auf der Höhe der Motorradindustrie. Sein Fabrikat wurde tonangebend und insbesondere der langgestreckte Rahmenbau fand in kurzer Zeit vielseitig Nachahmung. Im In- und Auslande fanden Puch-Motorräder, die speziell als vorzügliche Bergsteiger bekannt sind, reißenden Absatz. Im Jahre 1906 war es der Firma vergönnt, mit ihren Motorrädern den höchsten Triumph zu feiern, sie beteiligte sich beim bedeutungsvollsten internationalen Wettstreite — dem **Gordon-Benett-Rennen** der Motorräder — gegen deutsche, englische und französische Konkurrenz und siegte glänzend, indem sie den I. und II. Preis errang. Mit diesem Rennen haben große Veranstaltungen dieser Art in Bezug auf Motorräder mehr oder weniger ihren Abschluß gefunden und könnte als Grund fast angenommen werden, daß man gegen derart siegessichere Maschinen nicht mehr zu Felde ziehen wollte. Spätere Rennen hatten zum größten Teil nur mehr lokalen Charakter, nichtsdestoweniger wurde aber von der Firma Johann Puch auf diesem Gebiete fortkonstruiert, es wurden weitere Verbesserungen geschaffen, die das Motorrad stetig einer größeren Vollendung zuführten. Inzwischen ist auch das leichte Motorrad (Fahrrad mit eingebautem Motor) aufgetaucht, auch diese Type wurde in der Puchschen Fabrik aufgenommen und

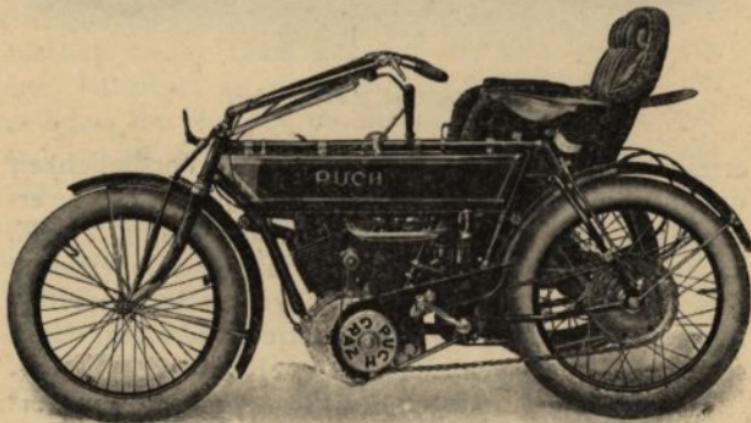


Puch-Motorrad, Zweizylinder.

erreichte dieselbe in Bezug auf ihre Vorzüglichkeit die höchste Stufe. Es wird noch dem Leser innerlich sein, daß das leichte Puch-Kolibri, 2 HP., nachdem es schon im Frühjahr mit einer fabelhaften Geschwindigkeit im Riesrennen siegte, im **Semmeringrennen 1908** die ersten drei Plätze belegte und damit seine große Überlegenheit gegen jede Konkurrenz bewies.

Wie aus den Katalogen der Firma ersichtlich, liefert sie nach wie vor Motorräder in diversen Typen, darunter: 2 HP. (Fahrrad mit eingebautem Hilfsmotor), $2\frac{1}{2}$ HP. (leichter Einzylinder), $3\frac{1}{2}$ HP. (leichter Zweizylinder), $3\frac{1}{2}$ HP. (Einzylinder mit oder ohne Beiwagen), 5 und 6 HP. (Zweizylinder mit oder ohne Beiwagen). Die beiden letzteren Typen kommen hauptsächlich für die Kombination mit dem Beiwagen in Betracht und um dem Fahrzeug auch bei Besetzung mit zwei oder drei Personen die nötige Beweglichkeit einerseits und größte Steigfähigkeit anderseits zu geben, wird meistenteils die Doppelübersetzung mit Leerlauf eingebaut, die überdies die Kraftübertragung mittels Kette gestattet. Ein derart kombiniertes Fahrzeug hat eminente Vorteile und ersetzt sozusagen einen kleinen Wagen bei nicht allzugroßen Anforderungen seitens des Fahrers an die Bequemlichkeit.

Die Firma hatte in Motorrädern bereits große Staatslieferungen zu effektuieren, so an das Technische Militärikomitee in Wien, in dessen Besitz die Motorräder nach und nach die ganze Monarchie bereisten und alljährlich auch bei den Manövern hervorragende Verwendung fanden. Auch sind diverse Post- und Telegraphendirektionen für den Briefsammeldienst, Statthalterien zur Dienstleistung der Straßenmeister etc. mit Puchschen Motorrädern ausgerüstet. Trotz der

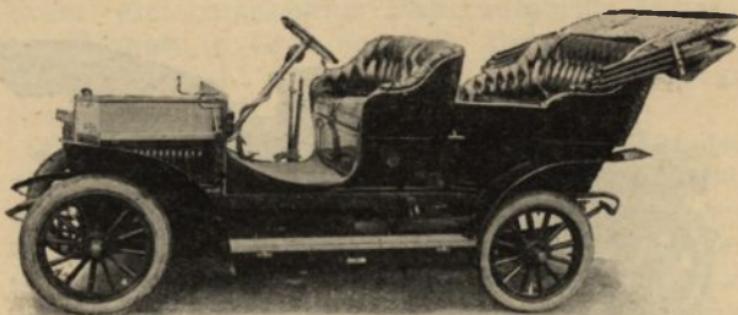


Puch-Motorrad, 6 HP., mit Doppelübersetzungsnahe und Kettenantrieb.

größten Beanspruchung haben sich die Fahrzeuge stets glänzend bewährt.

Den jüngsten Zweig der Puchschen Erzeugung bildet nun das Automobil. Die Firma ist auch in diesem Fabrikationszweige weit über die ersten Erfahrungen hinaus, denn schon im Jahre 1899 baute sie bereits Automobile, also zu einer Zeit, wo noch manche heute in Österreich bestehende Automobilfabrik nicht existierte. Der Absatz war damals allerdings von keiner Bedeutung, weil das Automobil in Österreich überhaupt noch fremd war und niemand dieser Industrie irgend welche Zukunft verhieß. Mit Rücksicht darauf unterbrach auch die

Firma die Erzeugung der Automobile, um sie zu einer geeigneteren Zeit wieder aufzunehmen und so tauchte die Puch-Firma erst in den Jahren 1905 und 1906 als Automobilfabrik wieder auf, diesmal allerdings schon mit anderen Typen, die dem Stande der damaligen Automobiltechnik vollkommen entsprachen. Von dieser Zeit an stieg die Bedeutung der Firma und wir sehen einen Puch-Wagen (allerdings einen kleinen) im Jahre 1906 schon an Konkurrenz teilnehmen, so in Deutschland bei der **Internationalen Tourenfahrt Gotha**—

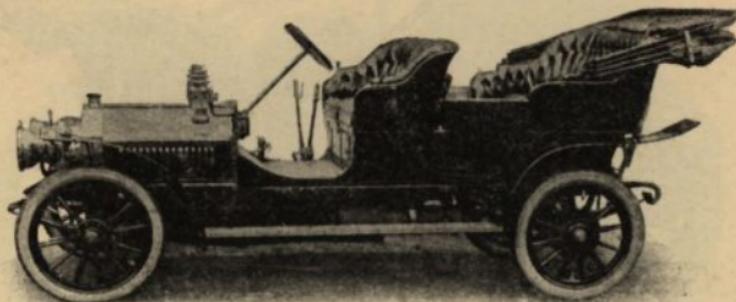


Puch-Zweizylinder, viersitzig karossiert.

Lüneburg—Köln a. Rh., wo die Puch-Voiturette mit glänzendem Erfolg abschnitt. An diese Konkurrenz reihten sich dann wiederholte Erfolge der Puch-Wagen, speziell aber war das **Semmeringrennen** 1907 für den Puch-Wagen sozusagen die Feuertaufe, da derselbe damals den ersten und zweiten Platz in seiner Gruppe belegte. Im Jahre 1908 sieht man den Puch-Wagen schon im Frühjahr beim Wettstreite, es war dies bei der **Bosnischen Tourenfahrt**, die der kleine, 10 HP. starke Puch-Wagen mit ausgezeichnetem Erfolg beendete und nicht nur die Plakette für tadellose Fahrt erhielt, sondern auch die Reifenkonkurrenz gewann. Die enormen Steigungen in Bosnien und der Herzegowina

sowie die Steinwüsten Dalmatiens konnten dem Puch-Wagen nichts anhaben, er trotzte allen diesen Hindernissen und lief von der ersten bis zur letzten Minute tadellos. In dem kurze Zeit darauf stattgefundenen Riesrennen konnten mehrere Typen der Puch-Wagen ihre Überlegenheit zeigen, es starteten der 9/10 HP., 14/16 und 18/22 HP.-Wagen, wovon der 9/10 HP. die drei ersten, der 14/16 HP. einen zweiten und der 18 22 HP. wieder den ersten Platz belegte.

Bei der Konkurrenzfahrt Wien—Klagenfurt—Graz—Wien konnten die Puch-Wagen ebenso



Puch-Vierzyylinderwagen.

erfolgreich abschneiden, denn der Wagen 9/10 HP. mit Herrn Siercke am Steuer lief mit 0 Punkten am Ziele ein (der einzige Wagen mit 0 Punkten) und erzielte überdies im Berg- als auch im Flachrennen die beste Zeit seiner Klasse. Der zweite mitstartende Wagen, 14/16 HP. (Wetzka am Steuer), war beim Bergrennen in Ruhstadt Erster, im Flachrennen in der Landscha-Allee Zweiter ($\frac{1}{5}$ Sekunde hinter dem Ersten).

Auch die stärkste Type, welche Puch baut, der 28/32 HP.-Wagen, mußte, wie jedes Vehikel bei Puch, gewissermaßen seine »Existenzberechtigung« in einem

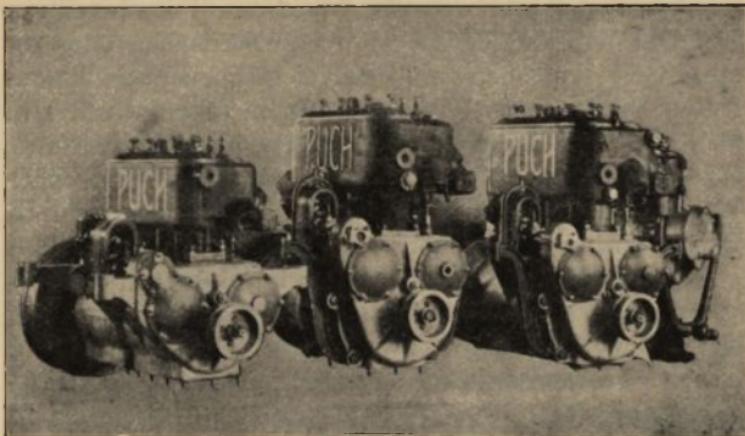
Konkurrenzkämpfe beweisen. Mit dieser Type beteiligte sich Herr Robert Siercke an der militärischen Übungsfahrt des deutschen und österreichischen Freiwilligen-Automobilkorps im August vorigen Jahres und, wie man aus den damaligen Berichten über diese Fahrt entnehmen konnte, traf Herr Siercke mit seinem Puch-Wagen anstandslos und rechtzeitig am Endziele in Berlin ein.

Es sind dies Erfolge, welche kaum eine zweite Firma unserer Monarchie aufzuweisen vermag und illustrieren dieselben zur Genüge, daß die Firma **Johann Puch, Erste steiermärkische Fahrradfabriks-Aktiengesellschaft in Graz**, mit dem Altmeister Puch an der Spitze auch in Automobilen jeder Konkurrenz ebenbürtig ist.

Für die große Bedeutung und den guten Ruf der Firma spricht auch der Umstand, daß deren Werke wiederholt von Mitgliedern und Korporationen der höchsten Kreise besucht und besichtigt wurden, worunter wir hauptsächlich den Besuch des Erzherzogs Leopold Salvator im Frühjahr 1907 erwähnen, welcher damals mit besonderem Interesse jedes einzelne Stadium der Fabrikation prüfte.

Die Firma zählt hohe Gönner zu ihren Kunden, darunter z. B. den Fürsten von und zu Windischgrätz, Prinzen Lobkowitz, Graf Andrassy, Graf Szapary, Graf Salburg, Graf Schönfeld, Graf Colloredo etc., welche ihre Anerkennung über die Vorzüglichkeit der Puch-Wagen wiederholt ausgesprochen haben.

Was nun die Prinzipien der Konstruktion anbelangt, die sich die Firma Puch zu eigen gemacht hat, glauben wir, dieselben unseren Lesern am besten zu schildern, indem wir nachfolgend einen Artikel auszugsweise zum Abdrucke bringen, der in Nummer 12 der »Allgemeinen Automobil-Zeitung« vom Jahre 1909 enthalten ist und der in Form einer vortrefflichen fachtechnischen Abhandlung alles enthält, was über die Puch-Wagen zu sagen ist.



Die drei wichtigsten Typen der Puch-Motoren: 28/32, 18/22, 12/14 HP.

Es werden bei Puch folgende Wagentypen erzeugt:

10/12 HP.	Zweizylinder,	95	Bohrung,	110	Hub
12/14 HP.	Vierzylinder,	76	"	100	"
16/18 HP.	Vierzylinder,	84	"	110	"
18/22 HP.	Vierzylinder,	85	"	135	"
28/32 HP.	Vierzylinder,	95	"	135	"

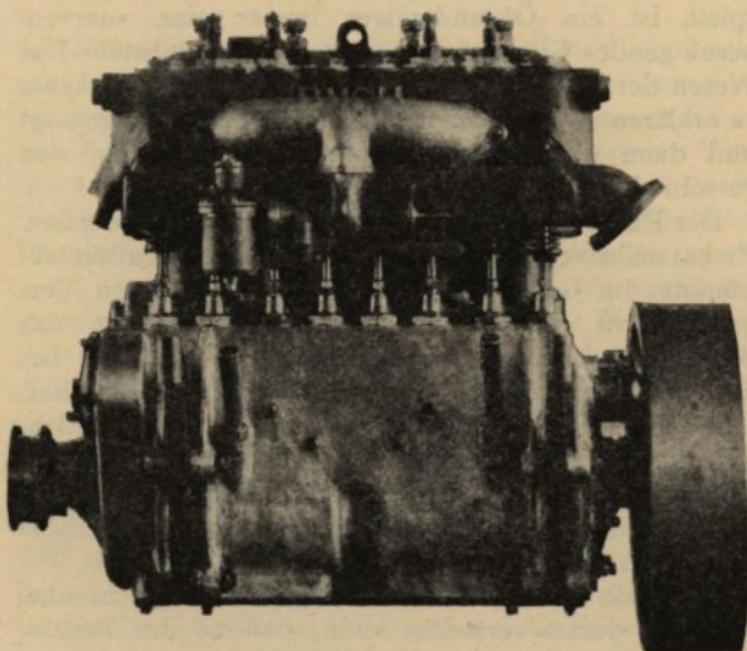
Die drei erstgenannten Typen haben Lederkonus, die anderen Typen sind mit der Metallplattenkupplung ausgestattet. Alle Puchschen Automobile ohne Ausnahme sind mit Kardanantrieb versehen. Johann Puch A.-G. bevorzugt die Blockmotoren. Mit Ausnahme des 16/18 HP. Vierzylinders, der paarweise gegossene Zylinder hat, zeigen die anderen Typen die Anordnung des Blocksystems.

Gehen wir an die Beschreibung der hauptsächlichsten Merkmale der Puch-Maschinen.

Der **Puch-Motor** stellt sich als ein hübsches, geschlossenes Ganzes dar, dem Eleganz der Konstruktion nicht mangelt. Die Ventile, sowohl Ansaug- wie auch Auspuffventile, liegen an einer Seite des Motors und

werden durch eine einzige Nockenwelle betätigt. Die Ventile selbst sind sehr groß gehalten, wodurch die Kraft des Motors wesentlich beeinflußt wird. Sowohl die Auspuffleitung wie auch die Saugleitung zeigt breite Dimensionen, ebenfalls aus dem Grunde, weil dadurch der Motor an Kraft gewinnt. Die Kurbelwelle ist aus Chromnickelstahl; sie ist geschliffen, um die Haltbarkeit zu vergrößern und den Gang des Motors leichter zu machen. Die Welle selbst läuft in Weißmetalllagern.

Die Nockenwelle, die zur Beorderung der Ventile dient, ist aus einem einzigen Stück gemacht. Die Form jeder Nockenwelle ist auf ein Hundertstel Millimeter genau mit der Kopierfräsmaschine hergestellt. Dadurch, daß die Nocken nicht extra auf der Welle ausgekeilt sind, ist natürlich auch jede Verschiebung der Nocken unmöglich, so daß Störungen dieserthalben gänzlich vermieden werden.



Puch -Vierzylinder, Blockmotor, Vergaserseite.

Die Schmierung des Motors ist vollkommen zwangsläufig. Die Firma hat für ihre Motoren einen bewährten Apparat akzeptiert, nämlich den Friedmann-Öler, der seinen Antrieb durch eine Welle vom Motor aus erhält. Der Öler ist an der Spritzwand unter der Motorhaube angebracht; er befindet sich also innerhalb des geschützten Raumes der Motorhaube und wird von der ausstrahlenden Wärme des Motors umstrichen, so daß das Öl auch im Winter dünnflüssig bleibt. Die Nähe des Ölapparates beim Motor ermöglicht kurze Schmierleitungen. An der Spritzwand, den Augen des Lenkers sichtbar, ist ein Ölstandszeiger angebracht. Solange dieser Zeiger, den Bewegungen des Pumpenkolbens entsprechend, hin und her pendelt, kann man sicher sein, daß die Maschine in Ordnung ist. Übrigens ist dies bei dieser Art der Schmierung selbstverständlich. Da aber die Schmierung eine so bedeutende Rolle für das gute Funktionieren des Motors spielt, ist ein Ölstandszeiger immer eine »nervenberuhigende« Einrichtung für den Automobilisten. Das Wesen der Friedmann-Ölung brauchen wir wohl kaum zu erklären. Das Öl wird durch eine Pumpe angesaugt und dann durch Pumpen, also **unter Druck**, den verschiedenen Schmierstellen zugeführt.

Der **Puch-Vergaser** ist ein Kolbenschiebervergaser. Er hat selbstverständlich automatische Nebenlufteinlaßöffnung. Im Gegensatz zu den meisten anderen Vergasern tritt das Benzin nicht von unten in das Schwimmergehäuse ein, sondern von oben. Hier befindet sich denn auch der Filter, der den Zweck hat, Unreinlichkeiten, die sich eventuell im Benzin befinden, aufzufangen. Wenn der Automobilist hin und wieder diesen Filter reinigt, ist er davor gesichert, daß Unreinlichkeiten zu der Spritzdüse gelangen und diese verstopfen.

Oberhalb der Düse befindet sich eine Stellschraube, die man derart verstehen kann, daß sie der Benzinaustrittsöffnung näher oder entfernter ist. Wie unsere



Teil der Wagenmontage von Johann Puch A.-G.

Abbildungen zeigen, ist der Vergaser ziemlich hoch am Motor angebracht. Die Firma Johann Puch tut dies aus folgenden zwei Gründen: Die Saugleitungen werden auf diese Weise sehr kurz und der hochplacierte Vergaser ist naturgemäß leichter zugänglich als ein tiefer im Chassis angebrachter. Eine Eigenart der Puchschen Konstruktion ist es, daß das Benzin dem Vergaser unter Druck zugeführt werden kann, aber nicht zugeführt werden muß. Beide Systeme, Druck der Auspuffgase sowie Zuströmen infolge der natürlichen Schwere des Benzins, haben Nachteile und Vorteile. Um die ersteren zu eliminieren, hat man bei Puch folgende Anordnung getroffen: Das Benzinreservoir befindet sich unterhalb des Lenkersitzes, so daß das Benzin zu dem tiefer gelegenen Vergaser zuströmen muß. Will man die Puch-Maschinen in Bewegung setzen, so braucht man nicht erst mit einer Luftpumpe Druck in das Benzinreservoir zu pumpen. Die Sache ändert sich aber, wenn der Wagen steil bergauf fährt. In

diesem Falle hat gewöhnlich das unter natürlichem Druck zum Vergaser tretende Benzin des Reservoirs eine so tiefe Lagerung, daß sich das Niveau des Vergasers höher befindet und der Motor verdurstet. Diesen Fall hat die Firma Johann Puch A.-G. vorgesehen. Fährt man im Gebirge, so öffnet man den Hahn der Druckleitung, ein Teil der Abgase tritt in das Benzinreservoir und befördert das Benzin jetzt in der bekannten Weise zum Vergaser. Das ist eine einfache und praktische Lösung.

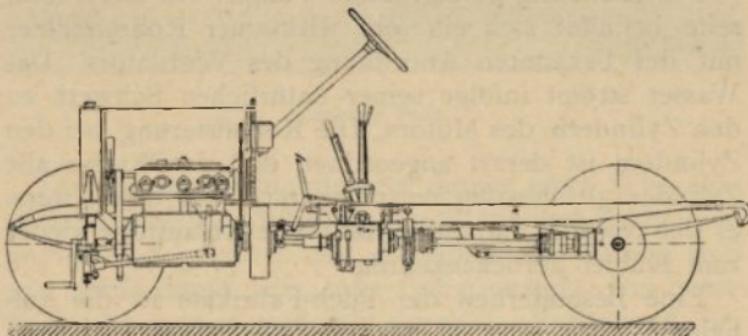
Trotzdem die Ventile alle an einer Seite liegen, sind sie doch leicht zugänglich. Durch die kompakte Masse der zusammengegossenen vier Zylinder erhält das Kurbelgehäuse eine willkommene Versteifung, so daß die Kurbelwelle nicht vibrieren kann. Es ist daher eine der häufigsten Ursachen des Klopfens des Motors verhindert.

Die Firma Johann Puch A.-G. verwendet für alle ihre Motoren Bosch-Zündapparate. Die Magnetmaschine liegt an der dem Vergaser entgegengesetzten Seite des Motors, wodurch eine Anhäufung der Nebenorgane vermieden wird. Besonders einfach ist das Demontieren des Magnetapparates. Durch einen einzigen Bügel wird dieser an seiner Stelle gehalten. Man öffnet eine Schraube und kann den Apparat wegnehmen.

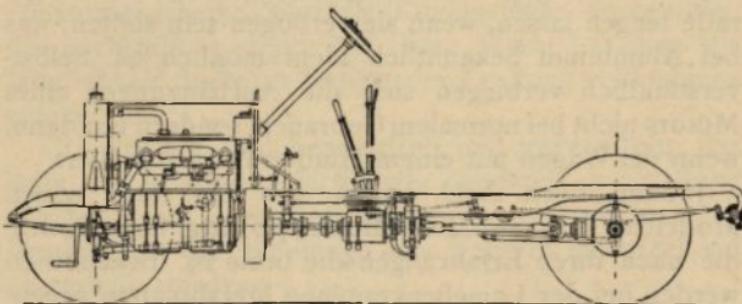
Vorsichtige Automobilisten, die der Zündung nicht trauen, können also auch einen Reservemagnetapparat mitnehmen, der sich leicht an Stelle des alten befestigen läßt. Freilich wäre dies bei der Betriebssicherheit der Bosch-Magnete wohl eine überflüssige Vorsicht.

Erwähnenswert ist die feine Zahnung der Kupplung, die den Magnet mit seiner Antriebswelle verbindet. Dadurch ist ein genaues Einstellen der Zündung möglich. Die Beorderung des Motors geschieht entweder durch die auf dem Lenkrad befindlichen Handhebel oder durch einen Akzelerator. Einer der Handhebel ist der Drosselhebel, der dem Motor mehr oder weniger Gasgemisch zuführt; der andere dient der Ver-

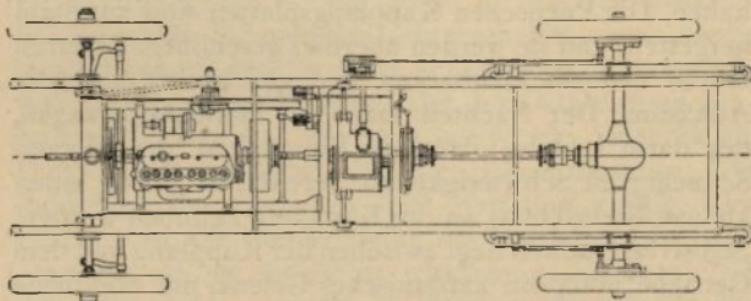
stellung des Zündzeitpunktes. Die Kombination beider Hebel ermöglicht es, die Tourenzahl der Maschine von 200 auf 1200 Touren zu steigern. Mit der großen Schnelligkeit vermag man also nahezu im Schritt zu



Der 12/14 HP.-Puch-Wagen im Aufriß.



Der 28/32 HP.-Vierzylinder-Puch-Wagen im Aufriß.



Der 12/14 HP.-Vierzylinder-Puch-Wagen im Plan.

fahren. Die Firma legt besonderen Wert darauf, daß der Motor infolge des großen Hubes auch mit geringer Tourenzahl bei starker Belastung noch tadellos »durchzieht«.

Die Kühlung erfolgt ohne Pumpe. An der Frontseite befindet sich ein sehr wirksamer Röhrenkühler mit der bekannten Anordnung des Ventilators. Das Wasser strömt infolge seiner natürlichen Schwere zu den Zylindern des Motors. Die Kanalisierung bei den Zylindern ist derart angeordnet, daß das Wasser alle Zylinder gleichmäßig umspülen muß, um dann, wenn es sich erwärmt hat, durch das breite Ablaufrohr wieder zum Kühler zurückzukehren.

Eine Besonderheit der Puch-Fabrikate ist die Aufhängung des Motors. Das Kurbelgehäuse wird von gepreßten Stahlträgern gehalten. Dies aus dem Grunde, weil sich die gepreßten Stahlarme jederzeit wieder geradebiegen lassen, wenn sie verbogen sein sollten, was bei Aluminium bekanntlich nicht möglich ist. Selbstverständlich verbiegen sich die Aufhängungen eines Motors nicht bei normalem Gebrauch, sondern nur dann, wenn der Wagen mit einem Hindernis karamboliert.

Johann Puch A.-G. haben sich bei ihren neuen Modellen für die **Lamellenkupplung** entschieden, die nach ihren Erfahrungen die beste ist. Bekanntlich werden bei der Lamellenkupplung Metallplatten gegeneinander gedrückt, die ein allmähliches Kuppeln ermöglichen und — einmal eingekuppelt — unverrückbar halten. Die Puchschen Kupplungsplatten sind aus Stahl hergestellt und sie werden überdies geschliffen. Dadurch erhöht man die Haltbarkeit und gleichzeitig auch die Adhäsion. Der Nachteil mancher Plattenkupplungen, der darin besteht, daß das Einschalten der kleinen Schnelligkeit Schwierigkeiten bereitet, ist durch einen kleinen Bremskonus an der Kupplung behoben worden. Selbstverständlich liegt zwischen der Kupplung und dem Getriebe noch ein kardanisches Gelenk, um eventuelle Spannungen zwischen beiden Organen auszugleichen.



Lenkung Puch.

Die **Lenkung** funktioniert mittels einer Schraube; sie ist nachstellbar. Schraube sowohl wie auch Schraubenmutter sind gehärtet und die Abnutzungsflächen sind sehr groß, damit kein toter Gang entsteht. Die Lenkstange ist geneigt und geht durch das Spritzbrett. Bei den Sportmodellen ist die Neigung der Lenkung eine etwas größere als bei den normalen Wagen. Sämtliche Steuerungsgelenke sind als Kugelgelenke ausgebildet, die nachstellbar sind. Auf diese Weise hat man die Möglichkeit des toten Ganges der Lenkung vollkommen aufgehoben.

Die **Pedale** sind **beweglich** und **verstellbar**, das heißt, sie schmiegen sich unter der Sohle der Stellung des Fußes an. Außerdem können sie mittels wenigen Handgriffen der Beinlänge des Fahrers entsprechend eingestellt werden.

Als modernes Fahrzeug hat der Puch-Wagen selbstverständlich **Kulissenschaltung**. Von den drei Geschwindigkeiten ist die große in direktem Eingriff. Ist die große Schnelligkeit eingeschaltet, dann bleibt die Nebenwelle des Getriebes vollkommen unbeweglich, weil überhaupt keine Zahnräder des Getriebes im Eingriff sind. Das ist, wie man weiß, ein prinzipieller Unterschied gegenüber normalen Konstruktionen. Die Zahnräder des Getriebes sind breit und kräftig, desgleichen ist die Bremsscheibe des Getriebes sehr breit gehalten, um sie möglichst wirksam zu machen. Die Anordnung der gepreßten Stahlträger, die wir bei der

Aufhängung des Motors besprochen haben, finden wir auch beim Getriebe wieder. Die Kulissenschaltung ist eingekapselt, so daß sie vor Wasser und Schmutz geschützt ist.

Die Übertragung auf die Hinterradachse erfolgt mittels **Kardan**. Es sind zwei Kardangelenke vorgesehen, weil die Konstrukteure von der Ansicht ausgehen, daß dadurch der Gang des Wagens geschmeidiger wird. Sie wollen Klemmungen vermeiden, die entstehen könnten, wenn eine der Wagenfedern mehr nachgibt als die andere. Auch der Pneumatikverbrauch soll dadurch reduziert werden. Von Bedeutung ist schließlich auch, daß die Demontage durch den doppelten Kardan befördert wird. Die Schmierung des Kardans zeigt ebenfalls eine Spezialität. Innerhalb des Kreuzkopfes des Kardans befindet sich ein Hohlraum. Dieser wird mit Konsistenzfett oder Öl gefüllt. Durch kleine Öffnungen tritt das Öl während der Fahrt zu den reibenden Stellen des Kardans und schmiert diese. Eine Ölfüllung hält tausend Kilometer vor.

Die **Hinterradbrücke** ist sehr stark gehalten. Jeder der beiden Teile der Hinterradachse läuft auf zwei Kugellagern, die große Kugeln aufweisen. Die Hinterradachse ist also an vier Stellen gelagert, und zwar deshalb, um Spannungen zu vermeiden und einen möglichst leichten Gang des Motors zu erzielen. Die Nabenscheiben der Hinterräder haben ihre Lagerung genau im Druckmittelpunkte des Rades, das heißt, die Basis des Rades fällt mit dem Lager in eine Linie zusammen. Außer dem Kugellager haben die Hinterräder noch gewöhnliche Metallgleitlager. Sollte also einmal durch Zufall eine Kugel des Lagers brechen, so treten die Gleitlager in Funktion, die zerbrochene Kugel kann weiter keinen Schaden anrichten. In der Garage kann man dann den Defekt in Ruhe beheben. Die Hinterräder sind nicht mittels eines Vierkantes aufgesteckt, sondern befinden sich auf Mitnehmern, die direkt in die Achse eingefräst sind.

Die Kardanverspreizung ist derart angeordnet, daß die Hinterradachse bei allen Schwingungen und Stößen stets in gleicher Entfernung vom Getriebe bleiben muß. Das ist wichtig für den glatten Lauf des Wagens.

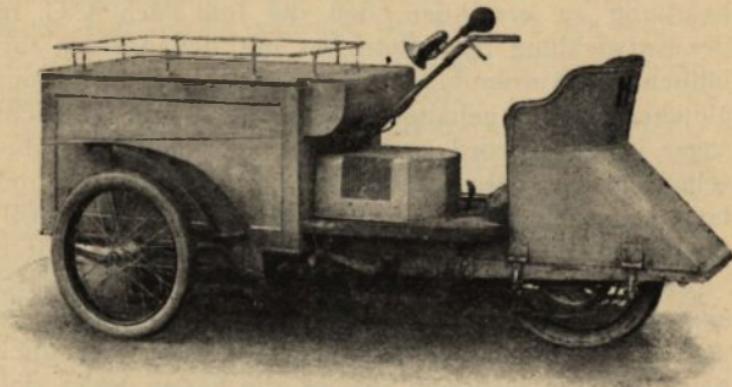
Die **Wagenfedern** sind breit und flach. Für die Federaufhängung sind Bronzебüchsen vorgesehen, die mit Schmieröffnungen ausgestattet sind. Um den Lauf des Wagens möglichst elastisch zu machen, ist nebst der normalen Federung bei den 28/32 HP.-Wagen noch eine spezielle Hebelabfederung vorgesehen. Diese Hebelabfederung kann auf spezielles Verlangen des Käufers auch bei anderen Typen angewendet werden.

Der **Rahmen** ist aus getriebenem Stahl und hinten nach aufwärts gekröpft. Diese Anordnung ist hauptsächlich deshalb getroffen, um eine gute Durchfederung des Wagenkastens zu ermöglichen.

Es ist nicht uninteressant, zum Schluße dieser Abhandlung zu erwähnen, daß die Joh. Puch A.-G. in der Entwicklung ihres Betriebes mit den übrigen aufblühenden Automobilfabriken Österreichs nicht nur gleichen Schritt gehalten, sondern in dieser Hinsicht sogar einen Rekord erzielt hat. Im Jahre 1907 beschäftigte die Fabrik etwa fünfhundert Arbeiter und beim Erscheinen dieses Werkchens (ansfangs 1909) übersteigt die Arbeiterzahl bereits das achte Hundert.

Im Betriebe selbst sind die modernsten Werkzeugmaschinen in vollster Tätigkeit, gewiegte Konstrukteure stehen unserem Altmeister Puch zur Seite, der auch heute noch in rastlosem Streben die Fäden dieses vielverzweigten Apparates in seiner bewährten Hand vereinigt. Die in den Magazinen aufgestapelten Materialien und Halbfabrikate legen Zeugnis davon ab, daß die Joh. Puch A.-G. trotz der anstürmenden Konkurrenz auch heute noch an dem einzig gesunden Prinzip festhält, daß für den Automobilbau das »Beste gerade noch gut genug« ist. Eine glückliche Ergänzung findet hier überdies der gewiegte Fachmann und Konstrukteur in einer musterhaften kaufmännischen Organisation. An

der Spitze des Verwaltungsrates der Joh. Puch A.-G. steht in der Person des Großindustriellen Eduard Lanner eine organisatorische Kraft, deren Scharfblick und Schaffensfreude in den weitesten industriellen Kreisen voll gewürdigt wird. Auch der »Verband österreichischer Automobil-Industrieller« konnte keine glücklichere Wahl treffen, als diesen eminenten Organisator an die Spitze seines Vorstandes zu berufen und die dreimalige Wiederwahl hat bewiesen, welcher Beliebtheit sich diese Persönlichkeit auch in den Kreisen der österreichischen Automobilindustrie erfreut.



BRÜDER UXA, Brünn

Plankengasse 45

Weicheisen-, Metall- und Eisengießerei

erzeugen Autozylinder aus
Spezialguß sowie Wagenbestandteile
aus Weicheisen und Temperstahlguß.

Accumulatoren-Fabrik - Actiengesellschaft

Generalrepräsentanz Wien

Accumulatoren System „TUDOR“

ZIRKA 30 000 NLAGEN IM BETRIEB TRANSPORTABLE ACCUMULATOREN

für Traktionszwecke, wie z. B. Automobile, Straßenbahnen,
Vollbahnwagen, Grubenlokomotiven, Boote, weiters für
elektrische Zugabeleuchtung (Schnellladesystem mit Groß-
oberflächenplatten), gemischte Zugabeleuchtungssysteme

STATIONÄRE ACCUMULATOREN

für Beleuchtungsanlagen, Pufferbatterien; für Straßenbahnen
und Kraftanlagen, Batterien für Kraftaufspeicherung

Kontenanschläge und Preislisten stehen auf Wunsch gerne
zu Diensten. **Fabrik: HIRSCHWANG, N.-Ö.**

Bureau: WIEN I. Wipplingerstraße 23

Telephon Nr. 16.522 und 19.400

M. J. ELSINGER & SÖHNE

WIEN I. Volksgartenstraße 1,

wasserdichte Stoffe und Regenmäntel, Schläuche aller Art,
Wachstuch, Fußtapeten, Linoleum,

imprägnierte und gummierte Autostoffe für Dächer,
Spritzleder und Polsterüberzüge.



□ ST. PÖLTNER □
WEICHEISEN- UND
STAHLGIESSEREI
LEOPOLD GASSER
ST. PÖLTEN, N.-Ö.

DAS HERVORRAGENDSTE FÜR DEN
AUTOMOBILBAU

AUTO- ELEKTROGUSS

VON HOHER FESTIGKEIT UND
BESONDERER DEHNUNG.....
AUSSERORDENTLICH LEICHE BE-
ARBEITUNG

DICHT UND PORENFREI, SAUBERSTE
SCHARFKANTIGE AUSFÜHRUNG

KÜRZESTE LIEFERZEIT

SPEZIALOFFERTE AUF WUNSCH.....
SOFORT

TELEGRAMME:
GASSERWERK, ST. PÖLTEN

II.

Die Hilfsindustrien.

Dieses Verzeichnis umfaßt die bedeutsameren österreichischen Fabriken, welche der heimischen Automobilindustrie Halb- und Ganzfabrikate in Form von Bestandteilen, Betriebsstoffen und Ausrüstungsgegenständen liefern und demnach mit dieser selbst im engsten Zusammenhange stehen.

A. Firmenregister

in alphabetischer Reihenfolge nach dem Firmawortlaute und mit Angabe der Erzeugnisse.

Zeichenerklärung:

B. = Bureaus.

F. = Fabrik.

T. = Telephon.

Tel. = Telegrammadresse.

D. = Niederlagen, Depots.

Z. = Zweigniederlassungen.

V = Verbandsmitglied.

s. a. S. = Siehe auch Seite.

A
—
B

Accumulatoren-Fabrik, Actiengesellschaft, Generalrepräsentanz Wien.



B.: Wien I. Wipplingerstraße 23; T.: 16.522 und 19.400; Tel.: Telefon Accumulator Wien; Automobilgarage: Wien I. Makartgasse 3; F.: Hirschwang bei Payerbach-Reichenau, N.-Ö.; Ingenieurbureaus: Graz, Brünn, Bukarest; s. a. S. 65.

Akkumulatoren, elektrische, zum Antrieb, wie auch für die Beleuchtung und Zündung von Automobilen.

S. Armbruster in Wien.



B. und F.: Wien IX/1. Porzellangasse 4—6; T.: 14.343; Tel.: Armbruster Porzellangasse Wien;



s. a. S. 256b.

Karosserien aller Art für Luxus-, Gebrauchs- und Lastenautomobile.

Beck, Koller & Co. in Wien.

B.: Wien I. Schellinggasse 14—16; T.: 1832; Tel.: Beckkoller Wien; F.: Wien; D.: London, Berlin, Budapest;

s. a. S. 22.

Lacke und Farben für Automobile. Spezialität „Polinova“ — ein vorzüglich und rasch wirkendes Polieröl, um veraltete Lackierungen hochglänzend zu machen.

M. Bittner & Co. in Wien.

Ⓐ **B.** und **F.**: Wien XX/2. Taborstraße 93;
T.: 18.604; **D.**: Prag, Budapest;
s. a. S. 344a.

Scheinwerfer, Laternen, Karbidgaserzeuger,
Signallaternen aller Art. Spenglerwaren
aller Art.

Blau & Co., Werkzeugfabrik in Wien.

B.: Wien I. Wallfischgasse 12; **T.**: 6812;
F.: Wien XX/2. Hellwagstraße 8; **T.**: 13.361;
Tel.: Kernrohr Wien; **Z.**: Prag, Lemberg, Innsbruck, Budapest;
s. a. S. 344b.

Werkzeuge aller Art (Spezialität: Fräser, Gewindestchneidzeuge, Reibahlen, Spiralbohrer, Meßwerkzeuge, Kaliber, Toleranzlehren, Tuschierrplatten, Winkel, Zirkel; Spannwerkzeuge: Universal-Klemmfutter, Bohrfutter, Parallelschraubstücke).

Maschinen: einfache und Universal-Werkzeugschleifmaschinen, Säulen- und Schnellbohrmaschinen.

Joh. E. Bleckmann, Phönix-Stahlwerke in Mürzzuschlag, Steiermark.

Ⓐ **B.** und **F.**: Mürzzuschlag in Steiermark; **T.**: Mürzzuschlag 8; **Tel.**: Bleckmann Mürzzuschlag; **Z.**: Wien VI. Amerlinggasse 17; **T.**: 9558; Budapest, Prag, Berlin, Chemnitz i. S.; **D.**: Mannheim, Basel, Frankfurt a. M., Luxemburg, Köln, Paris, Mailand, Warschau, Halmstad in Schweden, Lüttich und auf allen Plätzen von industrieller Bedeutung;
s. a. S. 46b.

Stahl: Auto-Konstruktionsstähle, Spezialallegierungen von Nickel und Chrom für Achsen, Zahnräder und alle Motorwagenbestandteile in Stangen und auch Schmiedestücken.

Stahlguß, Primaqualität (Spezialität: Tiegelstahl- und Chromstahlguß).

Stahlbleche für Friktionsscheiben.

Werkzeugstahl für alle Verwendungszwecke (Bleckmann-Schnelldrehstahl „Phönix 88“).

Feilen aus Prima-Tiegelgußstahl.

Werkzeuge aller Art.

Gebr. Böhler & Co., Aktiengesellschaft in Wien.



B.: Wien I. Elisabethstraße 12—14; *T.:* 285, 6728, 8524; *Tel.:* Stahlböhler Wien; *F.:* Kapfenberg in Steiermark, Walzwerk Bruckbacherhütte



und Werkzeugfabrik Böhlerwerk bei Waidhofen a. d. Ybbs; *Z.:* Budapest, Prag, Berlin, Frankfurt a. M., Düsseldorf, Leipzig, Remscheid, Moskau, St. Petersburg, Jekaterinenburg, Perm, Wladivostok, Paris, Sheffield, Sydney, Melbourne, Mailand, Brüssel, Shanghai, Tokio, Osaka;
s. a. S. 256 b.

Stahl für Werkzeuge und Konstruktionsteile; **Autostahl** für Achsen, Lenkschenkel u. s. w.

Schmiedestücke aller Art (auch fertig appretierte Bestandteile).

Magnete und Magnetstahl für Zündungen.

Stahlguß, Primaqualität.

Gebrüder Boschan, k. u. k. Hoflieferanten in Wien.

B.: Wien I. Bäckerstraße 9; *T.:* 16.957; *Tel.:* Metallboschan. Vertreter der Aluminium-Industrie-Aktiengesellschaft in Neuhausen (Schweiz), Fabrik in Lend-Gastein (Salzburg).

Aluminium, roh und bearbeitet, in Drähten, Stangen, Rohren und Blechen, desgleichen in Legierungen aller Art.
Kalziumkarbid in allen Körnungen.

Schrauben- und Schmiedewaarenfabriks-Aktiengesellschaft
V Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne in
Wien.

B.: Wien VI/1. Magdalenenstraße 18; T.: 214 und 10.139; Tel.: Schraubenhof Wien; F.: Floridsdorf (Wien XXI.);

s. a. S. 22.

Schmiedestücke aller Art für den Automobilbau.
Nieten, Muttern, Mutterschrauben.

Werkzeuge (Schlüssel, Schraubenzieher und Schraubstöcke, Patent A. Urban & Söhne).

Anton Brousek. Erste österreichische Holzriemenscheiben- und Modellfabrik in **Atzgersdorf bei Wien.**

B. und F.: Atzgersdorf bei Wien; T.: Meidling 86; Tel.: Brousek Atzgersdorf.

Modelle, Holzriemenscheiben, Holzwaren aller Art, auch **Lenkräder.**

W. Brozik Sohn, k. u. k. Hofwagenfabrik in Pilsen.

B. und F.: Pilsen; T.: Pilsen 153; Tel.: Brozik Sohn Pilsen; D.: Kairo, Alexandrien und Beyrouth.

Karosserien aller Art.

Josef Brukner & Söhne in Wien.

B.: Wien II/2. Novaragasse 42; T.: 15.789 und 17.160; Z.: Prag, Budapest.

Eisen (Stab- und Fassoneisen), **Bleche** aller Art, schmiede-eiserne **Rohre.**

Ein- und Verkauf aller Metallsorten.

Feodor Burgmann, Stopfbüchsenpackungs-Fabrik in Bodenbach a. d. Elbe.

B. und F.: Bodenbach a. d. Elbe; T.: Amt Bodenbach 84; Tel.: Burgmann Bodenbach; Z.: Dresden-Laubegast, Dresden-Leuben, Antwerpen, Gothenburg, Berlin, Düsseldorf, Lodz, Marseille, New York, Paris; D.: an allen Industriestätten;

s. a. S. 12b.

Dichtungsplatten für Flanschen und Zylinder, Stopfbüchsenpackung und Kesseldichtungen.

Ferdinand Burgstaller in Wien.

B.: Wien I/1. Falkestraße 3; T.: 20.630; Tel.: Burgstallers Wien; Z.: Budapest; D.: in allen Staaten.

Lagermetall, Marke „Auto-Railway“, gesetzlich geschützt. Höchste Antifrikionsfähigkeit!

Julius Carow, Eisengießerei in Prag-Bubna.

B. und F.: Prag-Bubna; T.: Prag 288; Tel.: Julius Carow Prag-Bubna.

Stahlguß, Grauguß, Temperguß.

Ernst Dania & Co., Maschinenfabrik in Wien.

B. und F.: Wien X/1. Leebgasse 4; T.: 1574; Tel.: Dania Wien-Favoriten; D.: Budapest.

Maschinen aller Art für Eisen- und Metallbearbeitung.

Dénes & Friedmann in Wien.

V B. und F.: Wien XVIII/1. Mitterberggasse 11; T.: 20.946. Tel.: Telefon Magnetzündung Wien; D.: Budapest, Prag;
s. a. S. 46b.

Zündapparate, Generalvertrieb der Original-Bosch Zündungen für Explosionsmotoren, Abreiß-Hoch spannungs- und Magnetkerzenzündungen. **Zündkerzen**.

Spezialwerkstätte für Reparaturen von magnet elektrischen Zündapparaten unter Leitung Bosch scher Fachkräfte. Einziges Bosch-Depot in Wien. Lager sämtlicher Reserveteile.

Effenberger & Comp. in Wien.

B. und F.: Wien V. Wehrgasse 15; T.: 6503; Tel.: Effenberger Comp. Wien 5.

Armaturen aller Art, wie Kondens-, Schmier- und Ablaß hähne.

Manometer und Luftpumpen.

M. J. Elsinger & Söhne, k. k. priv. Fabriken und Webereien in Wien.



B.: Wien I. Volksgartenstraße 1; F.: Landgut—Wienerberg, Telfs und Lajta Szt. Miklós; T.: 16226; Tel.: Elsingers Wien;
s. a. S. 65.

Wasserdichte Stoffe, Regenmäntel, Schläuche aller Art.

Autostoffe, gummierte und imprägnierte, für Dächer, Spritzleder und Polsterüberzüge, Wachstuch, Fußtapeten, Linoleum.

Franz Essmann in Wien.

B. und F.: Wien XVI. Fröbelgasse 49.

Modelle aller Art und Lenkräder.

F
—
G

Felten & Guilleaume, Fabrik elektrischer Kabel,
Stahl- und Kupferwerke, Aktiengesellschaft in
Wien.

B. und F.: Wien X/1. Gudrunstraße 11; T.: 300,
1759, 7164, 8958; Tel.: Guilleaume Wien Tele-
phon; F.: Bruck a. d. Mur, Diemlach und Graz;
s. a. S. 46 b.

Kabel und Leitungsdrähte aller Art.

Drähte, gummiisoliert für alle Spannungen, isolierte
Drähte Marke „Linolit“, gegen Öl vollkommen
widerstandsfähig.

Drahtseile für alle Verwendungszwecke.

Alex. Friedmann in Wien.

B. und F.: Wien II/1. Am Tabor 6; T.: 13.416; Tel.:
Injektor Wien; Z.: Budapest, Paris, Warschau und
Zürich.

Schmierpumpen für Motorfahrzeuge.

St. Pöltn Weicheisen- und Stahl-
gießerei Leopold Gasser in St. Pölten.



B. und F.: St. Pölten, Niederösterreich; T.:
St. Pölten 10; Tel.: Gasserwerk St. Pölten;
Z.: Wien, Budapest, Prag, Pilzen, Teplitz,
Brünn, Graz, Pola, Triest, Trient;

s. a. S. 66 und 142a.

Gußteile aller Art (Spezialität: „Autospezial-
guß“, hervorragend bewährt für alle hoch-
beanspruchten Automobilteile).

Preßteile aller Art für den Automobilbau
und die Waffenfabrikation.

J. Gasterstaedt, Elektrochemische Plattieranstalt in Wien.

B. und F.: Wien VII/3. Zieglergasse 69; T.: 1743 und 3089;
s. a. S. 94.

Plattieranstalt (Spezialität: galvanische Starkvernickelung und Starkverkupferung für Automobil- und Karosseriebestandteile).

Metallschleiferei.

Gerson Boehm & Rosenthal in Wien.

V B. und F.: Wien XX/2. Donaueschingenstraße 20;
T.: 15.813, 19.009; Tel.: Boehmrosenthal Wien;
Z.: Wien IV. Mühlgasse; D.: 600 Benzin- und
Ölstationen des Österreichischen Automobil-Clubs;
s. a. S. 12b.

Benzin für Automobile.

Öl, Auto-Oil.

Fette, konsistente.

Lötapparate für die Automobilindustrie.

Gefäße, explosionssichere, nach den Patenten „System Henze“, zur Aufbewahrung und zum Transport feuergefährlicher Flüssigkeiten.

Benzindepots, explosionssichere Anlagen System „Martini & Hüneke“.

Reservoirverschlüsse, explosionssichere, für Automobile nach den Patenten „System Henze“.

Erste Böhmisches Glasindustrie-Aktiengesellschaft in Wien.

B.: Wien II/8. Handelskai 138; F.: ebendaselbst und Bleistadt in Böhmen; T.: 15.950 und 13.465; Tel.: Bleistädter Wien; Z.: Bleistadt in Böhmen, Budapest.

Glaswaren (geschliffene und ungeschliffene Spiegelglassorten für Karosserien, Laternenlinsen, Solinglas).

Vereinigte Gummiwaaren-Fabriken Harburg-Wien, vormals Menier — J. N. Reithoffer, in Wimpassing.

B. und F.: Wimpassing im Schwarzatale; T.: Neunkirchen 3; Tel.: Gummifabrik Wimpassing im Schwarzatale; D.: Wien, Prag, Budapest.

Gummiwaren aller Art.

Th. Häusermann & Co., Gesellschaft m. b. H. in Wien.

B. und F.: Wien XX/2. Innstraße; T.: 21.126; Tel.: Aetzung Wien; Z.: Berlin, München, Ulm a. d. D., New York.

Metallschilder, chemisch gravierte, in allen Größen und Farben.

Jakob Häusermann in Wien.

✓ B. und F.: Wien VI/2. Bürgerspitalgasse 20; T.: 7211.

Armaturen aller Art.

Ernst Hamburger, Grünwald-Reinowitzer Kunstleder-fabriken in Wien.

B.: Wien I. Doblhoffgasse 7; T.: 13.082; Tel.: Hamburger Doblhoffgasse Wien; F.: Grünwald bei Gablonz a. d. Neisse in Böhmen.

Leder — Kunstleder „Glorid“ als bester Lederersatz für Automobilpolsterung.

Herz & Co. in Wien.

B. und F.: Wien VI/1. Königsklostergasse 7; T.: 10.652; Tel.: Herzobile Wien; Z.: New York; D.: Paris, Berlin und London;

Stoßdämpfer Patent Herz.

Zündkerzen „Herz“ D. R. P.

Pumpen (Handhebel-Frikitions-) „Tandem“ D. R. P.

H
J
K

Ventilschleifmaschinen Patent Herz.
Reifenmonteure.
Zündapparate System „Ruthard“.

Hirsch & Co. in Wien.

B.: Wien I/I. Schmerlingplatz 5; T.: 16.657; Tel.:
Hirschl Schmerlingplatz Wien.

Stahlrohre, nahtlose, in allen Größen.
Stahlkugeln (Präzisions-).
Signalinstrumente.

V. Jira & Co. in Debř a. d. Iser, Böhmen.

B. und F.: Debř a. d. Iser, Post- und Telegraphenstation
Josefsthal-Kosmanos; T.: Jungbunzlau 75; Tel.: Jiraco
Josefsthal-Kosmanos.

Karosserien aller Art.

Joh. Kaschütz, Weicheisen- und Stahlfassongießerei in Rohrbach a. d. Gölsen, Niederösterreich.

B. und F.: Rohrbach a. d. Gölsen, Niederösterreich;
T.: Rohrbach a. d. Gölsen 1; Tel.: Kaschütz Rohrbach
Gölsen; D.: Budapest.

Weicheisen- und Stahlguß-Teile.

Anton Kleemann, k. u. k. Hofoptiker und Mechaniker in Wien.

B. und F.: Wien VII/3. Schottenfeldgasse 79; T.: 3244,
13.226; Tel.: Kleemann Optiker Wien; Z.: Wien VI.,
Wien XVI., Wien II., Bad Ischl.

Optische Waren aller Art, Spezialität: Autobrillen mit
Gläsern für Kurz- und Weitsichtige.

Josef Klein in Prag.

B. und F.: Prag VIII.; T: 1291: Tel.: Josef Klein
Prag VIII.; D.: Wien, Brünn, Budapest, Venedig,
Bukarest.

Lacke und Farben aller Art. (Sämtliche Behelfe für den
Anstrich von Automobilen.)

K

Rich. Klinger, Gumpoldskirchner Maschinen- u. Metallwarenfabrik in **Gumpoldskirchen bei Wien**.

B. und F.: Gumpoldskirchen bei Wien; T.: Gumpoldskirchen 5; Tel.: Klinger Gumpoldskirchen; Z.: Budapest, Paris, Brüssel, Rotterdam, London;

s. a. S. 94.

Gußteile aus Aluminium, Phosphorbronze, Rotguß, Messing.

Dichtungsmaterial „Klingerit“ für höchste Dampfspannungen und überhitzten Dampf.

Gustav Koenig & Co., Benzinfabrik Kagran in Wien.



B.: Wien I. Schottenbastei 12; T.: 20.680; Tel.: Oelkoenig Wien; F.: Wien-Kagran Breitenleerstraße; D.: in allen größeren Städten des In- und Auslandes;

s. a. S. 233.

Benzin für Automobile und Motorräder prima raffiniert, versteuert und unversteuert.

Einige ausschließliche Benzinfabrik der Monarchie.

Kraftfahrzeug-Gesellschaft m. b. H. in Wien.

B. und F.: Wien IX. Hahngasse 13; T.: 22.338; Tel.: Kraftfahrzeug Wien; D.: Innsbruck, Bozen, Triest.

Automobilbremsen: ausschließliche Erzeugung nach dem Patente „Tüchler“.

Viktor Leopold Krunert in Wien.

B. und F.: Wien VIII. Strozzigasse 38.

Plattierarbeiten aller Art.

J. Kurz Nachf. in Prag.

B. und F.: **Prag VII.** Gasanstaltgasse 798; T.: 1718;
Tel.: Kurz Nachfolger Prag VII.

Schleif- und Polierkompositionen.

Schleif- und Polierbürsten.

Salze für die Galvanotechnik.

Ch. Lohmüller, Mechaniker für Massenartikel in Wien.

B. u. F.: **Wien XVI/1.** Ganglbauergasse 17;
T.: Ottakring 179; Tel.: Lohmüller Wien 16;
s. a. S. 156.

Metallschrauben, blanke.

Schmierapparate.

Jakob Lohner & Co., k. u. k. Hof-Wagen- und Automobilfabrik in Wien.



B.: **Wien IX.** Porzellangasse 2; T.: 13.559;
Tel.: Lohner Automobile Wien; F.: Wien
XXI. Floridsdorf, Donaufelderstraße 77/79;
s. a. S. 12a.

Karosserien für Luxus-, Touren-, Ambulanz- und Lieferungswagen.

Räder für Automobile und Pferdewagen aller Gattungen.

Schmiedeteile aus besten Materialien.

Achsen in geschmiedeter Ausführung.

Federn (Automobil- und Pferdewagen-).

Gußteile aus Eisen-, Messing, Phosphorbronze und Aluminium.

Plattieranstalt für galvanische und englische Arbeiten.

Automobilbestandteile und Reparaturen aller Art.

M

Die Hilfsindustrien. — Firmenregister.

J. Malovich & Cie., Maschinen- und Metallwarenfabrik in Wien.

*B. und F.: Wien XVII/3. Mayssengasse 15; T.: 14.640;
Tel.: Malovich Wien Hernals; D.: Berlin, London,
St. Petersburg, Stockholm.*

Gußteile aus patentiertem Leichtmetall „Magnalium“.

Lagermetall, Phosphorbronze.

Schnellguß (Ausführung von Gußteilen binnen weniger Stunden).

Rohhauträder, gefräst mit und ohne Armierung.

Schweißung unganz gewordener Motor- und Getriebsgehäuse sowie aller sonstiger Bestandteile.

Oesterreichische Mannesmannröhren-Werke, Gesellschaft m. b. H. in Wien.

*B.: Wien IX. Währingerstraße 6—8; T.: 22.830,
22.834, 22.840; Tel.: Mannesrohr; F.: Komotau
in Böhmen und Schönbrunn (Österr.-Schlesien);
s. a. S. 94.*

Mannesmann-Stahlrohre, nahtlose, aller Art für den Automobilbau, ferner Siederohre, Wellrohre, Leitungsrohre, Stahlmuffenrohre, Fahrradrohre, Präzisionsrohre, Stahlrohrmaste, Stahlrohrbehälter etc.

Rohre, geschweißte, aller Art.

J. W. Marschik, Hammerwerk in Gratzen, Böhmen.

*B. und F.: Gratzen in Böhmen; Tel.: Hammerwerk
Gratzen; D.: Wien, Prag, Budapest, Berlin, Dresden.
Schmiedeteile aller Art, wie Stanzen, Schnittplatten, Fräser
und Fassonstücke.*

F. J. Materna in Prag.

*B.: Prag II. Havlíčekplatz 20; F.: Prag VII.; T.: 1174;
Tel.: F. J. Materna, Prag.*

Lacke und Farben aller Art.

Leo & Friedrich Mautner in Prag.

B. und F.: Prag II. Fleischhackergasse 10; T.: 1302;
Tel.: Mautner Telefon 1302 Prag.

Riemen, erstklassige, für Motoren aller Art.
Öle, Auto-Oil.

Matthias Meindl in Wien.

B. und F.: Wien VII/2. Burggasse 3; T.: 1694; Tel.:
Uhren Meindl Wien 7/2.

Uhren aller Art (Automobiluhren, Stoppuhren, Zeitmesser-
uhren für Kilometergeschwindigkeit pro Stunde, Chrono-
graphen).

Wilhelm Melzer, Lederwarenfabrik in Wien.

B. und F.: Wien VII/2. Mariahilferstraße 24; T.: 1553;
Tel.: Melzer Wien Stiftskaserne.

Lederwaren, Koffer für Automobile (staub- und wasser-
dichte Pneumatikbehälter, Speisekörbe etc.).

**Messingabteilung der k. k. priv. Oesterreichischen Credit-
Anstalt für Handel und Gewerbe in Wien.**

B.: Wien VII/2. Burggasse 30; F.: Königswald und
Graslitz in Böhmen; T.: 1132 (Bureau), 1643 (Verkauf-
stelle); Tel.: Messingcredit Wien.

Messing in Blechen, Drähten und Stangen.
Tombak in Blechen, Drähten und Stangen.

Martin Miller's Sohn in Wien.

B.: Wien VI/2. Webgasse 26; T.: 1270; Tel.: Miller-
sohn Wien; F.: Venusberg-Traismauer, N.-Ö.; Z.: Bud-
apest.

Stahl, Tiegelguß-Werkzeugstahl für alle Verwendungs-
zwecke.

Drähte (Tiegelgußstahl-).

Bleche (Tiegelgußstahl-).

Werkzeuge.

Federn aller Art (Spiral-, Druck- und Zugfedern).

M

Die Hilfsindustrien. — Firmenregister.

Minimax Apparate Baugesellschaft m. b. H. in Wien.

B.: Wien I. Dominikanerbastei; T.: 5764; Tel.: Minimax Wien; F.: Wien XII. Draschegasse 5; Z.: Prag, Brünn, Reichenberg, Lemberg, Graz, Triest, Innsbruck, Teplitz, Krakau, Karlsbad, Trautenau, Linz, Laibach.

Handfeuerlöschapparate „Minimax“.

**Feuerschutzeinrichtungen für Fabriken (Minimax-System).
Garagenschutz.**

Autominimax, Spezialsystem zur Mitnahme auf Kraftwagen.

Josef Miskolczy & Co., Gummiwarenfabrik, Gesellschaft m. b. H. in Wien.

V

B.: Wien IV. Alleegasse 24; T.: 1550; Tel.: Miskolczy Wien; F.: Traiskirchen bei Wien; D.: Prag, Budapest, London, Paris, New York; s. a. S. 402 a.

Pneumatiks, Marke „Pneu-Miskolczy“ und „Semperit-Tyre“.

Vollgummireifen und Gummizubehörteile.

Gräflich W. Mittrowsky'sche Eisenwerke in Stiepanau.

B. und F.: Stiepanau bei Nedwieditz in Mähren; Tel.: Eisenwerke Nedwieditz.

Gussteile aus Weicheisen, Bronze, Rotmetall und Aluminium.

E. J. Müller & Co., Ölraffinerie und Fettwarenfabrik in Wien.

B. und F.: Wien VI/2. Wallgasse 3; T.: 2835; Tel.: Müller Wien 6 Wallgasse; D.: Brünn, Oderberg, Fiume, Prag.

Öle, Auto-Oil, und Fette.

Joh. Müller, Erste Wiener Werkzeugmaschinenfabrik und Eisengießerei in Wien.

M
—
N
—
O

*B. und F.: Wien X. Gudrunstraße 144—146;
T.: 3444 Maschinenfabrik, 2351 Eisengießerei;
Tel.: Müllerfabrik Wien;
s. a. S. 22.*

Werkzeugmaschinen aller Art.
Eisenguß, Hochprimaqualität.

E. von Münstermann, Phosphorbronze-Industrie in **Bielitz**,
Österr.-Schlesien.

*B. und F.: Bielitz, Österr.-Schlesien; T.: Bielitz 110;
Tel.: Münstermann Bielitz; Z.: Kattowitz in Preußen,
D.: Budapest und Sosnowice in Rußland.*

Phosphorbronze- und **Aluminium-** Bestandteile.

Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft
V (vormals k. k. priv. Wagenfabrik Schustala & Co.) in **Wien**.

*B.: Wien I. Seilerstätte 5; T.: 3745, 3756, 8862
und 5653; F.: Nesselsdorf in Mähren; Tel.:
Nesselsdorfer Wien; Z.: Wien I. Kolowratring 8,
Breslau; D.: in allen Ländern Europas.*

Karosserien aller Art.

Noricumwerke Cless, Präzisionszahnräder-Fabrik in **Graz**.

V *B. und F.: Graz VI. Grassergasse 35; T.: 425; Tel.:
Noricumwerke Graz.*

**Zahnräder, Gelenkketten, Kugellager, Differential-
getriebe.**

**Oel-Union, Gesellschaft zur Erzeugung von Ölen und Öl-
präparaten für Industrie und Handel in Wien.**

*B. und F.: Wien XXI. Ostmarkgasse 44; T.: Florids-
dorf 307; Tel.: Oel Union Wien XXI; D.: in allen
größeren Städten der Monarchie.*

Autobenzin, Öle und Fette.

O
—
P

Oesterreichisch-Amerikanische Gummi-fabrik-Actiengesellschaft in Wien.



V

B. und F.: Wien XIII/3. Breitensee, Hüt-teldorfferstraße 74; T.: Ottakring 56 und 307; Tel.: „Austameric“ Wien; Z. und D.: Prag, Graz, Lemberg, Innsbruck, Triest, Linz, Salzburg, Bozen, Teplitz, Karlsbad, Ischl, Görz, Reichenberg, Krakau, Pilsen, Brünn, Villach, Budapest (nähtere Adressen dieser Depots siehe im Ortsregister);
s. a. S. 94b.

Pneumatiks Marke „Continental“.

Vollgummireifen Marke „Continental“.

Gummizubehörteile.

Erste Nussdorfer Öl-, Fettwaren- und Harzprodukten-Fabrik, Ludwig Peyrl in Wien.

B. und F.: Wien XIX/6. Halteraugasse 1; T.: Döbling 62; Tel.: Oelpeyrl Wien; Z.: Prag; D.: Wien, Prag, Tetschen, Oderberg, Pilsen, Budweis, Triest, Preßburg.

Öle, Auto-Oil.

Poldihütte, Tiegelgußstahlfabrik in Wien.

V

B.: Wien I. Landskrongasse 1 (kommerzielle Direktion); T.: 12.095, 17.283; F.: Kladno in Böhmen; Z.: Berlin, Budapest, Chemnitz, Mailand, Moskau, New York, Nürnberg, Paris, Prag, Sheffield, Zürich, Baku, Genf, Warschau.

D.: in allen Industriebezirken.

Generalverkauf bei Schiessl & Co., Wien VI/1.

Gumpendorferstraße 15; T.: 4870, 1454;

Tel.: Stahlschiessl Wien;

s. a. S. 94a.

Stahl, Tiegelgußwerkzeugstahl für alle Zwecke
(Schnelldrehstahl Marke „Maximum“).
Konstruktionsstahl in besonderen Legierungen für Automobilteile.
Schmiedeteile aller Art aus hochlegierten Spezialmarken.
Federn, Spezialität: Autofedern.
Magnete von größter Koerzitivkraft und höchster Remanenz.
Die Poldihütte hat Sonderlegierungen für den Automobilbau geschaffen und sind ihre Erzeugnisse auf der ganzen Welt als hochwertig bekannt.

F. Policky in Jaroměř, Böhmen.

B. und F.: Jaroměř, Böhmen; *T.: Jaroměř 3;*
Tel.: Policky Jaroměř;
s. a. S. 344 b.

Leder (Chromleder für Antigleitvorrichtungen, Leder für Kupplungen etc.).

Riemen für Motorräder.

Präzisions-Kugellager-Fabrik, Gesellschaft m. b. H. in Wien.

B. und F.: Wien XVIII. Mitterberggasse 11;
T.: 21.464; *Tel.: Kugellager Wien;* *Z.: Budapest, Prag, Mailand, Paris, London;*
s. a. S. 264.

Kugellager mit Patent-Federkorb, erstklassige Ausführung.

Spurlager mit Patent-Kugelkorb.

Prima Gußstahlkugeln, reichhaltiges Lager.

R

Brüder Rachmann in Haida, Böhmen.

Ⓐ B. und F.: Haida, Böhmen; F.: Langenau in Böhmen;
T.: Haida 13; Tel.: Rachmann Haida; Z.: Berlin, Wien.

Luftpumpen (Teleskoppumpen, Hand- und Fußpumpen
für Fahrräder und Motorfahrzeuge, Automobilpumpen
mit und ohne Manometer).

Schmierpumpen, Armaturen etc.

Rauscher & Anders in Wien.

B.: Wien V. Wienstraße 45; T.: 1993;
s. a. S. 398.

Werkzeuge für die Automobilindustrie.

Bohrmaschinen mit elektrischem Antriebe.

Spezialität: elektrisch betriebene Arbeits-
maschinen.

Reichhold, Flügger & Boecking in Wien.

B. und F.: Wien XXI. Stadlau; T.: Floridsdorf 222;
Tel.: Lackfabrik Wien; Z.: Hamburg, Preßburg.

Farben und Lache (Motorenüberzugs- und Grundlacke).
Emolin (Automobil-Email).

Polinova, ein vorzüglich und rasch wirkendes Polieröl, um
veraltete Lackierungen hochglänzend zu machen.

Adalbert Reiß, Ölraffinerie in Wien.

B. und F.: Wien X/1. Rotenhofgasse 29; T.: 9421;
Tel.: Telefon Reiss Wien; D.: Hamburg, Triest, Prag,
Tetschen a. d. E., Pardubitz, Oderberg.

Öle, Auto-Oil, und konsistente Fette.

Josef Reithoffer's Söhne, Gummi- und Kabelwerke in Wien.



B.: Wien VI/1. Rahlgasse 1; T.: 2407,
3113, 5270; F.: Pyrach bei Steyr in Ober-
österreich; Tel.: Reithoffersöhne Wien;

R
S

Z.: Wien VI. Mariahilferstraße 33 und 107,
Graz, Brünn, Triest, Innsbruck, Prag,
Budapest (siehe auch im Ortsregister);
s. a. S. 256 a.

Pneumatiks Marke „Reithoffer“.

Vollgummireifen für Motorfahrzeuge und
Equipagen, sämtliche Gummiartikel für
technische Zwecke, Kabel und isolierte
Drähte, gummierte Stoffe „Paracelsus
Battist“, Gummi-Kurzwaren etc.

Heinrich Rindskopf & Söhne, Leder- und Treibriemenfabrik,
Tischau bei Teplitz, Böhmen.

B. und F.: Tischau bei Teplitz, Böhmen; T.: Teplitz 82;
Tel.: Lederfabrik Rindskopf Teplitzschönau.

Riemen für Motorräder, Marke „Triumph HR & S“, Flach-,
Keil- und Rundriemen.

Maschinenriemen, Prima - Kernledertreibriemen reiner
Eichenloherbung und kombinierte Chromerbung.
Chromleder für Gleitschutzdecken.

Schiessl & Co. in Wien.



B.: Wien VI/1. Gumpendorferstraße 15;
T.: 4870, 1454; Tel.: Stahlschiessl Wien;
s. a. S. 142 a.

V Generalverkäufer der „Poldihütte“.

Poldistahl (siehe Poldihütte).

Rübelbronze (Erzeugnis der Skodawerke;
Alleinvertrieb für Österreich-Ungarn und den
Orient).

Werkzeuge, Spezialität: Ausrüstung von
Garagen und Reparaturwerkstätten; kom-
plette Werkstatteneinrichtung.

Magnolia - Lagermetall. Alleinverkauf für
Österreich-Ungarn und die Balkanstaaten.

Feilen Marke „Anker-Fischer“.

S

H. S. Schlosser, Wien.

B. und F.: Wien VII. Neubaugasse 64/66; T.: 7047;
Tel.: Gummischlosser Wien.

Gleitschutzdecken (Antidérapants) aus Chromleder, Marke
„Ideal“.

Pneumatikreparaturen.

Ternitzer Stahl- und Eisenwerke von Schoeller & Co. in Wien.

B.: Wien I. Wildpretmarkt 10; T.: 18.576;
Tel.: Ternitzer Wien; F.: Ternitz a. d. Südbahn;
T.: Neunkirchen 14; D.: Wien VIII. Lerchenfelderstraße 66—68;

s. a. S. 12b.

Eisen, Stab- und Fassoneisen, Tyres, Achsen, Radsätze.
Werkzeugstahl (Tiegelguß-) aus den besten steirischen Rohmaterialien.

(Schnelldrehstahl Marke „Pluto“.)

Schmiedestücke aller Art aus Martin-, Spezial- und Tiegelstahl.

Konstruktionsstahl für Automobile etc.

M. Schmid & Söhne, Eisen- und Stahlwarenfabrik, Wilhelmsburg, N.-Ö.

✓ B. und F.: Wilhelmsburg, N.-Ö.; T.: Wilhelmsburg 1;
Tel.: Schmidsöhne Wilhelmsburg; D.: Wien.

Güsteile (Weicheisen-, Tiegelstahl- und Haberlandguß).

Schmiedeteile (gesenkgeschmiedete Bestandteile für den Automobilbau).

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk und Feilenfabrik in Wien.

✓ B. und F.: Wien X/3. Favoritenstraße 213; F.: auch Wien XIV. Pfeifergasse 3 und Cikanka in Böhmen; T.: 7668, 10.208; Tel.: Schmidt-

werke Telefon; *D.*: Lemberg, Mähr.-Ostrau, Krakau, Berlin, Bremen, Buenos Aires, Remscheid, Turin, Düsseldorf, Stuttgart-Cannstatt, Frankfurt a. M.-Eschersheim, Spezia, Livorno, Bologna, Palermo, Neapel, Venedig, Warschau, Barcelona, Yokohama;

s. a. S. 344 b.

Stahl, Tiegelguß-Werkzeugstahl.

Konstruktionsstahl für Automobilteile.

Werkzeuge (Spezialität: Schnelldreh-Spiralbohrer).

Feilen Primaqualität, Gußstahlfeilen Marke „Huf-eisen“, feinste Präzisionsfeilen, Patent-Bezug-feilen etc.

„Ajax“-Blattfederhämmere (Patent) mit 30—250 kg Bärgewicht.

Ludwig Schön & Kreidl in Wien.

B. und F.: Wien III. Rasumofskygasse 29; T.: 1128.

Benzin, Öle, Fette.

Gefäße, explosionssichere.

Schuchardt & Schütte in Wien.

B.: Wien I/1. Franz-Josefs-Kai 7—9; T.: 23.777, 23.778; Tel.: Präzision; F.: Donau-work Ernst Krause & Co., Wien XX/2. Engerthstraße 165;

s. a. S. 46 a.

Werkzeugmaschinen, nur Präzisionsfabrikate.

Werkzeuge, nur erstklassige Fabrikate.

K. k. Schwefelsäurefabrik in Wien.

B. und F.: Wien XIX/6. Heiligenstädterstraße 135; T.: Döbling 20.

Schwefelsäure (Akkumulatorenäsüre, absolut eisen- und arsenfrei).

S
T

**Hans Schwarz & Co., Inh. Ingenieur
W. J. Gruebler in Wien.**

B. und F.: Wien V/I. Franzensgasse 8;
T.: 623; Tel.: Schwarzhans;
s. a. S. 142 b.

**Werkzeugmaschinen modernster Konstruktion
für Automobilfabriken, Reparaturwerk-
stätten etc.**

**Skodawerke - Actiengesellschaft in Pilsen, kommerzielle
Direktion Wien.**

▀ B.: Wien I/I. Franz-Josefs-Kai 1; T.: 20.504, 20.505
und 20.506; Tel.: Skodawerke Wien; F.: Pilsen; Z.:
in allen wichtigen Städten des Inlandes.

Rübelbronze-Gußteile und auch Schmiedeteile (Dynamo-
gehäuse, Dynamodeckel, Sternbüchsen, Schwungräder,
Zahnkränze für elektromobile Fahrzeuge).
Alleinverkauf bei **Schiessl & Co., Wien VI/I.**; s. S. 142a.

Ignaz Storek, Stahlhütte in Brünn.

▀ B. und F.: Brünn, Waniekgasse 7; T.: Brünn 359;
Tel.: Storek Brünn; D.: Wien und Budapest.

Gußteile aus Eisen und Martinstahl.

Josef Strasser, Wagenfabrik in Graz.

B. und F.: Graz, Schulgasse 24; T.: 1138; Tel.: Wagen-
fabrik Strasser Graz.

Karosserien aller Art.

Wm. Szalay & Sohn in Wien.

▀ B.: Wien III/4. Mohsgasse 30; T.: 263, 420, 4475,
7297; Tel.: Szalaysohn.

Eisen, Stab- und Fassoneisen, auch blank gezogen.

Bleche aller Art.

Stahl (Bessemer- und Martin-).

Georg Graf von Thurn'sches Stahlwerk in Streiteben.

▀ B. und F.: Streiteben, Post Gutenstein in
Kärnten; Tel.: Stahlwerk Streiteben; Niederlage:
Wien IV. Rainergasse 24;

s. a. S. 142.

T
U
V

Stahl: Werkzeuggußstahl.

Konstruktionsstahl für den Automobilbau.

Schmiedeteile.

Trapmann & Co. in Wien.

B. und *F.*: Wien VI/1. Magdalenenstraße 26;
T.: 1087/IV; *Tel.*: Tiegel Wien.

Schmelztiegel Marke „Morgan“ zum Schmelzen von Metall
und Legierungen.

Brüder Uxa in Brünn.

B. und *F.*: Brünn, Plankengasse 45; *T.*: Brünn
390; *Tel.*: Brüder Uxa Brünn;
s. a. S. 65.

Gußteile aus Weicheisen und Metall, Temperguß.

Autozylinder aus Spezialguß.

**Vacuum Oil Company A.-G., Automobil-Abteilung
in Wien.**

V

B.: Wien I. Stubenring 2; *T.*: 12.435, 19.313,
21.417; *Tel.*: Vacobil Wien; *F.*: Dzieditz,
Österr.-Schlesien, Almás-Füzitő, Ungarn; *D.*:
Benzinstationen in den frequentesten Orten der
Monarchie — siehe Ortsregister;
s. a. S. 398.

Benzin, Öle und konsistente **Fette**.

**Vogel & Noot, Walzwerke, Hammerwerke und
Werkzeugfabriken in Wien.**

B.: Wien I. Landskrongasse 5; *F.*: Wartberg-
Mürztal und Mitterdorf in Obersteiermark; *T.*:
18.816; *Tel.*: Vogelnoot Wien;
s. a. S. 142.

Fahrradbestandteile.

Fassonteile aus Eisen und Stahl.

Bleche für die Automobilindustrie.

W

Actiengesellschaft der Wien-Floridsdorfer Mineralöl-Fabrik in Wien.

B.: Wien I. Weihburggasse 18; T.: 1095;
F.: Wien XXI. Floridsdorf; T.: Floridsdorf 25; Tel.: Floridsdorfer Wien;
s. a. S. 22 b.

Benzin für Automobile, steuerfrei oder versteuert.

Öle (Auto-Oil).

Weber & Reichmann, Erste österr. Spiral- und Plattfedern-Fabrik in Warnsdorf.

B. und F.: Warnsdorf, Böhmen; T.: Warnsdorf 140; Tel.: Federnfabrik Warnsdorf;
s. a. S. 264.

Federn aller Art für Zug und Druck.

Friedrich Weichmann's Wittwe (Inhaber Leo Stransky), Wien.



B. und F.: Wien XX/2. Dresdnerstraße 116;
T.: 16.546; D.: Budapest, Prag, Graz;
s. a. S. 142.

Laternen und Scheinwerfer aller Art.

J. Weigl, k. u. k. Hofwagenfabrik in Prerau, Mähren.



B. und F.: Prerau, Mähren; T.: Prerau 36; Tel.: Weigl Prerau; Z.: Wien I. Pestalozzigasse; T.: 6020;
D.: Krakau, London.

Räder für Automobile aller Art.

W
Z

Brüder Wilhelm, Fabrik für Drahtgewebe in Proßnitz.
B. und F.: Proßnitz, Mähren; Tel.: Brüder Wilhelm
Proßnitz.
Drahtgewebe aus Messing und Phosphorbronze.

Hans Wottle, Modellfabrik in Wien.
B. und F.: Wien V/2. Embelgasse 66; T.: 4559;
Tel.: Wottle Wien V.
Modelle aller Art und Lenkräder.

Franz Zimmermann & Sohn in Wien.
B. und F.: Wien XVI/1. Huttengasse 65; T.: Ottakring 133; Tel.: Zimmermann Ottakring Huttengasse
Wien.
Gußteile aus Metall, Phosphorbronze und Leichtmetall.
Lagermetall.

Vernickelungs- und Vermessungsanstalt

J. GASTERSTAEDT

Wien VII. Zieglergasse 69

GALVANISIERUNGEN ALLER ART

SPEZIALITÄT: Starkvernickelung u. Starkvermessung
für Automobil- u. Motorradbestandteile.

Rich. Klinger, Maschinen- und Metallwarenfabrik
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien.
Gießerei für alle Metalle.

Spezialität: prima Aluminiumguß
und Phosphorbronze.

„Klingerit“, beste Dichtung für alle Motoren sowie für höchste
Dampfspannungen und überhitzten Dampf.

ÖSTERREICHISCHE
MANNESMANNRÖHREN-WERKE

Gesellschaft m. b. H.

WIEN IX. WÄHRINGERSTRASSE 6-8

liefern von ihrem WERK KOMOTAU (Böhmen)

Nahtlose MANNESMANN-STAHLROHRE jeder Art, insbesondere
SIEDEROHRE f. stationäre Dampf- u. PRÄZISIONSROHRE für den Fahr-
rad- und Apparatebau usw.,
Lokomobilkessel und für Lokomotiv-
kessel mit und ohne Kupferstatuten,
STAHLOHRMASTE für Bogen- und
WELLROHRE, Patent Pogány-Lah-
mann, für Lokomotiv-, Lokomobil-,
Schiffs- und stationäre Kessel sowie
Glühlampen, Stromzuführung usw.,
für Rauchrohr-Überhitzer,
TELEPHON-, TELEGRAPHEN- und
BLITZABLEITERSTANGEN,
LEITUNGSROHRE mit Gewinde und
WEGWEISERSÄULEN,
Muffen sowie mit Flanschen für
ROHRSCHLANGEN für Kälte-
normalen Druck und für Hochdruck,
STAHLMUFFENROHRE für Blei-
maschinen und Überhitzer,
fertigung zu Wasser- u. Gasleitungen,
STAHLROHRBEHÄLTER für ver-
ferner von ihrem WERK SCHÖNBRUNN (Österr.-Schlesien)
flüssigte und hochgespannte Gase,
Heizzyylinder,

ALLE SORTEN GESCHWEISSTER ROHRE usw.

Telegramme: Mannearohr Wien.

Telephone: 22830, 22834, 22840.

POLDIHÜTTE

KONSTRUKTIONSTAHL
□ HÖCHSTER GÜTE □
KURBELWELLEN, ACHSEN
□ ZAHNRADMATERIAL □
PRESZSTÜCKE, FEDERN
□ AUS SPEZIALSTAHL □

WIEN, PRAG, BUDAPEST,
Baku, Berlin, Chemnitz, Genf,
Mailand, Moskau, New York,
Paris, Sheffield, Warschau, Zürich.

CONTINENTAL

PNEUMATIC

die verlässlichste Bereifung
für alle Motorfahrzeuge!

**Die hervorragendsten Konkurrenzen
der letzten Jahre brachten dem**
Continental-Pneumatic
sensationelle Erfolge!

**Oesterreichisch - Amerikanische
Gummifabrik - Actiengesellschaft**
Wien XIII/3, Breitensee.

Depôts in allen größeren Städten.

Die GRÄF & STIFT-Motorwagen.

Erzeugnis

der

Wiener Automobilfabrik-Aktien-
gesellschaft

vormals Gräf & Stift, Wien XIX.

Die Firma Gräf & Stift zählt zu den Pionieren der österreichischen Motorfahrzeugindustrie und verdient der für unsere heimischen Verhältnisse ungeahnt rasche Aufschwung dieses Hauses eine besondere Erwähnung in diesen Blättern. Aus den kleinsten Anfängen, von einer bescheidenen Fahrradwerkstätte ausgehend, hat sich diese Firma im Verlaufe ihres annähernd 13jährigen Bestandes, dank des rastlosen Strebens ihrer Gründer — der drei Brüder Karl, Franz und Heinrich Gräf —, zu einer der bedeutendsten Automobilfabriken der Monarchie aufgeschwungen und die stattliche Liste ihrer Anhänger, welche die klangvollsten Namen unter den österreichischen Automobilisten aufweist, legt Zeugnis von der Ebenbürtigkeit dieser Marke mit den ersten ausländischen Fabrikaten.

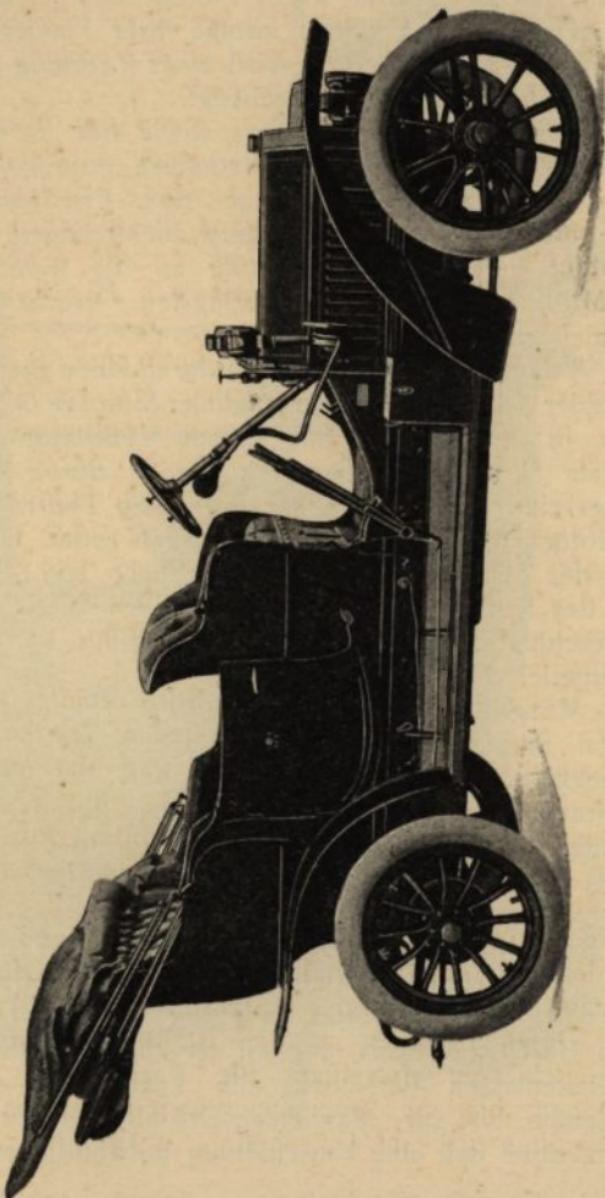
Stets haben es die Firmainhaber verstanden, ihre vielseitigen und langjährigen Erfahrungen auf die Erzeugung von Wagentypen zu verdichten, die den modernsten Anforderungen entsprechen und dabei auch unseren österreichischen Straßenverhältnissen im weitesten Maße Rechnung tragen.

Erwähnen wir zum Schluß dieser kurzen Chronik noch, daß die Firma mit dem Anwachsen des Betriebes darauf bedacht sein mußte, demselben eine entsprechend erweiterte finanzielle Grundlage zu geben, und zu diesem Behufe vor zwei Jahren in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde, um zu der eingehenderen Beschreibung ihrer Fabrikate zu schreiten.

Für die Gräf & Stift-Wagen ist vor allem die Übertragung der motorischen Kraft auf die Hinterräder mittels **Kardangelenkes** als typisch zu bezeichnen und wenn damit von allem Anfang an ein Weg eingeschlagen wurde, den die Automobilkonstrukteure nur zögernd betreten wollten, so hat sich derselbe nicht nur als gangbar erwiesen, sondern hat in letzter Zeit zur sicheren Erkenntnis geführt, daß die Übertragung mittels Kardan der Kette unbedingt überlegen ist.

Die Übelstände, die sich bei der Übertragung mittels der Kette dadurch ergeben müssen, daß dieselbe nicht staubdicht einschließbar und nicht dauernd zu schmieren ist, durch ihren großen Abnutzungskoeffizienten und den Verschleiß des Kettenrades, kommen bei der sorgfältig konstruierten Kardanübertragung gänzlich in Wegfall, wie übrigens auch den höheren Anforderungen, welche heute an die Geräuschlosigkeit des Motorfahrzeuges gestellt werden, nur durch das Kardangelenk gerecht zu werden ist.

Den österreichischen Straßenverhältnissen entsprechend, die eine robustere Bauart bedingen, werden nur Wagen mit **vierzyllindrigem Motor** gebaut, deren Bohrung und Hub der angegebenen motorischen Stärke reichlich entsprechen. Die **Ansaug-** und **Auspuffventile** sind bei diesen Motoren gesteuert und ganz besondere Sorgfalt wird der **Zündung**, dem Lebensnerv eines jeden Kraftfahrzeuges zugewandt; die elektromagnetische Abreißzündung (durch Patent geschützt) ohne Zwischengestänge hat sich als zuverlässig sicher erwiesen; der Magnetapparat wird mittels Zahnrad-



18/22 HP., Doppel-Phaeton »Gräf & Stift«.

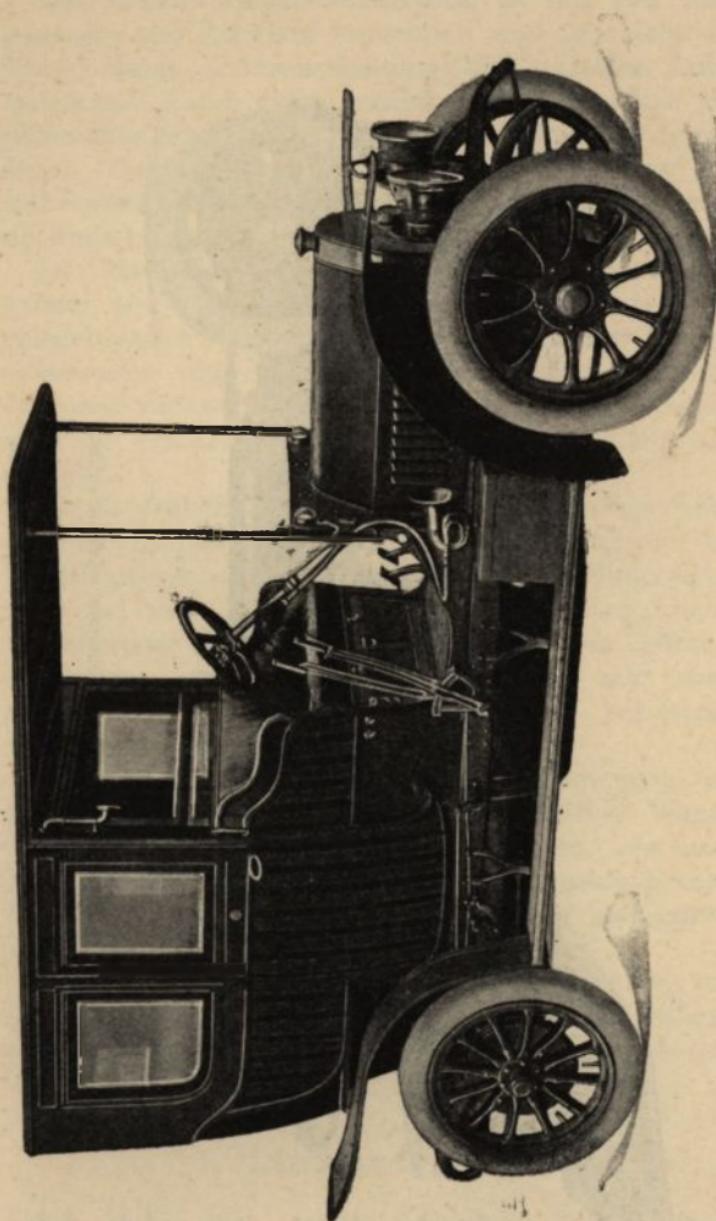
übersetzung von der Nockenwelle des Motors angetrieben und ist von jeder Seite leicht zugänglich. Die Zündgehäuse sind derart angeordnet, daß durch Entfernen einer Mutter zwei Zündgehäuse herausgenommen werden können; infolge ihrer Placierung oberhalb der Aussaugventile wird einer Verölung und übermäßigen Erwärmung vorgebeugt.

Die **Schmierung** des Motors sowie der übrigen Organe des Wagens erfolgt vollkommen automatisch durch ventillose Pumpe (Patent Alex. Friedmann), welche die Verwendung von ganz dickflüssigem Öl ermöglicht und durch Anpassung an die jeweilige Tourenzahl des Motors den geringsten Ölverbrauch gewährleistet.

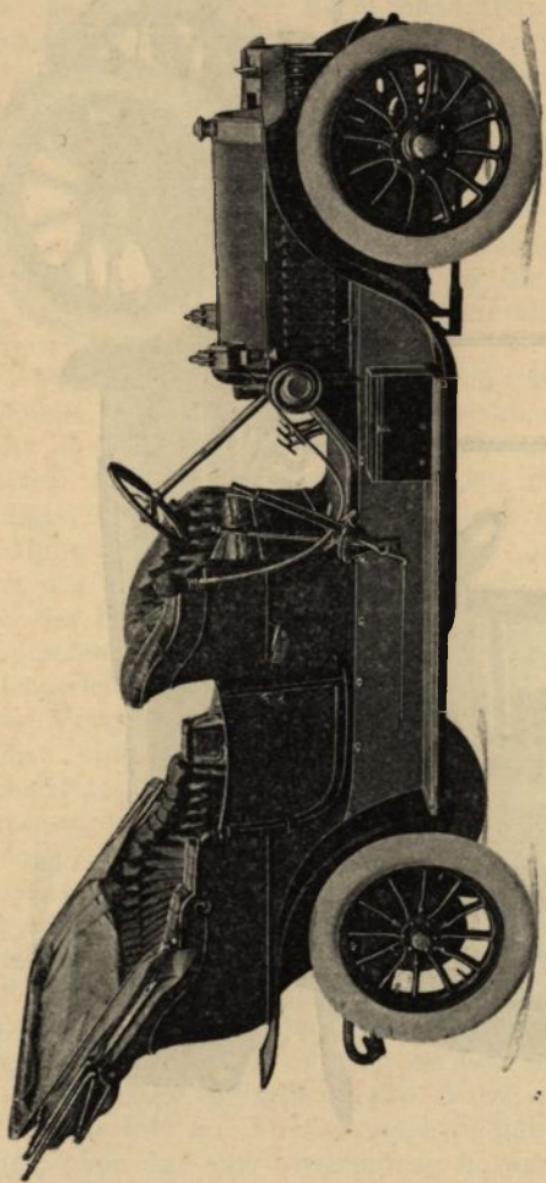
Die **Wasserkühlung** geschieht durch einen Bienenkorbkühler (Einzellizenz der Daimler-Motoren-Gesellschaft) in Verbindung mit einem Ventilator mit positivem Antrieb, welcher sich jedoch durch eine patentgeschützte Kupplung der jeweiligen Tourenzahl des Motors anpaßt und ein Versagen oder einen Bruch des Ventilators gänzlich ausschließt. Die Zirkulation des Kühlwassers wird durch eine Flügelpumpe mit geschützter automatischer Abdichtung bewirkt, die keinerlei Verschleiß unterliegt.

Der **Vergaser** Patent Gräf & Stift arbeitet vollkommen automatisch, liefert bei jeder Tourenzahl gleichmäßiges explosives Gemisch und ist gegen Temperaturunterschiede unempfindlich; durch Verwendung einer geeigneten Drosselvorrichtung wird ein äußerst ruhiger, angenehmer und benzinsparender Gang erzielt.

Die **Kupplung** ist als Friktionskupplung (ohne Leder in Öl laufend) nach langjährigen Erfahrungen derart konstruiert, daß ein sanftes Anfahren selbst mit der vierten Geschwindigkeit möglich ist und sind durch ein Gleitenlassen derselben alle Variationen vom Schrittempo bis zur Maximalgeschwindigkeit zu erreichen, ohne daß eine Umschaltung notwendig wäre.



28/32 HP., Limousine „Gräf & Stift“.



40/45 HP., Doppel-Phaeton »Gräf & Stift«.

Das Geschwindigkeits-Getriebe ist mit vier Steigerungen und Rücklauf konstruiert und geschieht die Einschaltung (Kulissenschaltung) der einzelnen Zahnräderpaare durch einen seitlich vom Führersitze angebrachten Hebel, der bei jeder Schnelligkeit einen festen Anschlag hat und durch Stollen in der entsprechenden Stellung festgehalten wird. Die Betätigung des Hebels ist daher eine äußerst einfache und sichere.

Die Bremsen der Wagen sind äußerst kräftig gebaut und als Innenbremsen ausgestattet; die Vorgelegebremsen werden von Fußpedalen, die Hinteradbremsen von einem Handhebel betätigt, sie sind vor- und rückwärtswirkend und bringen den Wagen auch bei schärfster Gangart fast augenblicklich zum Stehen.

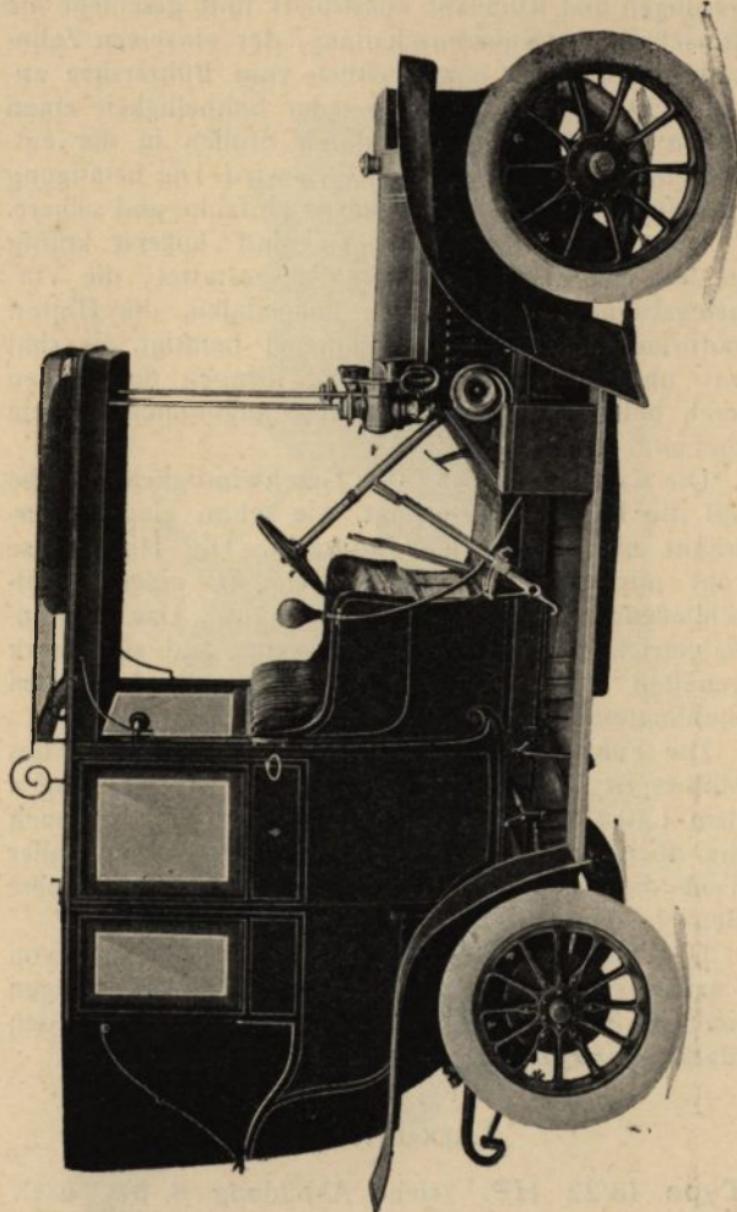
Die Kraftübertragung vom Geschwindigkeitsgetriebe auf die Hinterachse erfolgt, wie schon eingangs erwähnt mittels der Kardanwelle. Die Hinterachse ruht mit dem Differentialgetriebe in einem dichtschließenden, mit Öl gefüllten Gehäuse. Das Differentialgetriebe sowie die Antriebswelle sind sehr stark gehalten und aus dem besten, zurzeit bekannten Stahlmaterial gefertigt.

Die Führung des Wagens und die Bedienung des Motors ist so einfach, daß selbst der stärkste Wagen dem Laien keine Schwierigkeiten bereitet, wie auch die übersichtliche und zugängliche Anordnung aller Teile die denkbar leichteste Handhabung und größte Betriebssicherheit gewährleistet.

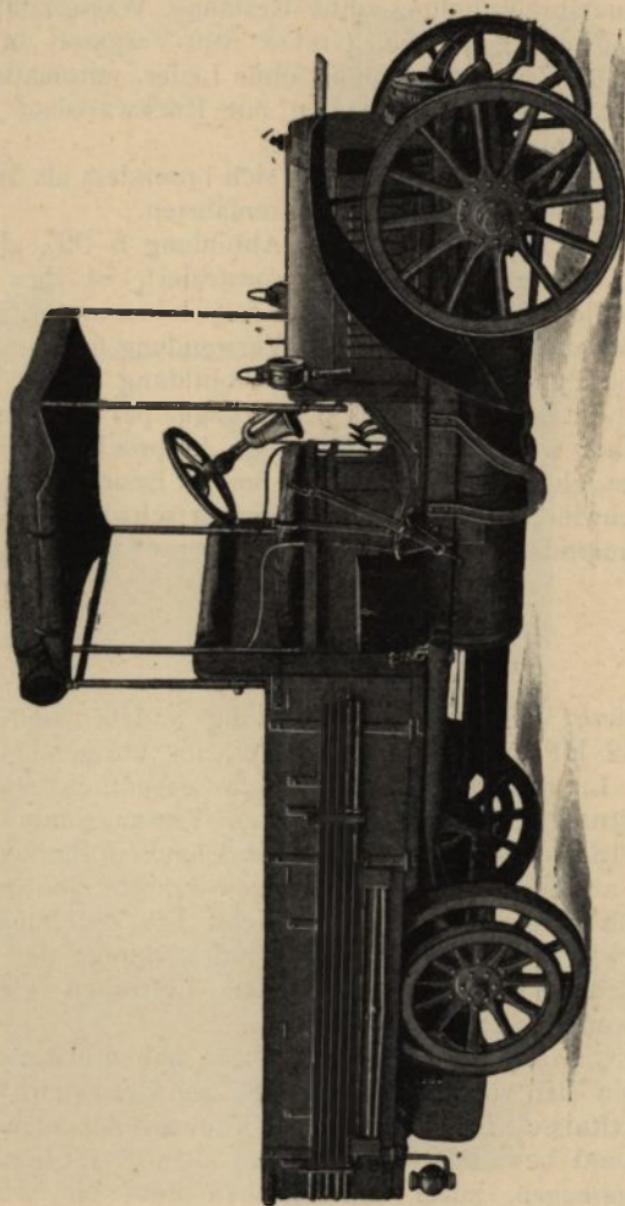
Die Fabrik befaßt sich mit der Erzeugung von Luxuswagen wie auch von Omnibussen und Lastwagen und werden gegenwärtig folgende Typen auf den Markt gebracht:

Luxuswagen

Type 18/22 HP. (siehe Abbildung S. 97), nach den vorerörteren Konstruktionsgrundsätzen gebaut,



28/32 HP., Landaulet »Gräf & Stift«.



18/22 HP., Lastwagen (Militärtyp) »Gräf & Stift«.

4 Zylinder mit 100 mm Bohrung und 130 mm Hub, Magnetabreißzündung ohne Gestänge, Wasserkühlung mit Zentrifugalpumpe, Gräf & Stift-Vergaser, in Öl laufende Friktionskupplung ohne Leder, automatische Ölung, 4 Geschwindigkeiten mit Rückwärtslauf und Kardanantrieb.

Diese Wagentype empfiehlt sich besonders als Stadt-wagen und für kleinere Tourenfahrten.

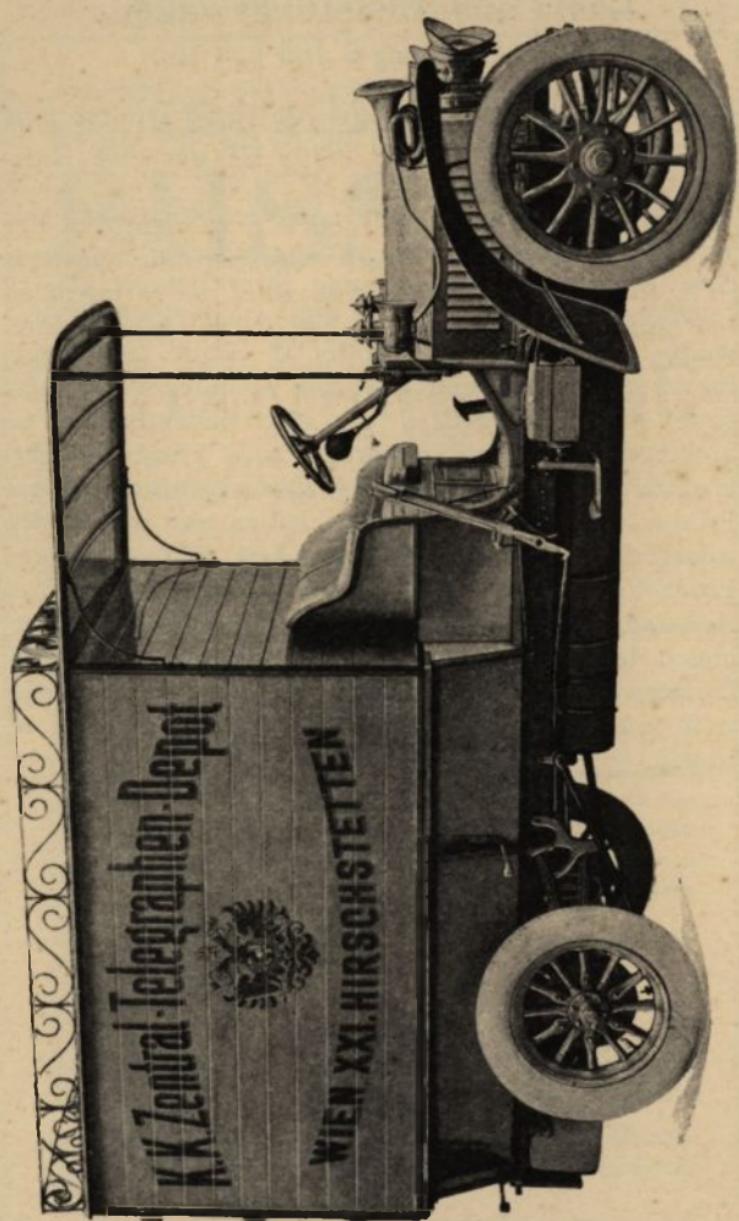
Type 28/32 HP. (siehe Abbildung S. 99), gleich der vorhergehenden Type konstruiert, ist dies der eigentliche Tourenwagen, der infolge seiner motorischen Stärke auch für große Reisen Verwendung finden kann.

Type 40/45 HP. (siehe Abbildung S. 100) verdient die Bezeichnung als »Luxuswagen par excellence«, welcher selbst den raffiniertesten Ansprüchen Genüge leistet, gleichgültig ob es sich um die Erzielung großer Geschwindigkeiten oder Bewältigung schwieriger, lang andauernder Steigungen handelt.

Omnibusse.

Diese Wagen (siehe Abbildung S. 102) sind mit 28/32 HP. Motoren ausgestattet, im übrigen gleich den Luxuswagen, nur natürlich wesentlich stärker konstruiert und sind auf einen Fassungsraum von 12–18 Personen einschließlich des Chauffeurs berechnet. Die ansteigende Sitzordnung gewährleistet jedem In-sassen vollkommen freie Aussicht. Die Bereifung ist überwiegend Vollgummi, der indes zufolge der vor-züglichen Federung eine, den Luftreifen gleiche Wirkung zu erzielen vermag.

Die Gräf & Stift-Motoromnibusse haben erwiesener-maßen bei voller Belastung die schwierigsten Weg-verhältnisse in den österreichischen Alpenländern spielend bewältigt und sind, um allen Eventualitäten vorzubeugen, außer den üblichen Fuß- und Hand-bremsen auch noch mit einer Motorbremse ausgestattet.



18/22 HP., leichter Lieferungswagen. „Gräf & Stift.“

Last- und Lieferungswagen

(siehe Abbildung S. 103 und 105)

werden in motorischer Stärke von 18/22 HP. für eine Nutzlast von 1500 kg und 28/32 HP. für eine Nutzlast bis zu 3000 kg erzeugt.

Wir wollen zum Schlusse noch erwähnen, daß der Wiener Automobilfabrik - Aktiengesellschaft vormals Gräf & Stift in Anerkennung ihrer hervorragenden Leistungen in jüngster Zeit die Auszeichnung zuteil wurde, den kaiserlichen Adler in Schild und Siegel führen zu dürfen, und daß zum Zeitpunkte der Ausgabe dieses Werkchens an eine bedeutende Vergrößerung der Fabrik geschritten wird. Diese Betriebs erweiterung wird naturgemäß eine wesentlich erhöhte Produktionsfähigkeit zur Folge haben und wir werden sicherlich in nicht allzuferner Zeit dieser rührigen Firma auf dem Weltmarkte begegnen — dank ihrer zielbewußten Leitung ist sie zweifellos dazu berufen, gleich den übrigen großen österreichischen Automobilfabriken den Ruhm österreichischen Gewerbefleißes weit über die schwarz-gelben Grenzpfähle hinaus zu tragen.

ÖSTERREICHISCHE BÜSSING-

Telephon 21.682
interurban

AUTO-

Telephon 21.683
interurban

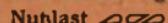
NUTZFAHRZEUGE

-ABC- Code

A. FROSS

5. Ausgabe

[Stefan von Götz u. Söhne] · WIEN XX/1

MOTOR-LASTWAGEN 1000 bis 6000 kg
Nutzlast 

MOTOR-LASTZÜGE bis 11.000 kg Nutzlast

MILITÄR-FAHRZEUGE 

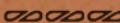
FEUERWEHR-MOTORTRAINS

MOTORTRAINS mit Benzin-elektrischem Antrieb für Lasten bis 20.000 kg

MOTOR-OMNIBUSSE m. Fassungsraum bis 38 Personen

MOTORBOOTE 

MOTOREN für alle Zwecke u. Leistungen

In **LONDON** sind wir mit ca. 400 Omnibussen  an der Spitze aller Systeme 

In **DEUTSCHLAND** erstes staatlich subventioniertes System 

ÖSTERREICHISCHE BÜSSING-

Telephon 21.682
interurban

AUTO-

Telephon 21.683
interurban

NUTZFAHRZEUGE

-HBC- Code

A. FROSS

5. Ausgabe

[Stefan von Götz u. Söhne] · WIEN XX/1

Internationale Lastwagen-Konkurrenz

des Oe. A.-C.

Trotz Österreichs zahlreicher Steigungen und Gefälle und teilweiser schlechter Straßen bestes Gesamt- und Einzelresultat

SIEBEN HÖCHSTE PREISE:

Preis des k. k. Handelsministeriums, beziehungsweise der Post- und Telegraphendirektion für geringsten Benzinverbrauch (Kategorie schwere Motorfahrzeuge)

ZWEI HÖCHSTE PREISE als Hauptpreise, die großen silbernen Medaillen des Oe. A.-C. (von 27 Wagen nur an 4 verliehen für Reparaturlosigkeit)

ZWEI DIPLOME für Einhaltung der Durchschnittsgeschwindigkeit

ZWEI ERSTE PREISE, große Medaillen, für die besten Bremsresultate

B. Bezugsquellenverzeichnis in alphabetischer Reihenfolge der Erzeugnisse.

Die genauerer Angaben hinsichtlich der Erzeugnisse, Adressen, Betriebsstätten, Telephon- und Telegrammadressen etc. sind im Abschnitt **A. Firmenregister** nachzuschlagen.

AKKUMULATOREN für elektrischen Antrieb,
Beleuchtung und Zündung.

ACCUMULATOREN-FABRIK,
Aktiengesellschaft, Generalrepräsentanz Wien
I. Wipplingerstraße 23. S. 68.

ACHSEN (Vorder- und Hinterrad-).

S. Schmiedeteile.

ALUMINIUM (roh) (s. auch Magnalium).

J. Malovich & Cie., Wien XVII/3.
Mayssengasse 15. S. 80.

Gebrüder Boschan, Wien I. Bäckerstraße 9. S. 70.

Franz Zimmermann & Sohn, Wien XVI/1.
Huttengasse 65. S. 93.

A

ALUMINIUMGUSS.



V

JAKOB LOHNER & CO.,
WIEN IX. Porzellangasse 2.

S. 79.

J. MALOVICH & CIE., WIEN XVII/3.
Mayssengasse 15. S. 80.
Patentiertes Leichtmetall „Magnalium“.

Wladimir Graf Mittrowsky'sche Eisenwerksdirektion
in Stiepanau bei Nedwieditz in Mähren. S. 82.

Rich. Klinger, Gumpoldskirchen
bei Wien. S. 78.

E. von Münstermann in Bielitz,
Österr.-Schlesien. S. 83.

ANTIDÉRAPANTS.

S. unter Gleitschutzdecken.

ARMATUREN.

- Effenberger & Comp., Wien V. Wehrgasse 15. S. 73.
- V Jakob Häusermann, Wien VI/2.
Bürgerspitalgasse 20. S. 76.
- V Brüder Rachmann, Haida in Böhmen. S. 86.

AUTO-SPEZIALGUSS.



V

St. Pöltn Weicheisen- und Stahlgießerei
Leopold Gasser in St. Pölten,
Niederösterreich. S. 74.

BENZIN (Autobenzin).

✓ **Gerson Boehm & Rosenthal,**

Wien XX/2. Donaueschingenstraße 20. S. 75.

✓ **Benzinfabrik Kagran**

GUSTAV KOENIG & CO.,

Wien I. Schottenbastei 12. S. 78.

**Öel-Union, Gesellschaft zur Erzeugung von
Ölen und Ölpräparaten für Industrie und
Handel, Wien XXI.** Ostmarkgasse 44. S. 83.

LUDWIG SCHÖN & KREIDL, WIEN III.

Rasumofskygasse 29. S. 89.

Actiengesellschaft der
**WIEN - FLORIDSDORFER
Mineralöl-Fabrik,**

Wien I. Weihburggasse 18. S. 92.

✓ **Vacuum Oil Company A.-G.**

(Automobil-Abteilung),

Wien I. Stubenring 2. S. 91.

BENZINDEPOTS und explosionssichere An-
lagen.

✓ **GERSON BOEHM & ROSENTHAL,**

Wien XX/2. Donaueschingenstraße 20. S. 75.

BLECHE.

✓ **Joh. E. Bleckmann, Mürzzuschlag** in Steier-
mark. S. 69.

Josef Brukner & Söhne, Wien II/2.
Novaragasse 42. S. 71.

B

Die Hilfsindustrien. — Bezugsquellenverzeichnis.

Martin Miller's Sohn, Wien VI/2. Webgasse 26. S. 81.

Wm. Szalay & Sohn, Wien III/4. Mohsgasse 30. S. 90.

VOGEL & NOOT,

Walzwerke, Hammerwerke und Werkzeugfabriken,
Wien I. Landskrongasse 5. S. 91.

BREMSEN (Automobil-).

Kraftfahrzeug-Gesellschaft m. b. H.,
Wien IX/1. Hahngasse 13, nach Patent

„TÜCHLER“. S. 78.

BRILLEN.

S. Optik.

BRONZEGUSS (s. auch Rübelbronze).

Rich. Klinger, Gumpoldskirchen
bei Wien. S. 78.



Jakob Lohner & Co.,

WIEN IX. Porzellangasse 2. S. 79.

J. MALOVICH & Cie., WIEN XVII/3. Mayssengasse 15. S. 80.

E. von Münstermann in Bielitz,
Österr.-Schlesien. S. 83.

FRANZ ZIMMERMANN & SOHN, WIEN XVI/1. Huttengasse 65. S. 93.

CALCIUM-CARBID.

Gebrüder Boschan, Wien I. Bäckerstraße 9. S. 70.

CARROSSERIEN.

S. Karosserien.

DICHTUNGSMATERIAL.

Feodor Burgmann,

Bodenbach a. d. Elbe.

S. 72.

Rich. Klinger, Gumpoldskirchen

bei Wien.

S. 78.

DRÄHTE (s. auch Drahtseile).

Felten & Guilleaume, Fabrik

elektrischer Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Aktiengesellschaft, Wien X/I. Gudrunstraße 11. S. 74.

Gummiisiolerte Drähte für alle Spannungen, isolierte Drähte Marke „LINOLIT“, gegen Öl vollkommen widerstandsfähig.

DRAHTGEWEBE.

Brüder Wilhelm, Proßnitz in Mähren. S. 93.

Feine Gewebe aus Messing und Phosphorbronze.

DRAHTSEILE.

Felten & Guilleaume,

Fabrik elektrischer Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Aktiengesellschaft, Wien X/I. Gudrunstraße 11. S. 74.
Verzinkte Drahtseile für Bremsen.

E
F

Die Hilfsindustrien. — Bezugssachenverzeichnis.

EISEN (Stab- und Fassoneisen, auch Träger).

Josef Brukner & Söhne, Wien II/2.
Novaragasse 42. S. 71.

Ternitzer Stahl- und Eisenwerke von
Schoeller & Co.,
Wien I. Wildpretmarkt 10. S. 88.

✓ **Wm. Szalay & Sohn, Wien III/4.** Mohsgasse 30.
Auch blank gezogenes Eisen. S. 90.

„EMOLIN“ (Automobil-Email).

Reichhold, Flügger & Boecking,
Wien XXI. Stadlau. S. 86.

Fahrradbestandteile.

VOGEL & NOOT,
Walzwerke, Hammerwerke und Werkzeugfabriken,
Wien I. Ländkrongasse 5. S. 91.

FARBEN.

BECK, KOLLER & CO.,
WIEN I. SCHELLINGGASSE 14–16.

S. auch „Polinova“. S. 68.

JOSEF KLEIN, Prag VIII. S. 77.

F. J. Materna, Prag II. Havličekplatz 20. S. 80.

Reichhold, Flügger & Boecking,
WIEN XXI. STADLAU.

S. auch „Polinova“ und „Emolin“. S. 86.

FEDERN (Automobil-).



Jakob Lohner & Co.,



WIEN IX. Porzellangasse 2.

S. 79.

POLDIHÜTTE,

TIEGELGUSSSTAHLFABRIK, WIEN.



Generalverkauf bei SCHIESSL & C^o,
WIEN VI/1. Gumpendorferstraße 15. S. 84.

Weber & Reichmann,

Warnsdorf in Böhmen.

S. 92.

FEDERN (Spiral-, Druck- und Zugfedern).

Martin Miller's Sohn, Wien VI/2. Webgasse 26. S. 81.

WEBER & REICHMANN,

WARNSDORF in Böhmen.

S. 92.

FEILEN.



Joh. E. Bleckmann
MURZZUSCHLAG in Steiermark. S. 69.



Schiessl & Co.,

Wien VI/1. Gumpendorferstraße 15. S. 87.



Prima-Gußstahlfeilen Marke „Anker-Fischer“.

F

Die Hilfsindustrien. — Bezugsquellenverzeichnis.



RUDOLF SCHMIDT & Co.,

WIEN X/3. Favoritenstraße 213.

Feinste Präzisionsfeilen, Patent Bezugfeilen, Prima-
Gußstahlfeilen, Marke „Hufeisen“. S. 88.

FETTE (auto-konsistente).



Gerson Boehm & Rosenthal,
Wien XX/2. Donaueschingenstraße 20.

S. 75.

E. J. Müller & Co., Wien VI/2. Wallgasse 3.
S. 82.

Oel-Union, Gesellschaft zur Erzeugung von Ölen und
Ölpräparaten für Industrie und Handel, Wien XXI.
Ostmarkgasse 44. S. 83.

ADALBERT REISS, Wien X/1. Rotenhofgasse 29.
S. 86.

Ludwig Schön & Kreidl, Wien III. Rasumofskigasse 29.
S. 89.



VACUUM OIL COMPANY A.-G.
(AUTOMOBIL-ABTEILUNG),
WIEN I. STUBENRING 2. S. 91.

FEUERUNGSANLAGEN.

Ferdinand Burgstaller, Wien I/1. Falkestraße 3. S. 72.

FEUERLÖSCHAPPARATE.

Minimax Apparate Baugesellschaft m. b. H.

Wien I. Dominikanerbastei. S. 82.
Spezialmodell „Autominimax“ zur Mitnahme auf den Kraftwagen.

GEFÄSSE (explosionssichere, zur Aufbewahrung und zum Transport feuergefährlicher Flüssigkeiten).

Ⓐ **GERSON BOEHM & ROSENTHAL,**

Wien XX/2. Donaueschingenstraße 20. S. 75.

Ludwig Schön & Kreidl, Wien III. Rasumofskygasse 29. S. 89.

GELENKKETTEN.

Ⓐ **NORICUMWERKE CLESS, GRAZ.** S. 83.

GENERATOREN.

Ⓐ **M. Bittner & Co.,**

WIEN XX. Taborstraße 93. S. 69.

GESCHWINDIGKEITSMESSE.

S. Uhren.

GLASWAREN.

Erste Böhmishe Glasindustrie - Actiengesellschaft,
Wien II/8. Handelskai 138. S. 75.

GLEITSCHUTZDECKEN.

H. S. Schlosser, Wien VII.

Neubaugasse 64/66. S. 88.

G

GUMMIWAREN.



Josef Miskolczy & Co.,

Gesellschaft m. b. H.,

WIEN IV. Alleegasse 24. S. 82.



**Oesterreichisch-Amerikanische
Gummifabrik-Actiengesellschaft,**

Wien XIII/3. Breitensee, Hütteldorfstraße 74. S. 84.



Gummi- und Kabelwerke



Josef Reithoffer's Söhne,

Wien VI/1. Rahlgasse 1.

S. 86.

Vereinigte Gummiwaren-Fabriken Harburg-Wien,
vormals Menier - J. N. Reithoffer, Wimpassing im
Schwarzatale, N.-Ö.

S. 76.

GUSSTEILE.

A. Grau- (Eisen-) Guß.

Julius Carow, Prag-Bubna.

S. 72.



St. Pöltner Weicheisen- und Stahlgießerei

Leopold Gasser,



St. Pölten, Niederösterreich. S. 74.

JOH. MÜLLER,

Erste Wiener Werkzeugmaschinenfabrik und Eisengießerei,

Wien X. Gudrunstraße 144—146.

S. 82.

ⓧ **M. Schmid & Söhne, Wilhelmsburg** in
Niederösterreich. *S. 88.*

ⓧ **IGNAZ STOREK, BRÜNN,** Waniekgasse 7. *S. 90.*

BRÜDER UXA,
Brünn, Plankengasse 45. *S. 91.*

B. Metallguß.

Rich. Klinger, Gumpoldskirchen

bei Wien. *S. 78.*



ⓧ

Jakob Lohner & Co.,

Wien IX. Porzellangasse 2.

S. 79.

Wladimir Graf Mittrowsky'sche Eisenwerksdirektion in
Stiepanau bei Nedwieditz in Mähren. *S. 82.*

Franz Zimmermann & Sohn, Wien XVI/I.
Huttengasse 65. *S. 93.*

C. Stahlguß.

ⓧ **Joh. E. Bleckmann,**
Mürzzuschlag in Steiermark. *S. 69.*



ⓧ

GEBR. BÖHLER & C°,

Aktiengesellschaft,

Wien I. Elisabethstraße 12—14. *S. 70.*



ⓧ

St. Pöltn Weicheisen- und Stahlgießerei
LEOPOLD GASSER,

St. Pölten, Niederösterreich.

Spezialität: „Auto-Spezialguß“. *S. 74.*

-
- Joh. Kaschütz, Rohrbach a. d. Gölsen** in Niederösterreich. **S. 77.**
- ✓ **M. Schmid & Söhne, Wilhelmsburg** in Niederösterreich. **S. 88.**
- ✓ **Ignaz Storek, Brünn, Waniekgasse 7.** **S. 90.**
-

Brüder Uxa, Brünn, Plankengasse 45. **S. 91.**

D. Weichguß.



St. Pöltner Weicheisen- und Stahlgießerei
Leopold Gasser, St. Pölten

in Niederösterreich.

S. 74.

Spezialität: „AUTO SPEZIALGUSS“.

Wladimir Graf Mittrowsky'sche Eisenwerksdirektion in Stiepanau bei Nedwieditz in Mähren. **S. 82.**

Joh. Kaschütz, Rohrbach a. d. Gölsen in Niederösterreich. **S. 77.**



✓ **M. Schmid & Söhne, Wilhelmsburg** in Niederösterreich. **S. 88.**



✓ **Ignaz Storek, Brünn, Waniekgasse 7.** **S. 90.**

BRÜDER UXA, Brünn, Plankengasse 45. **S. 91.**

GUSSMODELLE.

S. Modelle.

HÄHNE (Kondens-, Schmier- u. Abläßhähne).

S. Armaturen.

HOLZWAREN (s. auch Modelle).

Anton Brousek, Atzgersdorf bei Wien. S. 71.
Spezialität: HOLZRIEMENSCHIEBEN.

KABEL.

S. Leitungsdrähte.

KARDANWELLEN.

S. Schmiedeteile.

KAROSSERIEN.

 **S. Armbruster, Wien IX/1.**

 **Porzellangasse 4—6.** S. 68.

W. Brozik Sohn, Pilsen in Böhmen. S. 71.

V. Jira & Co., Debř a. d. Iser in Böhmen, Post Josefthal-Kosmanos in Böhmen. S. 77.



Jakob Lohner & Co.,



Wien IX. Porzellangasse 2. S. 79.



Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft, Wien I. Seilerstätte 5. S. 83.

Josef Strasser, Graz, Schulgasse 24. S. 90.

K
—
L

**KOFFER für Automobile, Pneumatikbehälter,
Necessaires etc.**

WILHELM MELZER, WIEN VII/2. Mariahilfer-
straße 24. *S. 8t.*

KUGELLAGER.

Präzisions = Kugellager = Fabrik,

Gesellschaft m. b. H., Wien XVIII. Mitterberggasse 11,
Präzisionskugellager mit Patent-Federkorb. *S. 85.*

✓ **NORICUMWERKE CLESS, GRAZ.**

S. 83.

KUGELN.

S. Stahlkugeln.

KURBELWELLEN.

S. Schmiedeteile.

LACKE.

BECK, KOLLER & CO.

Wien I. Schellinggasse 14—16. *S. 68.*

Spezialität: „POLINOVA“, ein vorzüglich und rasch
wirkendes Polieröl, um veraltete Lackierungen hoch-
glänzend zu machen.

Josef Klein, Prag VIII. *S. 77.*

F. J. MATERNA, Prag II. Havličekplatz 20. *S. 80.*

Reichhold, Flügger & Boedking,

Wien XXI. Stadlau. *S. 86.*

Spezialität: „POLINOVA“ und „EMOLIN“ (Auto-
mobil-Email).

LAGERMETALL.

Ferdinand Burgstaller, Wien I/1.
Falkestraße 3. S. 72.
Marke „AUTO-RAILWAY“.

J. MALOVICH & Cle., WIEN XVII/3.
Mayssengasse 15. S. 80.



SCHIESSL & C^o,
WIEN VI/1. Gumpendorferstraße 15.
Marke „MAGNOLIA“. S. 87.

Franz Zimmermann & Sohn, Wien XVI/1.
Huttengasse 65. S. 93.

LATERNEN aller Art.

▼ M. Bittner & Co.,
WIEN XX.
Taborstraße 93. S. 69.

▼ Friedrich Weichmann's Wittwe,
Inhaber Leo Stransky, Wien XX/2. Dresdnerstraße 116.
S. 92.

**LEDER (Chromleder für Gleitschutzdecken,
Kupplungen etc.).**

F. POLICKY, Jaroměř
in Böhmen. S. 85.

Heinrich Rindskopf & Söhne, Tischau
bei Teplitz in Böhmen. S. 87.

L

Die Hilfsindustrien. — Bezugsquellenverzeichnis.

LEDERWAREN.

Ernst Hamburger, Wien I. Doblhoffgasse 7. S. 76.
Spezialität: „GLORID“, Kunstleder, als bester Lederersatz für Automobilpolsterung.

Wilhelm Melzer, Wien VII/2.
Mariahilferstraße 24. S. 81.
Automobilkoffer, luft- und wasserdicht.

LEINWAND, wasserdichte.

S. Stoffe.

LEITUNGSDRÄHTE.

Felten & Guilleaume,

Fabrik elektrischer Kabel, Stahl- und Kupferwerke,
Aktiengesellschaft, Wien X/1. Gudrunstraße 11. S. 74.

LENKRÄDER.

Anton Brousek, Atzgersdorf bei Wien.
S. 71.

Franz ESSMANN, Wien XVI. Fröbelgasse 49.
S. 73.

Hans Wottle, Wien V/2. Embelgasse 66.
S. 93.

LÖTLAMPEN (s. auch Werkzeuge).

GERSON BOEHM & ROSENTHAL,
Wien XX/2. Donaueschingenstraße 20. S. 75.

LUFTPUMPEN.

Effenberger & Comp., Wien V.
Wehrgasse 15. S. 73.

✓ **Brüder Rachmann, Haida in Böhmen.** S. 86.

LUFTREIFEN.

✓ **JOSEF MISKOLCZY & C°.**

Gesellschaft m. b. H., Wien IV. Alleegasse 24

„Pneu-MISKOLCZY“. S. 82.

✓ **OESTERREICHISCH-AMERIKANISCHE GUMMIFABRIK - ACTIENGESSELLSCHAFT,**
WIEN XIII/3. Breitensee, Hüttdorferstraße 74.

„Pneu-CONTINENTAL“.

S. 84.



JOSEF REITHOFFER'S SÖHNE,
Wien VI/1. Rahlgasse 1. S. 86.

! REITHOFFER-PNEU !

LUFTREIFEN-Reparaturen.

H. S. Schlosser, Wien VII. Neubaugasse 64/66. S. 88.

MAGNALIUM (pat. Leichtmetall).

J. Malovich & Cie., Wien XVII/3.
Mayssengasse 15. S. 80.

M

MAGNETE.



Gebr. Böhler & Co., Aktiengesellschaft, Wien I.



Elisabethstraße 12—14.

S. 70.



Poldihütte, Tiegelgußstahlfabrik. S. 87.

Generalverkauf bei **Schiessl & Co.,**
Wien VI/1. Gumpendorferstraße 15.

MAGNOLIA-Lagermetall.



SCHIESSL & Co.,
WIEN VI/1.



Gumpendorferstraße 15. S. 87.

MANOMETER (s. auch Armaturen).

Effenberger & Comp., Wien V. Wehrgasse 15.
S. 73.

MASCHINEN.

BLAU & Co., WIEN XX/2. HELLWAGSTRASSE 8.
(Schleifmaschinen, Bohrmaschinen.) S. 69.

Maschinenfabrik Ernst Dania & Co.,
Wien X/1. Leebgasse 4. S. 72.

JOH. MÜLLER,

Erste Wiener Werkzeugmaschinenfabrik und Eisen-
gießerei, **Wien X.** Gudrunstraße 144—146. S. 82.

Rauscher & Anders, Wien V. Wienstraße 45. S. 86.

SPEZIALITÄT: elektrisch betriebene Arbeitsmaschinen.

SCHUCHARDT & SCHÜTTE,

WIEN I/1. Franz-Josefs-Kai 7—9, FABRIK:

DONAUWERK Ernst Krause & Co.,

Wien XX. Engerthstraße 165. S. 89.

Spezialität: PRÄZISIONSMASCHINEN.

WERKZEUGMASCHINEN HANS SCHWARZ & CO.,

Inhaber: Ingenieur W. J. Gruebler,

Wien V/1. Franzensgasse 8.

Spezialität: **Präzisionsmaschinen** für den

Automobilbau. S. 90.

MESSING in Blechen Drähten und Stäben.

Messingabteilung der k. k. priv. Oesterreichischen Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe, Wien VII/2. Burggasse 30. S. 81.

MESSINGGUSS.



JAKOB LOHNER & C°.



Wien IX. Porzellangasse 2. S. 79.

RICH. KLINGER,

Gumpoldskirchen bei Wien. S. 78.

METALLSCHILDER (chemisch graviert).

Th. Häusermann & Co., Gesellschaft m. b. H.,
Wien XX/2. Innstraße. S. 76.

M
—
N

METALLSCHLEIFER.

J. GASTERSTAEDT,
Wien VII/3. Zieglergasse 69. S. 75.

MINIMAX-Apparate.

S. Feuerlöscharpparate.

MODELLE aller Art.

Anton Brousek, Atzgersdorf bei Wien. S. 71.

Franz Essmann, Wien XVI. Fröbelgasse 49. S. 73.

Hans Wottle, Wien V/2. Embelgasse 66.
S. 93.

MUTTERN.

▼ Schrauben- und Schmiedewaarenfabriks-Actien-
gesellschaft Brevillier & Co. und A. Urban &
Söhne, WIEN VI/1.
Magdalenenstraße 18. S. 71.

NICKELSTAHL.

S. Stahl.

NIETEN.

▼ Schrauben- und Schmiedewaarenfabriks-
Actiengesellschaft Brevillier & Co. und
A. Urban & Söhne, Wien VI/1.
Magdalenenstraße 18. S. 71.

NOCKENWELLEN.

S. Schmiedeteile.

ÖLE (Auto-Oil).

▼ Gerson Boehm & Rosenthal,

Wien XX/2. Donaueschingenstraße 20. **S. 75.**

Leo & Friedrich Mautner, Prag II. Fleischhacker-gasse 10. **S. 81.**

E. J. Müller & Co., Wien VI/2. Wallgasse 3. **S. 82.**

Oel-Union, Gesellschaft zur Erzeugung von Ölen und Ölpräparaten für Industrie und Handel, Wien XXI. Ostmarkgasse 44. **S. 83.**

Ludwig Peyrl, Wien XIX/6. Halteraugasse 1.

ADALBERT REISS, Wien X/1. Rotenhofgasse 29. **S. 86.**

Ludwig Schön & Kreidl, Wien III. Rasumofskygasse 29. **S. 89.**

▼ Vacuum Oil Company A.-G.,

WIEN I. Stubenring 2. **S. 91.**

Actiengesellschaft der WIEN-FLORIDSDORFER MINERALOL-FABRIK, WIEN I. Weihburggasse 18. **S. 92.**

ÖLPUMPEN.

S. Schmierpumpen.

OPTIK.

Anton Kleemann, Wien VII/3. Schottenfeldgasse 79. Spezialität: Autobrillen für Kurz- und Weitsichtige. *S. 77.*

PHOSPHORBRONZE.

S. Bronze.

PLATTIERER (galvanische Arbeit)

J. GASTERSTAEDT,

WIEN VII/3. Zieglergasse 69. SPEZIALITÄT: Schwere Starkvernickelung und Starkverkupferung für Automobil- und Karosseriebestandteile. *S. 75.*

Viktor Leopold Krunert, Wien VIII. Strozzigasse 38. *S. 78.*



JAKOB LOHNER & C°,

WIEN IX. Porzellangasse 2. *S. 79.*

PLEUELSTANGEN.

S. Schmiedeteile.

PNEUMATIKS.

S. Luftreifen.

POLIERKOMPOSITIONEN.

S. Schleifkompositionen.

„POLINOVA“ (ein rasch wirkendes Polieröl, um veraltete Lackierungen hochglänzend zu machen).

**BECK, KOLLER & Co.,
WIEN I. SCHELLINGGASSE 14–16.**

S. 68.

**Reichhold, Flügger & Boecking,
WIEN XXI. Stadlau.**

S. auch „Emolin“.

S. 86.

PRESSTEILE (s. auch Schmiedeteile).

● **SCHRAUBEN- UND SCHMIEDEWAARENFABRIKS-
AKTIENGESELLSCHAFT BREVILLIER & CO. UND
A. URBAN & SÖHNE,**
WIEN VI/1. Magdalenenstraße 18.

S. 71.



**St. Pöltn
Weicheisen- und Stahlgießerei
LEOPOLD GASSER**

in **St. Pölten** in Niederösterreich.

S. 74.

VOGEL & NOOT,
Walzwerke, Hammerwerke und Werkzeugfabriken,
Wien I. Landskrongasse 5.

S. 91.

PUMPEN.

S. Luft- und Schmierpumpen.

R

Die Hilfsindustrien — Bezugsquellenverzeichnis.

RÄDER für Automobile.

HERZ & Co., Wien VI/1. Königsklostergasse 7.
(Auto-Reserveräder.) **S. 76.**



JAKOB LOHNER & C°,



WIEN IX. Porzellangasse 2. **S. 79.**

J. WEIGL, Prerau in Mähren. **S. 92.**

REIFEN-Monteure

Herz & Co., Wien VI/1. Königsklostergasse 7.
S. 76.

RIEMEN für Motoren.

Leo & Friedrich Mautner, Prag II. Fleischhacker-gasse 10. **S. 81.**

F. Policky, Jaroměř
in Böhmen. **S. 85.**

RIEMENSCHIEBEN (Holz-).

Anton Brousek, Atzgersdorf bei Wien. **S. 71.**

ROHHAUTRÄDER.

J. Malovich & Cie., Wien XVII/3. Mayssen-gasse 15. **S. 80.**
Rohhauträder, gefräst, mit und ohne Armierung.

ROHRE (nahtlose, aller Art) (s. auch Stahlrohre).

ÖSTERREICHISCHE MANNES-MANNRÖHREN-WERKE, Gesellsch.
m. b. H.,

Wien IX. Währingerstraße 6—8.

S. 80.

ROSTSTÄBE (feuerbeständige).

Ferdinand Burgstaller, Wien I/1. Falkestraße 3.
S. 72.

ROTGUSS.

S. Gußteile (Metallguß).

RÜBELBRONZE.

Skodawerke-Actiengesellschaft, Pilsen.

 **SCHIESSL & C^{O.},**
WIEN VI/1. Gumpendorferstraße 15. S. 90

**Dynamogehäuse, Dynamodeckel, Sternbüchsen,
Schwungräder, Zahnkränze für elektromobile Fahrzeuge.**

SALZE für die Galvanotechnik.

J. KURZ Nachf., Prag VII.

Gasanstaltgasse 798.

S. 79.

SCHEINWERFER.



M. Bittner & C^{O.},

Wien XX/2. Taborstraße 93. S. 69.

S

Die Hilfsindustrien. — Bezugssquellenverzeichnis.

▼ **FRIEDRICH WEICHMANN'S WITTWE,**
Inhaber LEO STRANSKY, Wien XX/2. Dresdner-
straße 116. S. 92.

SCHILDER (gravierte).

S. Metallschilder.

SCHLEIFKOMPOSITIONEN.

J. KURZ NACHF., PRAG VII.
Gasanstaltgasse 798. S. 79.

SCHMIEDETEILE.

▼ **JOH. E. BLECKMANN,**
Mürzzuschlag in Steiermark. S. 69.

▼ **Gebr. Röhler & Co.,**

Aktiengesellschaft, Wien I. Elisabethstraße 12—14.
S. 70.

▼ Schrauben- und Schmiedewaarenfabriks-Aktiengesell-
schaft BREVILLIER & CO. UND A. URBAN & SÖHNE,
Wien VI/1. Magdalenenstraße 18. S. 71.



Jakob Lohner & Co.,

WIEN IX. Porzellangasse 2.

S. 79.



Poldihütte, Tiegelgußstahlfabrik.

▼ **Generalverkäufer SCHISSL & Co.,**

WIEN VI/1. Gumpendorferstraße 15. S. 84.

J. W. MARSCHIK, Gratzen in Böhmen. S. 80.

✓ M. SCHMID & SÖHNE, Wilhelmsburg in Niederösterreich. S. 88.

Ternitzer Stahl- und Eisenwerke von
Schoeller & Co.,
Wien I. Wildpretmärkt 10. S. 88.

✓ Georg Graf von Thurn'sches Stahlwerk
Streiteben, Post Gutenstein in Kärnten. Niederlage:
Wien IV. Rainergasse 24. S. 90.

SCHMIEDETEILE AUS RÜBELBRONZE.

✓ Skodawerke-Aktiengesellschaft in Pilsen.
Alleinverkauf:
SCHIESSL & Co., Wien VI/I.
S. 87.

SCHMIERPUMPEN.

ALEX. FRIEDMANN, Wien II/I. Am Tabor 6. S. 74.

CH. LOHMÜLLER, WIEN XVI/I.
Ganglbauergasse 17. S. 79.

✓ Brüder Rachmann, Haida in Böhmen. S. 86.

SCHMELZTIEGEL.

Trapmann & Co., Wien VI/I. Magdalenenstraße 26.
„Morgan“-Schmelztiegel. S. 91.

SCHNELLDREHSTAHL.

S. Stahl für Werkzeuge.

S

Die Hilfsindustrien. — Bezugsquellenverzeichnis.

SCHRAUBEN.

SCHRAUBEN- UND SCHMIEDEWAARENFABRIKS-ACTIEN-
GESELLSCHAFT BREVILLIER & CO. UND A. URBAN & SÖHNE,
WIEN VI/1. Magdalenenstraße 18. S. 71.

CH. LOHMÜLLER, WIEN XVI/1.

Ganglbauergasse 17.

Spezialität: Blanke Metallschrauben. S. 79.

SCHRAUBENSCHLÜSSEL

S. Werkzeuge.

SCHWEFELSAURE.



K. k. Schwefelsäurefabriks-Verwaltung. Wien XIX/6.
Heiligenstädterstraße 135. Absolut rein, eisen- und arsen-
freie Schwefelsäure, 22, 27 und 30 Be. stark, zur Füllung
der Akkumulatoren. S. 89.

SCHWEISSUNG unganz gewordener Motor- und sonstiger Bestandteile.

J. Malovich & Cie., Wien XVII/3.
Mayssengasse 15. S. 80.
Spezialeinrichtungen.

SOLINGLAS.

S. Glaswaren.

SPENGLERWAREN.

▼ M. Bittner & Co.,
Wien XX/2. Taborstraße 93.
S. 69.

SPURLAGER.

S. Kugellager.

STAHL für Werkzeuge und Konstruktionsteile
in Stangen, Drähten und Blechen.

▼ JOH. E. BLECKMANN
MURZZUSCHLAG in Steiermark. *S. 69.*

Gebr. Böhler & Co.,

▼ Aktiengesellschaft, Wien I. Elisabethstraße 12—14.
S. 70.

Martin Miller's Sohn, Wien VI/2.
Webgasse 26. *S. 81.*

▼ Poldihütte, Tiegelgußstahlfabrik.
Generalverkäufer: Schießl & Co.,

Wien VI/1. Gumpendorferstraße 15.
Die POLDIHÜTTE war die erste Stahlhütte
Österreichs, welche Sonderlegierungen für
den Automobilbau geschaffen hat. *S. 84.*

S

Die Hilfsindustrien. — Bezugsquellenverzeichnis.

█ Rudolf Schmidt & Co.,

Gußstahlwerk und Feilenfabrik, S. 88.

Wien X/3. Favoritenstraße 213.

Ternitzer Stahl- und Eisenwerke von SCHOELLER & CO., WIEN I.

Wildpretmartk 10. S. 88.

█ Georg Graf von Thurn'sches Stahlwerk Streiteben,

Post Gutenstein in Kärnten.

Niederlage: Wien IV. Rainergasse 24. S. 90.

STAHLGUSS.

S. Gußteile.

STAHLKUGELN.

HIRSCHL & Co., Wien I/1. Schmerlingplatz 5.

S. 77.

Präzisions - Kugellager - Fabrik,

Gesellschaft m. b. H., Wien XVIII. Mitterberggasse 11.

S. 85.

STAHLROHRE, nahtlose.

HIRSCHL & CO., Wien I/1. Schmerlingplatz 5.

S. 77.

ÖSTERREICHISCHE MANNES- MANNRÖHREN - WERKE,

Gesellschaft
m. b. H.,

Wien IX. Währingerstraße 6—8.

S. 80.

STEUERUNGSRÄDER.

S. Lenkräder.

STOFFE (wasserdichte)

(gummierte und imprägnierte Autostoffe für Dächer,
Spritzleder und Polsterüberzüge).



M. J. ELSINGER,

k. k. priv. Fabriken und Webereien in Wien I.
Volksgartenstraße 1. *S. 73.*

STOPFBÜCHSENPACKUNG.

Feodor Burgmann,

Bodenbach a. d. Elbe. *S. 72.*

STOSSDÄMPFER.

Herz & Co., Wien VI/1, Königsklostergasse 7.
Stoßdämpfer Patent Herz. *S. 76.*

TOMBAK in Blechen, Drähten und Stäben.

**Messingabteilung der k. k. priv. Oester-
reichischen Credit-Anstalt für Handel
und Gewerbe, Wien VII/2.** Burggasse 30. *S. 81.*

TEMPERGUSS.

S. Gusssteile.

UHREN.

Matthias Meindl, Wien VII/2.
Burggasse 3. S. 81.

VENTILE.

S. Schmiedeteile.

VENTILSCHLEIFMASCHINEN.

Herz & Co., Wien VI/1. Königsklostergasse 7.
Ventilschleifmaschine Patent Herz. S. 76.

VERNICKELUNG.

S. Plattierer.

VERSCHLÜSSE (Reservoir-) (explosionssichere,
für Automobile).

GERSON BOEHM & ROSENTHAL,
WIEN XX/2. Donauweschingenstraße 20. S. 75.

VOLLREIFEN.

Josef Miskolczy & Co.,
Gesellschaft m. b. H., S. 82.
Wien 10. Allee gasse 24.

V
W

Ⓐ OESTERREICHISCH-AMERIKANISCHE
GUMMIFABRIK-ACTIENGESSELLSCHAFT,
WIEN XIII/3. BREITENSEE,
HÜTTELDORFERSTRASSE 74. S. 84.

Ⓐ Gummi- und Kabelwerke
Josef Reithoffer's Söhne,
Wien VI/l. Rahlgasse 1. S. 86.

WAGENBAU.

S. Karosserien.

WEICHEISENGUSS.

S. Gußteile.

WERKZEUGE.

Ⓐ Joh. E. Bleckmann, Mürzzuschlag
in Steiermark. S. 69

BLAU & C^O, Wien XX/2.
Hellwagstraße 8. S. 69.

Ⓐ Schrauben- und Schmiedewaarenfabriks-
Actiengesellschaft BREVILLIER & CO.
UND A. URBAN & SÖHNE, Wien VI/1.
Magdalenenstraße 18. S. 71.

Schraubenschlüssel, Schraubstöcke.

Martin Miller's Sohn, Wien VI/2.
Webgasse 26. *S. 81.*

Rauscher & Anders,
Wien V. Wienstraße 45. *S. 86.*



SCHIESSL & CO.,
Wien VI/1. Gumpendorferstraße 15. *S. 87.*



**SPEZIALITÄT: KOMPLETTE
WERKSTÄTTENEINRICHTUNGEN.**

Schuchardt & Schütte,
Wien I/1. Franz-Josefs-Kai 7—9. *S. 89.*

Werkzeuge von höchster Präzision.

WERKZEUGMASCHINEN.

S. Maschinen.

ZAHNRÄDER (gefräst) (s. auch Rohhauträder).

V Noricumwerke Cless, Graz.
(Auch Kegelräder, Stirnräder, Schnecken- und
Schraubenräder, Innenverzahnung.) *S. 83.*

ZAHNRÄDER (vorgeschmiedet).

S. Schmiedeteile.

ZEITMESSER.

S. Uhren.

ZÜNDKERZEN.

Herz & Co., Wien VI/1. Königsklostergasse 7.
Herz-Kerze. S. 76.

ZÜNDUNGSAPPARATE.

Dénes & Friedmann,

Wien XVIII/1. Mitterberggasse 11. S. 72.
Generalvertrieb der Original Bosch magnetelektrischen
Lichtbögen und Abreißzündung. Spezialwerkstätte für
Reparaturen unter Leitung Boschscher Fachkräfte.
Lager sämtlicher Reserveteile.

Scheinwerfer, Azetylengasentwickler, Laternen

für sämtliche Brennstoffe
fabriziert seit vielen Jahren in vorzüglichster Qualität

Friedrich Weichmann's Wwe.

INHABER: LEO STRANSKY

Wien XX, Dresdnerstraße Nr. 116.

T. leponn Nr. 18.546.

Radiatoren, Benzin- und Ölreservoir werden sowohl neu
angefertigt als auch repariert.

Georg Graf von Thurn sches Stahlwerk Streitelen

Post Gutenstein in Kärnten (Österreich).

Gegründet 1789.

Niederlage: Wien IV. Rainergasse 24.

Spezialitäten:

Feinste Werkzeuggußstähle für alle Verwendungszwecke.

Schnellidrehstahl, Marke Propeller, von höchstem Leistungsvermögen.

Automobilspezialstähle für Federn, Ventile, Kugellager u. dgl.

Automobileinsatzmaterial für Zahnräder u. dgl.

Automobilbestandteile, im Gesenk geschmiedet.

Automobilkurbelwellen und Automobiltragachsen.

Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeugfabriken

von

VOGEL & NOOT

Wartberg und Mitterdorf

Südbahnstation Wartberg-
Mürztal (Stiermark)

WIEN I. Landskrongasse Nr. 5

BLECHE, Primaqualität, aus Flußeisen, Flusstahl
und Tiegelgußstahl.

SPEZIALITÄT: Bestandteile für die Fahrrad- und
Automobilindustrie, als Gabelscheiden, Kot-
schutzbleche, Chassisbleche, Blechscheiben für
Zahnräder, Längsträger, Querträger etc. etc.

MASCHINELLE EINRICHTUNG FÜR
MASSENPRODUKTION.



SCHIESSL & CO.

WIEN VI/1.

GENERALVERKÄUFER FÜR

POLDISTAH

hochlegierte Spezialmarken für
Werkzeuge und Konstruktionsteile

Rübelbronze :: Magnolia
Schiessl-Werkzeuge

SPEZIALITÄT:

KOMPLETTE WERKSTÄTTEINRICHTUNGEN

St. Pöltn Weicheisen- u. Stahlgießerei
Leopold Gasser



TIEGELSTAHLGUSS
AUTOSPEZIALGUSS
WEICHEISENGUSS (Temperguß)
QUALITATSGRAUGUSS
SCHMIEDE- UND PRESSTEILE

HANS SCHWARZ & Co.

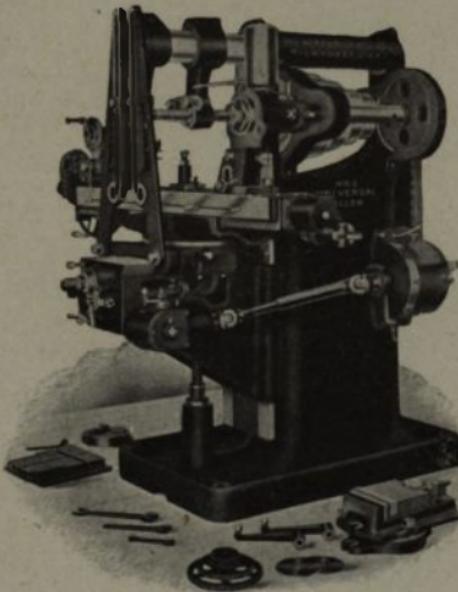
INH. ING. W.J. GRUEBLER

WIEN

V/1. FRANZENSGASSE 8.

TELEGRAMME: SCHWARZHANS
WIEN.

TELEPHON Nr. 623.

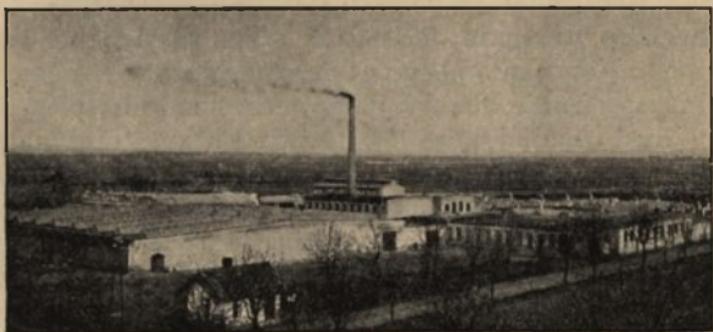


WERKZEUGMASCHINEN

modernster Konstruktion

für Automobilfabriken, Reparaturwerkstätten etc.

Komplette Betriebsanlagen.



Fabriksansicht.

Laurin & Klement, A.-G., Motorfahrzeugfabrik, Jungbunzlau.

Vor acht Jahren ist in Jungbunzlau eine Automobilfabrik aufgewachsen, die heute mit ihren 900 Arbeitern zu den größten österreichischen Automobilfabriken gehört und in bezug auf ihre maschinelle Einrichtung in der vordersten Reihe der europäischen Etablissements dieser Branche rangiert. Es ist von Interesse, dem Werdegang dieser Fabrik nachzugehen.

Im Jahre 1896 haben die Herren Laurin und Klement gemeinsam eine Fahrrad-Reparaturwerkstätte errichtet, wo sie später aus in England gekauften Bestandteilen Fahrräder zusammengestellt haben. Zu dieser Zeit beschäftigten Laurin & Klement zwei Leute. Ihre damalige Fabrik hatte einen Flächeninhalt von 60 m^2 und war mit einem 2 HP-Motor versehen. Herr Laurin, als geübter Mechaniker, arbeitete in der Werkstatt, Herr Klement dagegen leitete das Unternehmen kommerziell.

Drei Jahre später fing die Jungbunzlauer Werkstätte als erste Fabrik Mitteleuropas an, neben Fahrrädern

auch Motorräder zu konstruieren und herzustellen. Zu jener Zeit waren in der Fabrik schon 80 Arbeiter angestellt. Von nun an beginnt der Aufschwung der Jungbunzlauer Werke, der sich darin am besten widerspiegelt, daß die Firma im Jahre 1901 schon 130 und drei Jahre später bereits 320 Arbeiter beschäftigte. Auch die Ausdehnung der Fabrik nahm in überraschendem Maße zu, denn das Fabriksareal betrug im Jahre 1905 bereits 7800 m^2 . In diesem Jahre war es die Jungbunzlauer Marke, die den Sieg von dem »Coupe International« des französischen Automobil-Klubs davontrug, was eine so große Menge von Aufträgen brachte, daß man an eine bedeutende Vergrößerung der Fabrik denken mußte, um die Effektuierung sämtlicher Orders durchführen zu können. Diese Vergrößerung ist nicht lange im Stadium der Pläne geblieben, sondern man schritt bald zur Realisierung. Auf einem Flächeninhalt von 13.000 m^2 wurde ein neues Fabriksgebäude errichtet und die Werkzeugmaschinen wurden vermehrt. Es befinden sich heute 250 große, kostspielige Werkzeugmaschinen in den Sälen der Fabrik. Nebst einer elektrischen Anlage ist auch eine 280 HP-Dampfmaschine in Betrieb. Die Arbeiterzahl stieg inzwischen auf ca. 900.

Um rationell zu arbeiten, bedarf es heute der verschiedenen und kompliziertesten Werkzeugmaschinen, die hier in mannigfaltiger Bestimmung vorhanden sind. Wir finden die modernsten englischen und amerikanischen Maschinen, an die die Fabrikanten vor kurzer Zeit überhaupt noch nicht dachten.

Es sei ausdrücklich erwähnt, daß die Fabrik sämtliche Automobilteile und -Organe in den eigenen Werken selbst erzeugt, also alles, von der kleinsten Schraube bis zur luxuriösen Karosserie, mit Ausnahme von Pneumatiks.

Das Jahr 1906 brachte als Saisonneuheit die Laurin & Klement-Voiturette, der bald der leichte 16 HP-Vierzylinderwagen folgte. Diesem schließt sich wieder ein 24/30 HP an und heute sind es sämtliche Typen des Automobils, vom Motorzweirad bis zu dem schwersten

Omnibus, die aus den Jungbunzlauer Werkstätten herauskommen und die wir speziell behandeln wollen.

Laurin & Klement produzieren jährlich ca. 500 Wagen und 1000 Motorräder, welche angesichts der beschränkten Absatzmöglichkeit in unserer Monarchie in bedeutendem Maße für ausländische Märkte bestimmt sind. Der Export der Erzeugnisse geht hauptsächlich nach Rußland, England, Deutschland, Italien, in kleinerem Maße nach Spanien, China, Japan, Mexiko und englischen Kolonien. Die Firma hat eigene Niederlagen: in Wien, Prag, Budapest, Brünn, London und Moskau errichtet.



Motorrad.

Vor zehn Jahren ist aus der Jungbunzlauer Fabrik das erste Motorrad, damals allerdings in einer Konstruktion, die mit der heutigen nicht zu vergleichen ist, hinausgekommen. Und gerade der Umstand der seinerzeitigen Unvollkommenheit erregt die größte Bewunde-

rung der fleißigen Arbeit, die schon im Jahre 1905 ihre Früchte getragen hat. Dies war im Mutterlande des Benzinmotors, wo sich das Erzeugnis »Laurin & Klement« anläßlich des »Coupe International« als unbesiegbar erwiesen hat. — Seit dieser Zeit sind noch manche Verbesserungen hinzugekommen. Wir wollen auf das jetzige perfektionierte Motorrad L. & K. einen Blick werfen.

Es werden Motorräder mit ein-, zwei- und vierzylindrigem Motor erzeugt. Der Rahmen, die Gabel und die Räder sind dem Zwecke entsprechend besonders stark, die Lenkstange ist nach oben gebogen. Der Motor ist mit möglichst breiten Lagern ausgestattet. Die Zündung erfolgt mittels magnetelektrischen Induktors, eigener bewährter Konstruktion, er ist mit Kugellagern und gedecktem Stromabnehmer versehen. Der Vergaser ist ein Oberflächenvergaser eigener Konstruktion, der seiner absolut sicheren Funktion halber empfohlen wird; auf Wunsch wird aber auch ein Spritzvergaser geliefert.

Das Ölen des Motors geschieht durch Anwendung einer Ölpumpe in sehr bequemer Weise.

Ein einziger Hebel dient zur Entlüftung des Motors, zur Erzielung der besten Vergasung, zum Einschalten der Zündung, zur Änderung der Geschwindigkeit und zum Halten.

Der Antrieb des hinteren Rades geschieht mittels eines hiezu speziell angefertigten flachen Riemens, der dem Einfluß jeder Witterung und der Ausdehnung den größten Widerstand entgegengesetzt.

Die einzylindrige Maschine, Type L, ist $3\frac{1}{2}$ HP stark, sie eignet sich besonders zu Tourenzwecken. Diese Type ist auch für schwere Fahrer und sehr gebirgisches Terrain empfehlenswert.

Eine leichte zweizylindrige Type ist CC mit 3 HP und wird für größere Schnelligkeiten ein 4 HP zweizylindriges Modell Type CCD gebaut.

Für gute Fahrer wird die Type CCR, Halbrennmaschine, 5 HP, geliefert, welche in Verbindung mit

einem Beiwagen ein äußerst verlässliches, von jedem Motorradfahrer leicht zu handhabendes zweisitziges Fahrzeug repräsentiert.

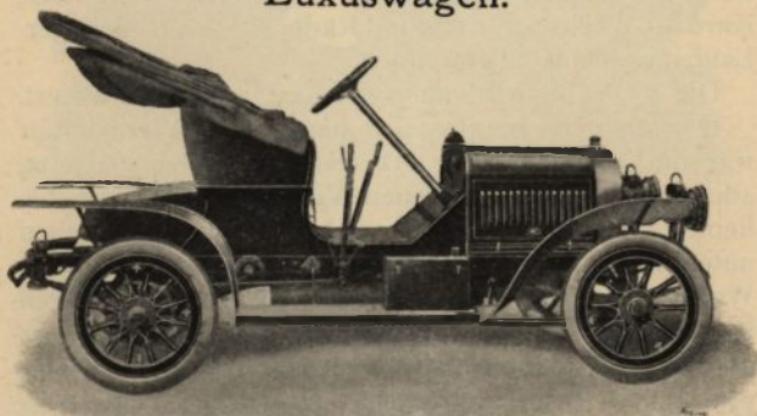
Die CCCC, vierzylindrige Type, 5 HP, ist eine Luxusmaschine in feinster Ausführung.

Der Motorräder C und CCR können mit Doppelübersetzung, Leerlauf und Ventilator versehen werden. Die Übersetzung erfolgt mittels Riemens oder Kette.

An die Motorräder lassen sich auch praktische und elegante, leicht abnehmbare Beiwagen anbringen.

In dieser Kategorie seien noch die Motordreiräder für Geschäfts- und Postzwecke erwähnt, von denen eine Anzahl in Diensten des k. k. österreichischen Postärars steht. Auch die mexikanische Postverwaltung hat eine größere Anzahl in Verwendung und weitere sind bestellt worden.

Luxuswagen.



Type G₃, zweisitzig.

Die Reihe der Typen der Automobilfahrzeuge beginnt mit den A-, 6/7 (80×100), und B-Voituretten, 8/9 HP (90×110), an die sich die Type BS, 10 HP (90×110), anschließt. Sämtliche Voituretten sind zweizylindrig, wassergekühlt. Die Typen A und B sind mit V-Zylindern aus-

gestattet. Type BS hat vertikale Zylinder. Die Typen A und B besitzen magnetelektrische Abreißzündung, System L.&K., mit Kugellagern. Die Type BS hat Magnet-Hochspannungszündung, als zweite Zündung Batteriezündung mittels Akkumulatoren. Vergaser nach dem Zerstäubungssystem mit konstantem Niveau. Kühlung System Thermosiphon mit Ventilator. Schmierung mit einer verlässlichen Handpumpe, bei BS automatische Tropfschmierung. Rahmen aus gepreßtem Stahlblech. Kraftübertragung durch Kardanwelle. Die Wagen besitzen drei Geschwindigkeiten und Rücklauf, durch Handhebel an der rechten Seite des Fahrers zu betätigen. Die dritte Geschwindigkeit ist im direkten Eingriff. Die Steuerung ist schräg und unverrückbar, die Gas- und Zündregulierungshebel sind im Steuerrade angeordnet. Eine Fußbremse wirkt auf das Getriebe, eine Handbremse auf die beiden Hinterräder. Für alle wichtigen, mehr beanspruchten Lager, wie Differential-, Kardan-, Wechselgetriebe und Räder werden Kugellager-Laufringsysteme angewendet.

Die Type BS wird auch als Ärztewagen karossiert.

Der erste in Jungbunzlau hergestellte Vierzylinder war die Type F, 16/18 HP (84X110), der bis jetzt, allerdings mit verschiedenen Verbesserungen, die beliebteste Type repräsentiert. Schauen wir ein bißchen unter die Haube dieses wohlbekannten Laurin & Klement-Wagens, der dem Hause schon so manche Siegesehren in den verschiedenen Rennen des In- und Auslandes gebracht hat und welcher als eleganter Stadtwagen, als praktischer Tourenwagen und Sportwagen ein gutes Renommee der Fabrik macht.

Die vier Zylinder sind in einem Block gegossen, stehend angeordnet, die Ventile insgesamt von einer Nockenwelle gesteuert. Saug- und Auspuffventile neben einander angeordnet, daher eine ausreichende Kühlung der letzteren vorhanden. Die Zündung ist magnetelektrisch mit Zündkerze, sie ist einfach, verlässlich und gestattet ohne Komplikationen eine zweite Zündung

anzubringen. Jeder Wagen besitzt eine Reserve-Akkumulatorenzündung. Vergaser nach dem Zerstäubungssystem. Regulierung der Luft- und Gasmenge durch einen einzigen Hebel. Einstellbarer Zusatzluftschieber, Kühlung, System Thermosiphon, mit Ventilator. Automatische Schmierung durch Zahnradölpumpe, so daß die Menge des zugeführten Öles der jeweiligen Tourenzahl des Motors entspricht. Rahmen aus gepreßtem Stahlblech. Die Kraftübertragung erfolgt mittels einer zweigelenkigen Kardanwelle. Das Wechselgetriebe be-

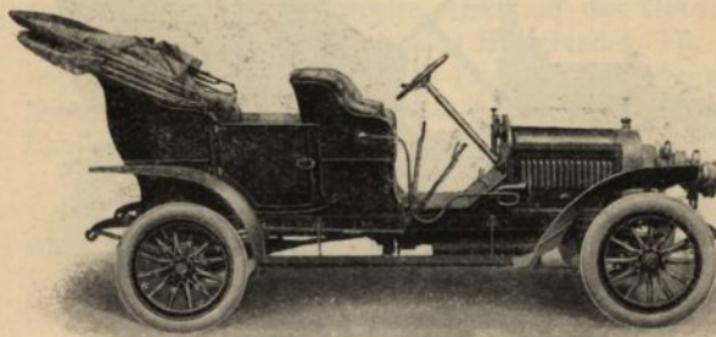


Type F, Limousine-Landaulett.

sitzt drei Geschwindigkeiten und Rücklauf, durch Handhebel an der rechten Seite des Fahrers zu betätigen. Große Geschwindigkeit direkt. Sämtliche Wellen auf Kugellagern. Die neueste Ausführung des Wagens ist jene mit Kulissenschaltung und geschmiedeter Vorderachse. Die Steuerung ist eine Schraubensteuerung, schräg und unverrückbar. Die Gas- und Zündregulierungshebel befinden sich auf dem Steuerrade. Eine Fußbremse wirkt auf das Getriebe, eine Handbremse auf die beiden Hinterräder. Für alle mehr beanspruchten Lager werden Kugellager-Laufringsysteme angewendet.

Dem F-Vierzylinder steht zur Seite die Type E, 30/35 HP (110×150). Die ganze Einrichtung des Wagens, der als Doppelphaeton, Limousine etc. geliefert wird, entspricht jener der Type F mit folgenden Ausnahmen:

Die Zylinder des Motors sind paarweise gegossen. Die Ventile an beiden Seiten der Zylinder angeordnet und untereinander auswechselbar. Die Zündung ist magnetelektrisch mittels Abreißvorrichtung in der bekannten, durch ihre Sicherheit berühmten Anordnung. Der Vergaser arbeitet automatisch mit warmer Luftzufuhr, die Kühlung erfolgt durch Zirkulation in einem Lamellenkühler. Der Wagen hat vier Geschwindigkeiten und Rückwärtsfahrt.

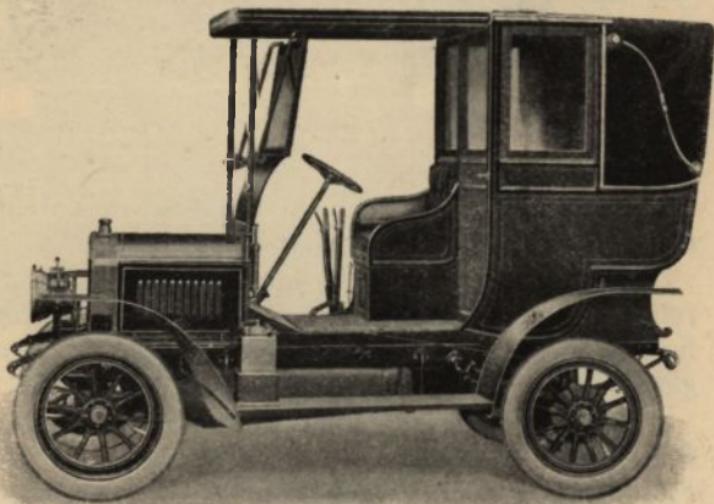


Type G₄, Viersitzer.

Der dritte im Bunde der Vierzylinder ist die von der Firma Laurin & Klement pro 1909 als Neuheit auf den Markt gebrachte Type G, 12/14 HP (75×88). Die Konstruktion dieses Volksautomobils gleicht derjenigen des F-Wagens, besonders beachtenswert ist die Kulissenschaltung, geschmiedete Vorderachse, doppelte Zündung und extrastarke Hinterradbrücke und Steuerung. Der Wagen wird sowohl als Zwei- als auch als Viersitzer geliefert; doch wird derselbe auch als Doktorcoupé und Sportwagen karossiert.

Wie aus der Abbildung zu ersehen, ist die Karosserie für Ärztezwecke sehr praktisch eingerichtet. Ein Zweisitzer mit Steuerung innen eignet sich nicht so gut für Ärzte, die von Berufswegen manchmal noch eine zweite Person nebst verschiedenen Instrumenten mitnehmen müssen, wofür ein Zweisitzer nicht genügend Raum bietet.

Um auch den Wünschen derjenigen Klassen, denen an der Schnelligkeit nicht gelegen ist — wie Kauf-

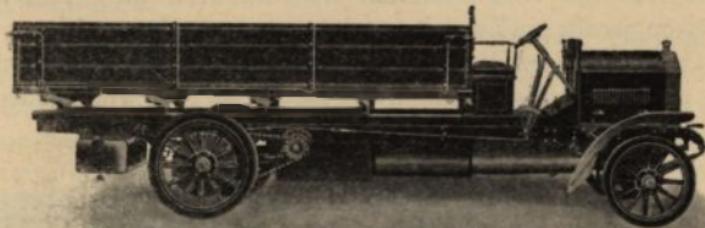


Doktorcoupé, dreisitzig.

leuten, Ärzten, Ingenieuren etc. — und welche mit den Behörden wegen zu großer Schnelligkeit nicht in Konflikt kommen wollen, zu entsprechen, wird diese Type gemäß dem Gesetze über die Haftpflicht mit einer Vorrichtung konstruiert, so daß der Wagen ein Maximaltempo von 25 km nicht überschreiten kann. Er unterliegt daher dem Haftpflichtgesetze nicht. Der Motor ist aber stark genug, um dasselbe Tempo auch bergauf zu erzielen, so daß der Wagen einen guten Durchschnitt ergibt.

Nutzwagen.

(Lastwagen, Lieferungswagen und Omnibusse.)



Lastwagen.

Die Firma Laurin & Klement kennt auf dem Gebiete des Automobilismus keine Grenzen.

Mit dem Motorrad hat sie begonnen, mit der Voiturette und dem Vierzylinder fortgesetzt und schließlich auch die Fabrikation von Schwergewichten aufgenommen.

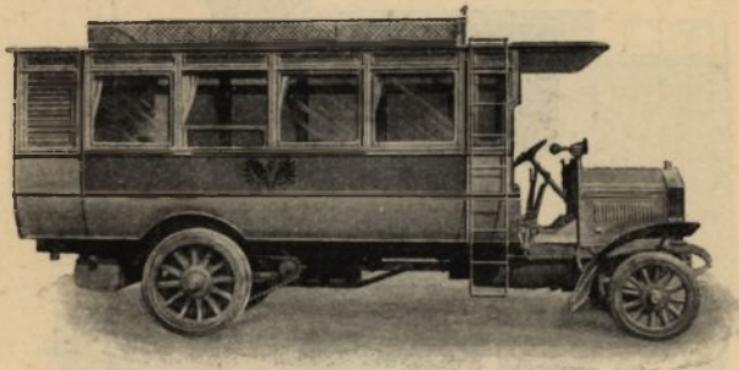
Für gewöhnliche Lieferungswagen und leichte Omnibusse für sechs bis zehn Personen wird der F-Motor verwendet. Wagen dieser Art werden mit den verschiedensten Karosserieformen geliefert.

Für schwere Lastwagen von 20 bis 50 q Tragfähigkeit und große Omnibusse verwendet man die Motortypen D, 18/22 HP (95×120), und D, 20/24 HP (105×130), sowie H, 35/40 HP (125×150). Die vier Zylinder sind bei allen diesen Typen paarweise gegossen, Ein- und Auslaßventile gesteuert und an beiden Seiten der Zylinder angeordnet; die sonstige Konstruktion entspricht der Type F, die Kühlung ist nach dem Lamellensystem, mit Ventilator und Zentrifugalpumpe, vier Geschwindigkeiten. Die Kraftübertragung erfolgt mittels Ketten von der Differentialachse auf die Hinterräder.

Unter Benützung der obigen Motoren werden außer den gewöhnlichen mit Lastkarosserien versehenen Fahrzeugen spezielle Wagen zum Bier-, Naphtha-, Holztransporte etc. erzeugt.

Die **Autobusse** von Laurin & Klement verkehren auf verschiedenen Automobillinien des In- und Auslandes und werden auch als Postwagen verwendet.

Der beste Beweis für die Leistungsfähigkeit der Firma Laurin & Klement auf diesem Gebiete ist der

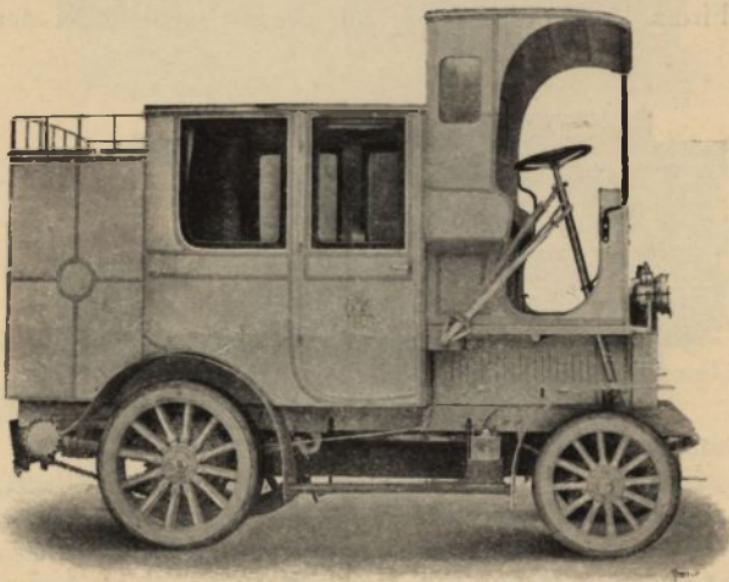


Pardubitzer Omnibus.

Umstand, daß ihr in der vom Österr. Automobil-Club in der Zeit vom 20. bis 29. Oktober 1908 veranstalteten Lastwagenkonkurrenz für die Betriebssicherheit ihres Omnibusses der einzige Staatspreis des Arbeitsministeriums zuerkannt wurde. Die von Laurin & Klement erzeugten Lastwagenchassis sind mit der prämierten Omnibustype identisch.

Unsere Beschreibung der Laurin & Klement-Fabriks würde eine große Lücke aufweisen, sollten wir nicht die für die montenegrinische Post gebauten Bergautobusse erwähnen. Diese Wagen repräsentieren wirklich eine Spezialkonstruktion.

Auf den schmalen gewundenen Straßen im Lande der Schwarzen Berge würde ein gewöhnlicher Lastwagen überhaupt nicht vorwärts kommen. Der kleine Einschlagwinkel und der große Radstand würden ein Hindernis bilden, das selbst durch mehrmaliges Reversieren nicht zu überwinden wäre und damit hat die Firma Laurin & Klement bei der Konstruktion dieser Wagen gerechnet. Die Automobile haben einen großen

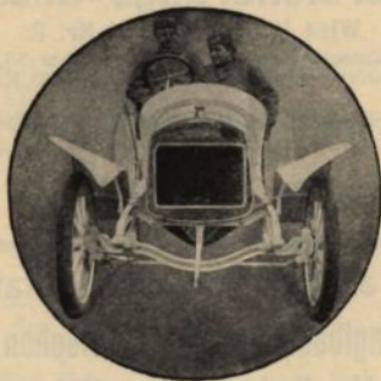


Montenegrinischer Omnibus.

Einschlagwinkel und einen abnormal kurzen Radstand. Man hat die Hinterräder etwas nach vorne geschoben und die Nebenwelle mit dem Differential, wie aus der Abbildung zu ersehen, auf den hintersten Teile des Wagens überlegt. Die Übertragung erfolgt mittels Kette von dem hinteren Teile des Wagens auf die vorne placierten Hinterräder. Die Übertragung repräsentiert daher gerade das Gegenteil der bei gewöhnlichen kettengetriebenen Tourenwagen angewendeten Einrichtung.

Der Chauffeursitz, neben welchem noch zwei andere Sitze angebracht sind, befindet sich über dem Motor-kasten; hinter diesen Sitzen ist die eigentliche Karosserie in Form eines Coupés, die drei Sitze in der Fahrt-, zwei in der Gegenrichtung enthält, angebracht; hinter demselben ist ein abschließbarer Raum für Postsendungen.

Die montenegrinischen Wagen erbringen auf dem für das Automobil vielleicht am schwierigsten zu befahrenden Terrain Montenegros den neuesten Beweis der Leistungsfähigkeit der Firma Laurin & Klement, A.-G.



UNENTBEHRLICH

für jeden Automobilbesitzer ist die Versicherung der gesetzlichen Haftpflicht für Körperverletzungen und Sachschäden, welche durch ein Kraftfahrzeug verursacht werden. Die Versicherung ersetzt dem Besitzer des Kraftfahrzeuges alle Vermögensverluste, die er bei einem Haftpflichtfalle erleidet, auf Grund der vom k. k. Ministerium des Innern genehmigten Bedingungen des Versicherungsvertrages. Die unterzeichnete Gesellschaft bietet dem Automobilisten auf Grund weitreichender jahrelanger Erfahrungen einen wirksamen und umfassenden Versicherungsschutz.

Erste Österreichische Allgemeine Unfall-Versicherungs - Gesellschaft

Wien I. Bauernmarkt Nr. 3.

Bisher bezahlte Entschädigungen insgesamt über 38.000.000 Kronen.
Gewährleistungsfonds: über 20.000.000 Kronen.

CH. LOHMÜLLER

Mechaniker für Massenartikel

Wien XVI/1. Ganglbauergasse 17, Telephon: Ottakring 179
erzeugt blanke Metallschrauben und Muttern, Gleitschutznieten, Schmierapparate etc.



Photographische
Apparate

R. LECHNER

Wien I. Graben 31.

Telephon 13342 und 17779.

Den Verkehr mit Kraftfahrzeugen betreffende
Gesetzliche Bestimmungen
und
Verordnungen des In- und Auslandes.

Sachregister.

Zeichenerklärung:

g. B. = gesetzliche Bestimmungen.

A.

Adreßtafeln auf Lastenautomobilen, g. B. 202.

Auspuff, g. B. 177, 200.

Ausrüstung, g. B. über die Konstruktion und Ausrüstung
der Kraftfahrzeuge 164.

B.

Begünstigung der österreichischen Automobilindustrie, Er-
laß des k. k. Ministeriums des Innern vom 26. Juni 1908,
Z. 18.758, 163.

Belgien, g. B. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen betreffend
242.

— Zollvorschriften 254.

Benzinbehälter, g. B. 165.

Bergstützen, g. B. 165.

Bosnien und Herzegowina, provisorische Bestimmungen be-
züglich des Fahrens mit Kraftfahrzeugen 193.

— Straßenverbote 233.

Böhmen, g. B. für die Prüfung von Fahrzeugen und Lenkern
188.

Bremsvorrichtung, g. B. 165.

Buchstaben als Erkennungszeichen, g. B. 179.

Bukowina, g. B. für die Prüfung von Fahrzeugen und Lenkern
185.

C.

Chauffeurprüfung, g. B. 181.

D.

- Dänemark, g. B. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen betreffend
242.
— Zollvorschriften 255.
Deutschland, g. B. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen be-
treffend 285.
— Zollvorschriften 253.

E.

- England, g. B. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen betreffend
243.
— Zollvorschriften 255.
Erkennungszeichen, g. B. 172, 174, 179, 199, 222, 251.
Evidenznummern, g. B. 172.
— im Grenzverkehre 174.
— in Krain 191.
— in Tirol und Vorarlberg 186.
— in Ungarn und den Reichslanden 175.

F.

- Fahrlizenzen, g. B. 170, 200.
Fahrpreise, ges. Maximaltarif für Automobil-Lohnwagen in
Niederösterreich 208.
Fahrprüfung, g. B. 170.
Frankreich, g. B. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen be-
treffend 243.
— Zollvorschriften 255.

G.

- Galizien, g. B. für die Prüfung von Fahrzeugen und
Lenkern 185.
Geschwindigkeit, g. B. 176, 199, 217, 221.
Grenzverkehr, Erkennungszeichen 174.

Gesetzliche Vorschriften:

A. Inland.

- K. k. Finanzministerium:
Erlaß vom 23. Dezember 1905, betreffend Stempelvor-
schriften für den Bereich des Automobilwesens 205.
K. k. Ministerium des Innern:
betreffend Bestimmungen zur Durchführung der Unfall-
versicherung zum Haftpflichtgesetze 220;
betreffend die Einteilung der in die Unfallversicherung
einbezogenen Betriebe von Kraftfahrzeugen in Ge-
fahrenklassen 225;
betreffend die Erlassung sicherheitspolizeilicher Vor-
schriften 164;
betreffend die Förderung der österreichischen Automobil-
industrie 163;

betreffend die Haftpflichtversicherung 224;
betreffend die Kraftfahrzeuge mit geringerer Geschwindigkeit 221;

betreffend Neueinschärfung der Fahrvorschriften 199;
Haftpflichtgesetz:

Gesetz vom 9. August 1908 über die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen 215.

K. k. Polizeidirektion:

Erlaß vom 15. September 1906, betreffend Warnungs-sigale 202;

Erlaß vom 20. Jänner 1907, betreffend Lastenautomobil-trains 204;

Erlaß vom 2. Februar 1907, betreffend Automobilverkehr durch die k. k. Hofburg 202.

K. k. Statthalterei für Niederösterreich:

Erlaß vom 6. April 1900, betreffend Adreßtafeln auf Lastenautomobilen 202;

Verordnung, betreffend die Prüfung und Genehmigung der Kraftfahrzeuge und Prüfung der Lenker 180;

Verordnung vom 12. September 1908, betreffend Betriebs-vorschriften für Auto-Platzfuhrwerk (Auto-Taxameter, Automobil-Lohnwagen) 207.

K. k. Statthalterei

betreffend Prüfung und Genehmigung der Kraftfahrzeuge und Prüfung der Lenker

für Böhmen 188;

für Bukowina 185;

für Galizien 185;

für Kärnten 184;

für Küstenland 187;

für Krain 190;

für Mähren 184;

für Oberösterreich 184;

für Salzburg 184;

für Schlesien 185;

für Steiermark 188.

für Tirol und Vorarlberg 185.

K. u. k. Obersthofmeisteramt:

Erlaß vom 14. April 1904, 17. April 1905, 3. Juni 1905,

betreffend den Automobilverkehr durch den k. k. Prater 203.

B. Ausland.

Gesetzliche Vorschriften für den Verkehr mit Kraftfahr-zeugen in:

Belgien 242;

Dänemark 242;

Deutschland 235;
England 243;
Frankreich 243;
Italien 244;
Niederlande 245;
Rußland 246;
Schweiz 247;
Spanien 242.

I.

Haftpflichtgesetz, Automobil- 215.
Haftpflichtversicherung, g. B. 224, 225.
Hofburg, k. k., Automobilverkehr durch die 202.

I.

Italien, g. B. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen betreffend
244.
— Zollvorschriften 256.

K.

Kärnten, g. B. für die Prüfung von Fahrzeugen und Lenkern
184.
Konstruktion, g. B. über die Konstruktion und Ausrüstung
der Kraftfahrzeuge 164.
Krain, g. B. für die Prüfung von Fahrzeugen und Lenkern
191.
— Straßenverbote 229.
Küstenland, g. B. für die Prüfung von Fahrzeugen und Lenkern
187.

L.

Lastenautomobile, g. B. betreffend Adreßtafeln auf 202.
Lenkerprüfung 170.
Lizenzen zur selbständigen Lenkung von Kraftfahrzeugen 170.
— Entziehung, g. B. 171, 200.
Lohnwagen, Betriebsvorschriften und Maximaltarif für Nieder-
österreich 207.

M.

Mähren, g. B. für die Prüfung von Fahrzeugen und Lenkern
184.
— Straßenverbote 229.

N.

Niederlande, g. B. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen be-
treffend 245.
— Zollvorschriften 255.

- Niederösterreich, g. B. für die Prüfung von Fahrzeugen und Lenkern 180.
— Straßenverbote 226.
Nummerntafeln, g. B. 172.

O.

- Oberösterreich, g. B. für die Prüfung von Fahrzeugen und Lenkern 184.
— Straßenverbote 229.
Österreich-Ungarn, Zollvorschriften 252.

P.

- Prater, k. k., Automobilverkehr durch den 203.
Probefahrten, g. B. 200.
Prüfung der Lenker von Kraftfahrzeugen, g. B. 170.
Prüfungsatteste, g. B. 168.
Prüfungskommissionen, g. B. 167, 183.
Prüfungstaxe, g. B. 169.
Prüfung und Genehmigung der Fahrzeuge und Prüfung der Lenker, g. B. 166.
— in Böhmen 188; Bukowina 185; Galizien 185; Kärnten 184;
Krain 190; Küstenland 187; Mähren 184; Niederösterreich 180; Oberösterreich 184; Salzburg 184; Schlesien 185;
Steiermark 188, 190; Tirol und Vorarlberg 185.

R.

- Rennen, g. B. 178, 200.
Rußland, g. B. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen betreffend,
246.
— Zollvorschriften 256.

S.

- Salzburg, g. B. für die Prüfung von Fahrzeugen und Lenkern
184.
— Straßenverbote 231.
Schlesien, g. B. für die Prüfung von Fahrzeugen und Lenkern
185.
— Straßenverbote 231.
Schweiz, g. B., den Verkehr mit Kraftfahrzeugen betreffend
247.
— Zollvorschriften 256.
Signale, g. B. 165.
Spanien, g. B., den Verkehr mit Kraftfahrzeugen betreffend
242.
Sperrvorrichtung, g. B. 166.

- Steiermark**, g. B. für die Prüfung von Fahrzeugen und Lenkern 188, 190.
— Straßenverbote 227.
Stempelvorschriften für den Bereich des Automobilwesens 205.
Strafsätze für die Überschreitung der sicherheitspolizeilichen Vorschriften 200.
Straßensperre, g. B. 201.

T.

- Taxameter**, Automobil-, Betriebsvorschriften und Maximaltarif für Niederösterreich 207.
Tirol und Vorarlberg, g. B. für die Prüfung von Fahrzeugen und Lenkern 185.
— Straßenverbote 231.
Train, Lastenautomobil, g. B. 204.

U.

- Unfallversicherung**, zum Haftpflichtgesetz 220.
— Einteilung in Gefahrenklassen 225.

W.

- Warnungszeichen**, g. B. 202.
Wettfahrten, g. B. 178, 200.

Z.

- Zollverkehr** an den Grenzen von Belgien 254; Dänemark 255; Deutschland 253; England 255; Frankreich 255; Italien 256; Niederlande 255; Österreich-Ungarn 253; Rußland 256; Schweiz 256.
-

Erlaß
des Ministeriums des Innern
vom 26. Juni 1908, Z. 18.751,
betreffend
die Förderung der österreichischen Automobil-
industrie.

(An alle politischen Landesstellen.)

Der Verband österreichischer Automobilindustrieller hat in einer dem Ministerium des Innern unterbreiteten Denkschrift darauf hingewiesen, daß es der österreichischen Automobilindustrie, welche genügende Beweise dafür erbracht habe, daß sie erstklassiges Fahrmaterial zu konkurrenzfähigen Preisen zu liefern vermag, nur dann möglich sei, sich zu behaupten und ihre Betriebe weiterzuführen, wenn sie seitens aller maßgebenden Faktoren Unterstützung finde.

Im Sinne eines an diese Ausführungen geknüpften Ersuchens wird die ^{Stathalterei} _{Landesregierung} eingeladen, in geeigneter Weise darauf Einfluß zu nehmen, daß bei allen öffentlichen Vergebungen nur vollständig im Inland erzeugte Wagen zur Anschaffung gelangen und daß das mit der Lieferung betraute Unternehmen in jedem einzelnen Falle zur Beibringung eines bezüglichen Nachweises verhalten wird.

GESETZLICHE VORSCHRIFTEN.

A. INLAND.

Verordnung

des Ministeriums des Innern im Einvernehmen
mit dem Handelsministerium, dem Ministerium
für öffentliche Arbeiten und dem Finanzmini-
sterium vom 28. April 1910,

betreffend

die Erlassung sicherheitspolizeilicher Bestimmungen für
den Betrieb von Kraftfahrzeugen (Automobilen, Motorzügen
und Motorrädern).

I. Abschnitt.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Die Bestimmungen dieser Verordnung finden Anwendung auf solche, öffentliche Verkehrswege befahrende Kraftfahrzeuge, welche nicht auf Schienen laufen (Automobile, Motorzüge und Motorräder). Ausgenommen von diesen Bestimmungen sind Automobil-Feuerlöschwagen sowie solche Kraftfahrzeuge, welche weder zur Beförderung von Personen noch zum Transporte von Lasten bestimmt sind, wie Straßendampfwalzen u. dgl.

Der gewerbsmäßige Betrieb von Kraftfahrzeugen für den öffentlichen Verkehr von Personen und Lasten ist außer den in dieser Verordnung enthaltenen auch den bezüglichen gewerbe-polizeilichen Vorschriften unterworfen.

II. Abschnitt.

Bestimmungen über die Konstruktion und Ausrüstung der Kraftfahrzeuge.

§ 2.

Jedes Kraftfahrzeug muß betriebssicher und insbesondere derart gebaut, eingerichtet und ausgerüstet sein, daß übermäßiges Geräusch, belästigende Rauchentwicklung, Dampf- und Gasausströmung, ferner das Herausfallen glühender Teile des Brennmaterials oder von Rückständen verhindert wird.

§ 3.

Jedes Kraftfahrzeug muß mit einer verlässlichen Lenkvorrichtung versehen sein, die ein sicheres und rasches Wenden des Fahrzeuges gestattet.

§ 4.

Jedes Kraftfahrzeug muß mit mindestens zwei voneinander unabhängigen, kräftig wirkenden Bremsvorrichtungen versehen sein, von denen eine unmittelbar auf die Triebräder oder auf Bestandteile, die mit den Rädern fest verbunden sind, einwirken muß.

Jede einzelne der beiden Bremsen muß allein hinreichen, den Wagen in angemessener Zeit zum Stillstande zu bringen.

§ 5.

Jedes Automobil ist mit einer nach rückwärts wirkenden Brems- oder sonstigen zuverlässigen Vorrichtung zu versehen, die selbst bei starken Steigungen die unbeabsichtigte Rückwärtsbewegung verhindert.

§ 6.

Automobile, deren Eigengewicht 350 Kilogramm übersteigt, müssen eine Reversivvorrichtung besitzen, die vom Führersitz aus betätigt werden kann.

§ 7.

Sämtliche Hebel und Griffe zur Bedienung des Fahrzeuges sind so anzubringen, daß sie der Führer, ohne sein Augenmerk von der Fahrtrichtung abzulenken, leicht und ohne Gefahr einer Verwechslung handhaben kann.

§ 8.

Die zur Aufnahme leicht brennbarer Stoffe, als Benzin, Petroleum, Spiritus, Gas, dienenden Behälter sind aus feuerfestem, genügend starkem Materiale, dicht schließend herzustellen und derart anzubringen, daß sie gegen Wärmeeinflüsse und äußere Beschädigung tunlichst geschützt sind. Die Füllöffnungen sind mit Sicherheitsvorkehrungen gegen Explosionsgefahr zu versehen.

Akkumulatoren müssen derart gesichert eingebaut sein, daß ein Verspritzen von Säure ausgeschlossen ist.

§ 9.

Automobile sind mit einer tieftönenden, Motorräder mit einer hochtönenden Signalhuppe auszustatten.

§ 10.

Bei Eintritt der Dunkelheit und wenn Nebel die Fernsicht beeinträchtigt, müssen Automobile an der Vorderseite mit zwei gutleuchtenden Laternen mit farblosen Gläsern ausgerüstet sein, die die seitliche Begrenzung anzeigen; die Fahrbahn ist nach vorn auf eine hinreichende Entfernung zu hellen.

Beim Motorrad genügt eine Laterne. Ist dem Motorrad ein Beiwagen seitlich angehängt, so hat auch der Beiwagen eine Laterne zu erhalten, die die äußere seitliche Begrenzung anzeigen.

Blendende Scheinwerfer dürfen in Ortschaften mit stadtartiger Verbauung nicht verwendet werden.

§ 11.

Jedes Kraftfahrzeug ist mit einer Vorrichtung auszurüsten, welche verhindert, daß das Fahrzeug von Unberufenen in Bewegung gesetzt werden kann.

§ 12.

Jedes Kraftfahrzeug hat an sichtbarer Stelle Schilder zu tragen, welche die Firma, die das Fahrgestell hergestellt hat, die Fabriknummer des Fahrgestelles, die Anzahl der Pferdestärken des Motors (oder die Zahl und die Bohrung der Zylinder) und das Eigengewicht des betriebsfertigen Fahrzeuges angeben.

§ 13.

Bei Motorzügen sind die Anhängewagen mit einer sicher wirkenden Bremse zu versehen. Wird die Bremse des An-

hängewagens nicht unmittelbar vom Motorwagen bedient, dann muß auf dem Anhängewagen ein Bremser mitfahren; in diesem Falle muß eine Verständigung zwischen Führer und Bremser möglich sein.

Der Motorwagen muß mit einer Sandstreuvorrichtung versehen sein.

Zwischen dem Anhängewagen und dem Motorwagen muß außer einer verlässlichen Hauptkuppelung noch eine Sicherheitskuppelung (Notkuppelung) vorhanden sein.

Die Verbindung der Anhängewagen mit dem Motorwagen muß so beschaffen sein, daß die Räder des Anhängewagens auch in Krümmungen möglichst auf den Spuren der Räder des Motorwagens laufen.

III. Abschnitt.

Prüfung und Genehmigung der Kraft-Fahrzeuge.

§ 14.

Im öffentlichen Straßenverkehr dürfen in der Regel (§§ 21, 38, 40, 42 und 43) nur solche Kraftfahrzeuge benutzt werden, welche behördlich geprüft und genehmigt worden sind.

Die Prüfung und Genehmigung kann für eine Type oder für ein einzelnes Fahrzeug stattfinden.

§ 15.

Das Ansuchen um Genehmigung der Type eines Kraftfahrzeuges ist vom Erzeuger oder seinem Vertreter bei der politischen Landesbehörde einzubringen. Das Ansuchen ist bei jener politischen Landesbehörde, in deren Verwaltungsgebiete die Erzeugungsstätte gelegen ist, wenn es sich aber um Typen ausländischer Herkunft handelt, bei jener politischen Landesbehörde zu überreichen, in deren Verwaltungsgebiete der Aufenthaltsort des Vertreters des ausländischen Erzeugers gelegen ist. Das Ansuchen hat den Namen und Wohnsitz des Erzeugers zu enthalten.

Als Beilagen sind in je zwei Exemplaren anzuschließen:

1. die kotierte Zeichnung des Fahrzeuges, aus welcher besonders der Motor samt Übersetzung sowie die Lenk- und Bremsvorrichtungen zu ersehen sein müssen, in mindestens einem Zehntel natürlicher Größe;

2. die technische Beschreibung der zu überprüfenden Type; diese hat folgende Angaben zu enthalten:

- a) eine allgemeine Beschreibung des Fahrzeuges;
- b) die Kraftquelle und das System des Motors;
- c) die Leistung des Motors in Pferdestärken, die Zylinderzahl, Hub und Bohrung und die größte Tourenzahl in der Minute;
- d) bei Verbrennungs- und Explosionsmotoren die Beschreibung der Zünd- und Kühlvorrichtungen, bei Dampfmotoren die Beschreibung des zugehörigen Dampferzeugers und bei elektrischen Motoren die Beschreibung der Akkumulatoren oder der verwendeten Dynamomaschine samt Antrieb;
- e) die Beschreibung der Kraftübertragung und der Lenkvorrichtung;
- f) die Zahl und Art der Bremsvorrichtungen sowie das Übersetzungsverhältnis derselben;
- g) die Beleuchtungs- und Signalvorrichtungen; überdies bei Automobilen:
- h) die größte Länge, Breite und Höhe des Wagens, den Radstand, die Spurweite, das Wagengewicht und den Felgenbelag, bei Lastwagen auch die Felgenbreite und die Tragfähigkeit;
- i) die Zahl und das Adhäsionsgewicht der gebremsten Räder.

§ 16.

Die Entscheidung über die Zulassung einer Type steht der Landesbehörde zu.

Vor der Entscheidung ist im Wege einer Prüfung festzustellen, ob die vorgelegte Type zur Zulassung für den öffentlichen Straßenverkehr geeignet ist. Behufs Vornahme dieser Prüfungen haben die politischen Landesbehörden eine oder nach Bedarf mehrere, aus Fachmännern bestehende Kommissionen zu bestellen. Die Kommission erstattet ihr Gutachten auf Grund der vorgelegten Beschreibungen und Zeichnungen und auf Grund einer Probefahrt, welche mit einem der Beschreibung und Zeichnung entsprechenden Fahrzeuge vorzunehmen ist.

§ 17.

Wenn der Zulassung der Type Bedenken nicht im Wege stehen, so hat die politische Landesbehörde dem Gesuchsteller über die Genehmigung der Type eine amtliche Bescheinigung auszufertigen, welche Namen und Wohnsitz des Erzeugers und die im § 15, Punkt 2, bezeichneten Daten, ferner eine schematische Zeichnung des Fahrzeuges und das behördliche Typenzeichen zu enthalten hat. Andernfalls ist das Ansuchen unter Angabe der Gründe abzuweisen.

§ 18.

Der Erzeuger der genehmigten Type, beziehungsweise der inländische Vertreter desselben hat bei der Ablieferung eines der Type entsprechenden Fahrzeuges dem Käufer eine Abschrift der amtlichen Bescheinigung auszufolgen und derselben die Angabe der fortlaufenden Erzeugungsnummer, sowie eine Bestätigung darüber beizufügen, daß das Fahrzeug in bezug auf die maschinellen und Sicherheitseinrichtungen mit der genehmigten Type vollständig übereinstimmt. Für die Richtigkeit der Bestätigung ist der Erzeuger, beziehungsweise sein Vertreter verantwortlich.

Jedes solche Zertifikat muß mit dem Visum jener politischen Bezirks-, beziehungsweise landesfürstlichen Polizeibehörde versehen sein, in deren Bezirk oder Rayon die Erzeugungsstätte oder der Aufenthaltsort des inländischen Vertreters des ausländischen Erzeugers gelegen ist.

Im Falle eines späteren Wechsels im Besitze des Fahrzeugs hat der Verkäufer dem Besitznachfolger das Zertifikat zu übergeben. Die Überlassung des Zertifikates an den Besitzer eines anderen Fahrzeugs ist unstatthaft.

§ 19.

Für Kraftfahrzeuge, deren Übereinstimmung mit einer genehmigten Type nicht durch das im § 18 bezeichnete Zertifikat nachgewiesen ist, dann für solche Fahrzeuge, welche infolge nachträglicher konstruktiver Änderungen an wesentlichen Bestandteilen des Betriebsmechanismus der genehmigten Type nicht mehr entsprechen, hat der Besitzer vor der Benützung des Fahrzeugs im öffentlichen Verkehre die Genehmigung zu erwirken.

Hinsichtlich des Einschreitens, der Prüfung und Genehmigung finden die Bestimmungen der §§ 15, 16 und 17 mit der Maßgabe Anwendung, daß die im § 15 geforderte kotierte Zeichnung durch eine schematische Zeichnung oder durch eine entsprechend deutliche Photographie des Fahrzeugs ersetzt werden kann.

§ 20.

Die Mitglieder der Prüfungskommission erhalten für ihre Mühewaltung eine Entschädigung (Prüfungstaxe), deren Höhe von der politischen Landesbehörde festgesetzt wird.

Die Prüfungstaxe ist von dem Prüfungswerber zu entrichten und bei Überreichung des Gesuches zu erlegen.

§ 21.

Die dem Militärarar gehörigen Kraftfahrzeuge sind von den vorstehenden Bestimmungen über die Prüfung und Genehmigung der Kraftfahrzeuge ausgenommen.

IV. Abschnitt.

Führung der Kraftfahrzeuge.

§ 22.

Von der selbständigen Führung von Kraftfahrzeugen sind solche Personen ausgeschlossen, die nicht mindestens 18 Jahre alt sind.

Die selbständige Führung eines mehr als einspurigen Kraftfahrzeuges ist nur demjenigen gestattet, der nach erbrachtem Ausweise seiner fachlichen Befähigung die behördliche Bewilligung hierzu (Führerschein) erlangt hat. Diese Bewilligung kann verweigert werden, wenn solche Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, daß der Bewerber zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist (zum Beispiel körperliche Mängel, Neigung zur Trunksucht, schwere Delikte gegen die körperliche Sicherheit und die Sicherheit des Eigentums).

§ 23.

Die fachliche Befähigung zur Führung eines Kraftfahrzeuges ist durch eine Prüfung darzutun.

Von der Ablegung dieser Prüfung sind die Führer der dem Militärarar gehörigen Kraftfahrzeuge dann befreit, wenn sie sich über ihre Befähigung durch ein Zeugnis des Leiters des Automobilwesens im k. u. k. Heere ausweisen.

§ 24.

Zur Vornahme der Führerprüfung bestellt die politische Landesbehörde Prüfungskommissäre in der erforderlichen Anzahl und bestimmt die Stelle, wo um die Zulassung zur Prüfung anzusuchen ist. Jeder Gesuchsteller hat anzugeben, für welche Gattung, beziehungsweise Gattungen von Kraftfahrzeugen er die Prüfung ablegen will.

Die Prüfung hat sich auf den Nachweis der Kenntnis der für den Führer eines Kraftfahrzeuges maßgebenden gesetzlichen und polizeilichen Vorschriften und jener Kenntnisse der maschinellen Einrichtungen von Kraftfahrzeugen zu er-

strecken, welche zur sicheren Führung eines Fahrzeuges der vom Gesuchsteller bezeichneten Gattung, beziehungsweise Gattungen erforderlich sind. Außerdem ist im Wege einer Probefahrt die praktische Fähigkeit zur Führung eines solchen Fahrzeuges nachzuweisen.

Der Prüfungswerber hat, falls die Landesbehörde nichts anderes bestimmt, das zur Vornahme der Probefahrten dienende Fahrzeug beizustellen. Fahrzeuge, die infolge ihrer Konstruktion oder infolge mangelhafter Instandhaltung eine sichere Beurteilung der praktischen Kenntnisse des Prüfungswerbers nicht ermöglichen, sind zurückzuweisen.

Über die mit Erfolg abgelegte Prüfung ist ein Zeugnis auszustellen.

Hinsichtlich der Prüfungstaxen gelten die Bestimmungen des § 20.

§ 25.

Auf Grund der in den §§ 23 und 24 bezeichneten Zeugnisse werden den Bewerbern über ihr Ansuchen von der politischen Bezirksbehörde ihres Wohnortes, oder, wenn ihr Wohnsitz im Rayon einer landesfürstlichen Polizeibehörde gelegen ist, von dieser die Führerscheine ausgestellt, falls nicht der Erteilung ein Bedenken im Sinne des § 22 entgegensteht. In jedem Führerschein ist anzugeben, auf welche Gattung, beziehungsweise Gattungen von Fahrzeugen der Führerschein sich bezieht. Der Führerschein ist mit der Photographie des Berechtigten zu versehen.

§ 26.

Macht sich der Inhaber eines Führerscheines solcher strafbarer Handlungen schuldig, die seine Verlässlichkeit als Führer eines Kraftfahrzeuges zu beeinträchtigen geeignet sind, so ist er von der politischen Bezirks-, beziehungsweise landesfürstlichen Polizeibehörde seines jeweiligen Aufenthaltsortes schriftlich zu warwarnen.

Die bezeichnete Behörde kann den Führerschein nach wiederholter fruchtloser Verwarnung oder ohne vorherige Verwarnung dann entziehen, wenn Tatsachen festgestellt werden, die die Annahme rechtfertigen, daß der Berechtigte zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist.

Bei der Entziehung ist auszusprechen, ob sie für eine bestimmte Zeit oder dauernd erfolgt, und im zweiten Falle, ob bei einer etwaigen Wiederbewerbung die Prüfung neuerlich abzulegen ist.

Nach der Entziehung ist der Führerschein der Behörde abzuliefern.

§ 27.

Der Führer eines aus dem Auslande kommenden Kraftfahrzeuges ist von der Verpflichtung zur Erwirkung des im § 22 vorgeschriebenen Führerscheines dann befreit, wenn er einen gültigen internationalen Fahrausweis (§ 38), in dem er als zur Führung des Kraftfahrzeuges berechtigt eingetragen ist, besitzt.

Unter den gleichen Voraussetzungen, unter welchen nach § 26 der Führerschein entzogen werden kann, kann jenen Führern, die nach vorstehendem Absatze von der Erwirkung eines Führerscheines befreit sind, von der politischen Bezirks-, beziehungsweise landesfürstlichen Polizeibehörde ihres jeweiligen Aufenthaltsortes der Betrieb ihres Fahrzeuges im Inlande untersagt werden.

Trifft die im ersten Absatze bezeichnete Voraussetzung nicht zu, so ist der Führer eines aus dem Auslande kommenden Kraftfahrzeuges, der keinen hierländigen Führerschein besitzt, den Fall des § 42, Alinea 2, ausgenommen, verpflichtet, längstens binnen acht Tagen einen solchen Führerschein zu erwirken. Innerhalb dieser Frist ist ihm das Fahrzeug selbständig zu lenken nur so lange gestattet, als ihm dies nicht aus sicherheitspolizeilichen Rücksichten durch eine Verfügung einer politischen Bezirks- oder landesfürstlichen Polizeibehörde untersagt wird.

V. Abschnitt.

Kennzeichen der Kraftfahrzeuge.

§ 28.

Die Kraftfahrzeuge müssen mit den von der Behörde bestimmten Kennzeichen versehen sein.

Um die Zuteilung des Kennzeichens haben die Besitzer jener Kraftfahrzeuge, welche ihren Standort im Inlande haben, bei der politischen Bezirksbehörde, in deren Bezirk der Standort gelegen ist, wenn aber der Standort sich im Rayon einer landesfürstlichen Polizeibehörde befindet, bei dieser anzusuchen.

§ 29.

Die Kennzeichen bestehen aus einem Buchstaben in lateinischer Schrift und aus einer Zahl (Evidenznummer) in arabischen Ziffern.

Der Buchstabe bezeichnet das Land, beziehungsweise den Rayon (§ 30), in welchem die Kennzeichen ausgefolgt wurden,

während die Zahl der Registernummer im Evidenzverzeichnis entspricht.

§ 30.

Jedem Lande wird ein Buchstabe zugewiesen; der Rayon der k. k. Polizeidirektion in Wien und jener der k. k. Polizeidirektion in Prag wird mit je einem besonderen Buchstaben bezeichnet. Die Verteilung der Buchstaben ist aus dem beiliegenden Verzeichnisse zu ersehen.

Die Polizeidirektionen in Wien und Prag geben die Nummern von 1 angefangen je für Automobile und Motorräder fortlaufend aus, den übrigen in § 28 bezeichneten Behörden werden Zahlenreihen von den betreffenden Landesbehörden zugewiesen, welche dieselbe Zahlenreihe je für Automobile und Motorräder zu verwenden haben. Mehr als dreistellige Zahlen dürfen nicht in Anwendung kommen. Sind in einem Lande oder einem Rayon alle Zahlenreihen innerhalb der dreistelligen Zahlen erschöpft, so ist dem Erkennungsbuchstaben die Zahl I, beziehungsweise II u. s. f. in römischen Ziffern beizufügen und hat die Numerierung wieder fortlaufend von 1 an zu beginnen.

§ 31.

Die im § 28 bezeichneten Behörden (Evidenzbehörden) haben den Fahrzeugbesitzern, welche um die Kennzeichen angesucht haben, die Kennzeichen in schriftlicher, mit dem Amtssiegel versehener Ausfertigung hinauszugeben. Diese Ausfertigung ist auf den nach § 18, beziehungsweise 19 ausgestellten Zertifikaten, beziehungsweise Bescheinigungen einzutragen.

Jede Evidenzbehörde hat je ein Register, und zwar abgesondert für Automobile und für Motorräder zu führen. In das Register ist bei jeder Ausfertigung die Evidenznummer, der Name und die Wohnung des Besitzers und der Standort des Fahrzeuges einzutragen.

§ 32.

Die Kennzeichen sind in schwarzer Schrift auf weißem Grunde in gut lesbaren Schriftzeichen auszuführen. Die Anbringung von Verzierungen ist unzulässig.

Bei Automobilen sind die Kennzeichen vorne und rückwärts, und zwar entweder auf der Wand des Wagens selbst mit Farbe oder mittels einer aus dauerhaftem Material mit möglichst glatter Oberfläche hergestellten, entsprechend befestigten Tafel, an einer leicht sichtbaren Stelle anzubringen. An der Rückseite sind die Kennzeichen so anzuordnen, daß der Buchstabe und eventuell die römische Zahl oben und darunter in einem Abstande von 2 cm die Evidenznummer

steht. Die Höhe der rückwärtigen Kennzeichen hat mindestens 12 cm, ihre Stärke im Grundstriche mindestens 2 cm zu betragen. An der Vorderseite können die Kennzeichen entweder in derselben Anordnung wie an der Rückseite oder horizontal nebeneinander angebracht werden. Im zweiten Falle hat der Abstand des Buchstabens, beziehungsweise der römischen Zahl von der Evidenznummer mindestens 7 cm zu betragen. Die vorderen Kennzeichen müssen mindestens 8 cm hoch und im Grundstriche 1 cm stark sein.

Bei Motorzügen ist das rückwärtige Kennzeichen stets an der Rückseite des letzten Anhängewagens anzubringen.

Bei Motorrädern sind die Kennzeichen vorne an einer gut sichtbaren Stelle anzubringen; ihre Höhe hat mindestens 8 cm und ihre Stärke im Grundstriche mindestens 1 cm zu betragen.

Ist einem Motorrade seitwärts oder rückwärts ein Beiwagen angehängt, so ist nicht nur das Motorrad, sondern auch die Rückwand des Beiwagens mit dem Kennzeichen zu versehen. Für diese Kennzeichen am Beiwagen gelten die gleichen Vorschriften wie für die bei Automobilen an der Rückseite anzubringenden Zeichen.

§ 33.

Diejenigen, welche mehrere Kraftfahrzeuge besitzen, haben in der Regel für jedes ihrer Fahrzeuge um die Ausfolgung der Kennzeichen anzusuchen, so daß jedes Fahrzeug seine Evidenznummer erhält.

Gewerbetreibenden, welche sich mit der Herstellung von Kraftfahrzeugen befassen oder mit solchen Fahrzeugen Handel treiben, kann jedoch über ihr Ansuchen zur Bezeichnung ihrer Fahrzeuge bei Probefahrten eine Anzahl von Evidenznummern zugewiesen werden, welche nicht an bestimmte Fahrzeuge gebunden sind.

§ 34.

Wird ein mit dem Kennzeichen versehenes Fahrzeug veräußert oder sein Standort oder der Wohnort des Besitzers bleibend verlegt, so hat derjenige, auf dessen Namen die Kennzeichen ausgefertigt wurden, der Evidenzbehörde binnen acht Tagen nach eingetreterner Veränderung hierüber die Anzeige zu erstatten. Die Evidenzbehörde hat, wenn der neue Standort des Fahrzeuges in ihrem Bezirke oder Rayon gelegen ist, die Daten in dem Register richtigzustellen, wenn aber der Standort in den Rayon oder Bezirk einer anderen Evidenzbehörde verlegt wurde, die Evidenznummern zu löschen. In diesem zweiten Falle hat derjenige, in dessen Besitz sich das Fahrzeug befindet, binnen acht Tagen nach eingetretenem Besitzwechsel, beziehungsweise nach der Verlegung des Stand-

ortes bei jener Evidenzbehörde, in deren Bezirk oder Rayon der neue Standort gelegen ist, um Ausfolgung neuer Kennzeichen anzusuchen. Bis zur Zuweisung der neuen Kennzeichen hat sich der Besitzer der früheren Kennzeichen zu bedienen.

Eine vorübergehende Verlegung des Standortes des Fahrzeugs oder des Wohnortes des Besitzers verpflichtet nicht zu einer Anmeldung und Lösung neuer Kennzeichen.

§ 35.

Den Kraftfahrzeugen aus einem der Staaten, die der Pariser Konvention (§ 36) nicht beigetreten sind, werden beim Eintritte über die Zollgrenze Kennzeichen von dem k. k. Grenzzollamt ausgefolgt. Diese Kennzeichen haben nebst dem Buchstaben des betreffenden Verwaltungsgebietes und der Evidenznummer noch den Buchstaben **Z** in roter Farbe zu führen.

Über die Ausfolgung der Kennzeichen haben die Grenzzollämter Register zu führen, in welche die Evidenznummer, der Name und Wohnsitz der Fahrzeugbesitzer und der Tag der Ausstellung einzutragen ist.

Jedes Grenzzollamt erhält von der betreffenden politischen Landesbehörde Zahlenreihen als Evidenznummern zugewiesen.

Die Nummerntafeln können auch aus entsprechend starkem Papier hergestellt werden. Solche Tafeln werden von den Zollämtern über Begehren ausgefolgt. Im übrigen gelten bezüglich der Anbringung und der Art der Ausführung der Kennzeichen die im § 32 enthaltenen Bestimmungen.

Sind an dem Fahrzeuge bereits andere Kennzeichen angebracht, so sind sie abzunehmen oder durch Verdecken, Überkleben u. dgl. unkenntlich zu machen.

Die von den Grenzzollämtern ausgefolgten Kennzeichen gelten nur für die Dauer von acht Tagen.

Nach erfolgter Prüfung und Genehmigung des Fahrzeuges (§ 42) hat der Benutzer bei jener politischen Bezirks-, beziehungsweise bei jener landesfürstlichen Polizeibehörde, in deren Bezirke, beziehungsweise Rayon er sich aufhält, um die Ausfolgung von Kennzeichen gemäß § 28 anzusuchen. Kraftfahrzeugbenutzer, welche das Kennzeichen auf Grund dieser Bestimmung erhalten haben, haben der Evidenzbehörde die Anzeige zu erstatten, wenn das Fahrzeug das Inland verläßt.

Wenn jedoch derlei Kraftfahrzeugbenutzer mit ihren Fahrzeugen häufig in das Inland kommen, so können ihnen nach erfolgter Prüfung und Genehmigung des Fahrzeuges von einer jener politischen Bezirks- oder landesfürstlichen Polizeibehörden, deren Bezirk oder Rayon nahe an der Grenze gelegen ist, ständige Kennzeichen ausgefolgt werden. Auf diese Kennzeichen finden die Bestimmungen der §§ 29 bis 32

Anwendung. Eine Überlassung dieser Kennzeichen an andere Personen ist nicht gestattet. Domiziländerungen hat der Kraftfahrzeugbesitzer der Evidenzbehörde bekanntzugeben.

VI. Abschnitt.

Auslandsverkehr.

§ 36.

Personen, die sich mit ihrem Kraftfahrzeuge in die Länder der heiligen ungarischen Krone oder in einen andern der der Pariser Konvention vom 11. Oktober 1909 beigetretenen Staaten*) begeben wollen, haben vorher unter Bekanntgabe der Staaten, in die sie sich zu begeben beabsichtigen, einen internationalen Fahrausweis '/1 bei jener Vereinigung von Kraftfahrzeugbesitzern zu beheben, die hierzu vom k. k. Ministerium des Innern ermächtigt wird.

Dieser Fahrausweis ist auf Grund der im § 18, beziehungsweise § 19 angeführten Zertifikate oder Bescheinigungen und des im § 25 angeführten Führerscheines gegen Entrichtung der amtlich festgesetzten Gestehungskosten und Stempelgebühren auszufertigen, von der politischen Bezirks-, beziehungsweise landesfürstlichen Polizeibehörde, in deren Bezirk die ausstellende Vereinigung ihren Sitz hat, zu vidieren und gilt für die Dauer eines Jahres vom Tage der Ausstellung.

Überdies ist das Fahrzeug an der Rückseite oberhalb der Kennzeichen mit dem internationalen Unterscheidungszeichen zu versehen. Es besteht bei Automobilen aus einem länglich-runden Schilde von 30 cm Breite und 18 cm Höhe, das auf weißem Grunde in schwarzer Farbe den lateinischen Druckbuchstaben A trägt. Der Buchstabe muß wenigstens 10 cm hoch sein und eine Strichbreite von 15 mm haben.

Beim Motorrade, das in diesem Falle auch rückwärts mit dem Kennzeichen (§ 32) versehen sein muß, hat das Unterscheidungszeichen 18 cm in der Breite und 12 cm in der Höhe zu messen; der Buchstabe muß 8 cm hoch sein und eine Strichbreite von 10 mm haben.

§ 37.

Dem Führer eines einspurigen Kraftfahrzeuges kann der internationale Fahrausweis nur dann ausgestellt werden, wenn

*) Es sind dies dermalen: Deutschland, Ungarn, Bulgarien, Spanien, Frankreich, Großbritannien, Italien, Monaco, Rußland.

er nach Ablegung einer Prüfung über seine Befähigung zur Führung des Fahrzeuges den Führerschein erlangt hat.

Bezüglich dieser Prüfung und der Erteilung des Führerscheines finden die Bestimmungen des § 24 und § 25 Anwendung.

§ 38.

Zum vorübergehenden Verkehr im Inlande sind ausländische Kraftfahrzeuge, die aus einem der der Pariser Konvention beigetretenen Staaten (§ 36) nach Österreich kommen, zuzulassen, wenn sie an der Rückseite außer den heimatlichen Kennzeichen das aus dem beiliegenden Verzeichnisse ersichtliche Unterscheidungszeichen tragen und mit einem ordnungsmäßig ausgefertigten internationalen Fahrausweise, in dem auch das für Österreich gültige Einlageblatt enthalten ist, gedeckt sind.

Der Aufenthalt im Inlande ist auf die Dauer der Gültigkeit des Fahrausweises beschränkt.

§ 39.

Die Benutzer der im § 38 bezeichneten Kraftfahrzeuge sind verpflichtet, beim Eintritte über die Zollgrenze ihren internationalen Fahrausweis dem nächstgelegenen k. k. Grenzzollamte vorzuweisen, das den Tag des Eintrittes auf dem für Österreich bestimmten Blatte zu bescheinigen hat.

Der Fahrausweis ist auch beim Austritte über die Zollgrenze dem k. k. Grenzzollamte vorzuweisen, das den Tag des Austrittes auf jenem Blatte zu bescheinigen hat, auf dem der Eintritt über die einheitliche Zollgrenze der österreichisch-ungarischen Monarchie bescheinigt ist.

§ 40.

Die Bestimmungen des § 38 finden auch auf die aus Ungarn, aus Bosnien und aus der Hercegovina kommenden Kraftfahrzeuge Anwendung. Die aus Bosnien oder aus der Hercegovina kommenden Kraftfahrzeuge müssen als Unterscheidungszeichen den Buchstaben **A** oder den Buchstaben **H** tragen.

§ 41.

Ein durch einen internationalen Fahrausweis gedecktes Kraftfahrzeug kann von der politischen Bezirks-, beziehungsweise landesfürstlichen Polizeibehörde des jeweiligen Auf-

enthaltortes nur dann vom inländischen Verkehr ausgeschlossen werden, wenn es augenscheinlich den Vorschriften des II. Abschnittes nicht entspricht.

§ 42.

Die Benutzer von solchen Kraftfahrzeugen aus Bosnien und aus der Hercegovina, die den Voraussetzungen des § 40 nicht entsprechen, haben binnen drei Tagen nach ihrem Eintritt in Österreich bei jener politischen Bezirksbehörde oder landesfürstlichen Polizeibehörde, deren Amtsgebiet das Fahrzeug in der Richtung seiner Fahrt zunächst berührt, die für ein Jahr gültige Erlaubnis zum vorübergehenden Aufenthalt im Inland einzuholen.

Diese Erlaubnis ist zu erteilen, wenn die in Österreich, in Ungarn, in Bosnien oder in der Hercegovina nach den bestehenden Vorschriften erfolgte Prüfung und Genehmigung der Type oder des Fahrzeuges ausgewiesen ist und der Führer die in Österreich, in Ungarn, in Bosnien oder in der Hercegovina ausgestellte Fahrerlaubnis (Führerschein) besitzt.

Andernfalls sind solche Kraftfahrzeuge nach § 43, Alinea 1, zu behandeln.

§ 43.

Wenn Kraftfahrzeuge aus einem Staate, der der Pariser Konvention (§ 36) nicht beigetreten ist, nach Österreich kommen, so hat der Benutzer eines im Sinne der Bestimmungen dieser Verordnung noch nicht genehmigten Kraftfahrzeuges binnen längstens acht Tagen die Prüfung und Genehmigung seines Fahrzeuges bei jener Landesbehörde zu erwirken, in deren Verwaltungsgebiete er sich gerade aufhält. Bis zum Ablaufe dieser Frist ist die Benützung des Fahrzeuges in der Regel gestattet; sie kann aber aus besonderen sicherheitspolizeilichen Gründen durch Verfügung einer politischen Bezirks- oder landesfürstlichen Polizeibehörde untersagt werden.

Über den Tag des Eintrittes in das Inland wird dem Reisenden von den Eintrittsgrenzzollämtern eine Bestätigung erteilt, welche über Verlangen behördlicher Organe jederzeit vorzuweisen ist.

§ 44.

Die Vorschriften dieses Abschnittes finden auf die der Heeresverwaltung gehörigen und die zur militärischen Dienstleistung herangezogenen Kraftfahrzeuge im Verkehre mit Ungarn, mit Bosnien und mit der Hercegovina keine Anwendung.

VII. Abschnitt.

Sicherheitsvorschriften für den Verkehr.

§ 45.

Die Fahrgeschwindigkeit ist unter allen Umständen so zu wählen, daß der Führer Herr seiner Geschwindigkeit ist und die Sicherheit der Personen und des Eigentums nicht gefährdet wird. Der Führer des Fahrzeuges hat die Fahrgeschwindigkeit entsprechend zu mäßigen, nötigenfalls auch stehenzubleiben und den Motor abzustellen, wenn durch sein Fahrzeug Unfälle oder Verkehrsstörungen hervorgerufen werden könnten. Diese Vorsichten sind insbesondere auch beim Herannahen von Reit- und Zugtieren oder von Viehtrieben zu beobachten.

§ 46.

In geschlossenen Ortschaften darf die Geschwindigkeit keinesfalls größer sein als 15 km pro Stunde (Geschwindigkeit eines leichten schnellen Fuhrwerkes). Außerhalb der geschlossenen Ortschaften darf die Fahrgeschwindigkeit nicht über 45 km pro Stunde gesteigert werden.

Keinesfalls schneller als mit 6 km pro Stunde (Tempo eines Pferdes im Schritt) darf gefahren werden: wenn starker Nebel die Fernsicht verhindert sowie an solchen Stellen, wo die Straße nicht überblickt werden kann, wie insbesondere an Kreuzungen, bei starken Straßenkrümmungen, beim Einfahren in Tore, Herausfahren aus Häusern, dann auf Brücken, in schmalen Gassen, wo zwei Wagen nicht nebeneinander vorbeifahren können, bei außergewöhnlich starkem Verkehr und bei größeren Menschenansammlungen.

§ 47.

Bei Fahrten in geschlossenen Ortschaften muß der Auspuff durch einen Schalldämpfer ins Freie geleitet werden.

§ 48.

Das Warnungszeichen ist im Bedarfsfalle stets rechtzeitig zu geben.

Außerhalb geschlossener Ortschaften können außer der vorgeschriebenen Signalhupe auch andere Signalvorrichtungen (Fanfarentrompete, Signalpfeife, Sirene u. dgl.) verwendet werden.

Das Abgeben von Warnungszeichen, die Ähnlichkeit mit militärischen oder mit Feuersignalen haben, ist verboten.

§ 49.

Die Kennzeichen und Unterscheidungszeichen auf den Kraftfahrzeugen sind in gutem Zustande und gut lesbar zu erhalten. Sie dürfen während der Fahrt weder ganz noch teilweise verdeckt werden. Nötigenfalls sind sie während der Fahrt öfter vom Staub oder Straßenschmutz zu reinigen.

§ 50.

Die auf Automobilen und Motorzügen an der Rückseite angebrachten Kennzeichen und Unterscheidungszeichen sind, wenn sich das Fahrzeug zur Nachtzeit auf öffentlichen Verkehrswegen befindet, hell zu beleuchten oder durch eine transparente Aufschrift zu ersetzen.

Dasselbe gilt für Motorräder dann, wenn sie an der Rückseite mit dem Kennzeichen versehen sein müssen (§ 32, Alinea 4, und § 36).

Die Beleuchtung hat derart zu erfolgen, daß alle Zeichen deutlich sichtbar sind, daß keine Blendung des Beschauers erfolgt und daß die Lampe, welche mit farblosen Gläsern zu versehen ist, gleichzeitig auch als Deckungslicht dient.

§ 51.

Der Führer darf das Fahrzeug nicht verlassen, bevor er die Maschine abgestellt, die Bremse angezogen und Vorsorge getroffen hat, daß das Fahrzeug nicht von Unberufenen in Bewegung gesetzt werden kann.

§ 52.

Der Führer eines Kraftfahrzeuges hat das amtliche Zertifikat über die Genehmigung seines Fahrzeuges, beziehungsweise der Type (§§ 18, 19 und 43), seinen Führerschein und die die Kennzeichen enthaltende Ausfertigung, beziehungsweise den internationalen Fahrausweis (§ 38) oder die behördliche Erlaubnis (§ 42) auf der Fahrt stets mit sich zu führen und über behördliches Verlangen vorzuweisen.

Auf Verlangen der Sicherheits- oder Straßenaufsichtsorgane ist der Führer verpflichtet, sofort anzuhalten, desgleichen auch bei einem durch sein Fahrzeug hervorgerufenen Unfälle oder bei einer durch dasselbe herbeigeführten Sachbeschädigung.

Ist bei einem derartigen Unfalle eine Verletzung einer Person eingetreten, so hat der Führer für die nötige Hilfe nach Möglichkeit Sorge zu tragen.

§ 53.

Die Besitzer von Kraftfahrzeugen haben für die entsprechende Instandhaltung der für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs wichtigen Bestandteile Sorge zu tragen.

Sie sind dafür verantwortlich, daß ihre Fahrzeuge nur von solchen Personen geführt werden, welchen dies nach den Bestimmungen dieser Verordnung gestattet ist.

§ 54.

Wettfahrten mit Kraftfahrzeugen sind nur mit Bewilligung der politischen Landesbehörde gestattet, welche die beteiligten Lokalbehörden einzuvernehmen hat.

VIII. Abschnitt.

Schlußbestimmungen.

§ 55.

Übertretungen der Vorschriften dieser Verordnung sind, insofern sie nicht unter das allgemeine Strafgesetz fallen, nach der Ministerialverordnung vom 30. September 1857, RGB. Nr. 198, zu bestrafen.

§ 56.

Diese Verordnung tritt am 1. Mai 1910 in Kraft.

Im gleichen Zeitpunkte tritt die Ministerialverordnung vom 27. September 1905, RGB. Nr. 156, außer Kraft.

§ 57.

Die vor Erlassung dieser Verordnung auf Grund der bisherigen Vorschriften ausgestellten Fahrizenzen zur selbständigen Lenkung von Kraftfahrzeugen und Zertifikate über die Prüfung und Genehmigung von Kraftfahrzeugen behalten auch weiterhin ihre Gültigkeit.

§ 58.

Die nach den bisherigen Vorschriften zum öffentlichen Verkehre zugelassenen Kraftfahrzeuge sind binnen drei Monaten vom Tage des Inkrafttretens dieser Verordnung mit den im § 12 vorgeschriebenen Schildern zu versehen.

§ 59.

Die Anwendung der in den Gesetzen über die Straßenpolizei enthaltenen Bestimmungen auf Kraftfahrzeuge sowie die Anwendung der Vorschriften über die Erprobung und periodische Untersuchung von Dampfkesseln, über die Sicherheitsvorkehrungen gegen Dampfkesselexplosionen und über den Nachweis der Befähigung zur Bedienung und Überwachung von Dampfkesseln und Dampfmaschinen wird durch die gegenwärtige Verordnung nicht berührt.

Biliński m. p.

Haerdtl m. p.

Ritt m. p.

Weiskirchner m. p.

**I. Verzeichnis
der Kennzeichenbuchstaben (ad § 30.)**

Wiener Polizeirayon	A
Niederösterreich, mit Ausnahme des Wiener Polizeirayons	B
Oberösterreich	C
Salzburg	D
Tirol	E
Kärnten	F
Steiermark	H
Krain	J
Küstenland	K
Dalmatien	M
Prager Polizeirayon	N
Böhmen, mit Ausnahme des Prager Polizeirayons	O
Mähren	P
Schlesien	R
Galizien	S
Bukowina	T
Vorarlberg	W

**II. Verzeichnis
der internationalen Unterscheidungszeichen
(ad § 38.).**

Deutschland	D
Bulgarien	BG
Spanien	E
Frankreich	F
Großbritannien	GB
Ungarn	H
Italien	I
Monaco	MC
Rußland	R

Beilage ad § 36. Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

Internationales Abkommen vom 11. Oktober 1909.

Internationaler Fahrausweis
für den zeitlich beschränkten Verkehr im Auslande.

Dieses Ausweisheft ist in allen Vertragsstaaten *) nur ein Jahr vom Ausstellungstage an gültig.

Ausstellung des Ausweisheftes.

Ort:

Tag:



(Unterschrift der Behörde)

oder

(Unterschrift des von der Behörde damit betrauten Vereines und Gegenzeichnung der Behörde).

*) Dies sind folgende Staaten: Deutschland, Österreich, Ungarn, Bulgarien, Spanien, Frankreich, Großbritannien, Italien, Monaco, Rußland.

Österreich.

Angaben über das Fahrzeug.

Eigentümer des Fahrzeuges { Name:
Vorname:
Wohnort:

Art des Fahrzeuges (Wagen, Dreirad u.s.w.):

Bezeichnung des Herstellers:

Angabe des Typs des Fahrgestells:

Ordnungsnummer in der Typenreihe oder Fabriknummer des Fahrgestells:

Motor { Anzahl der Zylinder:
Anzahl der Pferdestärken des Motors oder Bohrung der Zylinder:

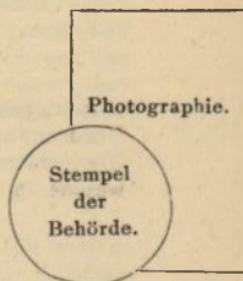
Aufbauten: { Form:
Farbe:
Gesamtzahl der Plätze:

Eigengewicht des Fahrzeuges (in Kilogramm):

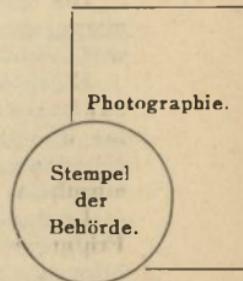
Evidenznummer des Kennzeichens:

Angaben über den oder die Führer.

Name:
Vorname:
Ort der Geburt:
Tag der Geburt:
Wohnort:



Name:
Vorname:
Ort der Geburt:
Tag der Geburt:
Wohnort:



Kundmachung

des k. k. Statthalters im Erzherzogtum Österreich unter der Enns vom 18. Mai 1910, Z. VI-2357,
betreffend die Prüfung der Kraftfahrzeuge sowie deren
Führer.

Auf Grund der Verordnung des Ministeriums des Innern im Einvernehmen mit dem Handelsministerium, dem Ministerium für öffentliche Arbeiten und dem Finanzministerium vom 28. April 1910, betreffend die Erlassung sicherheitspolizeilicher und Bestimmungen für den Betrieb von Kraftfahrzeugen (Automobilen, Motorzügen und Motorrädern), werden für das Erzherzogtum Österreich unter der Enns nachfolgende Durchführungsverfügungen getroffen:

A. In betreff der Prüfung und Genehmigung der Kraftfahrzeuge.

§ 1.

Zur Vornahme der im III. Abschnitte der vorbezogenen Verordnung vorgesehenen Prüfung der Kraftfahrzeuge ist die für Niederösterreich bestehende Automobil-Prüfungskommission, welche in ihrem Wirkungskreise bestätigt wird, berufen.

§ 2.

Die Kommission hat über die ihr zugewiesenen Genehmigungsgesuche die erforderlichen Erhebungen durch zwei, vom Vorsitzenden zu bestimmende Mitglieder vorzunehmen.

Ergeben sich bei der Erprobung Bedenken, welchen der Prüfungswerber nicht Rechnung zu tragen bereit ist, so hat die Prüfungskommission über den Bericht der entsendeten Mitglieder zu beschließen, ob eine Gegenäußerung der Partei einzuholen sei.

Über die Aufforderung des Vorsitzenden kann sodann der Prüfungswerber seine Gegenäußerung binnen acht Tagen einbringen.

§ 3.

Für die Prüfung der Kraftfahrzeuge ist eine Prüfungstaxe zu entrichten, welche

bei Automobilen	60 K
» Motorräder	30 »

beträgt.

Überdies haben die Prüfungswerber zu entrichten:

An Stempelgebühren 2 K für das Prüfungszeugnis und 1 K für dessen Planbeilage; weiters eine Gebühr von 2 K für die Zeugnisausfertigung.

B. In betreff der Prüfung der Führer von Kraftfahrzeugen.

§ 4.

Zur Vornahme der im § 23 des IV. Abschnittes der oben bezogenen Ministerialverordnung vorgesehenen Befähigungsprüfung sind für Niederösterreich Prüfungskommissäre bestellt.

§ 5.

Die Gesuche um Zulassung zur Prüfung — nach deren befriedigenden Ablegung erst bei der zuständigen politischen Bezirksbehörde oder in Wien bei der Polizeidirektion um den Führerschein angesucht werden kann — sind bei der niederösterreichischen Statthalterei einzubringen und haben nachstehende Angaben zu enthalten:

1. Name und Stand des Prüfungswerbers,
2. Geburtsjahr und -tag; Geburtsort und -land,
3. Wohnort (in Städten auch nähere Adresse),
4. Angabe, für welche Gattung, beziehungsweise für welche Gattungen von Kraftfahrzeugen die Ablegung der Prüfung angestrebt wird.

Hierbei sind zu unterscheiden:

- a) Kraftwagen mit Explosionsmotor,
- b) Kraftwagen mit Dampfmotor,
- c) Kraftwagen mit Elektromotor,
- d) einspurige Motorräder (§ 37 der Ministerialverordnung), mehrspurige Motorräder, beziehungsweise Motorräder mit Beiwagen.

5. Angabe, wo der Prüfungswerber die Fahrzeuglenkung erlernt hat.

Die Angabe zu 2 ist dokumentarisch nachzuweisen.

Das System des Kraftfahrzeuges, nämlich Zylinderzahl und Leistung bei Explosionsmotoren, Zahl und Stärke der Motoren bei Elektromotoren, beziehungsweise System und Leistung der Dampfmaschine bei Dampfmotoren, ist bei der Prüfung durch Beibringung des Prüfungszeugnisses desjenigen Kraftfahrzeuges, auf welchem die Ablegung der Prüfung angestrebt wird, zu erweisen.

Zu 4 b ist auch das Zeugnis über die abgelegte Kesselwärter-, eventuell, wenn nötig, Maschinenwärterprüfung beizubringen.

§ 6.

Die Prüfung kann in der Regel nur in Wien abgelegt werden.

§ 7.

Für die Prüfung ist eine Prüfungstaxe von 10 K zu entrichten.

Für das Zeugnis ist eine Stempelmarke von 2 K zu erlegen.

Die Beistellung des Fahrzeuges ist Sache des Prüfungswerbers.

§ 8.

Diejenigen Prüfungswerber, welche infolge ungenügender Kenntnisse zurückgewiesen werden, haben um die Zulassung zur Wiederholungsprüfung neuerlich anzusuchen.

§ 9.

Diese Kundmachung tritt sofort in Kraft; gleichzeitig verliert die Kundmachung vom 12. Dezember 1905, L. G. u. V. Bl. Nr. 159, ihre Wirksamkeit.

Kielmansegg m. p.

Instruktion für die Prüfungs-kommission.

Erlaß der k. k. niederösterreichischen Stathalterei vom 19. Dezember 1899, Z. 107.482.

Aus dieser Instruktion werden folgende Bestimmungen zur allgemeinen Kenntnis gebracht (laut magistratischer Kundgebung vom 29. Dezember 1899, Z. 214.343).

Die Automobil-Prüfungskommission besorgt ihre Geschäfte § 1. auf Grund der Bestimmungen der Verordnung des Statthalters in Österreich unter der Enns vom 19. September 1899, Z. 74.910 LG. u. VB. Nr. 49.

Dieselbe hat daher im Sinne der §§ 6 und 8 dieser Verordnung in der Regel nur Gutachten darüber abzugeben, ob bestimmte Automobile, beziehungsweise die durch einzelne Exemplare gekennzeichneten Fahrzeugtypen zur Benützung im öffentlichen Straßenverkehr geeignet sind oder nicht; doch können derselben von der Statthalterei auch andere auf den Automobilismus bezügliche oder verwandte Angelegenheiten zur Beratung und Begutachtung zugewiesen werden.

Die Mitglieder der Automobil-Prüfungskommission sind § 5. zur Wahrung des Amtsgeheimnisses, insbesondere aber zur Geheimhaltung der durch die Teilnahme an den Funktionen dieser Kommission zu ihrer Kenntnis gelangten Geschäfts- und Betriebsverhältnisse verpflichtet, namentlich haben sie über die ihnen von den Automobilherzeugern als geheim bezeichneten technischen Konstruktionen, Fabrikeinrichtungen und etwaigen Verfahrungsweisen und Eigentümlichkeiten des Betriebes das strengste Geheimnis zu bewahren.

Durchführungsverfügungen

der übrigen Landesstellen über die Prüfung und Genehmigung der Fahrzeuge und über die Prüfung der Lenker (auszugsweise).

Oberösterreich

laut Kundmachung des k. k. Statthalters im Erzherzogtum Österreich ob der Enns vom 26. Dezember 1905, LGB. 32 und 33 ex 1905.

Die Verfügungen sind gleichlautend mit jenen der niederösterreichischen Statthalterei (s. S. 186).

Salzburg

laut Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 27. Dezember 1905, LGB. 2 ex 1906.

§ 3. Abweichend von den Verfügungen der niederösterreichischen Statthalterei (s. S. 186).

Es entfällt die Gebühr von 2 K für die Zeugnisausfertigung.

Kärnten

laut Kundmachung des k. k. Landespräsidenten in Kärnten vom 3. Jänner 1906. LGB. 2 ex 1906.

Die Verfügungen sind gleichlautend mit jenen der niederösterreichischen Statthalterei (s. S. 186).

Mähren

laut Kundmachung des k. k. Statthalters in Mähren vom 19. Dezember 1905, LGB. 96 ex 1905.

Abweichend von den Verfügungen der niederösterreichischen Statthalterei (s. S. 186).

§ 7. Prüfungstaxe für die Lenkerprüfung 15 K.

Schlesien

**laut Kundmachung der k. k. schlesischen Landesregierung
vom 23. Dezember 1905, LGB. 3/1906.**

Die Verfügungen sind gleichlautend mit jenen der niederösterreichischen Statthalterei (s. S. 186).

Galizien

**laut Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom
28. Dezember 1905, LGB. u. VB. 6/1906.**

Die Verfügungen sind gleichlautend mit jenen der niederösterreichischen Statthalterei (s. S. 186).

Bukowina

**laut Kundmachung der Bukowinaer k. k. Landesregierung
vom 2. Jänner 1906, LGB. 2/1906.**

Die Verfügungen sind gleichlautend mit jenen der niederösterreichischen Statthalterei (s. S. 186).

Tirol und Vorarlberg

**laut Erlaß der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg
vom 5. Jänner 1906, Z. 843.**

Aabweichend von den Verfügungen der niederösterreichischen Statthalterei (s. S. 186).

Für die Prüfung jedes Kraftfahrzeuges wird eine Prüfungstaxe von 25 K festgesetzt, in welchem Betrag jedoch eventuelle Reisekosten des Prüfungskommissärs nicht inbegriffen sind.

Außer der Prüfungstaxe von 25 K, welche bei Überreichung des Gesuches an die k. k. Statthalterei einzuzahlen ist, haben die Prüfungswerber mit dem Gesuche einen Zweikronenstempel für das Prüfungszeugnis (Zulassungsbescheinigung des Kraftfahrzeuges) vorzulegen. Die etwa aufgelaufenen Reisekosten der Prüfungskommissäre werden dem Gesuchsteller von der k. k. Statthalterei behufs Rückersatz bekanntgegeben werden.

Das Gesuch um Prüfung und Genehmigung eines Kraftfahrzeuges und die als Beilage des Prüfungszeugnisses bestimmte Zeichnung des Fahrzeuges sind mit je einem Kronenstempel, das Duplikat der Zeichnung des Fahrzeuges, welches bei der k. k. Statthalterei verbleibt, sowie sämtliche weiteren Gesuchsbeilagen sind mit je einem 30-Heller-Stempel zu versetzen. Für die Befähigungsprüfung wurden von der k. k. Statthalterei folgende Prüfungskommissäre bestellt:

1. Karl Weißhuhn, k. k. Statthaltereiingenieur in Innsbruck,
2. Leopold Bichler, Apotheker in Innsbruck,
3. Edgard Astolfi, k. k. Gewerbeinspektor in Trient,
4. Karl Kontrus, Maschinenoberkommissär der k. k. Staatsbahnen in Bregenz,
5. Heinrich Sailer, Fabrikdirектор in Feldkirch,
6. Dr. Emanuel Lanzerotti in Romeno,
7. Richard Schager, Ingenieur und Heizhauschef-Stellvertreter in Lienz,
8. Ernst Mauthner, Ingenieur und Heizhauschef in Bozen.

Erkennungszeichen. Kraftfahrzeugen, welche ihren Standort im Inlande haben, ferner Kraftfahrzeugen ausländischer Besitzer, welche zusammenhängend länger als drei Monate oder mit Unterbrechungen häufig österreichisches Gebiet befahren, werden über Ansuchen der Besitzer ständige Erkennungszeichen von den in den §§ 26, 33 (vorletzter Absatz) und 35 der mehr erwähnten Ministerialverordnung bezeichneten Behörden zugewiesen.

Über die Zuweisung der Erkennungszeichen wird den Fahrzeugbesitzern eine schriftliche, mit dem Amtssiegel versehene Ausfertigung ausgefolgt, welche die Evidenznummer, den Namen und die Wohnung des Besitzers und den Standort des Fahrzeuges enthält.

Die Zuweisung der Erkennungszeichen erfolgt jedoch erst dann, wenn der Behörde von der Partei der Nachweis geliefert wurde, daß für das betreffende Kraftfahrzeug das nach den §§ 15, 16, beziehungsweise 17 der Verordnung vorgeschriebene Zertifikat (Prüfungszeugnis oder Zulassungsbescheinigung) vorhanden ist.

Die Beschaffung und vorschriftsmäßige Anbringung der ständigen Erkennungszeichen (Nummerntafeln) obliegt den Besitzern der Kraftfahrzeuge.

Für Kraftfahrzeuge, welche aus dem Auslande über die Zollgrenze kommen, werden die Erkennungszeichen und Nummerntafeln, welche jedoch nur beschränkte Gültigkeit haben (§ 20), von den Grenzzollämtern ausgefolgt.

Küstenland

laut Kundmachung des k. k. Statthalters in Triest vom
23. Dezember 1905, LGB. 1/1906.

Abweichend von den Verfügungen der niederösterreichischen Statthalterei (s. S. 180).

Die Prüfungskommission besteht aus den k. k. Oberingenieuren Richard Peterlunger (Vorsitzenden) und Hugo Rudan, dem k. k. Professor an der Triester Staatsgewerbeschule Franz Cuizza und dem Inhaber des technischen Bureaus Karl Cozzi.

Prüfungstaxe für Automobile.....	40 K	§ 3.
" " Motorräder	12 "	

Zur Vornahme der im § 21 der obenerwähnten Ministerialverordnung vorgeschriebenen Prüfung behufs Erlangung des Befähigungsnachweises als selbständiger Lenker von Kraftfahrzeugen sind die nachbenannten Prüfungskommissäre bestellt:

- a) für die Stadt Triest samt Gebiet und die politischen Bezirke Sesana, Capodistria und Volosca der k. k. Oberingenieur Richard Peterlunger in Triest;
- b) für das Gebiet der Stadtgemeinde Görz und für die politischen Bezirke Görz-Umgebung, Gradiska und Tolmein der k. k. Oberingenieur Rudolf Machnitsch in Görz;
- c) für das Gebiet der Stadtgemeinde Rovigno und für die politischen Bezirke Parenzo, Pola, Lussin, Mitterburg und Veglia Josef Leban, Direktor des städtischen Gas- und Wasserwerkes in Pola.

Prüfungstaxe für die Lenkerprüfung	5 K.	§ 6.
------------------------------------	------	------

Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom
7. Mai 1906, Z. Pol. III—316-1,

betreffend die Prüfung der Kraftfahrzeuge und deren Lenker.

In Abänderung der Statthalterekundmachung vom 23. Dezember 1905, LGB. Nr. 1 ex 1906, betreffend die Erlassung sicherheitspolizeilicher Bestimmungen für den Betrieb von Automobilen und Motorrädern, wird an Stelle des gewesenen k. k. Oberingenieurs Richard Peterlunger der bei der k. k. Statthalterei in Triest in Verwendung stehende k. k. Ingenieur Leonhard Weiß zum Mitgliede und gleichzeitig zum Vorsitzenden der bei der hiesigen k. k. Statthalterei bestellten Kommission zur Prüfung der zum öffentlichen Straßenverkehr

zuzulassenden Kraftfahrzeuge (Automobile und Motorräder) sowie zum Prüfungskommissär zur Vornahme der Prüfung behufs Erlangung des Befähigungsnachweises als selbständiger Lenker von Kraftfahrzeugen (Automobilen und Motorrädern) für die Stadt Triest samt Gebiet und die politischen Bezirke Sesana, Capodistria und Volosca ernannt.

Böhmen

laut Verordnung des k. k. Statthalters für das Königreich Böhmen vom 19. Dezember 1905, LGB. 149 ex 1905.

Abweichend von den Verfügungen der niederösterreichischen Statthalterei (s. S. 186).

- § 2. Prüfungstaxe für Automobile 120 K
" " " Motorräder 60 "
§ 4. Zur Vornahme der Prüfungen von selbständigen Lenkern von mehr als einspurigen Kraftfahrzeugen (§ 22 der Ministerialverordnung) werden im Königreich Böhmen bis auf weiteres zwei Prüfungskommissäre nebst drei Ersatzmännern bestellt, und zwar:

in Prag: als Prüfungskommissär k. k. Oberingenieur Theodor Skulina, als Ersatzmann k. k. Bauadjunkt Adolf Koláček, beide in Prag III., Karmelitergasse 19;

in Reichenberg: als Prüfungskommissär k. k. Ingenieur Heinrich Luksch, als erster Ersatzmann Theodor Freiherr v. Liebieg, als zweiter Ersatzmann Oskar Edler v. Klinger jun., sämtlich in Reichenberg.

Um die Zulassung zur Prüfung ist seitens der Partei, und zwar nach ihrer eigenen Wahl, bei einem der genannten Prüfungskommissäre mündlich oder schriftlich anzusuchen.

- § 7. Prüfungstaxe für die Lenkerprüfung von Automobilen 15 K, für mehr als einspurige Motorräder 10 K.

Steiermark

laut Kundmachung des k. k. Statthalters in Steiermark vom 31. Dezember 1905, LGB. 1 ex 1906 *).

Abweichend von den Verfügungen der niederösterreichischen Statthalterei (s. S. 186).

- § 4. Zur Vornahme der Prüfung werden für Steiermark bis auf weiteres zwölf Prüfungskommissäre bestellt. Die Namen, Wohnorte derselben und die Prüfungssprengel sind in dem nachstehenden Verzeichnisse enthalten:

*) Abgeändert durch die Kundmachung vom 22. Dezember 1907, s. S. 192 f.

Durchführungsverfügungen.

Postnummer	Name	Wohnort	Zugewiesener Prüfungssprengel für die im Gebiete der nachbenannten Bezirks-hauptmann-schaften und Städte wohnenden Lenker	Anmerkung
	des Prüfungskommissärs		4	
1	2	3		5
1	Dr. Wilhelm Edl. v. Kaan, Hof- und Gerichts-advokat	Graz, Kalchberg-gasse 1		Für alle mehr als einspurigen Kraftfahrzeuge
2	Josef Pichler, Fabrikbesitzer	Graz, Igelgasse 2		detto
3	Karl Wiesler, städtischer Oberingenieur	Graz, Heinrichstraße 91	Stadt Graz, Umgebung Graz, Voitsberg, Deutsch - Landsberg, Leibnitz, Radkersburg, Feldbach, Weiz und Hartberg	detto
4	Siegfried Graf Wimpffen, Gutsbesitzer *	Schloß Kainberg bei Kumberg		* Nur für Automobile
5	Karl Hantich *	Graz, Hauptplatz 9		* Nur für Motorräder mit Beiwagen
6	Dr. Heinrich Montel, k. k. Bezirks-kommissär	Graz, Glacisstraße 19		Für alle mehr als einspurigen Kraftfahrzeuge
7	P. Weidmann	Bruck an der Mur		detto
8	Rudolf Pleßing	Kapfenberg	Gröming, Murau, Liezen, Judenburg, Leoben, Bruck an der Mur und Mürzzuschlag	detto
9	Berthold Diamant *	Bruck an der Mur		* Nur für Motorräder mit Beiwagen
10	Konrad Fürst	Pettau	Cilli, Marburg, Pettau, Gonobitz, Luttenberg, Windischgraz, Rann, Expositur Praßberg und die Städte Cilli, Marburg und Pettau	Für alle mehr als einspurigen Kraftfahrzeuge
11	Rudolf Uhlich, Magister Pharm.	Römerbad		detto
12	Andreas Platzer, Kaufmann *	Marburg		* Nur für Motorräder mit Beiwagen

Die Prüfung ist am Wohnorte des Prüfungskommissärs abzulegen.

§ 7. Prüfungstaxe für mehrspurige Motorräder, beziehungsweise solche mit Beiwagen, ohne Unterschied, ob es sich um Berufsfahrer oder Amateure handelt, 10 K., für Automobile dagegen für Berufsfahrer 10 K., für Amateure 25 K.

Kundmachung des k. k. Statthalters in Steiermark
vom 22. Dezember 1907,

mit welcher der § 1 und der erste Absatz des § 2 der auf Grund der Ministerialverordnung vom 27. September 1905, RGB. Nr. 156, betreffend die Erlassung sicherheitspolizeilicher Bestimmungen für den Betrieb von Automobilen und Motorrädern, erfolgten Kundmachung über die Prüfung der Lenker von Kraftfahrzeugen vom 31. Dezember 1905, LG. u. VB. Nr. 1 ex 1906, abgeändert werden.

Der § 1 und der erste Absatz des § 2 der Kundmachung vom 31. Dezember 1905, LG. u. VB. Nr. 1 ex 1906, mit welcher auf Grund der Ministerialverordnung vom 27. September 1905, RGB. Nr. 156, Bestimmungen über die Prüfung der Lenker von Kraftfahrzeugen erlassen wurden, haben in ihrer gegenwärtigen Fassung außer Kraft zu treten und zu lauten, wie folgt:

§ 1.

Zur Vornahme der im § 21 der oben bezogenen Verordnung vorgesehenen Prüfung werden für Steiermark die staatlichen Maschineningenieure bestellt.

Die Prüfung ist in Graz abzulegen.

§ 2, Absatz 1.

Die Gesuche um Zulassung zur Prüfung sind bei der k. k. steiermärkischen Statthalterei einzubringen.

Krain

laut Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 23. November 1905, LGB. 16/17 ex 1905.

Abweichend von den Verfügungen der niederösterreichischen Statthalterei (s. S. 186).

§§ 1 bis 3. Die Prüfungskommission besteht aus dem jeweiligen Vorstande des technischen Departements der Landesregierung

oder dessen Stellvertreter als Vorsitzenden und drei von der Landesregierung auf unbestimmte Zeitdauer ernannten fachmännisch gebildeten Mitgliedern.

Die Prüfung des Fahrzeuges hat sich nicht nur darauf zu erstrecken, ob dasselbe den allgemeinen Bestimmungen des II. Abschnittes der erwähnten Ministerialverordnung entspricht, sondern es ist auch festzustellen, ob das Fahrzeug nicht etwa aus sonstigen technischen Gründen für den öffentlichen Straßenverkehr ungeeignet ist.

Die Kommission erstattet ihr Gutachten auf Grund der vorgelegten Beschreibungen und Zeichnungen (§ 13 der Ministerialverordnung) und auf Grund einer Probefahrt, welche mit einem der Beschreibung und Zeichnung entsprechenden Fahrzeuge vorzunehmen ist.

Bei der Probefahrt ist auch die Bewegungs-, Lenkungs- und Bremsfähigkeit des Fahrzeuges auf größeren Steigungen, beziehungsweise Gefällen zu prüfen.

Als Prüfungstaxe (§ 18 der Ministerialverordnung) wird ein Betrag von 80 K festgesetzt, welcher von dem Prüfungsgeber bei der Überreichung des bei der Landesregierung einzubringenden Gesuches um Prüfung und Genehmigung des Fahrzeuges zu erlegen ist.

Der Erkenntnisbuchstabe, welchen die in Krain mit Erkennungszeichen zu versehenden Kraftfahrzeuge führen müssen, ist J.

Er-
kenntnis-
zeichen.

Als Evidenznummern werden den zur Hinausgabe der Erkennungszeichen an die darum ansuchenden Besitzer von Kraftfahrzeugen berufenen politischen Bezirksbehörden folgende Zahlenreihen zugewiesen:

Dem Stadtmagistrate in Laibach die Zahlenreihe von 1 bis einschließlich 250.

Der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Adelsberg die Zahlenreihe von 251 bis einschließlich 300.

Der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gottschee die Zahlenreihe von 301 bis einschließlich 350.

Der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gurkfeld die Zahlenreihe von 351 bis einschließlich 400.

Der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Krainburg die Zahlenreihe von 401 bis einschließlich 500.

Der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Laibach-Umgebung die Zahlenreihe von 501 bis einschließlich 600.

Der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Littai die Zahlenreihe von 601 bis einschließlich 650.

Der k. k. Bezirkshauptmannschaft Loitsch die Zahlenreihe von 651 bis einschließlich 750.

Der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Radmannsdorf die Zahlenreihe von 751 bis einschließlich 850.

Der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Rudolfswert die Zahlenreihe von 851 bis einschließlich 900.

Der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Stein die Zahlenreihe von 901 bis einschließlich 950.

Der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tschernembl die Zahlenreihe von 951 bis einschließlich 999.

Für jene Kraftfahrzeuge, welche aus dem Königreich Ungarn über die Grenze Krains kommen (§ 34 der Ministerialverordnung) und welche nebst dem Buchstaben J in schwarzer Farbe auch noch den Buchstaben U in roter Farbe zu führen haben, werden den in Betracht kommenden politischen Bezirksbehörden folgende Zahlenreihen als Evidenznummern zugewiesen:

Der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gottschee die Zahlenreihe von 1 bis einschließlich 200.

Der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gurkfeld die Zahlenreihe von 201 bis einschließlich 400.

Der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Loitsch die Zahlenreihe von 401 bis einschließlich 600.

Der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Rudolfswert die Zahlenreihe von 601 bis einschließlich 800.

Der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tschernembl die Zahlenreihe von 801 bis einschließlich 999.

Bosnien und Herzegowina.

Provisorische Bestimmungen bezüglich des Fahrens mit Automobilwagen und Motorräädern.

Für das Fahren mit Automobilwagen und Motorrädern auf allen öffentlichen Kommunikationen werden aus Rücksicht für die öffentliche Sicherheit und auf Grund der bestehenden straßengesetzlichen Bestimmungen folgende, vorläufig provisorische Vorschriften erlassen.

§ 1. Die Bestimmungen der §§ 4 bis 6, 8 bis 16 und 19 bis 23 der Straßenpolizeiordnung vom 12. April 1881, Z. 7143 (G.-S. 1881, Seite 88 ff), haben auf das Fahren mit dem Automobilwagen sinngemäße Anwendung zu finden.

§ 2. Bei einem Gesamtgewichte des Automobils (Wagen- und Ladege wicht) von mehr als 3000 kg hat die Radfelgenbreite 10 cm und bei einem Gesamtgewichte von mehr als 4500 kg die Radfelgenbreite 15 cm zu betragen.

Automobile mit einem Gesamtgewichte von mehr als 6000 kg dürfen weder auf der Straße noch über die im Zuge derselben befindlichen Brücken verkehren.

Das Befahren der Brücken ist überdies eingeschränkt durch die Tragfähigkeit derselben, welche seitens der technischen Organe der kompetenten politischen Behörde zu bestimmen ist.

§ 3. Nur solche Automobilwagen dürfen benutzt werden, welche in bezug auf das System des Motors, der Transmission, der Bremsen, der Lenkung und der Sicherheitsvorrichtungen in Österreich oder Ungarn behördlich geprüft und genehmigt wurden, und zwar nur insolange, als diese behördliche Genehmigung in den genannten Staaten Gültigkeit besitzt.

§ 4. Jeder Besitzer eines Automobilfahrzeuges hat vor der Inbetriebsetzung desselben die zum Fahrzeuge gehörige Be scheinigung bei jener Kreisbehörde, in deren Bereich der Automobilbesitzer wohnt, vidieren zu lassen. Falls der Automobilbesitzer in Sarajevo wohnt, hat diese Vidierung vom Regierungskommissär für Sarajevo zu erfolgen.

Bei Besitzwechsel obliegt die gleiche Vidierungspflicht dem Besitznachfolger.

Jedes Automobil ist jährlich dreimal durch die von der kompetenten Kreisbehörde, beziehungsweise vom Regierungskommissär für die Landeshauptstadt Sarajevo hiezu bestimmten Organe an dem von ihr (ihm) bestimmten Orte und Zeitpunkte zu superrevidieren.

Nicht tadellos befundene sind bis zur Behebung der konstatierten Mängel vom Verkehre ausgeschlossen. Das Ergebnis jeder Superrevision ist protokollarisch festzustellen und das Protokoll bei der Kreisbehörde, beziehungsweise beim Regierungskommissär für die Landeshauptstadt Sarajevo aufzubewahren.

Für nach Bosnien und Herzegowina auf den Straßen eintretende Automobile fremder Besitzer ist die vorgeschriebene Vidierung der Bescheinigung durch eine Kreisbehörde oder durch den Regierungskommissär für die Landeshauptstadt Sarajevo jedesmal zu erwirken, wenn mit dem Automobile das hierländige Gebiet länger als acht Tage, vom Eintrittstage an gerechnet, befahren wird.

Über den Eintrittstag ist jedoch für jeden Fall vom Automobilbesitzer oder -lenker eine amtliche Bestätigung einzuholen, widrigenfalls angenommen werden kann, daß die achtjährige Frist bereits abgelaufen ist. Diese Bestätigung ist von jenem Bezirksamte (Bezirksexpositur), dessen Sitz auf der Route des eintretenden Automobils zunächst der Landesgrenze gelegen ist, auszustellen und ist das Bezirksamt (die Bezirksexpositur), falls kein begründetes Bedenken dagegen obwaltet, verpflichtet, dem Ansuchen um Bestätigung des Eintrittstages ungesäumt zu entsprechen.

Die Bestätigungen sind nach dem Muster I dieser Verordnung auszustellen und ist über die erfolgten Ausstellungen ein Vormerkregister nach Muster II zu führen.

§ 5. Jeder Automobilwagen — das Motorzweirad ausgenommen — ist mit zwei voneinander unabhängigen, kräftig wirkenden Bremsvorrichtungen zu versehen, von welcher eine unmittelbar auf die Triebräder einwirkt. Dieselbe muß derart übersetzt sein, daß es dem Lenker möglich ist, die Triebräder nach Anziehen der Bremsen zum Gleiten zu bringen. Eine der beiden Bremsen muß mit dem Fuße zu betätigen sein.

§ 6. Jeder Automobilwagen muß mit einer gut hörbaren Signalhuppe ausgerüstet sein. Diese ausschließlich den Automobilfahrzeugen dienende Signalvorrichtung darf bei anderen Straßenfuhrwerken nicht angewendet werden.

§ 7. Jedes Motorzweirad muß mit mindestens einer, jeder Automobilwagen mit mindestens zwei gut leuchtenden, mit farblosen Gläsern ausgerüsteten Signallaternen versehen sein, welche bei Automobilwagen sowohl die seitliche Begrenzung des Wagens markieren, als den Lichtschein auch derart auf die Fahrbahn werfen, daß letztere wenigstens auf 20 m vor dem Wagen vom Lenker übersehen werden kann.

Die Aussicht des Lenkers darf in der Fahrtrichtung weder durch Wagenteile noch durch Fahrgäste behindert sein.

§ 8. Mit jedem Automobilwagen muß ein Kreis von 6 m Radius, mit jedem Motorrade ein solcher von 3 m Radius befahren werden können.

§ 9. Jeder Automobilwagen hat an gut sichtbarer Stelle die Firmatafel des Erzeugers zu tragen, auf welcher außer dem Namen des Erzeugers die behördliche Typennummer und die fortlaufende Erzeugungsnummer ersichtlich sein muß.

Sicherheitsvorschriften, betreffend die Lenkung und den Verkehr.

§ 10. Der Lenker darf das Automobil nicht verlassen, bevor er die Maschine abgestellt und die Bremsen angezogen hat.

Auch hat er Vorsorge zu treffen, daß sein Fahrzeug nicht durch Unberufene in Bewegung gesetzt werden kann.

§ 11. Die Fahrgeschwindigkeit ist im allgemeinen so zu wählen, daß die Sicherheit der Personen oder des Eigentums auch bei unerwartet eintretenden Zwischenfällen nicht gefährdet werde.

Die Fahrgeschwindigkeit darf in geschlossenen Ortschaften und beim Vorbeifahren an Reit- und Zugtieren sowie an Triebvieh, wenn mit Rücksicht auf das ruhige Verhalten der Tiere ein Scheuwerden derselben nicht zu befürchten ist, nicht größer sein als jene eines mit Pferd bespannten, in frischem Trabe fahrenden Wagens und kann außerhalb der geschlossenen Ortschaften, jedoch nur bei Tag und auf ebenen und wenig oder gleichmäßig geneigten, geraden, breiten und wenig belebten Straßen mäßig gesteigert werden, darf jedoch die Geschwindigkeit von 20 km pro Stunde nicht übersteigen.

§ 12. Langsam, das ist im Schrittmaße, welches ein rüstiger Fußgeher noch einhalten kann, und mit erhöhter Vorsicht ist zu fahren:

- a) überall dort, wo ein lebhafter Verkehr herrscht;
- b) in geschlossenen Ortschaften beim Einbiegen aus einer Straße in die andere, beim Fahren über Brücken und Straßenkreuzungen, durch Tore und enge Straßen sowie bei stärkerem Gefälle;
- c) bei Unübersichtlichkeit der Straße infolge scharfer Krümmungen, bei der Ausfahrt aus Häusern, Höfen und Grundstücken und bei der Einfahrt in dieselben;
- d) beim Vorbeifahren an Reit- und Zugtieren sowie an Triebvieh, wenn mit Rücksicht auf das unruhige Verhalten der Tiere ein Scheuwerden derselben zu befürchten ist.

In allen Fällen, in welchen durch das Vorbeifahren mit dem Automobilfahrzeuge die Sicherheit der Personen oder des Eigentums gefährdet erscheint, ist das Fahrzeug anzuhalten und der Motor außer Tätigkeit zu setzen.

§ 13. Der Lenker hat, sofern vorangehende oder entgegenkommende Personen, insbesonders Reiter, Führer von Fuhrwerken und Treiber von Vieh nicht zweifelsohne schon durch das Eigengeräusch des Fahrzeuges auf das Herannahen desselben aufmerksam gemacht wurden, rechtzeitig, und zwar, wenn nötig, wiederholt Signale mit der Huppe zu geben.

Das Huppensignal ist, wenn es aus Sicherheitsrücksichten geboten erscheint, auch in den im § 12, Punkt *b* und *c*, angeführten Fällen sowie bei starker Dunkelheit und dichtem Nebel zu geben.

Mit dem Signalgeben ist sofort aufzuhören, wenn Tiere hiedurch scheuen.

Zweckloses Signalgeben und Lärmachen mit dem Motor ist verboten.

§ 14. Automobil- oder andere Wagen weichen links aus und fahren rechts vor.

Den Feuerspritzen- und den Löschrequisitenwagen bei einem Brände sowie den Postwagen muß zuerst und im übrigen den schwereren Wagen vor den leichteren ausgewichen werden.

§ 15. Der Besitzer eines Automobils ist dafür verantwortlich, daß das Fahrzeug nur von solchen Personen gelenkt werde, welche die volle Befähigung hiezu besitzen und haftet der Besitzer für jeden durch Unfähigkeit, Unachtsamkeit, Leichtsinn des Lenkers und durch die Nichtbefolgung dieser Vorschriften hervorgerufenen Schaden oder Unfall.

Zur Führung eines Automobils ist nur der berechtigt, über dessen Befähigung seitens einer hiezu berufenen Behörde in Österreich oder Ungarn oder seitens der kompetenten Kreisbehörde, beziehungsweise seitens des Regierungskommissärs für die Landeshauptstadt Sarajevo ein Zertifikat als Automobilführer ausgestellt wird.

§ 16. Der Wagenlenker hat die Bescheinigung über die Genehmigung seines Fahrzeuges mit sich zu führen und über Verlangen den Sicherheitsorganen vorzuweisen.

Bei Beanstandung durch Sicherheits- oder Straßenaufsichtsorgane ist der Lenker verpflichtet, sofort anzuhalten.

§ 17. Gewerbsmäßig betriebene Personen- und Lasten-transportunternehmungen, bei welchen Automobilwagen in Anwendung gelangen, sind außer den in dieser Verordnung enthaltenen auch den speziellen Bestimmungen der erteilten Konzession und den jeweiligen besonderen gewerbepolizeilichen Vorschriften unterworfen.

Für das Fahren mit Motorrädern (Motocycles) sind auch die Vorschriften der Zirkularverordnung, Z. 19.915, vom 9. Februar 1900 (G.-S. Seite 173) sinngemäß anzuwenden.

§ 18. Übertretungen der Vorschriften dieser Verordnung werden, insofern sie nicht unter das allgemeine Strafrecht fallen, mit 50 bis 1000 K, beziehungsweise im Nichteinbringungsfalle mit Arrest von 5 Tagen bis 3 Monaten, im Wiederholungsfalle mit der Entziehung der Konzession bestraft.

Das Verfahren hierüber steht dem Bezirksamte (der Bezirksexpositur), in deren Gebiet die Übertretung begangen wurde, zu.

Bei Übertretungen im Gebiete der Landeshauptstadt Sarajevo steht die Durchführung der Strafamtshandlung dem Regierungskommissär zu.

Über Rekurse gegen die Strafamtshandlungen der Bezirksamter (Bezirksexpositionen) entscheiden in zweiter und letzter Instanz die Kreisbehörden, bei Rekursen gegen die Strafamtshandlungen des Regierungskommissärs für Sarajevo die Landesregierung.

Die Rekurse sind längstens binnen 8 Tagen vom Tage des Straferkenntnisses im Wege der Erkenntnisbehörde einzubringen.

Muster I.

Nr.
des Vormerkregisters.

Bezirksamt
Bezirksexpositur

Bestätigung

laut welcher

*

** wohnhaft in

Besitzer eines Automobilwagens
Lenker eines Motorrades, versehen mit
der Nummer***
den

heute seinen Eintritt in Bosnien
Herzegowina gemeldet hat.

Datum.

Siegel.

Unterschrift.

Anmerkung.

Das nicht Zutreffende ist zu streichen.

- * Hier ist Vor- und Zuname deutlich anzuführen.
- ** Ist der gewöhnliche Aufenthaltsort unter genauer Bezeichnung des Landes, beziehungsweise des Staates anzugeben.
- *** Sind die auf dem Automobilfahrzeuge ersichtlichen Nummern anzuführen.

Muster II.

Jahrgang

Bezirksamt
Bezirksexpositur

Register

über die erfolgten Bestätigungen des Eintrittstages von Automobilfahrern in Bosnien und Herzegowina.

Laufende Zahl	Vor- und Zuname des Besitzers, be- ziehungsweise Lenkers des Auto- mobilfahrzeuges	Gewöhnlicher Aufenthaltsort (Land, Staat)	Auto- mobil-		Nummern, welche am Automobilfahrzeuge ersichtlich sind	Tag und Monat der Anmeldung	An- merkung
			Wagen	Motorrad			

Erlaß
des Ministeriums des Innern
vom 20. November 1907, Z. 37.541,
betreffend
den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (Automobilen).

(An alle politischen Landesstellen.)

Die immer zahlreicher in die Öffentlichkeit tretenden Beschwerden über die Belästigung des Publikums durch den Verkehr der Automobile veranlassen das Ministerium des Innern, die Bestimmungen der Automobilverordnung vom 27. September 1905, RGB. Nr. 156, zur genauen Handhabung in Erinnerung zu bringen.

Was insbesondere die zulässige Geschwindigkeit anbelangt, ist im Sinne des § 39 der zitierten Automobilverordnung unbedingt daran festzuhalten, daß bei Straßenkreuzungen, in engen Straßen und bei starkem Verkehr die Geschwindigkeit von 6 km pro Stunde (Tempo eines Pferdes im Schritte), innerhalb der geschlossenen Ortschaften im allgemeinen jene von 15 km pro Stunde (Tempo eines Pferdes im Trabe) und außerhalb der geschlossenen Ortschaften die von 45 km pro Stunde nicht überschritten werden darf.

(Zusatz für Wien: Eine Ausnahme wird nur für die Automobile der Feuerwehr und der Rettungsgesellschaft zugestanden werden können.)

Die Sicherheitsorgane sind zu verhalten, die Lenker von Kraftfahrzeugen, welche eine größere Geschwindigkeit entfalten, sofort zur Anzeige zu bringen.

Dieses Eingreifen der Sicherheitsorgane setzt voraus, daß die Vorschriften bezüglich der Ausstattung mit Erkennungszeichen strenge eingehalten werden. Es ist daher diesen Erkennungszeichen ein besonderes Augenmerk zuzuwenden und hiebei zu beachten, daß jedes Kraftfahrzeug mit Erkennungszeichen in der vorgeschriebenen Ausstattung versehen sein muß (§§ 26 und 30 der Automobilverordnung), daß eventuell vorhandene ausländische Erkennungszeichen abzunehmen oder durch Verdecken, Überkleben u. dgl. unkenntlich zu machen sind (§ 33, Absatz 5 der Automobilverordnung) und daß endlich die inländischen Erkennungszeichen stets lesbar zu erhalten, daher nötigenfalls während der Fahrt öfter von Staub oder Straßenschmutz zu reinigen sind (§ 36 der Automobilverordnung).

Diese Kontrolle der Erkennungszeichen wird sich am zweckmäßigsten dann vollziehen, wenn die Automobile sich nicht

Neueinschärfung
der Vorschriften
von
Seite 164.

Fahrgeschwindigkeit.

Erkennungszeichen.

in Bewegung befinden, zum Beispiel vor Kaufläden, Hotels, Wohnungen etc. halten.

Eine entsprechende Belehrung der Sicherheitsorgane in dieser Beziehung erscheint um so notwendiger, als sich dieselben diese Gelegenheit der Kontrolle anscheinend zu wenig zunutze machen.

Auspuffrohre. Ebenso wird darauf zu achten sein, daß gemäß § 40 der Automobilverordnung in geschlossenen Ortschaften nicht mit offenem Auspuffrohre gefahren werde.

Wettfahrten. Weiters wird es Pflicht der k. k. Statthalterei Landesregierung sein, in Handhabung des § 46 der Automobilverordnung Wettfahrten mit Kraftfahrzeugen nur nach Einvernahme der beteiligten Lokalbehörden und nur dann ausnahmsweise zu bewilligen, wenn der übrige Straßenverkehr darunter nicht leidet und volle Garantie dafür geboten wird, daß die Sicherheit der Person und des Eigentums nicht gefährdet wird.

Probefahrten. Da in der Öffentlichkeit vielfach die irrite Meinung verbreitet ist, daß bei Veranstaltung von Probefahrten die Vorschriften über die zulässige Geschwindigkeit keine Anwendung zu finden haben, wird den unterstehenden Behörden zu bedeuten sein, daß für Probefahrten, welchen Charakter dieselben auch haben mögen (§§ 14, 22, 31 der Automobilverordnung), keine Ausnahmen von den allgemeinen Automobilvorschriften bestehen.

Strafsätze. Eine notwendige Voraussetzung für eine entsprechende Handhabung der Automobilvorschriften wird es aber sein, daß die politischen und Polizeibehörden bei der Fällung von Straferkenntnissen jene Strafsätze und Strafarten in Anwendung bringen, welche dem einzelnen Falle angemessen sind. Es wird hiebei insbesondere auf die Vermögenslage des Beschuldigten Bedacht zu nehmen und wird auch in Erwägung zu ziehen sein, welche Strafart — Geld- oder Arreststrafe — die entsprechende Sühne für die begangene Übertretung bietet.

Entzug der Fahrlicenz. Endlich wird auch den Unterbehörden die Bestimmung des § 24 der Automobilverordnung mit dem Beifügen in Erinnerung zu bringen sein, daß nach dem Wortlauten dieses Paragraphen die Entziehung der Fahr Lizenz unbedingt einzutreten hat, wenn der Lizenzinhaber wegen einer beim Betriebe des Kraftfahrzeuges gegen die Sicherheit des Lebens begangenen strafbaren Handlung verurteilt worden ist. In solchen Fällen bildet die Lizenzentziehung eine Straffolge. Werden sonstige Betriebsvorschriften übertreten, so ist die Lizenz unbedingt dann zu entziehen, wenn die Verlässlichkeit des Lenkers beeinträchtigt erscheint. Letzteres wird insbesondere dann der Fall sein, wenn die Einhaltung der vorgeschriebenen Maximalgeschwindigkeiten verabsäumt oder den Bestimmungen des § 38 der zitierten Verordnung nicht entsprochen wurde.

Auch wird zu beachten sein, daß namentlich bei wiederholten Übertretungen der Fahrvorschriften mit der dauernden Entziehung der Fahr Lizenz vorgegangen werde.

Bei dieser Gelegenheit wird die k. k. Statthalterei auch Landesregierung eingeladen, sich darüber zu äußern, ob und in welcher Richtung nach den dortamtlich gemachten Erfahrungen eine Abänderung der zitierten Automobilverordnung vom 27. September 1905, RGB. Nr. 56, in Erwägung zu ziehen sei. Insbesondere wird sich darüber zu äußern sein, ob die in dieser Verordnung festgesetzte Geschwindigkeitsgrenze auch bei ihrer strikten Beobachtung den Verkehrsverhältnissen entspricht und ob nicht vielleicht die Maximalgeschwindigkeit mit 45 km pro Stunde zu hoch gegriffen sei. Hierbei wird auch in Erwägung zu ziehen sein, ob eventuell für bestimmte Straßenstrecken durch Verfügungen der Lokalbehörden ein langsameres Tempo, etwa 30 km pro Stunde, anzuordnen sei.

Strassen-sperre.

Ferner wird zu berichten sein, ob eine Ergänzung der Verordnung in der Richtung wünschenswert erscheint, daß in derselben genau ausgesprochen wird, unter welchen Voraussetzungen und unter Beobachtung welcher Formalitäten die Lokalbehörden das Befahren einzelner Straßenstrecken mit Kraftfahrzeugen ganz verbieten dürfen.

Dieser Berichterstattung wird bis Ende dieses Jahres entgegengesehen.

Verschiedene den Automobilverkehr betreffende gesetzliche und sicherheitspolizeiliche Verordnungen.

Polizeidirektionsdekret vom 15. September 1906, Z. 7983, V. A.

Warnungs-
signale. Die Verwendung von Blasinstrumenten statt der vorgeschriebenen Huppen ist untersagt und unterliegt der Strafamtshandlung.

Erlaß der k. k. niederösterreichischen Statthalterei vom
6. April 1900, Z. 964.

Adreßtafel Im Sinne des Gesetzes vom 17. Dezember 1884, LGB. 36, auf Lasten- unterliegen die zur Beförderung von Lasten und Frachten bestimmten Automobilwagen den Bestimmungen des § 1 dieses Gesetzes hinsichtlich der Anbringung der Adreßtafel des Eigentümers.

Polizeidirektionserlaß vom 2. Februar 1907, Z. 1148.

Automobil-
verkehr
durch die
k. k. Hof-
burg. Das k. u. k. Obersthofmeisteramt hat sich bestimmt gefunden, die Durchfahrt durch die k. k. Hofburg für Automobile — mit Ausschluß von Automobillastwagen und Omnibussen sowie von Motorrädern — bis auf weiteres gegen jederzeitigen Widerruf unter nachstehenden Bedingungen zu gestatten:

1. Durch die Tore der k. k. Hofburg und im inneren Burghofe darf nur im langsamsten Tempo (6 km pro Stunde, Tempo eines Pferdes im Schritte) gefahren werden.

2. Bei Einhaltung der vorbezeichneten Fahrgeschwindigkeit haben die Huppensignale in der Hofburg zu entfallen und sind durch warnende Zurufe zu ersetzen.

3. Die Durchfahrt durch die k. k. Hofburg und der Verkehr in derselben kann für Automobile jederzeit sistiert werden und sind die Lenker der Automobile verhalten, einem diesbezüglichen Zeichen der vor den Zufahrten zur k. k. Hofburg postierten Organe der k. k. Sicherheitswache, ferner der Posten der k. k. Leibgarde-Infanteriekompagnie und der k. u. k. Militärwache ungesäumt Folge zu leisten.

4. Den Weisungen dieser Organe ist auch beim Passieren des Burgrayons, insbesondere in Ansehung der Fahrgeschwindigkeit und der einzuschlagenden Fahrtrichtung strikte nachzukommen.

5. Den Automobilen wird die genaue Einhaltung der Bestimmungen der Automobilordnung vom 27. September 1905, zumal die §§ 10 und 40, insbesondere auch im Bereich der Hofburg zur Pflicht gemacht.

6. Automobillastwagen wird nur dann die Einfahrt in die k. k. Hofburg gestattet, wenn sie daselbst zu liefernde Waren zuzustreifen haben, doch haben auch sie sich den vorstehenden Anordnungen unbedingt zu fügen.

Dies wird mit dem Beifügen zur Kenntnis gebracht, daß Dawiderhandelnde der polizeilichen Bestrafung nach § 11 der kaiserlichen Verordnung vom 20. April 1854, RGB. 96, unterliegen.

Erlaß des k. u. k. Obersthofmeisteramtes vom 14. April 1904, Z. 3698, 17. April 1905, Z. 3864, und 3. Juni 1905, Z. 5892.

Unter dem Vorbehalte jederzeitigen Widerrufes und in der Voraussetzung, daß seitens der Automobile die gesetzlich zugässige Fahrgeschwindigkeit strengstens eingehalten, beziehungsweise an den von Personen oder Fuhrwerken stark frequentierten Stellen nur im Schrittempo gefahren werde, wird hinsichtlich des **Automobilverkehrs im k. k. Prater** nachstehendes gestattet:

Die Zufahrt der durch die Aspernallee kommenden Automobile hinter dem Lusthause herum bis zu den Tribünen der Rennbahn in der Freudenau und die Rückfahrt auf denselben Wege. Dies darf jedoch nur in sehr gemäßigtem Tempo geschehen und ist ein Ausbrechen aus der Wagenkolonne oder Vorfahren strengstens untersagt.

Die Übersetzung der Hauptallee in den Nachmittagsstunden unterhalb des I. Rundeaus in der Richtung Schlachthausstraße-Meiereistraße oder umgekehrt unter der Bedingung, daß bei dieser Übersetzung ausschließlich nur im Schrittempo gefahren und um Störungen des Wagenkorso in der Hauptallee zu vermeiden, den Anordnungen des dort zur Regelung des Verkehrs angestellten Sicherheitswachpostens unverweigerlich Folge geleistet werde, auch in dem Falle als hiedurch ein längeres Warten der Automobilisten bedingt wäre; während der Rückfahrt vom Rennen kann des Übersetzen der Hauptallee auch sistiert werden.

Den Automobilen wird das Befahren jenes Teiles der Prater-Gürtelstraße, welcher vom östlichen Ende des ehemaligen Tiergartens zur Hauptallee gegenüber dem I. Kaffeehaus führt, sowie das Aufstellen der Wagen daselbst gestattet.

Den elektrisch betriebenen Automobilen (**Elektromobilen**) ist das Befahren der Prater Hauptallee in ihrer ganzen Ausdehnung sowie aller übrigen Teile des hofärarischen Praters,

Automobil-
verkehr im
k. k. Prater.
Benzin-
wagen.

Elektro-
mobile.

mit Ausnahme der zwischen der Hauptallee und Laufbergergasse gelegenen Abzweigung der Prater-Gürtelstraße gestattet. Das Befahren des letztbezeichneten Stückes der Prater-Gürtelstraße mittels Automobilen, Fahrrädern und Motorrädern ist sonach untersagt.

Polizeidirektionserlaß vom 20. Jänner 1907, Z. 10.514/06. V. A.

Lasten-
Automobil-
trains.

Der Wiener Magistrat hat nach mit der Polizeidirektion gepflogenem Einvernehmen der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft die Bewilligung erteilt, im Wiener Gemeindegebiete Lastenautomobiltrains unter Einhaltung der nachstehenden Bedingungen verkehren zu lassen:

1. Die Anhängung von mehr als einem Beiwagen ist nicht zulässig und darf die Länge des gesamten Trains 11 m nicht übersteigen.
2. Der Triebwagen ist mit einer zuverlässig wirkenden Sandstreuvorrichtung zu versehen und auf möglichste Geräuschverminderung des Motors und des Getriebes hinzuwirken.
3. Radfelgen mit scharfen Rändern dürfen nicht verwendet werden.
4. Die Kuppelung des Beiwagens ist derart zu konstruieren, daß das Schleudern möglichst vermieden wird.
5. Der Beiwagen ist mit einer zur Bedienung der Bremse bestimmten Person zu bemannen.
6. Der Train darf die Geleise der Städtischen Straßenbahnen dauernd nicht befahren und haben die Wagen der letzteren bei Straßenkreuzungen unbedingt das Vorfahrrecht.
7. Das Fahren des Automobiltrains ist in folgenden Straßen nicht gestattet: Gumpendorferstraße, Mariahilferstraße und Westbahnstraße, Josefstadtstraße, Liechtensteinstraße, ferner in den Straßen, welche die Transversallinie der Städtischen Straßenbahnen zwischen der Alserstraße und Schönbrunnerstraße, die Bezirkslinie zwischen der Alserstraße und Favoritenstraße befährt.
8. Die für den Schwerfuhrwerksverkehr geltenden Vorschriften sind auch vom Automobiltrain genau zu beachten.
9. Die Maximalgeschwindigkeit des Trains wird mit 12 km pro Stunde festgesetzt.
10. Das Befahren der Inneren Stadt mit Lastenautomobiltrains ist in jenen Straßen verboten, welche sich innerhalb der Ringstraße (mit Einschluß derselben) und des Franz-Josefs-Kais befinden, doch ist das Befahren des letzteren freigegeben.

Stempelvorschriften

für den Bereich des Automobilwesens

laut Erlaß des k. k. Finanzministeriums
vom 23. Dezember 1905, Z. 86.638.

Das Finanzministerium hat über eine Anfrage bezüglich der Stempelbehandlung von Prüfungszeugnissen und Fahrizenzen für die Lenkung von Kraftfahrzeugen folgendes eröffnet:

1. Gesuche der nachstehenden Arten unterliegen nach den allgemeinen Bestimmungen des Gesetzes vom 13. Dezember 1862, RGB. 89, dem Stempel von 1 K von jedem Bogen, wenn sie bei einer Amtsstelle überreicht oder zu Protokoll genommen werden:

- a) Ansuchen des Lenkers eines Fahrzeuges um Zulassung zur Prüfung und um Ausstellung der Fahrizenz §§ 21, 22, 23 und 25 der Verordnung vom 27. September 1905, RGB. 156.
- b) Ansuchen um Genehmigung der Type eines Kraftfahrzeuges (§ 13) oder einzelner Kraftfahrzeuge (§ 17).
- c) Ansuchen der Besitzer oder Benutzer von Kraftfahrzeugen um Zuteilung, beziehungsweise Ausfolgung der Erkennungszeichen (§§ 26, 29, 31, 32, 33, 34 und 35).
- d) Ansuchen um Bewilligungen von Wettfahrten mit Kraftfahrzeugen (§ 46).

2. Vom Eingabestempel sind befreit:
Anzeigen an die Evidenzbehörde über Veräußerung oder Veränderung des Standortes des Fahrzeuges oder des Wohnortes des Besitzers,

Anzeigen über den Austritt eines Fahrzeuges aus dem Inlande,
Anzeigen über Domiziländerungen.

3. Gutachten der Kommissionen zur Prüfung von Typen und von einzelnen Kraftfahrzeugen unterliegen, wenn sie schriftlich erstattet werden und zur Grundlage der Entscheidung dienen, der Stempelgebühr von 2 oder 1 K vom ersten Bogen, je nachdem sie von landesfürstlichen Behörden und Ämtern oder von anderen Behörden, Ämtern oder von Privatpersonen ausgestellt werden. Derselben Gebühr unterliegen Zeugnisse über die vorgenommene Prüfung eines Fahrzeuges oder einer Type, dann Prüfungszeugnisse für Lenker, Zertifikate, welche vom Erzeuger einer genehmigten Type, beziehungsweise vom inländischen Vertreter desselben dem Käufer eines Fahrzeuges ausgestellt werden, unterliegen der Stempelgebühr von 1 K von jedem Bogen; anlässlich der Beisetzung des Visums der politischen Bezirksbehörde, beziehungsweise der landes-

fürstlichen Polizeibehörde ist der am ersten Bogen dieses Zertifikats entrichtete Stempelbetrag auf den entfallenden Betrag von 2 K zu ergänzen.

4. Fahrizenzen für Lenker von Kraftfahrzeugen sind der Stempelgebühr von 2 K vom ersten Bogen unterworfen.

5. Amtliche Bescheinigungen über den Tag des Eintrittes eines Kraftfahrzeuges in das Inland, dann über die Ausgabe der Erkennungszeichen sind kein Gegenstand der Abgabe. Bescheinigungen, welche in einem anderen Staate über die Prüfung von Kraftfahrzeugen und deren Zulassung zum Verkehrs, ferner über die Befähigung zur Lenkung ausgestellt wurden, sind bedingt stempelfrei.

Erkennungszeichen sind kein Gegenstand einer Stempelabgabe.

Verordnung

des k. k. Statthalters im Erzherzogtum Österreich unter der Enns vom 12. September 1908,
Z. Ia-940/3,

betreffend Betriebsvorschriften und einen Maximaltarif
für die an öffentlichen Orten im Wiener Polizeirayon zu
jedermanns Gebrauche bereitgehaltenen Automobil-
lohnwagen (Auto-Platzfuhrwerk).

§ 1.

Für Automobillohnwagen, die an öffentlichen Orten im Wiener Polizeirayon zu jedermanns Gebrauche bereitgehalten werden, haben, abgesehen von den einschlägigen Bestimmungen der Ministerialverordnung vom 27. September 1905, RGBl. Nr. 156, die Bestimmungen der Statthaltereiverordnung vom 1. Dezember 1891, LGBl. Nr. 53 (Betriebsordnung für Fiaker und Einspänner), sinngemäße Anwendung zu finden, sofern nicht die nachfolgenden Bestimmungen besondere Vorschriften enthalten.

§ 2.

1. Die Automobilwagen erhalten, insofern sie an die Stelle von bisherigen Einspännerwagen treten, die Nummer des Einspännerwagens und oberhalb dieser den Buchstaben „E“, sofern sie an die Stelle von bisherigen Zweispännerwagen treten, die Nummer dieses letzteren. Sofern Konzessionen erteilt werden, die nicht an die Stelle bestehender Konzessionen treten, haben die auf Grund dieser in den Verkehr zu stellenden Wagen die neu folgenden Nummern in der Reihe der Zweispännerwagen zu erhalten.

Wagen und
Wagen-
lenker.

2. Vor Zulassung eines Wagens zum Gebrauche als Platzfuhrwerk muß der im III. Abschnitte der Ministerialverordnung vom 27. September 1905, RGB. Nr. 156, vorgesehene Nachweis seiner Eignung für den öffentlichen Straßenverkehr erbracht werden.

3. Wagen, die nach Art der üblichen Pferdewagen gebaut sind, müssen im wesentlichen den für diese geltenden Vor-

schriften entsprechen. Abweichende Wagentypen sind von der Polizeidirektion hinsichtlich ihrer Eignung als Platzfuhrwerk besonders zu beurteilen.

4. Jeder Wagen muß mit einem den weiter unten folgenden Vorschriften entsprechenden Fahrpreisanzeiger ausgerüstet sein.

5. Bei der Wagenprüfung hat die Polizeidirektion zu bestimmen, wie viele Personen mit dem Wagen gleichzeitig befördert werden dürfen. Diese Zahl ist an einer von der Polizeidirektion zu bezeichnenden Stelle des Wagens deutlich ersichtlich zu machen.

6. Jeder in Betrieb stehende Wagen muß jederzeit mit den zur Betriebsbereitschaft erforderlichen Materialien versehen sein.

7. Das Lenken von Automobilwagen ist nur solchen Personen gestattet, welche die im § 21 der Ministerialverordnung vom 27. September 1905, RGB. Nr. 156, vorgeschriebene Lizenz, die für Wagenlenker im Platzfuhrwerke überhaupt erforderlichen persönlichen Eigenschaften besitzen und die Kenntnis der Betriebs- und Taxvorschriften für das Auto-Platzfuhrwerk und der Handhabung des Fahrpreisanzeigers sowie genügende Platzkenntnis durch eine Prüfung vor der Polizeidirektion nachweisen, von der sie die ihre Eignung für die Lenkung solcher Wagen bestätigende Fahrrollette (Legitimationskarte) erhalten.

8. Die Bestimmungen des § 15 der Statthalterieverordnung vom 1. Dezember 1891, LGB. Nr. 53, gelten für Automobilwagen derart, daß für die Bestellung jedes solchen Wagens die Angabe von 2 K gefordert werden kann.

9. Der Wagen hat im Dienste eine seiner Leistungsfähigkeit und den jeweiligen Verkehrsverhältnissen entsprechende Geschwindigkeit einzuhalten, doch haben für die Automobilwagen die Sicherheitsvorschriften des VI. Abschnittes der Ministerialverordnung vom 27. September 1905, RGB. Nr. 156, Geltung.

§ 3.

Fahrpreis. 1. Der Fahrpreis darf nur aus Einheitssätzen und Zuschlägen gebildet werden, die dem System des unten folgenden Maximaltarifes entsprechen und in ihren Werten die betreffenden Ansätze des Maximaltarifes nicht überschreiten.

2. Jeder Unternehmer hat seinen innerhalb dieser Grenzen gewählten Tarif der Polizeidirektion zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen. Für jede später beabsichtigte Änderung des Tarifes gilt dasselbe.

3. Der konkrete Fahrpreis ist nach dem genehmigten Tarife auf dem für diesen eingerichteten Fahrpreisanzeiger auszuweisen.

§ 4.

1. Es dürfen nur solche Fahrpreisanzeiger verwendet werden, deren Einrichtung in Verbindung mit der polizeibehördlich festgesetzten Beschreibung genügende Gewähr für ihr dauernd verlässliches, richtiges, Streitigkeiten über die Höhe der tarifmäßigen Entlohnung möglichst ausschließendes Funktionieren bietet und den unten angegebenen Detailbestimmungen entspricht.

Fahrpreis-
anzeiger.

2. Behufs Erwirkung der Zulassung eines bisher von der Polizeidirektion noch nicht zugelassenen Systems eines Fahrpreisanzeigers zur Verwendung im Betriebe von Auto-Platzwagen hat der Fuhrwerksunternehmer bei der Polizeidirektion zwei Apparate des Systems unter Anschluß einer Beschreibung zu hinterlegen.

3. Die Polizeidirektion hat zunächst die vorgelegten Apparate durch Sachverständige zu prüfen; sie kann verlangen, daß eine angemessene Zahl von Apparaten des Systems auf Wagen montiert und diese der Polizeidirektion während der zur Erprobung des Systems erforderlichen Zeit zur Verfügung gehalten werden.

4. Hat sich hiernach das System in jeder Beziehung als tauglich erwiesen, so hat die Polizeidirektion die Zulassung des Systems auszusprechen.

5. Die gesamten Kosten der Prüfung, beziehungsweise Erprobung trägt der Bewerber, von dem der Erlag einer entsprechenden Kaution gefordert werden kann.

6. Die Polizeidirektion kann über Ansuchen des Zulassungswerbers von der Prüfung und Erprobung absehen, wenn der Nachweis erbracht wird, daß Apparate des vorgeschlagenen Systems bereits in einer anderen großen Stadt seit mindestens einem Jahre und in der Anzahl von mindestens 500 Stück in befriedigender Weise im Betriebe stehen. Dieser Nachweis ist durch eine von der berufenen Stadtbehörde ausgestellte Erklärung zu erbringen.

7. Ehe ein Fahrpreisanzeiger in Verwendung genommen wird, ist er, auf den Wagen montiert, der Polizeidirektion vorzuführen; gleichzeitig ist ein Attest des Erzeugers darüber beizubringen, daß der Apparat nach einem bestimmten, von der Polizeidirektion zugelassenen System hergestellt sei und richtig funktioniere.

8. Ergibt die Besichtigung des Apparates keinen Anstand, so wird von der Polizeidirektion die Inbetriebsetzung des Apparates im Kontrollbuche des Wagens unter Beisetzung insbesondere der Erzeugungsnummer des Apparates sowie unter näherer Bezeichnung der Fuhrwerke, an denen der Apparat befestigt werden darf, amtlich vermerkt.

9. Jeder Fahrpreisanzeiger muß folgende besondere Eigen-schaften besitzen:

- a) Er muß derart gebaut sein, daß Eingriffe in das Werk des Apparates ohne seine Beschädigung oder die Beschä-digung oder Entfernung der außen angebrachten, mit dem Firmazeichen des Erzeugers versehenen Plomben unmöglich sind. Auch darf der Gang des Werkes durch Stöße und Erschütterungen des Wagens, wie sie während der Fahrt eintreten können, nicht beeinflußt werden.
- b) Der Apparat muß mit einer Fahne aus Eisenblech mit gelber Färbung und der beiderseitigen Aufschrift „Frei“ in schwarzen Buchstaben in Verbindung sein, die aufrecht stehen muß, wenn der Apparat außer Dienst ist, umgelegt werden muß, um den Apparat in Dienst zu stellen.
- c) Der Apparat muß am Wagen so anzubringen sein, daß seine Daten dem Fahrgäste im Innern des Wagens jederzeit vollkommen sichtbar sind und daß er den Wagenlenker in seiner Bewegungsfreiheit nicht behindert.
- d) Er muß ein Weg- und Zeitwerk enthalten, deren ersteres den Preis für die zurückgelegten Wegeinheiten, letzteres den Preis für die ablaufenden Zeiteinheiten (Wartezeit) in fortlaufender Summierung tarifgemäß und dem Fahr-gäste sichtbar verzeichnet, so daß am Schlusse der Wagen-benützung ihr Gesamtpreis ausschließlich der Zuschläge im betreffenden Registerfenster des Apparates erscheint.
- e) Am Apparate muß jederzeit ersichtlich sein, ob Tag- oder Nachttarif, beziehungsweise der Tarif für die gleichzeitige Fahrt von mehr als drei Personen eingeschaltet ist.
- f) Der Apparat muß eine das Hauptwerk nicht beeinflussende Einrichtung haben, mittels deren die zulässigen Zuschläge zum Fahrpreise einzustellen sind.

Die Einstellung darf erst möglich sein, wenn das Haupt werk in Dienst gestellt ist. Mit der Rückführung des Haupt-werkes in die Außerdienststellung muß automatisch auch das Zuschlagswerk in die Außerdienststellung zurücktreten.

- g) Hat der Fahrpreisanzeiger Einrichtungen, die auch eine Kontrolle der Fuhrwerksleistung und der Einnahmen für den Unternehmer bieten sollen, so müssen auch diese Ein-richtungen eine verlässliche Registrierung gewährleisten und von der Polizeidirektion auf ihre Eignung geprüft und erprobt werden.
 - h) Der Apparat muß in der Zeit, in der die Wagenbeleuchtung statzufinden hat, eventuell durch eine besondere Lichtquelle, derart beleuchtet sein, daß die Ablesung der Daten durch den Fahrgäst jederzeit anstandslos erfolgen kann.
10. Die in den Betrieb gestellten Fahrpreisanzeiger eines und desselben Erzeugers müssen mit fortlaufenden unlöslichen (eingegossenen oder eingemeißelten) Nummern versehen und

dem verschiedenen Radumfange entsprechend besonders gekennzeichnet sein. Diese Kennzeichnung hat, wenn zur Anpassung des Apparates für den Radumfang ein Übersetzungsmechanismus in einem besonderen plombierten Gehäuse Verwendung findet, auf diesem letzteren zu erfolgen.

§ 5.

1. Sobald der Fahrpreisanzeiger in das Kontrollbuch eines Wagens eingetragen ist, bildet er einen wesentlichen Bestandteil des Wagens.

2. Er darf nicht abgenommen werden, sofern nicht eine Reparatur des Apparates notwendig oder der Wagen außer Gebrauch gestellt wird.

In letzterem Falle darf der Fahrpreisanzeiger nur auf einen im Kontrollbuche als hiefür geeignet bezeichneten Wagen übertragen werden.

3. Der Wagen, für den der Fahrpreisanzeiger bestimmt ist, darf während der Verwendung des letzteren auf diesem Wagen nicht mit Rädern einer anderen Größengruppe versehen werden.

4. Wird ein auf einem in Betriebe, aber nicht in einem Fahrdienste stehenden Wagen angebrachter Fahrpreisanzeiger untauglich, so ist der Wagen allsogleich außer Verkehr zu bringen und zu belassen, bis der Fahrpreisanzeiger instand gesetzt oder ein neuer Apparat in vorschriftsmäßiger Weise angebracht worden ist.

5. Der Unternehmer ist für den klaglosen Zustand des Fahrpreisanzeigers und die Verwendung von, dem Apparate hinsichtlich des Umfanges entsprechenden Rädern an seinem Wagen haftbar.

6. Wird ein Fahrdienst angetreten, so hat der Wagenlenker den Fahrpreisanzeiger auf den zur Anwendung kommenden Tarif zu schalten, beziehungsweise den etwa zulässigen Zuschlag entsprechend einzustellen. Wartezeiten nach Antritt des angenommenen Fahrdienstes oder Wege des etwa durch Dritte abgeholt Wagens bis zu dem Punkte, an welchem der Wagen vom Fahrgäste bestiegen wird, kommen durch den Fahrpreisanzeiger auf den Fahrpreis in Anrechnung.

7. Kommt während des Fahrdienstes an Stelle des anfänglich eingeschalteten Streckentarifes ein anderer Streckentarif zur Anwendung, so hat der Wagenlenker sofort den Fahrpreisanzeiger auf den an Stelle des früheren Tarifes tretenden Tarif umzuschalten und den Fahrgäste auf die erfolgte Umschaltung besonders aufmerksam zu machen.

8. Treten während der Fahrt Umstände ein, unter welchen die Einhebung eines Zuschlages tarifmäßig gestattet ist, so hat der Wagenlenker mittels der besonderen Einrichtung den

Gebrauch
des
Fahrpreis-
anzeigers.

entsprechenden Zuschlag einzustellen, beziehungsweise den bereits früher eingestellten anderweitigen Zuschlagssatz entsprechend zu erhöhen und den Fahrgäst hierauf aufmerksam zu machen.

9. Die tarifmäßigen Einschaltungen müssen bei jedem Fahrdienst im Polizeirayon stattfinden, also auch dann, wenn das Fahrziel außerhalb des Polizeirayons liegt oder der Wagen auf der Rückfahrt in den Polizeirayon eintritt. Doch kommt der Tarif und der Ausweis des Fahrpreisanzeigers gegenüber dem Fahrgäste nur bei Fahrten, die den Polizeirayon nicht überschreiten, in Betracht.

10. Unmittelbar nach Beendigung eines Fahrdienstes hat der Wagenlenker den Betrag des ganzen Fuhrlohnes einschließlich etwaiger tarifmäßig am Fahrpreisanzeiger eingestellter Zuschläge laut und deutlich dem Fahrgäste anzusagen.

11. Bei Fahrten nach einem Fahrziel, an dem gewöhnlich ein größerer Wagenverkehr stattfindet (Bahnhöfe, Schiffstationen, Theater, öffentliche Produktions-, Ausstellungs-, Ball-, Versammlungslokaliäten etc.) ist die Entlohnung kurz vor dem Ziele derart einzuziehen, daß der Verkehr nicht behindert wird. Hierbei hat der Wagenlenker Anspruch auf jenen Betrag, den der Fahrpreisanzeiger im Zeitpunkte des Anhaltens ausweist.

12. Hierauf ist die Fahrt bis zum Fahrziel fortzusetzen, ohne daß jedoch ein Anspruch auf weitere Entlohnung entstünde.

13. Tritt eine Störung im Gangwerke des Fahrpreisanzeigers während eines Fahrdienstes ein, so hat der Wagenlenker auf Bezahlung des Fahrpreises nach dem für den Wagen gültigen Zeittarif (Wartezeit) ohne Rücksicht auf den zurückgelegten Weg nach Maßgabe der vom Beginne der Wagenbenützung an bis zur Konstatierung der Störung abgelaufenen Zeit Anspruch.

14. Verlangt in einem solchen Falle der Fahrgäst die Fortsetzung des Fahrdienstes, so hat der Wagenlenker diesem Verlangen nachzukommen, sofern sich der Wagen sonst in diensttauglichem Zustande befindet. Für die Fahrdienstfortsetzung gilt gleichfalls der Zeittarif.

15. In keinem Falle hat der Wagenlenker Anspruch auf mehr als die nach Angabe des Fahrpreisanzeigers, im oben bezeichneten Aufnahmsfalle nach dem Zeittarife entfallende, durch die tarifmäßigen Zuschläge erhöhte Entlohnung.

16. Jede Mehrforderung gilt als Taxüberschreitung.

17. Sobald ein Fahrdienst abgeschlossen ist, ist der Fahrpreisanzeiger sofort auf die Außerdienststellung („Frei“) zu schalten und in dieser Stellung bis zum Antritte eines weiteren Fahrdienstes zu belassen.

18. Unter dem Datenblatte des Fahrpreisanzeigers ist eine, womöglich mit starkem Glase gedeckte Blechtafel anzubringen,

auf der der gesamte Tarif in leicht leserlichem Drucke angebracht sein muß.

19. Weder das Datenblatt des Fahrpreisanzeigers, noch seine Einstellungsvorrichtungen, noch die vorerwähnte Tariftafel dürfen durch Decken, Kleidungsstücke des Wagenlenkers oder sonst irgendwie verdeckt oder verhangt werden.

§ 6.

1. Zur Reparatur dürfen Fahrpreisanzeiger nur solchen Werkstätten überwiesen werden, welche die Befugnis nachweisen, die Plomben der Apparate namens des Erzeugers abnehmen und erneuern zu dürfen und deren Leiter sich bei der Polizeidirektion verpflichtet haben, ein Buch über die Reparaturen von Fahrpreisanzeigern zu führen und darin insbesondere über die Art der Störung unter Angabe der Zeit, in welcher die Beseitigung erfolgt ist, in laufender Folge sachgemäße Eintragungen zu machen, weiters das Buch der Polizeidirektion und ihren Organen über Verlangen zur Einsicht vorzuweisen.

Reparatur
des
Fahrpreis-
anzeigers.

2. Das Verzeichnis dieser Werkstätten kann nach dessen Anlegung bei der Polizeidirektion und bei den Bezirkspolizeikommissariaten im Wiener Polizeirayon von den Fuhrherren eingesehen werden.

3. Nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Polizeidirektion ist es gestattet, außerhalb des Wiener Polizeirayons gelegene Werkstätten für die Reparatur von Fahrpreisanzeigern in Anspruch zu nehmen.

A. Streckentarif.

a) Tagtarif für die Zeit von 7 Uhr früh bis 11 Uhr abends: II. Maximaltarif.

1. Für die gleichzeitige Fahrt von höchstens drei Fahrgästen:

bis 1000 m	2 K — h
je weitere begonnene 250 m	— " 25 "

2. Für die gleichzeitige Fahrt von mehr als drei Fahrgästen:

bis 600 m	2 K — h
je weitere 150 m	— " 25 "

Ein Kind unter zehn Jahren in Begleitung von Erwachsenen wird nicht gezählt; zwei Kinder dieses Alters gelten als eine, drei oder vier Kinder dieses Alters gelten als zwei Personen.

- b) Nachttarif für die Zeit von 11 Uhr abends bis 7 Uhr früh ohne Rücksicht auf die Zahl der gleichzeitig fahrenden Personen:
bis 600 m 2 K — h
je weitere begonnene 150 m — » 25 »

B. Wartezeit.

Ein Zeitraum bis zur Dauer von drei Minuten — K 25 h

C. Zuschläge.

a) Bestellgebühr.

Für die Vorausbestellung eines Wagens für einen nicht sofort, sondern erst in einem späteren Zeitpunkte mit einer Fahr- oder Wartezeit zu beginnenden Fahrdienst ist zulässig eine Gebühr von 2 K — h

b) Lokalzuschlag.

Für eine nicht vorausbestellte Fahrt, die von einer Eisenbahn- oder Dampfschiffstation, einem Theater oder einem durch die Polizeidirektion mit besonderer Kundmachung bezeichneten Schaustellungs- oder Belustigungsorte aus begonnen wird, ist zulässig ein besonderer Zuschlag von 1 K — h

c) Gepäckzuschlag.

Im Wagen untergebrachtes Handge bäck ist gebührenfrei; doch kann der Wagenlenker diese Unterbringung von Gepäckstücken, die einzeln oder zusammen mehr als 25 kg wiegen, oder besonders umfangreich sind, oder nach ihrer Beschaffenheit geeignet sind, das Wageninnere zu beschädigen, ablehnen. Für die nach Beschaffenheit des Wagens statthafte anderweitige Unterbringung von Gepäck ist zulässig eine Gebühr von 2 K — h

Anmerkung. Im Falle der Fahrpreisanzeiger während des Dienstes unbrauchbar wird, ist der Fahrpreis nach § 5, Absatz 13, dieser Verordnung zu bestimmen.

III. Schlussbestimmung. Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Verlautbarung in Kraft. Doch tritt für Automobilwagen, welche an diesem Tage in Betrieb stehen, die Verpflichtung, den Taxtarif und den Fahrpreisanzeiger nach dieser Vorschrift einzurichten, erst mit 1. Jänner 1909 ein.

Kielmansegg m. p.

I.

Gesetz

vom 9. August 1908, RGB. Nr. 162

über die

Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen.

(Kundgemacht in dem am 14. August ausgegebenen und versendeten
Stücke LXXV des Reichsgesetzblattes.)

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1. Wird durch den Betrieb eines durch elementare Kraft auf öffentlichen Straßen und Wegen nicht auf Schienen bewegten Straßenfahrzeuges (Kraftfahrzeuges) jemand verletzt oder getötet oder aber Schaden an Sachen verursacht, so haften der Lenker und der Eigentümer oder jeder Miteigentümer für den Ersatz des verursachten Schadens, und zwar bei Sachschäden für Schadloshaltung nach § 1323 ABGB., bei Körperverletzung nach den §§ 1325 und 1326 ABGB., bei Tötung nach § 1327 ABGB.

Von der Haftpflicht als Lenker sind befreit Militärpersonen, wenn sie das Kraftfahrzeug in Ausübung ihres Dienstes geführt haben.

War zur Zeit des schädigenden Ereignisses das Kraftfahrzeug jemandem zum Betriebe für eigene Rechnung und Gefahr überlassen (Betriebsunternehmer), so haftet dieser an Stelle des Eigentümers.

War das Kraftfahrzeug zur Zeit des schädigenden Ereignisses zufolge rechtswidrigen Vorganges der Verfügung des Eigentümers oder Betriebsunternehmers entzogen, so haftet an seiner Stelle jener, der diese Verfügung ausübt.

Wer auf Grund einer der vorstehenden Bestimmungen die Haftpflicht ablehnt, hat die Tatsachen zu beweisen, auf die sich seine Befreiung gründet.

Mehrere Ersatzpflichtige haften zur ungeteilten Hand.

Judikatur
der Haftung

Von der Haftung befreit.

§ 2. Wer nach § 1 für den Schaden haftet, wird von der Pflicht zur Ersatzleistung nur dann befreit, wenn er beweist, daß das schädigende Ereignis durch Verschulden eines Dritten oder des Beschädigten selbst verursacht wurde oder daß es trotz der vorschritts- und sachgemäßen Vorsichten in Führung und Behandlung des Kraftfahrzeuges nicht abgewendet werden konnte und auch nicht auf die Beschaffenheit des Kraftfahrzeuges oder auf die Eigenart, das Versagen oder die Mängel seiner Funktion zurückzuführen ist.

Scheuen der Tiere.

Dies gilt insbesondere auch für den Fall, daß der Schaden aus dem Scheuen von Tieren herröhrt oder in der Beschädigung von auf öffentlichem Wege ohne Aufsicht umherlaufenden Tieren besteht.

Die Berufung auf das Verschulden eines Dritten ist ausgeschlossen, wenn sich ein Haftpflichtiger seiner beim Betriebe des Kraftfahrzeuges bedient hat.

Teilver-
schulden.

Röhrt jedoch der Schaden oder sein Umfang nur zum Teile aus dem Verschulden des Verletzten oder des Dritten her, so soll unter Würdigung aller Umstände auf einen Teil der im § 1 bezeichneten Ansprüche erkannt werden.

Gegen-
seitige Er-
satzan-
sprüche von
Haft-
pflichtigen.

§ 3. Die Bestimmungen der §§ 1 und 2 dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf die gegenseitigen Ersatzansprüche aus der Beschädigung von Haftpflichtigen oder ihrer Sachen, die sich aus einem und demselben schadenbringenden Ereignisse ergeben.

Dabei macht es keinen Unterschied, ob dieses Ereignis aus dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges allein oder im Zusammentreffen der Betriebe von Kraftfahrzeugen miteinander oder mit Betrieben von Unternehmungen entstand, die der Haftpflicht nach dem Gesetze vom 5. März 1869, RGB. Nr. 27, oder vom 12. Juli 1902, RGB. Nr. 147, unterliegen.

Die Ersatzansprüche regeln sich in allen diesen Fällen nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte.

Ersatzan-
sprüche
dritter
Personen.

Dritte Personen jedoch, welche Schäden aus Ereignissen erleiden, die im Zusammentreffen mehrerer haftpflichtiger Betriebe entstanden, können ihre Ersatzansprüche gegen jeden Haftpflichtigen auf Grund desjenigen Gesetzes erheben, das nach der Beschaffenheit des Betriebes des Belangten für dessen Haftpflicht maßgebend ist. Insoweit derselbe Ersatzanspruch gegen mehrere Personen begründet ist, haften sie zur ungeteilten Hand.

Haftung der Lenker.

§ 4. Die Bestimmungen der §§ 1 und 2 dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf die Ersatzansprüche aus der Beschädigung von Personen oder Sachen, die mit dem Kraftfahrzeug befördert werden, es sei denn, daß diese Benützung gegen Entgelt oder im gewerbemäßigen Personen- oder Sachentransporte oder in Diensten oder Aufträgen einer der haftpflichtigen Personen geschah.

Wenn eine Militärperson in Ausübung ihres Dienstes durch den Betrieb eines im Dienste der Kriegsverwaltung verwendeten Kraftfahrzeuges beschädigt wird, so sind die Ersatzansprüche des Beschädigten oder seiner Angehörigen gegen das Ärar ausschließlich nach den Militärversorgungsgesetzen zu beurteilen.

Militär-
personen.

§ 5. Die Bestimmungen der §§ 1, 2 und 3, Schlußabsatz, dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf Kraftfahrzeuge, die gemäß einer auf denselben angebrachten amtlichen Bescheinigung derart eingerichtet oder mit solchen Vorkehrungen versehen sind, daß sie bei der zum Betriebe und Führung unentbehrlichen Belastung auf guter und ebener Straße die Höchstgeschwindigkeit von 25 Kilometer, auf die Stunde bezogen, nicht überschreiten können.

Fahrzeuge
mit 25 km
Stundenge-
schwindig-
keit befreit.

Das Vorhandensein dieser Voraussetzungen hat zu beweisen, wer auf deren Grund die Ersatzpflicht ablehnt.

Die Ersatzansprüche für Schäden aus dem Betriebe solcher Kraftfahrzeuge regeln sich nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte.

§ 6. Das Recht, auf Grund der §§ 1, 2 und 3, letzter Absatz, dieses Gesetzes Schadenersatzansprüche zu erheben, verjährt:

- a) in sechs Monaten von dem Tage, an dem der Beschädigte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhielt;
- b) auch ohne Rücksicht auf die Kenntnis in drei Jahren von dem Tage des schädigenden Ereignisses.

Der Schadenersatzanspruch erlischt auch vor Ablauf der Verjährungsfrist, wenn der Ersatzberechtigte aus Verschulden unterlassen hat, innerhalb vier Wochen nach dem Tage, an dem er von der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat, ihm von dem Unfalle Mitteilung zu machen, es wäre denn, daß er beweisen kann, daß der Ersatzpflichtige innerhalb jener Frist von vier Wochen auf anderem Wege von dem Unfalle Kenntnis erlangt habe.

§ 7. Durch die Bestimmungen dieses Gesetzes sind weitergehende Haftungen, die sich aus dem allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche oder aus anderen Gesetzen ergeben, nicht ausgeschlossen.

§ 8. Auch dort, wo die Ersatzansprüche für einen durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges verursachten Schaden nach dem bürgerlichen Rechte zu beurteilen sind, haftet der Eigentümer des Kraftfahrzeuges, oder wer nach § 1 an seine Stelle tritt, für das Verschulden der Personen, deren er sich beim Betriebe bedient, insoweit es sich um ihre Dienstleistung beim Betriebe des Kraftfahrzeuges handelt.

Ersatzan-
sprüche
nach dem
bürgerl.
Rechte.

Mehrere Miteigentümer oder an die Stelle des Eigentümers tretende Personen haften zur ungeteilten Hand.

Gerichtskompetenz. § 9. Klagen auf Ersatz von Schäden, die durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges verursacht sind, können auch beim sachlich zuständigen Gerichte angebracht werden, in dessen Sprengel das schädigende Ereignis stattfand.

Pfandrechte aus der Haftpflicht. § 10. Der durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges Be- schädigte hat für seine Forderung auf Schadenersatz ein gesetzliches, früher begründeten Pfandrechten vorausgehendes Pfandrecht an der Forderung des haftpflichtigen Ver- sicherungsnehmers gegen den Versicherer aus seiner Haft- pflichtversicherung.

Chauffeurver- sicherung. § 11. Personen, die beim Betriebe von Kraftfahrzeugen in Ausübung ihres vertragsmäßigen Dienstes verwendet werden, sind, soweit auf sie nicht bereits die Gesetze vom 28. Dezember 1887, RGB. Nr. 1 von 1888, und vom 20. Juli 1894, RGB. Nr. 168, Anwendung haben, nach Maßgabe der Bestimmungen des ersten Gesetzes versichert.

Bedienstete, bei denen die Voraussetzungen des § 4 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887, RGB. Nr. 1 von 1888, zutreffen, sind von der Versicherungspflicht ausgenommen.

Als Unfälle beim Betriebe im Sinne des Unfallversicherungsgesetzes gelten solche Unfälle nicht, die sich bei Wett- rennen oder bei den Vorbereitungen zu Wettrennen (Training) ereignen.

Mit Rücksicht auf die Versicherung gilt stets der Eigen- tümer des Kraftfahrzeuges als Unternehmer des versicherungs- pflichtigen Betriebes.

Siehe Seite 220. Die Frist, in der die bereits bestehenden Betriebe von Kraftfahrzeugen, die hiemit in die Versicherung neu eintreten, die Anzeige im Sinne des § 18 des Unfallversicherungsgesetzes zu erstatten haben, und der Zeitpunkt, mit dem für sie die Wirksamkeit der Versicherung beginnt, wird durch Verordnung des Ministeriums des Innern bestimmt.

In Privatversicherungsverträge im Sinne des § 61, Absatz 2, des Unfallversicherungsgesetzes hat die Unfallversicherungs- anstalt nach Maßgabe des § 61, Absatz 2 und 3, dieses Ge- setzes, einzutreten, wenn sie vor dem 1. Dezember 1907 ab- geschlossen sind.

Verordnungen. § 12. In Ansehung der Haftpflichtversicherung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen kann im Verordnungs- wege bestimmt werden:

1. daß der Versicherte einen im Verhältnis zum Ganzen bestimmten Teil des Schadens, jedenfalls aber Schäden unter einem gewissen Betrage ohne Anspruch auf Ersatz durch den Versicherer selbst zu tragen hat;

2. daß der Versicherer nicht haftet, wenn der Schaden innerhalb einer Frist weder dem Versicherer angemeldet wurde noch den Gegenstand einer Klage oder Anzeige bei den Ge- richten, der Staatsanwaltschaft, den Polizei-, Gemeinde- oder

politischen Behörden oder bei der Gendarmerie bildete noch durch eine dieser Behörden und Organe von Amts wegen zum Gegenstande von Ermittlungen gemacht wurde.

§ 13. Vereinbarungen, wodurch die Vorschriften dieses Gesetzes zum Nachteile des Beschädigten im vorhinein ausgeschlossen oder eingeschränkt werden sollen, sind nichtig.

§ 14. Dieses Gesetz tritt mit Beginn des auf seine Kundmachung folgenden dritten Kalendermonats in Wirksamkeit.

Auf Schäden aus früher eingetretenen Ereignissen hat es keine Anwendung.

§ 15. Mit dem Vollzuge des Gesetzes sind Mein Minister des Innern und Mein Justizminister beauftragt.

Bad Ischl, am 9. August 1908.

Verordnung

des Ministers des Innern vom 23. Oktober 1908,
RGB. Nr. 220,

womit Bestimmungen zur Durchführung der Unfallversicherung der in § 11 des Gesetzes vom 9. August 1908, RGB. Nr. 162, über die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen, bezeichneten Betriebe getroffen werden.

Unfallversicherung.

§ 1. Die Wirksamkeit der Unfallversicherung für die gemäß § 11 des Gesetzes vom 9. August 1908, RGB. Nr. 162, in diese Versicherung neu eintretenden Betriebe von Kraftfahrzeugen beginnt am 1. November 1908.

§ 2. Die Unternehmer der in § 1 bezeichneten Betriebe, als welche im Sinne der Bestimmungen des § 11, Absatz 4, des Gesetzes vom 9. August 1908, RGB. Nr. 162, die Eigentümer von Kraftfahrzeugen gelten, haben die in § 18 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887, RGB. Nr. 1 ex 1888, vorgeschriebene Anzeige, sofern sie bereits bestehende Betriebe betrifft, spätestens bis zum 30. November 1908, sofern sie während oder nach Ablauf dieser Frist neu eröffnete Betriebe betrifft, spätestens 14 Tage nach Betriebsbeginn an die auf Grund des § 9 des zuletzt bezogenen Gesetzes errichtete, zur Versicherung zuständige Arbeiterunfallversicherungsanstalt zu erstatten.

Behufs Erstattung dieser Anzeige ist das von der Versicherungsanstalt hiefür festgesetzte Formular in zwei Exemplaren auszufüllen und im Wege der politischen Bezirksbehörde an die Anstalt zu leiten.

Die Anzeigeformulare sind bei der betreffenden Unfallversicherungsanstalt zu beheben.

Die Erstattung von Anzeigen, die unwahre tatsächliche Angaben enthalten, sowie die Unterlassung oder verspätete Erstattung der Anzeigen unterliegen der in den §§ 51 und 52 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887, RGB. Nr. 1 ex 1888, vorgesehenen Ahndung.

§ 3. Die Verordnung tritt am 1. November 1908 in Kraft.

Bienerth m. p.

Verordnung

des Ministeriums des Innern im Einvernehmen
mit dem Justizministerium und dem Ministerium
für öffentliche Arbeiten vom 26. Oktober
1908, RGB. Nr. 221,

betreffend die Kraftfahrzeuge mit geringer Geschwindigkeit.

In Durchführung des § 5 des Gesetzes vom 9. August 1908, RGB. Nr. 162, über die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen wird verordnet, wie folgt:

§ 1. Für Kraftfahrzeuge, welche bei der zum Betriebe und zur Führung unentbehrlichen Belastung auf guter und ebener Straße die Höchstgeschwindigkeit von 25 km, auf die Stunde bezogen, nicht überschreiten können, wird über Ansuchen von der politischen Landesbehörde, in deren Verwaltungsgebiet sich der Standort des Kraftfahrzeuges befindet, eine diese beschränkte Höchstgeschwindigkeit bestätigende amtliche Bescheinigung ausgefolgt.

§ 2. Das Ansuchen um die Ausfolgung dieser amtlichen Bescheinigung hat die Angaben über alle auf die Fahrgeschwindigkeit des Kraftfahrzeuges einflußnehmenden Konstruktionsverhältnisse zu enthalten (Art der Karosserie, Zahl der Zylinder, Hub, Bohrung und höchste Tourenzahl, System des Karburators, Übersetzungsverhältnis der einzelnen Geschwindigkeitsstufen mit Angabe der maßgebenden Zähnezahlen und bei Frikionsantrieben das größte Übersetzungsverhältnis, das Übersetzungsverhältnis auf die Antriebswelle, Zähnezahlen der Ketten- oder Kegelräder, größter Durchmesser der mit Bereifung versehenen Triebräder; bei Dampf-fahrzeugen die höchste zulässige Dampfspannung, bei Elektromobilien die höchste Entladestellung und die Zahl der Akkumulatorenzellen u. s. w.).

Allfällige Vorkehrungen gegen die Möglichkeit, die Geschwindigkeit von 25 km zu überschreiten, sind in dem Ansuchen genau zu beschreiben.

Dem Ansuchen ist das Zertifikat über die Genehmigung der Type (§ 15 der Automobilverordnung vom 27. September 1905, RGB. Nr. 156) und falls die Zuweisung der Evidenznummer auf gesonderter Ausfertigung erfolgte, auch letztere beizuschließen.

Fahrzeuge
mit 25 km
Stundenge-
schwindig-
keit.

Amtliche
Bescheinigung.

§ 3. Die amtliche Bescheinigung wird auf Grund des Ergebnisses einer Erprobung durch die Automobilprüfungskommission der politischen Landesstelle ausgefolgt.

Diese amtliche Bescheinigung besteht:

- Er-kennungs-zeichen.**
- a) aus einer Tafel nach Muster I und
 - b) aus einer schriftlichen Bestätigung, enthaltend die Angaben über die auf die Fahrgeschwindigkeit des Kraftfahrzeuges einflußnehmenden Konstruktionsverhältnisse.

Die Tafel ist auf dem Kraftfahrzeuge fest anzubringen; die schriftliche Bestätigung hat der Lenker des Fahrzeuges während der Fahrt bei sich zu führen.

Die Erprobungen finden nur am Sitz der politischen Landesbehörde statt.

§ 4. Die amtliche Bescheinigung darf nur dann ausgefolgt werden, wenn das Kraftfahrzeug im vollkommen betriebsfähigen Zustande und nur mit der zum Betriebe und zur Führung unentbehrlichen Belastung versehen, auf guter und ebener Straße bei Anwendung der zur Entwicklung der höchsten Geschwindigkeit dienlichen Vorkehrungen auch in keinem Abschnitte der Fahrt eine Geschwindigkeit entfaltet, die, auf die Stunde bezogen, mehr als 25 km ergibt.

Wenn an einem zu größerer Geschwindigkeit geeigneten Kraftfahrzeuge Vorrichtungen angebracht sind, welche die Entwicklung einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km verhindern, darf die amtliche Bescheinigung nur erteilt werden, wenn durch die Konstruktion dieser Vorrichtung sichergestellt ist, daß sie unabhängig von dem Willen des Lenkers eine größere Geschwindigkeit des Fahrzeuges unbedingt verhindert.

§ 5. Im Falle von Änderungen am Kraftfahrzeuge, infolge deren die in der Bestätigung (§ 3) festgesetzten Daten nicht mehr zutreffen oder die Geschwindigkeit gesteigert wurde, ist der politischen Landesbehörde die amtliche Bescheinigung, bestehend aus Tafel und schriftlicher Bestätigung, zurückzustellen.

§ 6. Das Nachmachen der im § 3 erwähnten Tafeln, das Anbringen dieser Tafeln an Kraftfahrzeugen ohne vorausgegangene amtliche Erprobung, die Vornahme von Änderungen, welche die Geschwindigkeit der Fahrzeuge erhöhen, ohne Rückstellung der amtlich ausgefolgten Bescheinigung, sind verboten.

§ 7. Für die Erprobung der Kraftfahrzeuge und für die Ausfolgung der amtlichen Bescheinigung ist eine Taxe zu entrichten, welche

bei Automobilen	40 K,
» Motorrä dern	20 "

beträgt.

§ 8. Übertretungen dieser Verordnung sind, sofern sie nicht unter das allgemeine Strafgesetz fallen, nach der Ministerialverordnung vom 30. September 1857, RGH. Nr. 198, zu bestrafen.

Klein m. p.

Bienerth m. p.

Gefßmann m. p.

Verordnungen

des Ministers des Innern im Einvernehmen
mit dem Justizminister vom 28. Oktober 1908,
RGB. Nr. 222,

betreffend die Haftpflichtversicherung für Schäden aus dem
Betriebe von Kraftfahrzeugen.

Auf Grund des § 12, Z. 1, des Gesetzes vom 9. August 1908,
RGB. Nr. 162, über die Haftung für Schäden aus dem Betriebe
von Kraftfahrzeugen, wird verordnet:

§ 1. Die Versicherten haben Schäden bis zu 100 K im vollen
Ausmaße und von höheren Schäden 10 Prozent, mindestens aber
100 K ohne Anspruch auf Ersatz durch den Versicherer selbst
zu tragen. Das Ausmaß der Schäden, die der Versicherte selbst
zu tragen hat, kann durch Vereinbarung erhöht werden.

§ 2. Diese Verordnung tritt am 1. November 1908 in Kraft.

Klein m. p.

Bienerth m. p.

Verordnung

des Ministeriums des Innern vom 27. November
1908, RGB. Nr. 240,

betreffend die Einteilung der durch § 11 des Gesetzes vom 9. August 1908, RGB. Nr. 162, in die Unfallversicherung einbezogenen Betriebe von Kraftfahrzeugen in Gefahrenklassen.

Auf Grund des § 14 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887, RGB. Nr. 1 ex 1888, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, werden nach Anhörung des Versicherungsbeirates die durch § 11 des Gesetzes vom 9. August 1908, RGB. Nr. 162, in die Unfallversicherung einbezogenen Betriebe von Kraftfahrzeugen für die Zeit vom Beginne der Versicherung bis 31. Dezember 1909 in Gefahrenklassen eingeteilt wie folgt:

Gefahren-
klasse

- | | |
|---|------|
| 1. Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Personen:
bei einer Motorstärke: | |
| a) bis einschließlich 8 HP. | IX |
| b) bis einschließlich 40 HP. | X |
| c) von mehr als 40 HP. | XI |
| 2. dieselben bei Zutreffen der Voraussetzungen des § 5, Absatz 1, des Gesetzes vom 9. August 1908, RGB. Nr. 162 | VIII |
| 3. Kraftfahrzeuge zur Beförderung schwerer Lasten | XII |
| 4. Kraftfahrzeuge zur Beförderung leichter Lasten | VIII |

Die Einreihung der einzelnen Betriebe in die Gefahrenklassen und Prozentsätze hat auf Grund des in der Anlage I der Ministerialverordnung vom 15. Juni 1904, RGB. Nr. 58, enthaltenen Schemas zu erfolgen. Hierbei finden die Bestimmungen der §§ 1 bis 10 dieser Verordnung entsprechende Anwendung.

Die Einreihung jener unter Verwendung von Kraftfahrzeugen betriebenen Unternehmungen, deren Unfallversicherungspflicht auf Grund des Gesetzes vom 28. Dezember 1887, RGB. Nr. 1 ex 1888, oder des Gesetzes vom 20. Juli 1894, RGB. Nr. 168, eintritt, wird durch die gegenwärtigen Vorschriften nicht berührt.

Straßenverbote.

Niederösterreich.

In Baden: Frauen-, Theresien-, Pelz-, Johannes- und Epsteingasse.

In Erlach: der Gemeindeweg von der Wiener-Neustadt—Erlacher Bezirksstraße abzweigend, über Linsberg nach Brunn und der Arlsweg vom Hause Nr. 5 bis zum Spritzenhause und vom Hause Nr. 61 nach Linsberg und Brunn.

In Gumpoldskirchen: die Mödlinger und Badner Straße, in allen anderen Gassen ist das Fahren nur im 6-Kilometer-Tempo gestattet.

In Gutenstein: die Gemeindestraßen in der Stelle Langapiesting und Vorderbrück: von der Paßbrücke bis zur Gnich-, beziehungsweise Panzenbach- und von der Wellhofbrücke in das Blattestal und in den Seegraben.

Bezirksstraße 3 Adg. Nr. 12, Hainbach—Sophienalpe von Kilometer 2 bis 5.

In der Hinterbrühl: die Park-, Regenhardt-, Schul-, Anninger- und Knöpfelsteiggasse.

In Laxenburg: die Hofstraße (Laxenburg—Münchendorf).

In Maria-Enzersdorf: die Lichtenstein - Maria - Zeller, Schloß-, Gießhübler und Grenzgasse.

In Mödling: Rathaus-, Pfarr-, Kirchen-, Dominikaner-, Wasser-, Wehr-, Berg-, Ander-, Spitalmühl-, Frauenstein-, Liechtenstein-, Meierei-, Husarentempel-, Freihofgasse, Neuweg und die Jägerhausgasse vom Hotel Witetschka aufwärts; die beiden Verbindungswege zwischen Hauptstraße und Klostergasse (zwischen den Häusern Hauptstraße Nr. 60 und 62 einerseits und Nr. 64 und 66 anderseits); das Reiterer- und Hußmanngäßchen; die Allee auf der Hauptstraße und der freie Weg zwischen dieser Allee und der gepflasterten Bezirksstraße von Hauptstraße Nr. 2 bis 28; der Schulweg in Neu-Mödling; das Schwarzrockgäßchen, der Gretelsätzsteig, die Babenbergerstraße von der Jasomirgottstraße bis zur Fischermühle.

In der Fleisch-, Eisentor-, Mölker-, Klostertalgasse ist im Schritt zu fahren; im Stadtgebiete nicht über 15 Kilometer. Bei Straßenkreuzungen und unübersichtlichen Stellen nicht über 6 Kilometer.

Auf dem Semmering: die Hochwegstraße in der Strecke vom Südbahnhof zum Hotel Panhans; die Zufahrt zum Hotel Panhans nur im 6-Kilometer-Tempo.

In Sollenau: die Bezirksstraße Sollenau—Schönau.

In Vöslau: Jägermayerstraße und die Zufahrt zum Bade.

In Weikersdorf: die Helenenstraße von der Doblhofbrücke bis zum Wasserleitungsaquädukt; Pelz-, Johannes- und Epesteingasse.

In Wien: das Befahren, wenn dasselbe nicht zum Zwecke der Straßenüberquerung oder des Ausweichens unumgänglich notwendig erscheint, der städtischen Straßenbahnenstrecke Dornbacherstraße zwischen Güpferlinggasse und Burghausengasse (Stadtbahnstation Hernal), Neubau- und Lerchenfeldergürtel zwischen Mariahilferstraße und Grundsteingasse; Hernalsergürtel zwischen der Josefstadt und Hernalser Hauptstraße; Währingergürtel zwischen der Währinger- und Nußdorferstraße; Schönbrunner Hofallee zwischen der Linzer- und Penzingerstraße; Grinzingerallee zwischen der Sieveringer- und Huschkagasse; Simmeringer Hauptstraße längs des Zentralfriedhofs und von diesem bis zum Linienamt Schwechat; Heiligenstädterstraße von der Nußdorferstraße bis zum Hause Nr. 191, beziehungsweise 174 der Heiligenstädterstraße; Museumstraße — Auerspergstraße — Landesgerichtsstraße; Universitätsstraße; Friedrichstraße, beginnend beim Hause Nr. 6 über den Karlsplatz—Lothringerstraße bis zur Johannesgasse; Ringstraße mit Ausnahme des Franz-Josefs-Kai; Nordbahnstraße; Franzensbrückenstraße zwischen Hedwiggasse und Praterstraße; Praterstraße vom Praterstern bis zum Hause Nr. 33; Heumarkt von der Beatrixgasse bis zum Münzamte; Pappelallee beim Schönbrunner Vorparke von der Winkelmannstraße bis zur Schönbrunner Hofallee und durch diese bis zur Schönbrunner Schloßbrücke; Dornbacherstraße von der Güpferlinggasse bis zur Vollbartgasse; Simmeringer Hauptstraße vom Betriebsbahnhof Simmering II bis zum Zentralfriedhof; Kronprinz-Rudolf-Straße; Verbot für die Durchfahrt durch die Hofburg für Lastautomobile, Omnibusse und Motorräder. Automobile im 6-Kilometer-Tempo. In der Hofburg keine Huppensignale.

In Wiener-Neustadt: die Böheimstraße, ferner an Mittwoch-, Samstag- und Sonntagvormittagen der Hauptplatz, beziehungsweise die Verbindungsstraße zwischen Wiener und Neunkirchener Straße und letztere bis zur Burggasse. Das Befahren der in der inneren Stadt gelegenen Teile der Wiener und Neunkirchener Straße ist an obigen Vormittagen nur im 6-Kilometer-Tempo gestattet.

Steiermark.

Bruck a. d. Mur.

In der Gemeinde Aflenz: der Weg von Palbersdorf über Tutschach nach Jauring; die Gemeindestraße von Thörl bis zur St.-Ilgener Gemeindegrenze und der Weg nach Hinterberg.

In der Gemeinde Turnau: In der Au, dort, wo von der Reichsstraße der Gemeindeweg nach Göriach und Turnau abzweigt, ist eine Tafel mit der Aufschrift »Automobilfahren auf diesem Gemeindewege verboten« angebracht.

In der Gemeinde St. Lorenzen i. M.: Bezirksstraße von St. Lorenzen nach St. Marein.

In der Gemeinde Breitenau: Breitenauer Bezirksstraße.

In der Gemeinde St. Ilgen: Straßenverbot für Automobile und Motorräder bei der Abzweigung der Reichsstraße in Thörl.

Cilli.

Die Straße durch den Stadtpark.

Gröbming.

Gemeinde Grundlsee: sämtliche Straßen und Wege mit Ausnahme des im Gemeindegebiete gelegenen Teiles der salinenärarischen Straße Markt Aussee—Alt-Aussee, auf welcher das Fahren mit Automobilen und Motorfahrrädern vom 1. Juli bis 15. September (Hauptsaison) nur von 3 bis 6 Uhr abends verboten ist. An allen übrigen Tageszeiten ist die Straße nun frei. (Langsames Tempo, anderen als Lastwagen darf nicht vorgefahren werden.)

Gemeinde Alt-Aussee: für sämtliche Straßen und Wege mit Ausnahme der salinenärarischen Straße Markt Aussee—Alt-Aussee, auf welcher das Fahren mit Automobilen und Motorrädern vom 1. Juli bis 15. September nur von 3 bis 6 Uhr nachmittags verboten ist. An den übrigen Jahres- und Tageszeiten ist der Verkehr auf dieser Strecke frei.

Judenburg.

Bezirk Oberzeiring: für sämtliche Bezirksstraßen.

Gemeinde Klein-Lobming und Reichsstraße: für sämtliche Gemeindestraßen und Wege.

Gemeinde Knittelfeld: für das Fahren mit Automobilen und Motorrädern samt Anhängewagen in der Frauen-, Schmidt-, Hautzenbichl-, Markt- und Sandgasse, Fahrt durch den Ort Flatschach.

Leibnitz.

Gesperrt sind die Gemeindestraßen im Bezirke Arnfels.

Leoben.

Gemeindeweg von Trofaiach in den Trofaiacher Gößgraben.

Marburg.

Im Stadtgebiete Marburg bestehen zurzeit keine Straßenverbote für Automobile und Motorräder.

Es wäre jedoch zu wünschen, wenn die Besitzer von Kraftfahrzeugen, von Graz kommend, in der Richtung nach Kärnten fahrend, gegenüber dem Bahnhofe in die Bahnhofstraße einbiegen und über den Tappeinerplatz—Elisabethstraße—Tegettöffplatz—Schillerstraße—Schmiderergasse in die Kärntner Straße fahren würden.

Die in der Richtung nach Triest fahrenden Fahrzeuge hätten die Tegettöffstraße—Burgplatz—Viktringhofgasse—Freihausgasse und Draugasse zu benützen.

Hiedurch wäre das Befahren der inneren engen Straßen der Stadt abgestellt.

Gemeinde Jahring, Ober-Wellitschen, Partin und Samarko: für die Gemeindestraßen.

In der Gemeinde Partin sind die Straßen für diese Fahrzeuge ohnehin nicht befahrbar.

Windisch-Feistritz Stadt—Windisch-Feistritz Bahnhof.

Mürzzuschlag.

Gemeinde Veitsch: für die Gemeindestraße Groß-Veitsch—Klein-Veitsch.

Auf den Gemeindestraßen in Veitsch, und zwar: ab Ort Veitsch durch das sogenannte Klein-Veitschtal, ab Ort Veitsch über Groß-Veitsch bis Rad. Auf der Bezirksstraße von Mürzhofen über Allerheiligen bis Leopersdorf; auf letzterer jedoch nur für den Durchzugsverkehr.

Krain.

Radmannsdorf.

Der von der Weißenfels bis zu den Weißenfelser Seen führende Gemeindeweg und der durch die Ortschaft Vigaun führende Teil der Bezirksstraße Lees—Vigaun—Neumarktl.

Mähren.

Brünn.

Radnicka und Protzkarova-Ulica, Augarten.

Olmütz.

Alle jene schmalen Gassen, welche für andere Fuhrwerke nicht passierbar sind.

Oberösterreich.

Gmunden.

Gemeinde Gmunden: Annastraße, Bürgerspitalsstraße, Freystraße, Gaswerkstraße, Badgasse, Fellingergasse, Johannes-

gasse, Marktplatz, Mühlwanggasse, Pappenheimstraße, Salzfertigerstraße, Grunderburggasse, Kirchengasse, Kuferzeile, Pfarrhofgasse, Schlagenstraße, Tagwerkerstraße, Traungasse, Schleifergasse, Satorinstraße, Traunsteinstraße, Schiffslände, Weyerstraße, Schlachthausstraße.

Gemeinde Altmünster: alle Gemeindewege in der Gemeinde Altmünster.

Gemeinde Viechtwang: Viechtwang—Scharnstein, Viechtwang—Pattenbach, Viechtwang—Mühldorf, Hierzenbergerstraße.

Gemeinde Grünau: sämtliche Straßen im Gemeindegebiete Grünau.

Gemeinde Ebensee: die Straßen von Ebensee nach den Ortschaften Ebensee, Rindbach, Roith und Plankau.

Gemeinde Bad Ischl: Ahorngasse, Bachgasse, Berggasse, Brumergasse, Konkordiagasse, Dampfbadgasse, Eglmoosgasse, Feldgasse, Frauengasse, Gaßnerweg, Grillgasse, Herrengasse, Holzrechengasse, Kaiserdorfstraße, Kirchengasse, Kronprinz-Rudolf-Kai, Kirchenwaldstraße, Lindastraße, Mastaliergasse, Maxquallgasse, Nestroyweg, Pernecker Straße.

Gemeinde Goisern: Bahnhofstraße in Goisern und die Straße von St. Agatha—Au.

Gemeinde Gosau: Brandwirt—Gosauschmied.

Gemeinde Hallstatt: Gosaumühl—Hallstatt und Hallstatt—Obertraun.

Gemeinde St. Wolfgang: die Straße von Schwarzenbach nach Pfandl.

Kirchdorf.

Gemeindestraße durch die Ortschaft Steyrling (zweigt bei Preißegg von der Reichsstraße ab).

Gemeindestraße von Steyrbruck nach Hinterstoder (zweigt bei Steyrbruck von der Reichsstraße ab).

Linz.

Gemeinde Hörsching: die von der Landstraße, respektive Reichsstraße gegen Hörsching abzweigende Trauner Straße, Neubauer- und Rutzingerstraße, dann die durch den Ort Breitbrunn führende Straße und die von Hörsching gegen den Bahnhof und Breitbrunn führende Straße.

Gemeinde Traun: sämtliche Gemeindestrassen und Wege mit Ausnahme der von der Weingartshofer Bezirksstraße durch den Ort Traun zur Traunbrücke führenden Straße und der vom Orte Traun zum Bahnhofe führenden Straße.

Gemeinde Wilhering: die sogenannte Mühlbacher Straße.

Vöcklabruck.

Gemeinde Innerschwandt: Gemeindestraße von See am Mondsee bis Loibichl.

Bedingt freigegebene Strecken: Straßenabzweigung vor Loibichl bis See in der Richtung Mondsee—Unterach nur von 11 bis 1 Uhr mittags; Richtung Unterach—Mondsee von 6 bis 8 Uhr abends. Unbedingt verboten ist der Verkehr auf der Straße Scharfling—See.

Salzburg.

St. Johann i. P.

Reichsstraße von Lend nach Hofgastein und Hofgastein—Wildbadgastein.

Bei der Fahrt über die Radstädter Tauern ist der Kühlwasserwechsel oft unvermeidlich. Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß sich Gelegenheit zum Wechseln des Kühlwassers vor der letzten Steigung zum Tauernhause bietet.

Zell a. S.

Großarler Landstraße von der Abzweigung der Straße in die Lichtensteinklamm bis Großarl und die Kapruner Landesstraße von der Wegscheid bei Bruckberg bis zur Krapfbrücke.

Schlesien.

In der Stadt Friedeck die Bräuhausgasse, die Tiefe Gasse bis zur Einmündung in die Reichsstraße und Mariengasse.

In der Stadt Teschen die Stephaniestraße für Motorräder.

Tirol.

Innsbruck.

Die Straße Innichen—Sexten—Reichsgrenze.

Die Gemeindestraße Lermoos—Ehrwald—Schanz und das wieder anschließende kurze Stück Reichsstraße bis zur Landesgrenze bei Grießen.

Die Gemeindestraße Ehrwald—Biberwier.

Die Gemeindestraße Ulrichsbrücke—Kniepaß—Pflach.

Die Gemeindestraße Reutte — Breitenwang — Plansee — Landesgrenze (gegen Grießen und gegen Ammerwald).

Die Leechtaler Konkurrenzstraße.

Die Sarntaler Straße.

Die Kastelruther Straße von Waidbruck nach Kastelruth — Sais.

Die Eggentaler Straße von Kardaun bis Karersee — Hotel.

Die Grödner Straße von Waidbruck nach Wolkenstein.

Die Strecke Walchsee—Bruckhäusl der Interessenschaftsstraße Walchsee—Kössen.

Die sogenannte Tierberger Privatstraße.

Die Straßenstrecken Alberschwende—Egg und Krumbach
—Springen in Vorarlberg.

Die Paznauner Straße.

Die Starzerbrücke (von Klausen nach Bozen [wegen Bau-
fälligkeit]).

Die Ötztaler Konkurrenzstraße und der von der Reichs-
straße abzweigende, durch die Ortschaft Jaiming nach Station
Ötztal führende Gemeindeweg.

Die Achtentaler Straße von der Reichsgrenze bis Jenbach.

Die Passeierer Straße sowie der Weg von Obermais auf
die Fragsburg.

Die Enneberger Konkurrenzstraße und im Anschlusse an
dieselbe die Campolongostraße bis an die Bezirksgrenze.

Die Straße von Bruneck nach Reischach.

Die Pragsertalstraße von Welsberg und Niederdorf aus
nach Alt- und Neu-Prags auf die Plätzwiese.

Die Konkurrenzstraße Bürs Brand in Vorarlberg.

Alle Wege und Straßen des Gemeindegebietes Axams.

Alle Wege und Straßen des Gemeindegebietes Mutters.

Die sogenannte Sellrainser Straße.

Alle Wege und Straßen des Gemeindegebietes von Vill.

Das Fahren mit Automobilen jeder Art in der Stadt Hall,
mit Ausnahme auf der Reichsstraße über den unteren Stadt-
platz, Franziskanergraben, dann durch die Kathreinstraße auf
dem Wege nach Hl.-Kreuz und Absam, über den Speck-
bachergraben zur Salzbergstraße und endlich vom Speck-
bachergraben zur Milser Straße und über dieselbe ist zufolge
Bürgerausschußbeschuß vom 16. September 1902 verboten.

Toblach.

Alle Gemeindewege.

Die Tauferer Konkurrenzstraße vom Kapuzinerplatz in
Bruneck bis zum Gasthouse Kasern, Gemeinde Prettau.

Sextener Straße.

Iseltaler Straße, gesperrt an Markttagen, dem voraus-
gehenden und nachfolgenden Tage, an welchem der Vieh-
auf- und -abtrieb erfolgt.

Karersee Straße von Bozen nach Karersee.

Achtentaler, Leechtaler, Leermooser und Planser Straße.

Der Verkehr mit Automobilen und Motorrädern ist unter-
sagt auf der Straße Kaltern—Tramin—Kurtinig und weiters
auf der Straße Neumarkt—Tramin, insoweit diese Straßen-
züge im Gebiete der Gemeinde Tramin sich befinden, und
zwar in der Zeit vom 15. September bis 31. Oktober jeden
Jahres.

Cortina d'Ampezzo, Cortina—Falzarego—Hospiz.

Bosnien und Herzegowina.

Das Fahren von Automobilen bis 60 Zentner Gesamtgewicht ist bei Einhaltung der für Bosnien und die Herzegowina bestehenden Fahrvorschriften in der Regel auf allen jenen Straßen und Fahrwegen gestattet, welche auch von den anderen Fuhrwerken in obigem Gewichtsausmaße benützt werden dürfen, was bei allen Haupt- und Bezirksstraßen des Landes der Fall ist.

Benzinfabrik Wien-Kagran XXI **GUSTAV KOENIG & CO.**

Stadtbüro: WIEN I, Schottenbastei 12

Telephon Nr. 20.680

Fabrik: WIEN XXI, Breitenleerstraße

Telephon Floridsdorf Nr. 118.

Modernst eingerichtete ausschließliche Benzinfabrik mit stets vorhandenem BEDEUTENDEM LAGER von allen Benzinsorten. □ □ Spezialitäten. Verlässliche, sachliche und exakte Expedition.

Als trefflicher Führer durch die grandiosen
Alpenzenerien und als schönste Erinnerung an
die neuerschlossene Wunderwelt der Dolomiten
erschien soeben:

Die neue Dolomitenstraße

Bozen - Cortina - Toblach

und ihre Nebenlinien

geschildert von

Dr. Th. Christmannos

mit 120 künstlerischen Natur-
aufnahmen u. einer Routenkarte
19 : 26 cm, vornehm gebunden
Preis 6 Kronen

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen oder
direkt vom Verlage:

Christoph Reißer's Söhne

Wien V, Arbeitergasse 1—7

GESETZLICHE VORSCHRIFTEN.

B. AUSLAND.

Verordnungen der Behörden,

den Verkehr mit Kraftfahrzeugen betreffend.

1. Deutschland.

Stets rechts fahren und linkerhand anhalten.

Der Wagen soll mit zwei getrennt wirkenden Bremsvorrichtungen, mit einem Alarmapparat und während der Nacht mit zwei Seitenlaternen, deren Glas nicht farbig sein darf, versehen sein. (Für Motorräder genügt eine Laterne.)

Die im Auslande ausgegebenen Verkehrserlaubnisscheine bedürfen der Bestätigung durch eine deutsche Behörde.

Besondere Pflichten des Führers.

Der Führer ist zu besonderer Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Fahrzeuges verpflichtet. Er darf von dem Fahrzeuge nicht absteigen, solange es in Bewegung ist, und darf sich von ihm nicht entfernen, solange der Motor angetrieben ist. Auch muß er, falls er sich von dem Fahrzeug entfernen will, die nötigen Vorkehrungen treffen, daß kein Unbefugter den Motor antreiben kann.

Jedenfalls darf innerhalb geschlossener Ortsteile die Fahrgeschwindigkeit das Zeitmaß eines im gestreckten Trabe befindlichen Pferdes — etwa 15 km in der Stunde — nicht überschreiten. Außerhalb geschlossener Ortsteile darf die Fahrgeschwindigkeit, wenn übersichtliche Wege befahren werden, insoweit erhöht werden, als der Führer in der Lage bleibt, unter allen Umständen seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten.

Auf unübersichtlichen Wegen, insbesondere nach Eintritt der Dunkelheit oder bei starkem Nebel, beim Einbiegen aus einer Straße in die andere, bei Straßenkreuzungen, bei scharfen Straßenkrümmungen, bei der Ausfahrt aus Grundstücken, die an öffentlichen Wegen liegen, und bei der Einfahrt in solche Grundstücke, bei der Annäherung an Eisenbahnübergänge in Schienenhöhe, ferner beim Passieren enger Brücken und Tore sowie schmaler oder abschüssiger Wege, dann dort, wo die Wirksamkeit der Bremsen durch die Schlüpfrigkeit des Weges in Frage gestellt ist, endlich überall da, wo ein lebhafter Verkehr stattfindet, muß langsam und so vorsichtig gefahren werden, daß das Fahrzeug nötigenfalls sofort und jedenfalls auf einer Wegstrecke von höchsten 5 m zum Halten gebracht werden kann.

Verkehr über die Reichsgrenze und im Zollgrenzbeirke.

Die Vorschriften über die Anmeldung und über die Zulassung von Kraftfahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen in den §§ 4, 5 finden auf die außerdeutschen Kraftfahrzeuge keine Anwendung, sofern der Führer des Kraftfahrzeuges durch eine Bescheinigung der zuständigen Behörde nachweisen kann, daß das Fahrzeug den an dem betreffenden Orte gültigen polizeilichen Vorschriften entspricht. Bescheinigungen dieser Art müssen den Namen, Stand und Wohnort des Eigentümers, die Firma, die das Fahrzeug hergestellt hat, die Betriebsart sowie die Anzahl der Pferdestärken, das Eigengewicht des Fahrzeuges und bei Lastkraftwagen das Höchstgewicht der Ladung angeben und mit dem Anerkennungsvermerk einer deutschen Behörde versehen sein.

Die außerdeutschen Kraftfahrzeuge müssen an Stelle der durch die §§ 7, 10 vorgeschriebenen polizeilichen Kennzeichen ein besonderes länglich-rundes Kennzeichen (Muster 6) führen, das zugleich mit der Bescheinigung über die Zuteilung des Kennzeichens (Muster 7) nach Maßgabe der besonderen hierüber ergehenden Anordnungen auf den Grenzzollämtern ausgegeben wird und beim Verlassen des Deutschen Reiches nebst Bescheinigung wieder abzuliefern ist. Das Kennzeichen ist an der Rückseite des Fahrzeuges nach außen hin an leicht sichtbarer Stelle fest anzubringen und bei Kraftwagen während der Dunkelheit, bei starkem Nebel so zu beleuchten, daß es deutlich erkennbar ist; die Beleuchtungsvorrichtung darf das Kennzeichen nicht verdecken. Etwa vorhandene ausländische Kennzeichen sind zu entfernen oder zu überdecken.

Wird die Tätigkeit der Amtsstelle außerhalb der Geschäftszeit, d. h. in den Monaten Oktober bis Februar vor 1 Uhr 27 Min. vormittags, nach 5 $\frac{1}{2}$ Uhr nachmittags und nach 8 Uhr abends in Anspruch genommen, so erhöht sich die Gebühr:

für Kraftwagen auf 10 M.,
für Krafträder auf 5 M.

Beim Auszug eines außerdeutschen Kraftzeuges aus dem Reichsgebiete ist das Kennzeichen mit der über seine Zuteilung ausgestellten Bescheinigung der nächsten zur Ausgabe befugten Amtsstelle behufs Rücksendung an die Eingangsamtsstelle zu übergeben. Erfolgt infolge dauernden Verbleibs im Inlande später die Zulassung des Fahrzeuges gemäß § 5, so hat die Rücksendung durch Vermittlung der die Zulassung aussprechenden Polizeibehörde zu geschehen.

Die zuständige Polizeibehörde kann von dem im vorstehenden unter a) geforderten Anerkennungsvermerk einer deutschen Behörde für die Bescheinigung bestimmter Behörden des Auslandes absehen lassen.

Den Eigentümern außerdeutscher Kraftfahrzeuge kann von der zuständigen Landespolizeibehörde auf Antrag gestattet werden, das deutsche Kennzeichen zu führen. Die betreffenden Kraftfahrzeuge sind in diesem Falle in polizeilicher Beziehung als deutsche anzusehen und unterliegen demgemäß den Vorschriften der §§ 4, 5, 7, 10. Die zuständige Landespolizeibehörde bezeichnet die Polizeibehörde, welche die Eintragung des Kraftfahrzeuges in die Liste zu bewirken und die Erkennungsnummer zuzuteilen hat.

Steuer.

Für aus dem Auslande eingehende Fahrzeuge ist die Ausstellung der Erlaubniskarte alsbald nach dem Grenzübertritte bei der nächsten Behörde zu beantragen.

Der Antrag hat zu enthalten:

1. den Namen, Stand und Wohnort des Steuerpflichtigen;
2. die Bezeichnung des Fahrzeuges nach den für die Erhebung der Abgabe wesentlichen Merkmalen;
3. den Zeitraum, für den die Ausstellung der Erlaubniskarte begehrt wird.

Gleichzeitig mit dem Antrage ist der erforderliche Stempelbetrag einzuzahlen.

Der Führer des Kraftfahrzeuges hat die Erlaubniskarte unterwegs stets bei sich zu führen. Er ist verpflichtet, sie auf

Verlangen den sich durch ihre Dienstkleidung oder sonst ausweisenden Grenz- und Steueraufsichtsbeamten sowie den Aufsichtsbeamten der Polizeiverwaltung zum Nachweise der Erfüllung der Stempelpflicht vorzuzeigen und nötigenfalls die Auskunft zu geben. Ein in der Fahrt begriffenes Kraftfahrzeug darf indessen lediglich aus diesem Anlasse außer im Grenzbezirk nicht angehalten werden.

Die Nichterfüllung der Steuerpflicht wird mit einer Geldstrafe bestraft, welche dem 5—10 fachen Betrage der Abgabe für eine Jahreskarte gleichkommt.

Die Strafe trifft besonders und zum vollen Betrage jeden, der die ihm obliegende Verpflichtung zur Entrichtung der Abgabe nicht rechtzeitig erfüllt.

Kann der Betrag der hinterzogenen Abgabe nicht festgestellt werden, so tritt statt der im Abs. 1 bezeichneten Strafe eine Geldstrafe von 150 bis 4000 M. für den einzelnen Fall ein.

Zur Sicherstellung der vorenthaltenen Abgabe der Strafe und der Kosten kann das Kraftfahrzeug in Beschlag genommen werden.

Für Kraftfahrzeuge im Auslande wohnender Besitzer.

Die Ausstellung einer Erlaubniskarte der in der Tarifnummer 8 b bezeichneten Art ist alsbald nach dem Grenzübertritte bei der nächsten zuständigen Grenzzollstelle zu beantragen. Die Erteilung der Erlaubniskarte hat in Verbindung mit der gleichzeitig durch das Grenzzollamt erfolgenden polizeilichen Zulassung und Kennzeichnung des Fahrzeuges vor sich zu gehen. Die Prüfung der Anmeldung hat sich auf den Augenschein zu beschränken.

Erlaubniskarten, bei denen einzelne für die Ein- und Ausgangsbescheinigung bestimmte Blätter fehlen, verlieren ihre Gültigkeit zur Weiterbenützung, sofern sich nicht zweifelfrei ergibt, daß die fehlenden Blätter keine amtlichen Eintragungen enthalten haben.

Die 5 oder 30 Tage des inländischen Aufenthaltes, für welche die Erlaubniskarte für ausländische Kraftfahrzeuge Gültigkeit hat, brauchen nicht unmittelbar aufeinander zu folgen. Die Erlaubniskarte muß daher bei jedem Grenzübertritte zur Bescheinigung des Einganges dem Grenzzollamte vorgelegt werden. Die Eingangsbescheinigung hat gleichzeitig das zugehörige Kennzeichen, die Ausgangsbescheinigung, außerdem die Zahl der im Inlande zugebrachten Tage in der dafür

vorgesehenen Spalte zu enthalten. Jeder auch nur teilweise im Inlande zugebrachte Kalendertag ist dabei als ein Tag des Aufenthaltes im Inlande zu rechnen.

Der Grenzübertritt braucht nicht immer bei demselben Amte zu geschehen.

Unterbleibt die Vorlegung der Erlaubniskarte beim Ausgange, so ist der ganze seit dem Tage des zuletzt bescheinigten Einganges bis zur freiwilligen Meldung dieser Unterlassung bei einem Grenzzollamt oder bis zur anderweitigen Entdeckung verflossene Zeitraum als im Inlande zugebracht anzunehmen, sofern nicht der Inhaber der Erlaubniskarte durch Eingangsbescheinigung der gegenüberliegenden fremdstaatlichen Zollstelle oder auf andere Weise den einwandfreien Nachweis erbringt, daß der Wiederausgang zu einem früheren Zeitpunkte erfolgt ist.

Die wiederholte Ausstellung einer Erlaubniskarte mit Gültigkeit für 5 oder für 30 Aufenthaltstage innerhalb desselben Jahreszeitraumes ist unstatthaft.

Soll für einen ausländischen Kraftwagen, für welchen eine Erlaubniskarte mit Gültigkeit für nur 5 Aufenthaltstage ausgestellt ist, der Aufenthalt innerhalb des in der Karte bezeichneten Jahreszeitraumes auf höchstens 30 Tage verlängert werden, so ist die Ausstellung einer Karte der in Tarifnummer 8 b unter Nr. 2 b bezeichneten Art zu beantragen. Der auf die zuerst gelöste Erlaubniskarte gezahlte Stempelbetrag ist in diesem Falle auf die neue Erlaubniskarte in Anrechnung zu bringen, und es sind in dieser die auf Grund der früheren Erlaubniskarte im Inlande zugebrachten Aufenthaltstage abzuschreiben.

War für ein ausländisches Kraftfahrzeug eine Erlaubniskarte mit Gültigkeit für 5 oder 30 Aufenthaltstage gelöst und soll der Aufenthalt innerhalb des in der Karte festgesetzten Jahreszeitraumes auf mehr als 30 Tage verlängert werden, so ist die Ausstellung einer Jahreskarte der in Tarifnummer 8 a bezeichneten Art für den gleichen Jahreszeitraum zu beantragen. Der für die frühere Karte gezahlte Betrag ist in diesem Falle auf die neue Karte in Anrechnung zu bringen. Die Ausstellung einer Erlaubniskarte mit viermonatiger Gültigkeitsdauer, Tarifnummer 8 a, Abs. 2, unter Anrechnung des für die bisherige Karte gezahlten Stempelbetrages ist nur in der Art zulässig, daß der viermonatige Zeitraum von den ersten, auf die frühere Karte im Inlande verbrauchten Aufenthaltsstage an gerechnet wird und daß er nicht über den Jahreszeitraum, für welche die frühere Karte aufgestellt ist, hinausreicht.

Dem Steuerpflichtigen steht frei, für das ausländische Kraftfahrzeug an Stelle einer Erlaubniskarte der in Tarifnummer 8 b bezeichneten Art sogleich eine Inlandskarte zu lösen.

Gesetzliche Vorschriften.

Nr.	Gegenstand der Besteuerung	3			4
		Steuersatz vom Hun- dert	Tau- send	M. Pf.	
8.	Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge.				
	a) Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung auf öffentlichen Wegen und Plätzen, u. zw.:				
	1. für Krafträder	—	—	10	—
	2. für Kraftwagen	—	—	25	—
	a) von nicht mehr als 6 Pferdekräften	—	—	50	—
	b) von über 6, jedoch nicht mehr als 10 Pferdekräften	—	—	100	—
	c) von über 10, jedoch nicht mehr als 25 Pferdekräften	—	—	150	—
	d) von über 25 Pferdekräften	—	—		von jeder einzelnen Karte.
	als Grundbetrag;				
	außerdem zu 2: von jeder Pferdekraft oder einem Teile einer Pferdekraft				
	falls das Fahrzeug nicht mehr als 6 Pferdekräfte hat	—	—	2	—
	falls dasselbe über 6, jedoch nicht mehr als 10 Pferdekräfte hat	—	—	3	—
	falls dasselbe über 10, jedoch nicht mehr als 25 Pferdekräfte hat	—	—	5	—
	im übrigen	—	—	10	—
	Die Abgabe ermäßigt sich um die Hälfte, wenn die Ausstellung der Erlaubniskarte für einen 4 Monate nicht übersteigenden Zeitraum beantragt wird.				

Verordnungen der Behörden.

1 Nr.	2 Gegenstand der Besteuerung	3 Steuersatz vom Hun- dert			4 Berechnung der Stempel- abgabe
		Tau- send	M.	Pf.	
(8)	<p>b) Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge von im Ausland wohnenden Besitzern (§ 54, Abs. 2) zur Personenbeförderung auf öffentlichen Wegen und Plätzen bei vorübergehender Benutzung des Kraftfahrzeugs im Inland, u. zw. bei Benutzung:</p> <p>1. während eines nicht mehr als dreißig Tage im Jahre betragenden Aufenthalts im Inland für Krafräder</p> <p>2. a) während eines nicht mehr als fünf Tage im Jahre betragenden Aufenthalts im Inland für Kraftwagen</p> <p>b) während eines mehr als fünf Tage bis zu höchstens dreißig Tagen im Jahre betragenden Aufenthalts im Inland für Kraftwagen</p> <p>Eine Befreiung von der Stempelabgabe findet statt:</p> <p>1. hinsichtlich derjenigen Kraftfahrzeuge, welche zur ausschließlichen Benutzung im Dienste des Reichs, eines Bundesstaates oder einer Behörde bestimmt sind;</p> <p>2. hinsichtlich solcher Kraftfahrzeuge, die ausschließlich der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienen.</p>				<p>von der einzelnen Karte. Bei mehr als dreißig-tägigem Aufenthalt ist eine Karte der zu a) bezeichneten Art zu lösen, für die der gezahlte Stempelbetrag in Anrechnung gebracht wird.</p>

2. Belgien.

Maximallänge der Radachsen: 2,50 m. Die Achsenmittelstangen sollen die Radebene, die durch die äußere Felgenlinie geht, nicht um mehr als 20 cm überragen.

Jedes Automobil und Motorrad soll mit zwei sichtbar befestigten Nummerschildern (das eine vorn, das zweite hinten) versehen sein. Die Nummerschilder werden von den Verwaltungsbeamten gegen Erstattung ihres Wertes ausgegeben.

Jedes Fahrzeug soll von Beginn der Dämmerung bis zum Morgen mit wenigstens einer hell brennenden Laterne versehen sein. Das Licht derselben soll in die Fahrtrichtung fallen. Außerdem muß das hintere Nummerschild beleuchtet sein.

Jedes Automobil und Motorrad muß eine Huppe mitführen, deren Ton auf mindestens 50 m weit hörbar ist.

Die Wagen, deren Räder mit Gummireifen montiert sind, sollen behufs Warnung der Fußgänger jederzeit mit Klingeln versehen sein. Dasselbe gilt für alle Fahrzeuge während der Schneezzeit.

Automobile und Motorräder müssen mit auf die Räder wirkenden und rasch anziehbaren Bremsen versehen sein.

Die Geschwindigkeit soll im freien Gelände 30 km, in Verkehrsgegenden 10 km pro Stunde nicht überschreiten.

3. Dänemark.

Die Verordnungen gleichen im allgemeinen denen von Frankreich. Der Automobilverkehr ist nur auf den »Amts«-Straßen (Hauptchausseen) gestattet. Maximalgeschwindigkeit: 15 km pro Stunde in den größeren Städten, 30 km auf der Landstraße. Für Ausländer gelten noch folgende besonderen Bestimmungen:

1. Deklaration und Vorführen des Automobils auf dem Polizeiamt des ersten Gerichtsbezirkes, den sie befahren,
2. Entgegennahme einer laufenden Nummer und Quittung dieses Bezirks,
3. Mitführen zweier Nummerschilder (eines vorn, eines hinten),
4. Bescheinigung des Fahrerlaubnisscheines durch dasselbe Bezirksamt.

4. Spanien.

Dieselben Verordnungen wie in Frankreich. Maximalgeschwindigkeit: 28 km pro Stunde auf der Landstraße. 12 km pro Stunde in Verkehrsgegenden.

5. Frankreich.

Automobile, deren Leergewicht mehr als 250 kg beträgt, müssen mit Rückwärtsgang und zwei Bremsen versehen sein.

Für die Wagen ausländischen Ursprungs soll die Prüfung vor der Gebrauchnahme in Frankreich in einem von dem Besitzer des Wagens zu bezeichnenden Gebiet stattfinden.

Wenn der zur Prüfung beorderte Beamte festgestellt hat, daß der vorgeführte Wagen den Vorschriften entspricht, soll er eine Prüfungsbescheinigung ausstellen, von welcher dem Wagenbesitzer eine beglaubigte Abschrift ausgefolgt wird.

Jeder Wagen muß in gut sichtbarer Schrift folgende Angaben tragen:

1. Namen des Fabrikanten, Bezeichnung des Systems und laufende Nummer der Serie,

2. Namen und Wohnort des Besitzers.

Das Fahrfähigkeitszeugnis muß vom Departementspräfekten beglaubigt sein.

Der Führer eines Automobils ist gehalten, auf Ansuchen der zuständigen Behörde nachstehende Papiere vorzuweisen:

1. Fahrfähigkeitszeugnis,

2. den Empfangsschein über die Deklaration des Wagens.

Die verschiedenen Teile des Motors, die Sicherheitsapparate, Steuerung, Bremsen müssen stets im guten Zustande gehalten werden.

Der Führer soll den guten Zustand und die Wirksamkeit der beiden Bremsen durch häufigen Gebrauch untersuchen.

Der Führer eines Automobils muß die Geschwindigkeit des Wagens mäßigen oder anhalten, wenn der Wagen Ursache eines Unglücks, einer Ordnungs- oder Verkehrsstörung werden könnte.

In freiem Gelände darf die Geschwindigkeit 30, in Verkehrsgegenden 20 km pro Stunde nicht übersteigen.

Beim Herannahen des Wagens muß ein Signal mit der Huppe gegeben werden.

Jedes Automobil muß in der Dunkelheit vorn mit einer weißen und einer grünen Laterne versehen sein.

6. England.

Automobile und Motorräder müssen deklariert werden und Nummern tragen. Wer um Verkehrserlaubnis einkommt, hat die Einzelheiten des Wagensystems u. s. w. auf einem amtlich ausgestellten Formular anzugeben.

Die Einschreibgebühren betragen pro Wagen 20 Schilling, pro Motorrad 5 Schilling.

Zwei mit den Nummern der Einschreibung versehene Nummerplatten müssen am Wagen (die eine vorn, die andere hinten) befestigt werden. Die Nummern können auch direkt auf dem Wagen aufgemalt sein, müssen aber die vorgeschriebene Größe haben.

Der Führer eines Wagens muß einen Ermächtigungsschein besitzen. Zu diesem Zwecke hat er an die Behörde ein Gesuch zu richten unter Beifügung einer Einschreibebühr von 5 Schilling.

Zur Erlangung dieser beiden Genehmigungen ist keinerlei Examen notwendig.

Jeder Wagen muß mit einem Rückwärtsgang und zwei voneinander unabhängig wirkenden Bremsen versehen sein.

Vorn weiße, hinten rote Laternen.

Die äußerste Geschwindigkeit beträgt 20 Meilen = 32 km pro Stunde.

Links fahren, rechts überholen, das Herannahen des Automobils mit laut tönendem Warnapparat ankündigen.

Der Wagenführer kann wegen „sorgloser und nachlässiger Führung“ auch dann belangt werden, wenn die Geschwindigkeit weniger als 20 Meilen (32 km) pro Stunde beträgt. Die erste Anzeige zieht eine Strafe von 10 Pfund nach sich, die zweite eine solche von 20 Pfund, die dritte eine solche bis zu 50 Pfund.

In Gegenden, wo die Geschwindigkeit gefährlich werden könnte, sind die Lokalbehörden befugt, die Schnelligkeit bis auf 10 Meilen pro Stunde zu beschränken. In diesem Falle sollen an der Ein- und Ausfahrt des betreffenden Weges oder der Teilstrecke aufgestellte Warnungstafeln die zulässige Höchstgeschwindigkeit angeben.

7. Italien.

Die Automobile müssen mit zwei Bremsen von verschiedenem System versehen sein, die derart wirken, daß ein sofortiges Anhalten des Wagens möglich ist. Ferner müssen sie mit einem Warnungssignal (kräftiges Horn), zwei Laternen vorn (die linke grün) und einer weißen Laterne hinten versehen sein. Diese Laternen müssen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang und bei dichtem Nebel angezündet sein.

Beim Herannahen anderer Wagen, bei Kreuzungen, engen Kurven und beim Erblicken eines beweglichen Hindernisses muß das Warnungssignal gegeben werden.

Die Fahrgeschwindigkeit darf in offenem Gelände 40 km pro Stunde, in Ortschaften 12 km pro Stunde nicht übersteigen.

Bei Nacht ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit — außer auf geraden, leicht übersehbaren Straßen — 15 km pro Stunde.

Die oben angeführten Fahrgeschwindigkeiten müssen je nach den längs der Straßen sichtbar angebrachten Vorschriften der Ortsbehörden vermindert werden. Ferner muß die Fahrgeschwindigkeit vermindert werden bei Kreuzungen, engen Kurven, steilen Rampen, bei Verkehrsstockungen und überall, wo Gefahr besteht, Menschen oder Tiere zu erschrecken und dadurch einen Unfall herbeizuführen.

Die ausländischen Touristen, welche nur für kurze Zeit, drei Monate höchstens, mit ihrem Automobil im Lande weilen, müssen am Grenzzollamt die in ihrem Heimatlande vorgeschriebenen Schriftstücke vorweisen. Die Grenzzollämter stellen über die Vorweisung der betreffenden Schriftstücke eine Bescheinigung aus und tragen die allgemeinen Merkmale des Fahrers und des Wagens in einem Register ein.

Die Bescheinigung verleiht das Recht, im ganzen Reiche während der bei der Einfahrt angegebenen Zeitdauer fahren zu dürfen.

8. Niederlande.

Um einen Kraftwagen steuern zu dürfen, muß der Fahrer

- a) sein 18. Lebensjahr vollendet haben,
- b) im Besitz eines von der Behörde ausgestellten Fahrerlaubnisscheines sein,
- c) eine Bescheinigung mit der Ordnungsnummer des Wagens haben.

Ausländer müssen das Gesuch um eine Ordnungsnummer, um die Bescheinigung dieser Nummer und den Fahrerlaubnisschein an den Minister der öffentlichen Arbeiten im Haag (auf Briefpapier, ungestempelt) mit nachstehenden Angaben richten:

- a) Name und Vorname,
- b) Wohnort, eventuell vorübergehende Adresse,
- c) Alter,
- d) Anzahl der Wagen, für welche eine Nummer gewünscht wird.

Es müssen diese Daten sowohl über den Besitzer als auch den Mechaniker angegeben werden, da für jeden ein persönlicher Fahrerlaubnisschein ausgestellt werden muß.

Dem Briefe ist eine Abschrift des Geburtsscheines beizulegen.

Die Bescheinigungen für die Ordnungsnummer werden gratis ausgegeben und verlieren ihre Gültigkeit nur durch gerichtliche Entscheidung.

Um den Touristen die Einfahrt in die Niederlande zu erleichtern, ohne daß sie vorher beim Minister anzufragen haben, wird auf dem ersten Grenzollamt ein provisorischer Fahrerlaubnisschein für 8 Tage ausgegeben. In diesem Falle genügen die Nummer und der Fahrerlaubnisschein der Heimatsbehörde.

Jeder Wagen muß bei einbrechender Nacht mit wenigstens zwei gut brennenden Laternen beleuchtet sein, welche ihr Licht in der Fahrtrichtung nach vorn ausstrahlen. Nachts muß auch das Nummerschild auf der Rückseite des Fahrzeuges beleuchtet sein.

Das Automobil muß derart beschaffen sein, daß der Steuermechanismus leicht folgt und seine Organe die genügenden Festigkeitsgarantien bieten.

Die Automobile müssen Rückwärtsgang und zwei Bremsen haben, deren jede den Wagen selbständig zum Stehen bringen kann.

Das Herannahen des Wagens muß nötigenfalls durch ein Horn kundgegeben werden, welches man 100 m weit hören kann.

Der Fahrer darf den Wagen nicht verlassen, bevor der Motor abgestellt ist. Ferner ist er gezwungen, den Wagen jedesmal anzuhalten, wenn es die Verkehrssicherheit verlangt. Auf den Straßen rechts fahren und anhalten, links vorfahren.

Es ist verboten, mit einer Geschwindigkeit zu fahren, welche den Verkehr gefährden könnte; da die erlaubte Geschwindigkeit ganz von den herrschenden Umständen abhängig ist, wird kein Maximum festgestellt. Die Fahrgeschwindigkeit ist demnach freigestellt, allerdings unter der alleinigen Verantwortung des Fahrenden.

Die für Automobile verbotenen Straßen und diejenigen, auf welchen eine verminderte Geschwindigkeit vorgeschrieben ist, sind durch Tafeln markiert, welche die höchstzulässige Geschwindigkeit anzeigen. Auf das Anrufen eines Beamten muß der Wagen sofort angehalten werden, auch ist der Fahrer verpflichtet, nötigenfalls dem Beamten die Besichtigung des Wagens zu gestatten und seine Fahrerlaubnisscheine vorzuweisen.

Übertretungen der Verordnung werden mit Bußen von 25 bis 150 Gulden oder mit Gefängnis von 5 bis 30 Tagen bestraft.

9. Rußland.

Keine spezielle Verordnung; doch ist ein von einem russischen Konsulate beglaubigter Reisepaß unbedingt erforderlich. Kein anderer Ausweis, welcher Art er auch sei, kann diesen Paß ersetzen.

10. Schweiz.

Auszug aus der Verordnung, betreffend den Motorwagenverkehr in der Schweiz auf dem Gebiete der Konkordatskantone.

(Der Kanton Graubünden gehört dem Konkordat nicht an.)

Die das Gebiet der Konkordatskantone nur durchfahrenden Fremden (Ausländer) sind weder zur Entrichtung einer Gebühr noch zum Führen des Nummerschildes verpflichtet, unter der Bedingung, daß sie eine vom Staate, dem sie angehören, ausgestellte Bewilligung und die von ihrer Heimatsbehörde zugeteilte Nummer mit sich führen.

Jeder Wagen muß mit einem tieftönenden Horn versehen sein. Andere Signale sind verboten. Der Führer soll beim Kreuzen oder Überholen von Fuhrwerken, Fahrrädern oder Fußgängern Signale geben, und zwar frühzeitig genug, um die Leute zu warnen. Signal ist auch in scharfen Kurven und bei Straßenkreuzungen zu geben.

Zur Nachtzeit und bei Nebel sind ab und zu Signale zu geben.

Jeder Motorwagen soll mit zwei voneinander unabhängigen Bremsen versehen sein, deren Gebrauch auf abfallendem Terrain obligatorisch ist. Jede dieser Bremsen muß für sich allein stark genug sein, um den im vollen Laufe befindlichen Wagen auf allen Gefällen der befahrenen Straße anzuhalten.

Von Beginn der Dämmerung an muß jeder Motorwagen vorn links mit einer grünen, rechts mit einer weißen Laterne versehen sein. Die Laterne mit grünem Licht darf auch einen weißen Streifen haben oder in der Mitte weiß sein.

Außerdem muß jeder Wagen hinten eine rote Laterne haben, die stets zu brennen hat, wenn der Wagen stillsteht.

Der Führer eines Motorwagens soll stets seine Fahrgeschwindigkeit beherrschen; er hat den Gang sofort zu verlangsamen oder anzuhalten, wenn das Fahrzeug Anlaß zu einem Verkehrshemmnis geben könnte, sowie auch, wenn Tiere oder Viehherden Scheu zeigen.

Beim Durchfahren von Städten, Dörfern oder Weilern sowie auf den dem Motorwagenverkehr geöffneten Bergstraßen darf die Geschwindigkeit unter keinen Umständen 10 km in der Stunde, also die Geschwindigkeit eines Pferdes im Trabe, überschreiten.

Auf Brücken, in Durchfahrten, engen Straßen, Kehren, bei starken Gefällen und außerdem überall, wo die kompetente Behörde für alle Fuhrwerke im allgemeinen — z. B. durch gut sichtbare Aufschriftstafeln — eine vermindernde Geschwin-

digkeit befohlen hat, soll die Geschwindigkeit auf diejenige eines Pferdes im Schritt, d. h. auf 6 km, herabgesetzt werden.

Niemals darf die Geschwindigkeit, selbst in flachem Lande, 30 km in der Stunde überschreiten. Auf Bergstraßen hat der Führer eines Motorwagens denselben jedesmal anzuhalten, wenn ihm Personentransportwagen begegnen, auch beim Überholen von Postwagen ist besondere Vorsicht zu beobachten.

Der Verkehr der Motorwagen ist auf Wegen für Fußgänger und Straßenrändern untersagt.

Der Fahrer soll immer rechts halten, beim Kreuzen nach rechts, beim Überholen nach links ausweichen. Niemals darf er einem die Straße durchquerenden Wagen oder Fußgänger den Weg sperren, sondern soll hinter demselben durchfahren.

Jeder in seiner Beweglichkeit gehemmte Motorwagen soll auf der rechten Seite der Straße so aufgestellt werden, daß er den Verkehr nicht hindert. Zur Nachtzeit soll der Führer seinen Wagen durch sichtbare Zeichen bemerkbar machen. Bei engen Straßen ist der Wagen außerhalb derselben aufzustellen.

Es ist dem Führer verboten, beim Verlassen seines Wagens den Motor im Gange zu lassen.

Wenn sich bei der Durchfahrt eines Automobils ein Unfall ereignet, soll der Führer anhalten, selbst wenn ihn keine Schuld trifft. Er soll dafür sorgen, daß dem Verletzten die nötige Hilfe zuteil werde und muß auf erstes Verlangen seine Ausweiskarte vorlegen, sowie seine Wohnung beziehungsweise sein Absteigequartier in der Schweiz angeben.

Auf Anruf eines Vertreters der Behörde, wenn er sich als solcher zu erkennen gibt, muß der Führer anhalten und auf Verlangen seinen Ausweis oder sein Fähigkeitszeugnis für das Fahren vorweisen.

Jeder Konkordatskanton ist berechtigt, gegen diejenigen, die diesem Reglement keine Achtung geben, Strafbestimmungen zu verordnen.

Der Simplonpaß ist von der Walliser Regierung für den Automobilverkehr im Juni, September und Oktober alle Tage, ausgenommen Montag, Donnerstag und Sonnabend; im Juli und August alle Tage, ausgenommen am Donnerstag, versuchsweise geöffnet.

Die Hauptbedingungen des Verkehrsreglements des Simplonpasses von Brig nach Gondo (Schweizer Zollamt) oder umgekehrt sind folgende:

1. Erlangung einer Fahrerlaubnis, die in Brig oder Gondo verabfolgt wird und an dem Endpunkte wieder zurückgegeben werden muß.

2. Maximalgeschwindigkeit, sei es bergauf oder hinab, diejenige eines trabenden Pferdes. Verbot, das Trajekt in weniger als $4\frac{1}{2}$ Stunden zu machen.

3. Größte Vorsicht und besonders langsames Fahren in den Kurven. Huppensignal, bevor man eine verdeckte Kurve nimmt. Bevor man in eine Galerie einfährt, sich vergewissern, ob sie frei ist, da ein Kreuzen in denselben unmöglich ist.

4. Verbot von Signalen wie Sirenen, Cobra-Pfeifen, freien Auspuff u. s. w., ausgenommen die gewöhnliche Huppe oder eine Mundpfeife.

5. Anhalten des Wagens und nötigenfalls des Motors, sobald Tiere scheuen oder Unruhe zeigen.

6. Das Überholen und Kreuzen von Fuhrwerken oder Viehtransporten soll auf der Abgrundseite der Straße geschehen, auch wenn es nicht rechts wäre. Automobilen gegenüber befolgt man die üblichen Regeln.

7. Verbot bei Nacht zu fahren; höhere Gewalt ausgenommen, in welchem Falle es dem von nächsten Straßenwärter auf dem Erlaubnisschein bescheinigt werden muß. Alle Lichter, die nicht gewöhnlichen Petroleumlaternen gleichkämen, sind untersagt.

Für Übertretungen werden sehr schwere Strafen verhängt.

Auszug

aus der Verordnung des Regierungsrats von Uri,
betreffend den Motorwagenverkehr auf der Gotthardstraße (vom 14. Juli 1906).

Die Gotthardstraße von Goeschienen aufwärts bis zur Kantonsgrenze wird für den Motorwagenverkehr probeweise geöffnet u. s. w.

- a) Für die Strecke Goeschienen—Hospenthal in den Morgenstunden von 5 bis 8 Uhr und in den Abendstunden von 7 bis 9 Uhr; während der übrigen Zeit bleibt das Verbot vom 14. November 1901 auch fernerhin bestehen.
- b) Für die Strecke Hospenthal—Kantonsgrenze von 5 Uhr morgens bis 9 Uhr abends. Während der Nachtzeit ist der Verkehr mit Automobilen untersagt.

Jedes Befahren der Gotthardstraße Goeschienen—Kantonsgrenze und umgekehrt ist an eine Fahrbewilligung geknüpft, die in Goeschienen beim Polizeiposten und im sogenannten „Mätteli“ bei Herrn Friedrich Regli bezogen werden kann. Für diese Bewilligung ist eine Schreibgebühr von 2 Fr. zu entrichten. Die Fahrbewilligung ist unterwegs den mit der Handhabung des Polizeidienstes betrauten Persönlichkeiten vorzuweisen und am Endpunkt der befahrenen Strecke dem Polizeiposten abzugeben.

Die maximale Fahrgeschwindigkeit beträgt 12 km in der Stunde. Im übrigen gelten die Vorschriften der bestehenden Verordnung.

Verordnung

betreffend den Automobilverkehr über den Brünigpaß.

1. Der Automobilverkehr ist an Feiertagen nicht gestattet. An den übrigen Tagen ist derselbe von 7 Uhr morgens bis 4 Uhr abends gestattet.

2. Erlaubnisscheine werden gratis in den Büfetten der Bahnhöfe Giswil und Brünig ausgegeben.

3. Diese Scheine sind während der Fahrt auf Verlangen den Polizeibeamten vorzuweisen. Sie sind an der Endstation (Bahnhofbüfett Brünig oder Giswil) zurückzugeben.

4. Die Maximalgeschwindigkeit zwischen Alpnachstad und Giswil (16 km) und zwischen Giswil und Brünig (12 km) darf 10 km pro Stunde nicht übersteigen. Folglich muß die Fahrt Brünig—Giswil und umgekehrt in mindestens 72 Minuten zurückgelegt sein. Die Automobilisten haben beim Begegnen von Fußgängern, Fuhrwerken und Vieh sehr vorsichtig zu sein.

5. Entgegenhandelnde sind mit einer Buße von 100 Fr. strafbar.

Der Automobilverkehr ist untersagt:

Im Kanton Graubünden auf allen Verkehrswegen mit Ausnahme der nachstehenden Straßenzüge, die dem Automobilverkehr eröffnet wurden:

Die Straße von Lichtenstein nach Thusis,

„ „ „ Landquart nach Davos,

„ „ „ Coire nach Lenzerheide,

„ „ „ Castasegna nach Vigosofrano;

auf den Bergstraßen des Kantons Wallis (außer der Simplonstraße), ferner in den Seitentälern des Wallis.

Im Kanton Bern sind folgende Straßen dem Automobilverkehr verschlossen:

Die Grimselstraße von Hof an; die Straße Frutigen—Kandersteg vom Blausee an; die Straße Reichenbach—Kienthal; die Straße nach Diemtigen.

Im Kanton Waadt sind folgende Straßen für Automobile verboten:

Die Straße von Morcles zur Thermalquelle von Lavey;

„ „ „ Bévieux nach dem Plan von Frenières;

„ „ „ Ollon nach Plambuit;

„ „ „ Yvorne nach Corbeyrier;

„ „ „ Tavel nach Planchamp;

„ „ vom Bahnhof Lutry durch Savuit zur Route des Monts de Lavaux;

„ „ von Paudex nach Conversion;

„ „ „ Yvonand nach Arrissoules.

Polizeiliche Erkennungszeichen für Kraftfahrzeuge.

1. **Belgien:** Eine Erkennungsnummer vorne und hinten am Fahrzeug.
2. **Dänemark:** Amt Kopenhagen: K und Nummer; Amt Frederiksborg: B und Nummer. Vorn und hinten am Wagen.
3. **England:** Eine Erkennungsnummer (weiß auf schwarz) vorn und hinten am Wagen.
4. **Frankreich:**

Arrondissement	Alais = A	und	Nummer
"	Arras = R	"	"
"	Bordeaux = B	"	"
"	Chalon-sur-Saône = C	"	"
"	Chambéry = H	"	"
"	Clermont-Ferrand = F	"	"
"	Douai = D	"	"
"	Le Mans = L	"	"
"	Marseille = M	"	"
"	Nancy = N	"	"
"	Paris = E, G, J, U oder X	"	"
"	Poitiers = P	"	"
"	Rouen = Y oder Z	"	"
"	St. Etienne = S	"	"
"	Toulouse = T	"	"

5. **Holland:** Vorn und hinten blaues Schild mit weißem R und Nummer.
6. **Italien:** Schild mit Namen der Provinz und Nummer.
7. **Österreich:** Siehe Seite 179.
8. **Rußland:** Schild mit Polizeinummer.
9. **Spanien:** Fabrikationsnummer.
10. **Schweiz:** Schild vorn und hinten — mit dem Wappen des Kantons und der Polizeinummer.

Zollverkehr an den Grenzen.

Allgemeines.

Es ist dringend zu empfehlen, daß jeder Reisende im Besitz eines Ausweises des Fabrikanten über Gewicht des Wagens und des Motors ist.

Zum zollfreien Überschreiten der Grenzen Deutschlands, Belgien, Frankreichs, Italiens, der Niederlande und der Schweiz folgt der Österreichische Automobil-Klub **Grenzpassierscheine** (Triptyques) auf Grund nachstehender Bestimmungen und Angaben aus:

Name:
Adresse:
Klubmitgliedschaft:
Wert des Wagens:
Fabrikant des Wagens:
Art des Wagens:
Fabriksnummer des Fahrzeuges:
Zylinderanzahl:
Gewicht des Wagens:
Anzahl der Plätze:
Nummer des Motors:
Pneumatiks:
Anzahl, Art und Gewicht der einzelnen Ersatz- und Reserveteile:
Erlag eines Barbetrages oder Schecks im Generalsekretariate des Klubs, und zwar:

Belgien:

12 Prozent des angegebenen Wertes.

Deutschland:

24 K pro 100 kg für Wagen	über 1000 kg
48 " " 100 " " von 500 bis 1000 "	"
72 " " 100 " " " 250 " 500 "	"

Frankreich:

60 K pro 100 kg.

Holland:

5 Prozent des deklarierten Wertes.

Italien:

200 K für Wagen	unter 500 kg
400 " " "	bis 1000 "
600 " " "	über 1000 "

Schweiz:

60 K pro 100 kg Bruttogewicht.

Ohne Erfüllung der vorstehenden Bedingungen können Triptyques unter keinen Umständen ausgeført werden.

Besonders wird noch darauf aufmerksam gemacht, daß in allen Fällen, wo die Ausfuhr des Wagens auf dem Stammblatt des Passierscheines (Triptyque) nicht bescheinigt ist, die Zollgefälle zur Erhebung kommen.

Österreich.

Zeitweise Einfuhr: Zolldeklaration bei der Einfahrt, Befestigung eines Bleisiegels (Wagen und Motor getrennt), Hinterlegung der Gebühren, Rückzahlung durch alle Zollstationen.

Es ist vorteilhaft, bei der Einfahrt anzugeben, bei welcher Zollstation man das Land zu verlassen gedenkt; doch liegt eine Verpflichtung zu dieser Angabe nicht vor.

Der Zollsatz gilt für Automobile (auch zerlegt) — auch Rahmengestelle, Chassis einschließlich der einmontierten Motoren — vom Stückgewichte	pro 100 kg
a) bis 400 kg	150 K
b) mehr als 400 bis 1800 kg	120 "
c) mehr als 1800 bis 3200 kg	100 "
d) über 3200 kg	60 "

Gesondert eingehende Automobilmotoren:	
a) bis 50 kg	160 K
b) mehr als 50 bis 200 kg	120 "
c) mehr als 200 bis 400 kg	100 "
d) über 400 kg	60 "

Passierscheine zum zollfreien Überschreiten der Grenze siehe unter Allgemeines.

Deutschland.

Der Wagen wird beim Eintritte plombiert. Der Zollertrag wird beim Austritts-Zollamte gegen Ausfolgung des Erlags-scheines zurückerstattet.

Motorwagen, welche bei dem Eingange über die Grenze zum Personen- oder Warentransport dienen und nur aus dieser Veranlassung vorübergehend einfahren, bleiben vom Eingangs-zoll frei, ebenso Wagen der Reisenden auf besondere Erlaubnis auch in dem Falle, wenn sie zur Zeit der Einfuhr nicht als Transportmittel ihrer Besitzer dienten, sofern sie nur erweislich schon seither im Gebrauch derselben sich befunden haben und zu deren weiteren Gebrauch bestimmt sind. Dagegen sind Wagen

der Reisenden zollpflichtig, wenn die Tatsache der Bestellung oder Erwerbung eines Wagens im Auslande, um dessen Gebrauch im Inlande einzuführen, dargetan ist, desgleichen, wenn die Anwendung eines Wagens als Transportmittel bei dessen Einführung augenscheinlich den Zweck hat, den Eingangszoll davon zu ersparen.

Die zur Speisung der Betriebsmaschinen erforderlichen, an sich zollpflichtigen Treibmittel, z. B. karburierter Spiritus, bleiben ebenfalls zollfrei, sofern sie auf dem Motorwagen mit über die Grenze gebracht werden und soweit sie den Bedarf für die Reise voraussichtlich nicht übersteigen.

2. Zoll.

Auszug aus dem Zolltarif für Motorfahrzeuge.

Bei einem Reingewicht des Stückes von	Allgemeiner Tarif- zollsatz für 1 q Mark	Vertrags- tarif- zollsatz für 1 q Mark	Vertrags- staaten
50 kg oder darunter	150	—	
Motorfahrräder	—	100	Belgien
mehr als 50 kg bis 1 q	120	—	Belgien
Motorfahrräder	—	75	Belgien
mehr als 1 q bis 2,5 q	90	—	Belgien
Motorfahrräder	—	70	Belgien
mehr als 2,5 q bis 5 q	60	40	
mehr als 5 q bis 10 q	40	25	Schweiz
mehr als 10 q	20	15	

Passierscheine zum zollfreien Überschreiten der Grenze siehe unter Allgemeines, Seite 252.

Belgien.

An der belgischen Grenze muß eine Zollgebühr hinterlegt werden, welche 12% des Wertes des Wagens entspricht. Der Wert des Wagens wird vom Besitzer deklariert. Falls der deklarierte Wert ungenügend erscheint, steht dem Zollamt das Recht der Beschlagnahme zu.

Das Zollamt stellt über die erhaltene Summe eine Quittung aus und versieht das Fahrzeug mit Plomben. Erfolgt die Ausfuhr bis zum 31. Dezember des betreffenden Jahres, so zahlt jedes belgische Grenzzollamt gegen Rückgabe der Quittung den Zollbetrag wieder aus.

Passierscheine zum zollfreien Überschreiten der Grenze siehe unter Allgemeines.

Dänemark.

Der Reisende hat beim Eintritt am Grenzzollamte eine Erklärung abzugeben, daß er nach kürzerem Aufenthalt das Land mit dem Kraftwagen wieder verlassen wird.

Die Wagen gehen auch dann zollfrei ein, wenn sie vor oder nach dem Reisenden die Grenze überschreiten, falls der Reisende bei dem betreffenden Zollamte eine Erklärung abgibt, daß der Wagen von ihm schon benutzt ist und für seinen zukünftigen Gebrauch dient.

England.

Freie Einfuhr ohne Erlegung eines Zolls.

Frankreich.

Bei der Einfahrt muß auf dem Grenzamt der Eingangszoll:
150 Fr. pro 100 kg für Wagen unter 125 kg,
60 " " 100 " " von 125 kg und darüber,
220 " " 100 " " Motorräder
deponiert werden.

Das Depot wird beim Ausgang von jedem Grenzamt gegen Rückgabe der Zollquittung zurückgezahlt. Die Quittung gilt auf ein Jahr.

Im Falle zeitweiser Ausfahrt und Rückkehr nach Frankreich muß der Zollempfangsschein auf dem Ein- und Ausfahrtsamt beglaubigt werden.

Passierscheine zum zollfreien Überschreiten der Grenze siehe unter Allgemeines.

Niederlande.

Nach Überschreiten der Grenze in Holland müssen die Fahrzeuge verzollt werden.

Der Zoll beträgt 5% des Wertes.

Passierscheine zum zollfreien Überschreiten der Grenze siehe unter Allgemeines.

Italien.

Die Kraftwagen unterliegen folgenden Einfuhrgebühren:

200 Fr. für Wagen von weniger als 500 kg Gewicht,

400 " " " 500 bis 1000 " "

600 " " " mehr als 1000 " "

zwei- und dreirädrige Motorräder 42 Fr. pro Stück.

Passierscheine zum zollfreien Überschreiten der Grenze siehe unter Allgemeines.

Rußland.

Der Zollsatz beträgt:

für einen zweisitzigen Wagen 162 Rubel,

" " viersitzigen " 237 "

Jeder Reisende soll sich an der Grenze einen Empfangsschein über den hinterlegten Zollbetrag geben lassen. Wenn der Aufenthalt nicht länger als 6 Monate dauert, kann man, nachdem die Ausfahrt bestätigt ist, die erhobenen Gebühren zurückfordern. Die Rückzahlung soll in 2 bis 10 Monaten erfolgen!

Schweiz.

Die Kraftwagen bezahlen beim Überschreiten der Grenze gegen Quittung und Plombierung nachstehende Gebühren:

40 Fr. pro 100 kg des Bruttogewichtes, wenn die Wagen weder mit Leder überzogen noch gepolstert sind. 60 Fr. pro 100 kg, wenn die Wagen mit Leder überzogen oder gepolstert sind.

Die Passierzettel haben für Automobile 6 Monate, für Motorräder 1 Jahr Gültigkeit. Die Rückzahlung des Zolles erfolgt an jedem Grenzzollamt beim Verlassen der Grenze.

Passierscheine zum zollfreien Überschreiten der Grenze siehe unter Allgemeines.



**REITHOFFER'S
Automobil-Pneumatiks und
Vollgummireifen für Lasten-
automobile
sind die Besten!**

**JOSEF REITHOFFER'S SÖHNE
Wien VI/1. Rahlgasse 1**

Carrosserien

S. ARMBRUSTER
WIEN IX.

PORZELLANGASSE 4-6

Touren-,
Luxus- und Geschäftsautomobile

TELEPHON 14.343

BÖHLER-STAHL

FIAT-Werke Aktiengesellschaft, Wien XXI.

Verkaufsstelle: I. Kärntnerring Nr. 15. — Telephon 8854.

Der neue Fiat-Touren- und Stadtwagen Type I—14/16 HP., Modell 1909.

An den Fiatwagen wird von jeher die einfache Konstruktion gerühmt. Auch die neue Type 14/16 HP. weist alle Merkmale größter Einfachheit auf: Zylinder und Motorgehäuse in einem Stück gegossen, Motor und Getriebe zu einem Block vereinigt, Spritzwand möglichst frei, Abwesenheit jeglichen Hebels am Lenkrade und schließlich einfachster, verkapselter Kardan. Alle Konstruktionselemente haben, in ihrer zweckmäßigen Form und aus gediegenstem Material ausgeführt, die elegante Linienführung, welche dem Fiatwagen sein charakteristisches Aussehen gibt.

Der aus Stahl gepreßte Rahmen trägt vorne den Motor. Die Rahmenaufhängung weist als zweckmäßige Neuerung die Anbringung von Halb-Ellipticfedern auf, durch welche ein besonders elastisches Aufrufen des Wagenkastens ermöglicht wird. Die auffallende Verjüngung des vorderen Rahmenteiles bezweckt eine Vergrößerung des Lenkwinkels, wie solche für den Großstadtverkehr heutzutage unbedingt notwendig erscheint.

Der Motor hat eine überaus vorteilhafte Konstruktion. Die Zylinder sind auf das Kurbelgehäuse nicht aufgeschraubt, sondern, wie bereits angegedeutet, mit demselben in einem Stück gegossen, was den Wegfall der Schraubenverbindungen und eine wesent-

liche Vereinfachung der Rohrleitungen zur Folge hat. Alle Ventile sind an der linken Motorseite angeordnet, selbstverständlich untereinander auswechselbar und bequem demontierbar. Die Ventilsitze sind derartig ausgebildet, daß dichtes Schließen auch ohne häufiges Einschleifen stets erzielt wird. Die Kurbelwelle ist in drei Bronzelagern gelagert, welche gleich den Lagern der Kolbenstangen mit einem Spezial-Weißmetall ausgegossen sind. Die Qualität dieses Antifrikionsmetalles macht das Nachtuschieren entbehrlich. Kolben, Kolbenringe und Kolbenbolzen sind aus bestem Material, die Kolbenstangen aus Spezialstahl gepreßt.

Unvergleichlich einfach ist die Schmierung des neuen Fiatwagens. Sie wird durch eine kleine Zahnrädpumpe besorgt, deren Antrieb direkt von der Nockenwelle aus erfolgt. Die Pumpe ist am Motorgehäuse selbst angebracht, saugt das Öl aus dessen unterem Teile an und preßt es unter entsprechendem Drucke in die Lager der Kurbelwelle und der Kolbenstangen. Von den Kolbenstangenlagern aus werden die Innenwände der Zylinder geschmiert. Das Öl niveau ist bei dieser neuen Schmiervorrichtung derart bemessen, daß die Kurbelwelle und die Köpfe der Kolbenstangen nicht mehr in das Öl tauchen, wodurch ein zu reichliches Schmieren der Zylinder und Kolben, somit auch die lästige Rauchentwicklung und kostspielige Ölverschwendungen vollständig vermieden wird. Für die Kontrolle der richtigen Funktion der Schmierung dient ein an der Spritzwand angebrachtes Druckmanometer.

Die Zündung ist eine Kerzenzündung mit Hochspannungsmagnet, die Zündkerzen sind in den Ventildeckeln der Ansaugventile eingeschraubt. Der Magnetapparat ist derart montiert, daß ein Lockern und unbeabsichtigtes Verstellen desselben ausgeschlossen ist.

Der Vergaser ist neuerdings nach dem Doppel-Düsensystem verbessert worden und wirkt außerordentlich präzis. Dank einer sinnreichen Regulier-

vorrichtung für die Benzinzufuhr, welche ein möglichst konstantes Gemisch gewährleistet, ist der Benzinverbrauch bei jedweder Belastung auf ein Minimum reduziert. Der Vergaser erfordert außer der jeweiligen Einstellung durch den Fußakzelerator keinerlei Nachstellung oder Regulierung; ein Zuviel oder Zuwenig an Benzin oder Luft — die Ursachen unregelmäßiger Funktion des Motors — sind vollkommen ausgeschlossen.

Kühlvorrichtung. Ein neuartiger, verbesserter Bienenwabenkühler, welcher den Betriebsverhältnissen des Stadtverkehrs speziell angepaßt ist, im Vereine mit einer kräftig wirkenden Zirkulationspumpe besorgt eine reichliche Kühlung des Motors. Die Kühlelemente selbst sind nach einem Verfahren zusammengesetzt, nach welchem ein Leckwerden des Kühlers gänzlich verhindert wird.

Ganz besondere Aufmerksamkeit wurde der Ausführung der **Kupplung** zugewendet. Die Erfahrungen, welche bisher mit der vorzüglich wirkenden Fiatplattenkupplung erworben wurden, sind der neuen Kupplung dienstbar gemacht worden. Es wurde derart eine Kupplung geschaffen, welche das Anfahren, wie bei einem elektrischen Vehikel, ganz unmerklich gestaltet, was bekanntlich nicht allein den Komfort im Fahren erhöht, sondern zur Schonung des Getriebes wesentlich beiträgt. Die natürliche Abnutzung der Kupplung ist eine verschwindend geringe, daher sind auch die Unterhaltungskosten dieses wichtigen Organes nahezu null.

Das **Geschwindigkeitsgetriebe** ist mit drei Geschwindigkeitsstufen und Rückwärtssfahrt ausgestattet; die dritte Geschwindigkeit steht im direkten Eingriffe. Die Zahnräder des Getriebes sind aus hochwertigem Stahl hergestellt und nach einem Spezialverfahren gehärtet, die Wellen sämtlich in Kugellagern laufend.

Der vollkommen neu konstruierte **Kardan** mit der **Hinterachsbrücke** ist einer der interessantesten

Teile des neuen 14/16 HP.-Fiatwagens: er besitzt ein einziges Kardangelenk und gestattet eine genügend große Karossage der Hinterräder (Neigung gegen die Bodenfläche). Die bisher meistens aus Stahlguß hergestellte Brückenkapsel (Gehäuse), welche zahlreiche Verschraubungen und Rohransätze nötig machte, wird nunmehr nur zweiteilig aus bestem gepreßtem Stahlbleche hergestellt, wodurch dieser wichtige und empfindliche Teil des Kardanwagens ebenso einfach wie robust gestaltet wurde.

Die **Lenkung** des Fiatwagens hat Schnecke und Schneckenrad aus gehärtetem Stahl in einem staubdichten Gehäuse eingeschlossen und ist nachstellbar, so daß der unangenehme Leergang vermieden wird. Die Lenkung ist selbstverständlich irreversibel und vollkommen stoßfrei. Die Lenksäule und das Lenkgestänge sind kräftig und geschützt angeordnet.

Die **Bremsen**, diese wichtigen Organe eines Automobils, sind bei den neuen Fiatwagen sehr stark konstruiert. Die Bremse, welche auf das Getriebe wirkt (Fußbremse), ist eine breite Backenbremse, die aus Bremstrommel und zwei nachstellbaren Backen besteht; dieselbe wirkt ungemein kräftig, dabei aber progressiv.

Die Hinterachsbrremse, mittels Handhebel beordert, ist aus der bekannten einfachen Form der alten Fiat-Schlüsselbremse hervorgegangen, weist jedoch als wesentliche Neuerung Betätigung durch Zugstangen statt der bisher üblichen Drahtseile auf.

Die **Ausrüstung** des 14/16 HP.-Wagens, nämlich: unter dem Führersitz angeordnetes Benzinreservoir, Leitungen und Spritzwand, ist dem Zwecke angepaßt, einfach und gefällig. Die Spritzwand, aus poliertem Mahagoniholz, enthält nichts als ein Manometer, welches zur Kontrolle der Motorschmierung dient, sowie einen kleinen Hebel für die Gemischzuführung.

Die Führung des Wagens sowie seine Wartung ist, dank der außerordentlichen Einfachheit, eine besonders

leichte. Es braucht nach Einstellung der Geschwindigkeitsstufe bloß ein einziges Akzeleratorpedal betätigt zu werden, welches alle Variationen vom Schrittfahren bis zum flotten Tempo der Landstraße bewerkstellt.

Das 14/16 HP.-Fiatchassis wird mit Landaulet- oder Limousine-Karosserie geliefert, welche Form namentlich als Stadtwagen sehr beliebt ist oder mit offener, vier-sitziger Doppel-Phaethonkarosserie, so daß es als leichter Tourenwagen gebraucht werden kann. Auf besonderen Wunsch werden diese Wagen auch als zwei- bis dreisitzige Sportwagen geliefert.

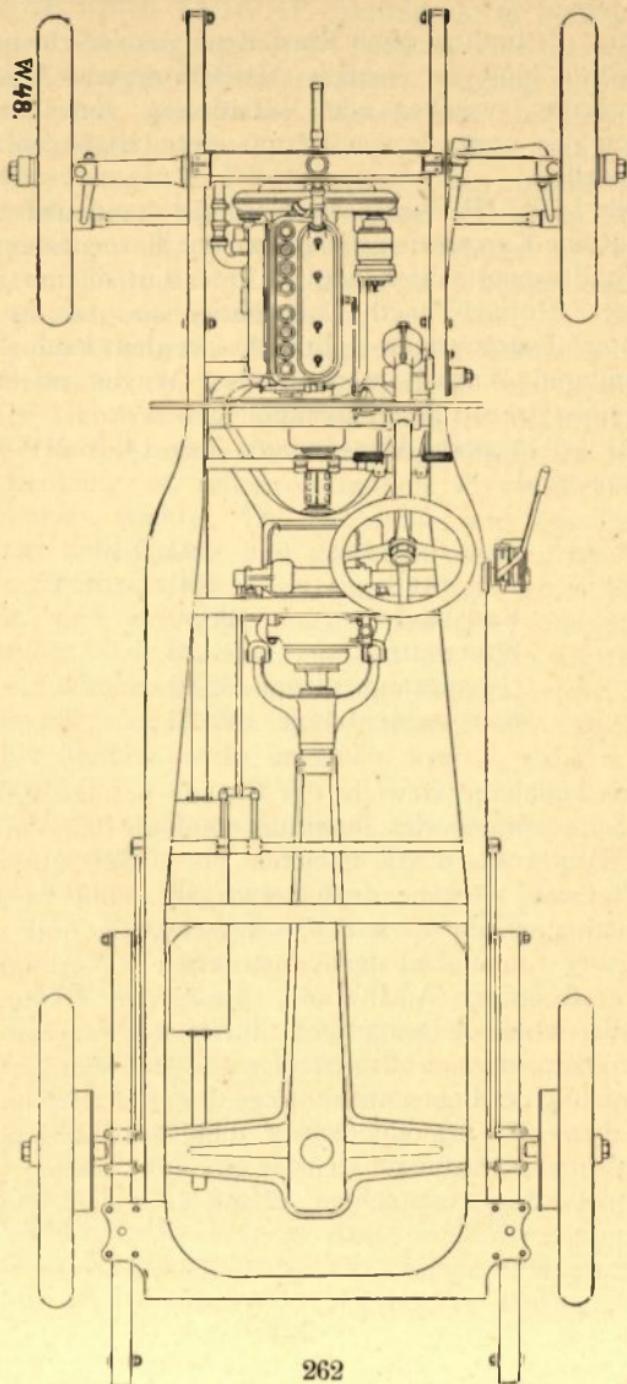
Die wichtigsten Abmessungen des 14/16 HP.-Fiatwagens sind:

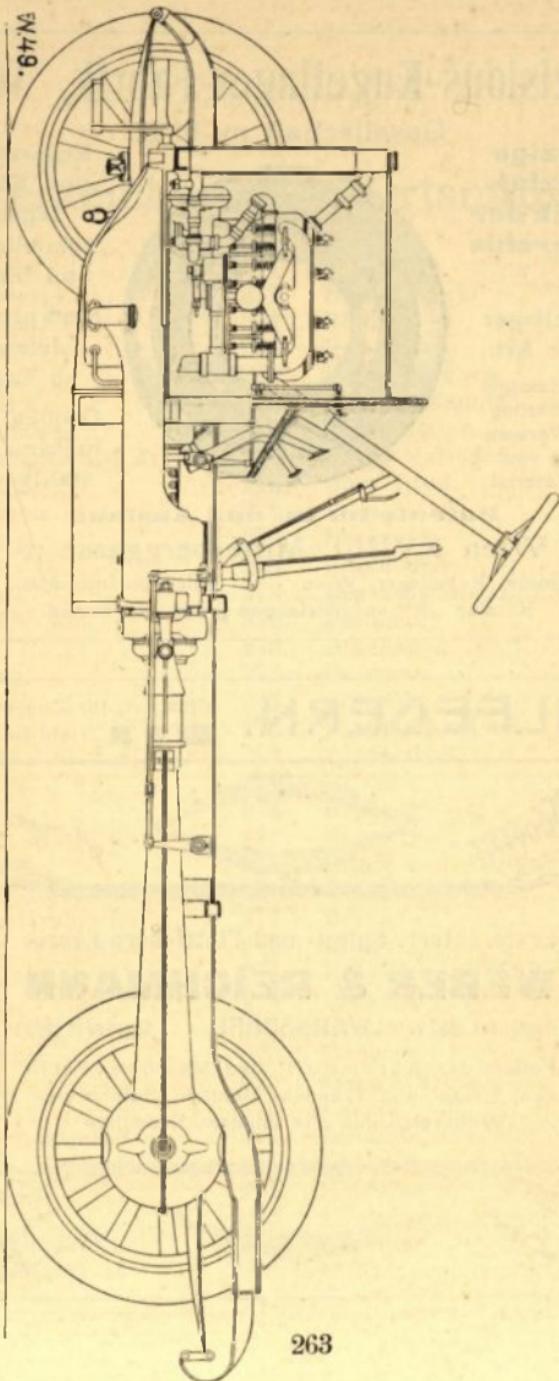
Motorbohrung	80	mm
Motorhub	100	"
Radstand	2550	"
Spurweite	1330	"
Gesamtrahmenlänge	3580	"
Karossable Länge .	2320	"

Das beiläufige Gewicht des Chassis beträgt 700 kg. Die Dimensionen der Bereifung sind an den Vorder- und Hinterrädern die gleichen, d. i. 810×90 mm.

Wie aus vorstehendem hervorgeht, sind es drei Momente, welche diese Type auszeichnen, und zwar die große Einfachheit der Konstruktion in Verbindung mit erstklassiger Ausführung, die große Ökonomie des Betriebes, hervorgerufen durch den äußerst geringen Benzin- und Ölverbrauch und die sehr geringe Abnützung der Pneumatiks infolge des geringen Chassisgewichtes. Sie ermöglichen es auch, ohne besondere technische Kenntnisse den Wagen zu warten und eventuell ohne kostspieligen Chauffeur das Auslangen zu finden.

Diese neue Type ist deshalb berufen, mit dem Pferdebetriebe erfolgreich in Wettbewerb zu treten.





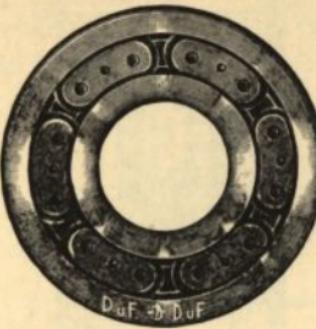
Präzisions-Kugellager-Fabrik, Wien

Gesellschaft m. b. H.

**Einige
Spezial-
fabrik der
Monarchie**

Kugellager
jeder Art.

Erstklassige
Ausführung
unter Verwen-
dung von
Ia. Material



Reparaturen
von Kugel-
lagern
schnellstens
und billigst

Stets prompte
Lieferung
ab Lager

Großes Lager
in Prima-Guß-
stahlkugeln

Patente im In- und Ausland

Wien XVIII/I. Mitterberggasse 11

Telegramme: Kugellager, Wien Telephon interurban 21.464
Katalog „K“ auf Verlangen gratis und franko.

SPIRALFEDERN

aller Art, für Zug und Druck, aus
■ ● ■ Stahl in allen Stärken.



Erste österr. Spiral- und Plattfedern-Fabrik

WEBER & REICHMANN

Gegründet 1892

WARNSDORF

Gegründet 1892

Federn für Automobil- und Maschinen-Fabri-
ken, Eisen- und Tramway-Bahnen, Spinnereien,
... Webereien und alle anderen Branchen. ...

Verzeichnis der Ortsnamen:

	Seite		Seite
A bbazia	271	Blatna	276
Adelsberg	271	Blindenmarkt	276
Admont	272	Bludenz	276
Afenz	272	Bodenbach	276
Ala	272	Böheimkirchen	276
Alland	272	Böhmn.-Kamnitz	276
Alt-Aussee	272	Böhmn.-Leipa	277
Altenmarkt a. d. Triesting	272	Borgo Valsugana	277
Altheim	272	Bosn.-Brod	277
Amstetten	272	Bosn.-Novi	277
Aquileja	273	Bozen	277
Arco	273	Bozen-Gries	277
Arnau	273	Bozen-Zwölfgangreien	277
Arnoldstein	273	Braunau	278
Asch	273	Braunau a. Inn	278
Aspang	273	Brazzano	278
Attersee	273	Bregenz	278
Attnang	273	Bregenz-Laiblach	278
Auscha	273	Brennerbad	278
Auspitz	274	Brixen	278
Aussee	274	Brixlegg	278
Aussig a. d. Elbe	274	Brody	279
B aden	274	Bruck a. d. Leitha	279
Baden-Helenental	274	Bruck a. d. Mur	279
Baden-Krainerhütte	274	Brünn	279
Baden-Weikersdorf	274	Brüx	279
Bad Hall	274	Brüx-Gregorhof	280
Bärn	275	Bruneck	280
Banjaluka	275	Brzežany	280
Beneschau	275	Budweis	280
Beraun	275	C apo d'Istria	280
Biala	275	Časlau	280
Biedermannsdorf	275	Cavalese	280
Bielitz	275	Chlumetz a. d. Cidnia	280
Bihac	275	Chotěbor	280
Bilin	275	Chotzen	280
Bischofshofen	276	Chrudim	281
Bischofsteinitz	276	Cilli	281
Bisenz	276	Cles	281

Verzeichnis der Ortsnamen.

	Seite		Seite
Cormons	281	Friesach	286
Cortina d'Ampezzo	281	Frohnleiten	287
Czernowitz	281	Fürstenfeld	287
D eutsch-Brod	281	Fulpmes	287
Deutsch-Matrei	281	Fusch (Bad)	287
Doberlin	282	G ablonz a. d. Neiße	287
Dorna - Watra	282	Gänserndorf	287
Dornbirn	282	Gaming	287
Dürnkrut	282	Gars	287
Dux	282	Gleichenberg	288
E benfurt	282	Gleisdorf	288
Ebensee	282	Gloggntz	288
Ebensee-Steinkogel	282	Glurns	288
Ebreichsdorf	282	Gmünd, Kärnten	288
Edlach im Raxgebirge	282	Gmünd, Niederösterreich	288
Eferding	283	Gmunden	288
Eger	283	Göding	288
Eggenburg	283	Görkau	289
Eipel	283	Görz	289
Eisenerz	283	Golling	289
Eisenkappel	283	Gomagoi	289
Elbogen	283	Gonobitz	289
Enns	283	Gosau	289
Erlauf	284	Gosaumühle	289
F alkenau	284	Gossensaß	289
Feldbach	284	Gottschee	289
Feldkirch	284	Gradiska	289
Feldsberg	284	Grasltz	290
Felixdorf	284	Graz	290
Fierra di Primiero	284	Greifenburg	291
Fischamend	284	Grießkirchen	291
Fischau	284	Gröbming	291
Flitsch	285	Groß-Enzersdorf	291
Frankenmarkt	285	Groß-Hollenstein	291
Franzensbad	285	Groß-Meseritsch	291
Franzensfeste	285	Groß-Pöchlarn	292
Frastanz	285	Grottau	292
Frauenberg	285	Grulich	292
Freiberg	285	Guntramsdorf	292
Freiheit	285	Gura Humora	292
Freiland - Tavern	285	Gutenstein	292
Freistadt	286	H aid	292
Freiwaldau	286	Haida	292
Freiwaldau-Gräfenberg	286	Hainburg	292
Freudenthal	286	Hainfeld	293
Friedau a. d. Drau	286	Hall	293
Friedeck	286	Hallein	293
Friedland	286	Hartberg	293

Verzeichnis der Ortsnamen.

	Seite		Seite
Heiligenblut	293	Komotau	300
Heiligenkreuz	293	Korneuburg	301
Hermagor	293	Krainburg	301
Herzogenburg	293	Krakau	301
Hieflau	293	Kratzau	301
Hilm-Kematen	294	Krems	301
Hinterbrühl	294	Kremsier	301
Hochfinstermünz	294	Krieglach	301
Hohenberg	294	Krumau	302
Hohenelbe	294	Kufstein	302
Hohenems	294	Kundl	302
Horazdowitz	294	Kuschwarda	302
Horn	294	Laa a. d. Thaya	302
Humpoletz	294	Laibach	302
Iglau	294	Lambach	302
Imst	295	Landeck	302
Inner-Manzing	295	Landro	303
Innichen	295	Landskron	303
Innsbruck	295	Lang-Enzersdorf	303
Innsbruck-Wilten	295	Laun	303
Ischl	296	Lavamünd	303
Jägerndorf	296	Laxenburg	303
Jajce	296	Leibnitz	303
Jaroslau	296	Leipnik	303
Jauernigg	296	Leitmeritz	304
Jičín	296	Lemberg	304
Judenburg	296	Leoben	304
Jungbunzlau	297	Leobersdorf	304
Kalksburg	297	Levico	304
Kalksburg-Roter Stadl	297	Liebenau	304
Kammer am Attersee	297	Lienz	304
Kapfenberg	297	Liezen	305
Karersee	297	Lilienfeld	305
Karlsbad	297	Linz	305
Karlsbad-Fischern	298	Lofer	305
Kemmelbach	298	Loosdorf	306
Kimpolung	298	Lovrana	306
Kindberg	298	Lundenburg	306
Kirchdorf, Oberösterreich	298	Lunz	306
Kirchdorf, Tirol	298	Luttenberg	306
Kitzbühel	298	Madonna di Campiglio	306
Klagenfurt	298	Mährisch-Budwitz	306
Klattau	300	Mährisch-Neustadt	306
Klosterneuburg	300	Mährisch-Ostrau	306
Knittelfeld	300	Mährisch-Schönberg	307
Königgrätz	300	Mährisch-Trübau	307
Königswart	300	Mährisch-Weißkirchen	307
Kolin	300	Maffersdorf	307

Verzeichnis der Ortsnamen.

	Seite		Seite
Mals	307	Öd bei Wr.-Neustadt	314
Marbach a. d. Donau	307	Olmütz	314
Marburg	307	Oschitz	314
Marein	308	Pardubitz	314
Mariaschein	308	Patzau	314
Mariazell	308	Payerbach	315
Marienbad	308	Perchtoldsdorf	315
Mauerbach	309	Pernitz	315
Mautern	309	Pernitz-Muckendorf	315
Mauterndorf	309	Pernitz-Thal	315
Mayrhofen	309	Pettau	315
Melk	309	Pfaffstäten	315
Mendel	309	Pians am Arlberg	315
Meran	309	Pilnikau	315
Meran-Obermais	309	Pilsen	315
Mieders im Stubai	310	Pitten	316
Millstadt	310	Poděbrad	316
Mistelbach	310	Pörtschach am See	316
Mitterndorf	310	Pohrlitz	316
Mödling	310	Pola	317
Möllbrücken	310	Pontafel	317
Molveno	310	Pottendorf	317
Mondsee	310	Pottenstein	317
Mostar	310	Poysdorf	317
Mürzsteg	311	Prag	317
Mürzzuschlag	311	Prag-Karolinenthal	318
Murau	311	Prag - Königliche Wein- berge	318
Nassereith	311	Prag-Smichow	318
Naturns	311	Predazzo	318
Nauders	311	Prein	318
Nesselsdorf	311	Prerau	318
Neu-Bistritz	312	Preßbaum	318
Neuhaus	312	Proßnitz	318
Neulengbach	312	Przemyśl	318
Neumarkt	312	Purgstall	318
Neumarktl	312	Purkersdorf	319
Neunkirchen	312	Radkersburg	319
Neu-Spondinig	312	Radstadt	319
Neustadt a. d. Tafelfichte	312	Ragusa	319
Neutitschein	312	Ragusa-Gravosa	319
Niederdorf	313	Reichenau	319
Niedergrund	313	Reichenberg	319
Nikolsburg	313	Retz	320
Oberdrauburg	313	Reutte	320
Oberhollabrunn	313	Ried	320
Oberndorf	313	Riva	320
Oberwaltersdorf	313	Roncegno	320
Öd bei Amstetten	313		

Verzeichnis der Ortsnamen.

	Seite		Seite
Ronchi	321	Schwarzau	327
Rottenmann	321	Schwarzau-Naßwald	328
Rovereto	321	Schwaz	328
Rudolfswerth	321	Schwechat	328
Rumburg	321	Stainach	328
Rupprechtshofen	321	Stanislau	328
Rzeszów	321	Stein	328
Saalfelden	321	Steinach am Brenner	328
Saaz	322	Steinschönau	328
Sachsenburg	322	Sternberg	328
Sachsenfeld	322	Sterzing	328
Salzburg	322	Steyr	329
St. Aegyd	323	Steyr-Pyrach	329
St. Anna	323	Stockerau	329
St. Anton	323	Strakonitz	329
St. Gilgen	323	Straßwalchen	329
St. Johann	323	Strengberg	329
St. Johann in Tirol	323	Strobl	329
St. Michael	323	Stryj	329
St. Pölten	324	Tabor	330
St. Stephan	324	Tamsweg	330
St. Valentin	324	Tannheim	330
St. Valentin a. d. Haide	324	Tannwald	330
St. Veit a. d. Glan	324	Tarnopol	330
St. Wolfgang	324	Tarnow	330
San Martino di Castrozza	324	Tarvis	330
Sarajevo	325	Taus	331
Semmering	325	Telfs	331
Semmering-Maria Schutz	325	Teplitz-Schönau	331
Sieghartskirchen	325	Teplitz-Turn	331
Skotschau	325	Teschen	331
Spalato	325	Tetschen a. d. Elbe	331
Spital am Pyhrn	326	Tinisch	332
Spital am Semmering	326	Toblach	332
Spittal a. d. Drau	326	Torbole	332
Spitz a. d. Donau	326	Trafoi	332
Schärding	326	Trafoi-Ferdinandshöhe	332
Scheibbs	326	Trafoi-Franzenshöhe	332
Schlackenwerth	326	Traiskirchen	332
Schladming	326	Trautenau	333
Schlaggenwald	327	Trebinje	333
Schlan	327	Trebitsch	333
Schluckenau	327	Trieben	333
Schluderbach	327	Trient	333
Schottwien	327	Triest	333
Schrems	327	Troppau	334
Schwanenstadt	327	Tulln	334
Schwarzach	327	Turnau	334

Verzeichnis der Ortsnamen.

	Seite		Seite
Ungar.-Hradisch	334	Wildon	341
Unterach am Attersee	334	Wilhelmsburg	341
Unterdrauberg	334	Wimpassing	341
Unzmarkt	334	Windisch-Feistritz	341
Velden am Wörther See	335	Windisch-Garsten	341
Veldes	335	Windischgraz	341
Villach	335	Winterberg	342
Vöcklabruck	335	Wischau	342
Völkermarkt	335	Wittingau	342
Vösendorf	335	Wörgl	342
Vöslau	336	Wolfsberg	342
Volosca	336	Wolkersdorf	342
Wagstadt	336	Ybbs a. d. Donau	342
Waidhofen a. d. Thaya	336	Zara	343
Waidhofen a. d. Ybbs	336	Zell am See	343
Warnsdorf	336	Zell am Ziller	343
Weißbach am Attersee	336	Zellnitz a. d. Drau	343
Weißbach a. d. Triesting	337	Zeltweg	343
Wels	337	Ziersdorf	343
Welschnofen	337	Znaim	343
Werfen	337	Zwentendorf b. Atzenbrugg	343
Weyer	337	Zwettl	343
Wien	337	Zwickau	344
Wr.-Neustadt	341	Zwittau	344
Wigstadt l	341		

Städteverzeichnis

mit

Automobilfabriken, Vertretungen und
Reparaturwerkstätten, Pneumatikniederlagen,
Benzinstationen,
Liste der empfehlenswerten Hotels.

Zeichenerklärung:

F. u. R. = Fabriken und Reparaturwerkstätten.

H. u. G. = Hotels und Gasthöfe.

G = Garage.

U = Unterkunft.

B. = Betriebsstoffe.

B. = Benzin.

B. Ö. = Benzin, Öl.

[GBR] = Gerson Boehm & Rosenthal.

[VOC] = Vacuum Oil Company.

P. = Pneumatik, Marke:

C = Continental.

M = Miskolczy.

R = Reithoffer.

H = Harburg-Wien.

T. = Telephon.

Abbazia, Küstenland, 2341 E. 524 km von Wien.

F. u. R. Giov. Pascotto, Schlosser, König-Karol-Promenade.

H. u. G. »Stephanie«, **G**; »Quarnero«; »Grand Hôtel Zehetner«; »Villa Keglevich«, **G**2; »Pension Lederer«, Villa Habsburg, **U**1; »Hotel Ertel«.

B. B. Ö.: P. Perucic, Drogerie, Reichsstraße 26, [GBR]; J. F. Kromirskey, [VOC].

Adelsberg, Krain, 3700 E. 456 km von Wien.

H. u. G. »Ungarische Krone«, **U**3, B. Ö.: [VOC], Marktplatz; »National«, **U**6.

B. B. Ö.: F. Kuttig, Kaufmann, Hauptplatz 68, [GBR].

A

Admont, Steiermark, 1900 E. 149·5 km von Wien.

F. u. R. A. Niederhofer, Mechaniker.

H. u. G. Franz Sulzer; Hotel und Pension »Post«, Ludwig Grossauer, ①8 (Wasserleitung mit Schlauch zum Waschen der Autos); »Zum Buchbinder«.

B. B.: G. Gumpelmeier, Kaufmann, [GBR].

Aflenz, Steiermark, 3900 E. 156 km von Wien.

H. u. G. Franz Karlon, ①8; Gasthof »zur neuen Post«, Ant. Karlon jun., ①2.

Ala, Tirol, 4500 E. 696·5 km von Wien.

H. u. G. »Corona« (M. Debiasi); »Cerva« (Ed. Barberi); »Monte Lessini« (B. Mascella).

B. B. Ö.: Socrates Bracchetti, Apotheker, [GBR]; Ruggero Bonfili, Apotheker, [VOC].

Alland, Niederösterreich, 1700 E. 23·5 km von Wien.

H. u. G. »Lamm«; Gasthof »zur Sonne«, ①12.

B. B. Ö.: Betty Kaiser, Gemischtwarenhandlung, [GBR].

Alt-Aussee, Steiermark, 1800 E. 290·5 km von Wien.

H. u. G. Hotel am See (Seewirt), ①2.

Altenmarkt a. d. Triesting, Niederösterreich, 650 E. 48·5 km von Wien.

F. u. R. Ludwig Sloup, Mechaniker; W. Bickels Nachf., Schlosserei; Fr. Hitzenhammer, Schmied.

H. u. G. Gasthof J. Höngsberger, ①2.

B. B.: M. Schulitsch, Kaufmann, [GBR].

Altheim, Oberösterreich, 1250 E. 304·5 km von Wien.

F. u. R. W. Frankenpolz, Mechaniker.

H. u. G. Gasthof M. Prohaska, ①2.

B. B. Ö.: S. Reifeltshammer, Kaufmann, [GBR].

Amstetten, Niederösterreich, 5700 E. 126 km von Wien.

F. u. R. Richard Patzelt, Mechaniker, Hauptplatz.

H. u. G. »Bahnhof«, ①5; Gasthof Heinrich Drechsler, ①5.

B. B. Ö.: Leopold Sommer, Kaufmann, Hauptplatz 38, [GBR]; Karl Kroiss' Söhne, Kaufmann, Hauptplatz, [VOC]; Anton Frimmel, Kaufmann, [VOC].

HOTEL SCHMIDL,

Hauptplatz. Haus I. Ranges, 30 bestein-
gerichtete Fremdenzimmer, vorzügliche
Küche. — Bäder im Hause. — Telephon
Interurban 12. Automobilgarage (6). Benzin- und Öldepot. Reparatur-
werkstätte in nächster Nähe. **Georg Schmidl**, Besitzer.

Aquileja, Küstenland, 950 E. 512 km von Wien.

H. u. G. »All'aquila nera« (A. Bonvicini), **U4**, B.

Arco, Tirol, 4400 E. 689,5 km von Wien.

H. u. G. Vom Oktober bis Mai geöffnet: »Grand Hôtel Nelböck«, **U3**; »Kurkasino«; De l'Europe«; »Bellevue«; das ganze Jahr geöffnet: Hotel-Pension »Austria«; Hotel-Pension »Kaiserkrone«, **G**, B. Ö.: [voc]; Grand Hôtel des Palmes, **G6**, B. Ö., Erstes Haus, einzig mit Garage, Mechaniker im Hause, Chauffeurs frei.

B. B. Ö.: W. Bettinazzi, Stadtapotheke, via Segantini, **[GBR]**.

Arnau, Böhmen, 4200 E. 315 km von Wien.

F. u. R. Konrad Baentsch, Ingenieur; Ed. Rolf, Fahrradhandlung, Ringplatz.

H. u. G. »Schwarzer Adler«, **U1**, Ringplatz; »Schwarzes Roß«, **U1**, Gebirgsstraße 2; »Sezession«, **U3**.

B. B. Ö.: Emil Terbus, Schmeykalstraße; Ed. Rolf, Ringplatz, **[GBR]**.

Arnoldstein, Kärnten, 3600 E. 362 km von Wien.

H. u. G. »Bahnhofhotel«; Gasthof Grum, **U3**; Gasthof Moschet, **G5**, B. Ö., Reparaturwerkstätte.

B. B. Ö.: Josef Komposch, Kaufmann, **[voc]**.

Asch, Böhmen, 18.700 E. 488 km von Wien.

F. u. R. Ernst Schärtel, Kaiserstraße.

H. u. G. Geyer, **U2**; »Jägerhaus«, **U3**; »Post«.

B. B. Ö.: G. Rzehanek, Alte Apotheke, **[GBR]**; Richard Just, Apotheke, **[voc]**.

Aspang, Niederösterreich, 1800 E. 78 km von Wien.

H. u. G. »Goldener Löwe«, **U3**; »Schwarzer Adler«; »Goldener Hirsch«.

B. B. Ö.: Julius Vital, Kaufmann, **[GBR]**; Franz Vital, Kaufmann, **[voc]**.

Attersee, Oberösterreich, 450 E. 264 km von Wien.

H. u. G. »Attersee«, Anton Hager, **U5**.

B. B. Ö.: Gottlieb Kastinger, Kaufmann, **[GBR]**.

Attnang, Oberösterreich, 2300 E. 242 km von Wien.

H. u. G. »Bahnhof«; Gasthof Joh. Lenzeder, **U4**.

Auscha, Böhmen, 2650 E. 390,5 km von Wien.

F. u. R. Josef Blumtritt, Schlosserei, Marktplatz.

H. u. G. »Herrenhaus«, **U2**; »Adler«, **U2**.

B. B. Ö.: J. Brosche, Kaufmann, Josefsplatz.

A — B

Auspitz, Mähren, 3800 E. 97·5 km von Wien.

F. u. R. Ign. Domansky, Fahrradhandlung.

H. u. G. »Austria«; »Krone«.

B. B.: Ign. Domansky, [GBR].

Aussee, Steiermark, 1600 E. 285 km von Wien.

F. u. R. Leopold Kogler.

H. u. G. »Kaiser von Österreich«, ④, B. Ö.: [voc]; »Erzherzog Franz Karl« und »zur Post«, ⑥, B. Ö.: [voc]; »Erzherzog Johann«, ⑤.

B. B. Ö.: Johann Stüger, Kaufmann, [voc]; Artur Mlady, Apotheker, [GBR]; Johann Lostak, Drogerie, [GBR].

Aussig a. d. Elbe, Böhmen, 37.900 E. 356·5 km von Wien.

F. u. R. Rösler & Jauernig, Motorzweiradfabrik; Heinrich Hille, Automobile und Fahrräder.

H. u. G. »Goldenes Schiff«, Töpfergasse, ②; »Englischer Hof«, Lindenstraße; »Dampfschiffshotel«, Landungsplatz.

B. B. Ö.: Emil Schneider, Drogerie, Teplitzer Straße, [voc]; Rösler & Jauernig, [GBR]; Josef Lander, Drogerie, Teplitzer Straße 6, [GBR]; P: Rösler & Jauernig.

Baden, Niederösterreich, 12.500 E. 25·5 km von Wien.

F. u. R. F. Stary, Wassergasse 23, ⑥; Karl Riedl, Annagasse; Josef Negelein, Mechaniker, Rathausgasse 1.

H. u. G. »Grüner Baum«, ④; »Palais Metternich«; »Klementinenhof«; »Emilienhof«; »Goldener Hirsch«, ⑥; »Stadt Wien«, Georg Pfaff, Hauptplatz 16, ⑤, B. Ö.

B. B. Ö.: M. Wallace, Drogerie, [GBR]; Josef Jörgl, Mariahilfdrogerie, Rathausgasse 5, [voc]; Eduard Poglies, Kaufmann, Kaiser-Franz-Josef-Straße 60, [voc]; Anton Schlicher, Kaufmann, Kaiser-Franz-Josef-Straße 53, Antonsgasse 2 und 6, [voc]; Johann Steindl, Kaufmann, Wiener Straße 24, [voc]; P.: Franz Stary, C.

— -Helenental.

H. u. G. C. Sacher, ④.

— -Krainerhütte.

H. u. G. »Alte Krainerhütte«, ④;

— -Weikersdorf.

B. B. Ö.: Hans Reimsperger, Kaufmann, [voc].

Bad Hall, Oberösterreich, 1100 E. 184·5 km von Wien.

H. u. G. »Kaiserin Elisabeth«, ③; »Marienhof«; »Post«, ②.

B. B. Ö.: Rosalie Weghofer, Kaufmann, [GBR]; Ludwig Haydvogel jun., Kaufmann, Hauptplatz 3, [voc].

Bärn, Mähren, 3800 E. 222 km von Wien.

H. u. G. »Schwarzer Adler«; »Schwarzer Bär«.

B. B. Ö.: Theodor Hufnagel, Eisenhandlung, Ringplatz 78, [voc].

Banjaluka, Bosnien, 14.000 E. 547 km von Wien.

F. u. R. J. Hautz, Kaiserstraße; J. Klausal, k. u. k. Waffenmeister, Militärlager; Robert Höller, Motorradhandlung (Puch).

H. u. G. »Bosna«, ①5, Kaiserstraße; »Austria«; »Märzl«. B. B. Ö.: Robert Höller, [GBR]; Julius Schnitzler, Kaufmann, Herrengasse.

Beneschau, Böhmen, 287.5 km von Wien.

H. u. G. »Fürstliches Wappen«, ①12.

Beraun, Böhmen, 9700 E. 334.5 km von Wien.

F. u. R. Josef Kopřiva, Schlosserei.

H. u. G. »Böhmisches Hof«, Anton Libal, ①3, Ringplatz.

B. B. Ö.: Josef Hrúby, Materialwarenhandlung; Mg. K. Rosenberg, Apotheke zum schwarzen Adler, [voc].

Biala, Galizien, 8900 E. 330.5 km von Wien.

F. u. R. Ludwig Najassek, Mechaniker, Komrowitzerstraße 14.

H. u. G. »Schwarzer Adler«, ①2.

B. B.: Franz Schlee, Hauptstraße 23, [GBR].

Biedermannsdorf, Niederösterreich, 1400 E. 14.5 km von Wien.

H. u. G. Gasthof »zur ungarischen Krone«, ②15.

B. B. Ö.: Ferd. Krammer, Kaufmann, [GBR].

Bieltz, Schlesien, 16.600 E. 328 km von Wien.

F. u. R. Heinrich Richter, Mechaniker, Laubengasse 15; Ernst Langer, Mechaniker, Schloßbasar; Jos. Slanina, Mechaniker, Graben 11; Maschinenfabrik Twerdy, Johannygasse 53.

H. u. G. »Kaiserhof«, Eugen Szarka, ①10, Haus ersten Ranges, 50 Zimmer; »Grand Hôtel«, ①3; »Post«, ①4.

B. B. Ö.: Edm. Kronfeld, Drogerie, [GBR]; J. Morawitz, Gr. Graben, [voc]; Oskar Pfister, Hauptstraße 6, [voc].

Bihač, Bosnien, 4200 E. 510 km von Wien.

H. u. G. »Kaiser von Österreich«, ①4; »Zentral«, ①2.

B. B.: In der Apotheke.

Bilin, Böhmen, 7900 E. 379 km von Wien.

F. u. R. Loncarić, Mechaniker, Marktplatz.

H. u. G. »Hohes Haus«, ①1; »Weißer Löwe«, ①1.

B. B. Ö.: J. Lederer, Farbengeschäft, [GBR].

B

Bischofshofen, Salzburg, 3400 E. 334 km von Wien.

F. u. R. J. Holzmann, Fahrradhandlung.

H. u. G. »Böcklinger«, ①3; »Bahnhofshotel«; »Alte Post«; »Neue Post«.

B. B. Ö.: Heinrich Schönbauer, Kaufmann, Marktplatz, [GBR]; Josef Holzmann, Fahrradhandlung, [voc].

Bischofsteinitz, Böhmen, 2750 E. 322·5 km von Wien.

F. u. R. Josef Anderle, Mechaniker, Ringplatz, ①2.

H. u. G. »Forster«, Kronengasse; Gasthof »zur Traube« (Vinc. Bauli), ①2.

B. B. Ö.: Karl Zapp, Kaufmann, Ringplatz.

Bisenz, Mähren, 4800 E. 115 km von Wien.

H. u. G. »Skala«, ①4.

Blatna, Böhmen, 8100 E. 270·5 km von Wien.

F. u. R. Brüder Baumruck, Bahnhofstraße 386.

H. u. G. Beraneks »weißer Löwe«; Gasthof »Jubiläum«.

B. B. Ö.: Brüder Baumruck; Franz Fontan, Kaufmann, [voc].

Blindenmarkt, Niederösterreich, 1100 E. 117 km von Wien.

H. u. G. Gasthof »zur Sonne«, ①20.

Bludenz, Vorarlberg, 5400 E. 605·5 km von Wien.

F. u. R. Georg Koch, Mechaniker, Fahrräder.

H. u. G. »Bludenzner Hof«, Jos. Burtscher, ④6, B. Ö., Rep.; »Eisernes Kreuz«, Reichsstraße, ①3; Gasthof »zum Arlberg«, ①3.

B. B. Ö.: Georg Koch, [voc]; A. v. Schmidt-Wellenburg, Drogerie, [GBR].

Bodenbach, Böhmen, 10.800 E. 411 km von Wien.

F. u. R. Max Schreiber, Mozartstraße.

H. u. G. »Frieser« (G. Töpfner), ①1; »Umlauf« (J. Stephan), ④2; »Post«, ④4.

B. B. Ö.: Longin Walter, Drogerie, Kaiser-Franz-Josef-Straße; Max Schreiber, [voc].

Böheimkirchen, Niederösterreich, 2800 E. 47 km von Wien.

F. u. R. Sluke, Maschinenschlosser.

H. u. G. Gasthof »zum goldenen Steg«, ①2, B.

Böhm.-Kamnitz, Böhmen, 4900 E. 401 km von Wien.

F. u. R. Karl Fischer, Schlosser.

H. u. G. »Stern«, Tetschner Gasse, ①5; »Roß«, Marktplatz, ①3.

B. B. Ö.: Karl Fischer, [GBR].

Böhm.-Leipa, Böhmen, 10.750 E. 352·5 km von Wien.

F. u. R. Hugo Schmidt, Mechaniker, Töpfergasse; Franz Klimt, Fahrradhandlung, Josefsplatz.

H. u. G. »Alte Post«; »Kronprinz«, ①2, Wiednerstraße; »Kaiser von Österreich«, Ferdinandsstraße, ①2.

B. B. Ö.: J. Chr. Hermanns Eidam, Drogerie, Marktplatz, in der Nähe des Rathauses, [GBR]; Emanuel Höhne, Zentraldrogerie, Lange Gasse, [VOC]; Finger & Flaschner, Lange Gasse 15, [VOC]; Franz Klimt, Josefsplatz, [VOC].

Borgo Valsugana, Tirol, 9900 E. 688 km von Wien.

F. u. R. L. Battaini, Mechaniker; G. Segatini, Automobilhändler.

H. u. G. »Valsugana«, ①2.

B. B. Ö.: G. Segatini, [GBR]; Apotheke Bettanini, [VOC].

Bosn.-Brod, Bosnien, 1820 E. 525·5 km von Wien.

H. u. G. »Kaiser von Österreich«, ①4.

B. B.: »Danica«, Petroleumraffinerie.

Bosn.-Novi, Bosnien, 3450 E. 485·5 km von Wien.

F. u. R. K. u. k. Militärpost, G.

H. u. G. »Novi«, St. Marjanovic, ①3.

Bozen, Tirol, 14.000 E. 593 km von Wien.

F. u. R. Otto Wachtler, Fahrradhandlung, Automaterial, Reparaturwerkstätte mit elektrischem Betrieb, Vertretung von Laurin & Klement. Dr.-Streiter-Gasse 10 a und 8, T. 145, Garage, Neue Boxes, Marktstraße, T. 264, ③30; Josef Buratti, Mechaniker und Fahrradhandlung, Gerbergasse.

H. u. G. Eigentümer Franz Staffler: »Bristol«, Walterplatz, (G bei Otto Wachtler), »Viktoria«, ①12, B. Ö.: [VOC], »Greif«, Walterplatz, ①3; »Kaiserkrone«, ③2, Erzherzog-Rainer-Straße; »Walter von der Vogelweide«, ①3.

B. B. Ö.: Otto Wachtler, [GBR], [VOC]; Josef Buratti, [GBR]; Josef Pfisterer, Kaufmann, Erzherzog-Rainer-Straße 22, [GBR]; Johann F. Ammon, Drogerie, Dreifaltigkeitsplatz 4; Franz Sanftl, [VOC]; P.: Otto Wachtler, C.

— **-Gries.**

H. u. G. »Austria«, ①2; »Badl« (Mart. Trafoier). ①4.

B. B. Ö.: M. Kaseroler, Fahrradhandlung, [GBR]; Leo Wiedner, Kaufmann, [VOC].

— **-Zwölfgalgreien.**

H. u. G. Hotel Stiegl (Alois Trafoier).

B

Braunau, Böhmen, 7600 E. 310·5 km von Wien.

F. u. R. Anton Jüttler, Mechaniker, Reparaturwerkstätte mit elektrischem Betrieb, **G**.

H. u. G. Jarosch Marie, **U**2; Pawel Franz, **U**2.

B. B. Ö.: Julius Neugebauer, Drogerie, Hauptstraße, **[voc]**; Toelg, Kaufmann, Ringplatz; Hansl, Eisenwarenhandlung, Ringplatz; Anton Jüttler; P.: Anton Jüttler (nur für Motorräder).

Braunau a. Inn, Oberösterreich, 8900 E. 321·5 km von Wien.

H. u. G. Matthias Fink, **U**2; »Post«; Gasthof Zinnhobel.

B. B. Ö.: Friedr. Mark, Kaufmann, Hauptplatz 46, **[GBR]**; Friedrich Schönthaler, Kaufmann, **[GBR]**.

Brazzano, Küstenland, 980 E. 497 km von Wien.

H. u. G. Gasthof »all' Ponte«.

B. B. Ö.: G. B. Zarzon & Figli.

Bregenz, Vorarlberg, 7600 E. 671·5 km von Wien.

F. u. R. Franz Rusch, Mechaniker.

H. u. G. »Monfort«, **G**3, Monfortstraße (Automobil im Hause); »Post«; »Österreichischer Hof«, **U**6, Am Platz; »Schweizer Hof«, **U**; »Goldenes Lamm«, **U**3.

B. B. Ö.: F. Krüse, Kirchstraße 5, **[GBR]**; J. Boschs Nachf. Fr. Demmler, Lindauer Reichsstraße, **[GBR]**; Richard Kenngott, **[voc]**.

— **-Laiblach.**

B. P: M. Bilgeri, C, T. 373.

Brennerbad, Tirol, 450 E. 511 km von Wien.

H. u. G. »Grand Hôtel Brennerbad«, **G**3, Reparaturwerkstätte, B. Ö., **[GBR]**.

Brixen, Tirol, 5800 E. 552 km von Wien.

F. u. R. Franz Eisenstecken, Mechaniker, Altenmarktstraße 27; Heinrich Heimbl, Fahrradhandlung, Großer Graben.

H. u. G. »Elefant«, Hanns Heiss, **U**7; »Goldenes Kreuz«.

B. B. Ö.: Franz Eisenstecken, **[voc]**; A. M. Porth, Kaufmann, **[GBR]**; Heinrich Heimbl.

Brixlegg, Tirol, 1200 E. 424 km von Wien.

H. u. G. »Brixlegger Hof«, **U**3; »Herrenhaus«.

B. B. Ö.: K. J. Weinold, Josefstraße 93; Barthol. Sommeregger, Kaufmann, **[voc]**.

Brody, Galizien, 17.400 E. 825.5 km von Wien.

H. u. G. »De l'Europe«, ①2; M. J. Silberg, Café-Restaurant im Hause.

B. B.: In der Apotheke.

Bruck a. d. Leitha, Niederösterreich, 5150 E. 86 km von Wien.

H. u. G. »Grüner Baum«, ②10; »Schwarzer Adler«, ②5; »Goldener Ochs«, ②3.

B. B. Ö.: M. Unger, Kaufmann, ②GBR; Ferd. Schmidt, Kaufmann, ②GBR.

Bruck a. d. Mur, Steiermark, 7600 E. 145 km von Wien.

F. u. R. J. Kapfenberger, Roseggerstraße; Jos. Karner, Fahrradhandlung, Wiener Straße; Langbauer & Comp., Fahrradhandlung, Hauptplatz.

H. u. G. »Schwarzer Adler«, ②3 (Klublokal des St. A.-K.); »Goldener Strauß«.

B. B. Ö.: Lassenberger & Neureiter, Kaufmann, Minoritenplatz, ②VOC; Langbauer & Comp., ②VOC; Josef Karner, ②GBR; J. Racher, Kaufmann, ②GBR; Adolf Zeides, Drogerie zum roten Kreuz, ②GBR.

BRÜNN, Mähren, 109.400 E. 126 km von Wien.

Mährisch-Schlesischer Automobil-Klub, Kartellverein des Österreichischen Automobil-Clubs.

F. u. R. Wallauschek & Badjura, Maschinenfabrik und Vertretung von Laurin & Klement, A.-G., Motorfahrzeugfabrik Jungbunzlau, Vereinsgarage des M.-Schl. A.-K., Czechnergasse 19; Samuel Spiegler, Vertretung in Puch-Automobilen, Lager in sämtlichem Autozubehör, Franzensglacis 15 (Garage 15); Richard Österreicher, Motorrad-Niederlage, Rennergasse 1.

H. u. G. »Padovetz«, ②10 (offener Hof), Ferdinandsgasse 34; »Grand Hôtel«, Bahnring 18—20, ②10, B. Ö.: ②GBR; Gasthof »zur Sonne«, Dornichgasse 5, ②2.

B. B. Ö.: Wallauschek & Badjura, ②VOC; Josef Freyschlag, Bürgergasse 49, ②VOC; Alexander Steinbrecher, Materialwarenhandlung, Kröna, ②, ②GBR; Franz Karnik, Materialwarenhandlung, Theresienglacis 11, ②GBR; Richard Österreicher, ②GBR, ②; Th. Schnuparek, Leopoldshof 9, ②GBR, ②; Samuel Spiegler (Dzieditz); P.: Josef Reithoffers Söhne, R, Ferdinandsgasse 7; Wallauschek & Badjura, M.

Brüx, Böhmen, 21.500 E. 381 km von Wien.

F. u. R. Ant. Oberst, Fahrradhandlung, Auergasse.

H. u. G. »Adler«, ②, Marktplatz.

B. B. Ö.: A. Bittner, Drogerie »Glück auf«, Minoritenplatz, ②GBR; Eduard Nittner, Mohrendrogerie, I. Marktplatz, ②VOC; Wilhelm Heller, Drogerie, ②VOC.

B
C

Brüx-Gregorhof.

H. u. G. »Gregorhof«, **U**5.

Bruneck, Tirol, 2600 E. 528 km von Wien.

F. u. R. W. Klötzer, Mechaniker; Viktor Roedl, Maschinenhandlung.

H. u. G. »Tirol«, **G**2; »Bruneck«, **G**4 (und offener Hof für 16), B. Ö.: [voc]; »Post«, **U**4, B. Ö.: [GBR].

B. B. Ö.: A. J. Hölzel, Kaufmann, [GBR]; Viktor Roedl, [GBR], [VOC].

Brzežany, Galizien, 11.500 E. 806 km von Wien.

H. u. G. »De l'Europe«, **U**4.

B. B.: In der Apotheke.

Budweis, Böhmen, 39.350 E. 189 km von Wien.

F. u. R. Albert Čížek, Maschinenwerkstätte, **G**2; Johann Waneček, Maschinenwerkstätte und Fahrradhandlung, übernimmt Führung von Fremdenwagen, Reparaturen etc., Schanzgasse 8; Ant. Kratky, Maschinenwerkstätte, Theatergasse 17.

H. u. G. »Kaiser von Österreich«, Josef Brandstätter, Reparaturwerkstätte im Hause, **G**2; »Glocke«, Reparaturwerkstätte im Hause, **U**2; »3 Hähne«, **U**2, Am Platz; »Goldene Sonne«, V. Beneš, **U**3.

B. B. Ö.: F. Mattosch, Kaufmann, [GBR], Theatergasse; Vinzenz Brečka, Drogerie, [GBR], Landstraße 140.

Capo d'Istria, Istrien, 8250 E. 528 km von Wien.

H. u. G. »Sartori«, **U**4.

B. B. Ö.: Fratelli Dephanger, Drogerie, [GBR].

Časlav, Böhmen, 9200 E. 220 km von Wien.

F. u. R. A. Hudeč, Fahrradfabrik, **G**3, Chrudimer Straße.

H. u. G. »Weißes Roß«, **U**; »Blauer Stern«, **U**3, Ringplatz.

B. B. Ö.: Karl Neumann, Kaufmann, [GBR].

Cavalese, Tirol, 2900 E. 637.5 km von Wien.

H. u. G. »all'Ancora«, **U**3; Albergo »Angelo d'Oro«, **U**1.

Chlumetz a. d. Cidnia, Böhmen, 3650 E. 332.5 km von Wien.

H. u. G. »Grand Hôtel Rathaus«, **U**8.

Chotěbor, Böhmen, 4100 E. 202 km von Wien.

F. u. R. Josef Lašek, Weberei, Bahnhofstraße, **U**2; J. Černok, Maschinenfabrik, Bahnstraße.

H. u. G. Firkušný »zum goldenen Löwen«, **U**2, Ringplatz.

Chotzen, Böhmen, 4350 E. 229 km von Wien.

H. u. G. »Kislinger« (Besitzer F. Kornherr), **U**2.

C
D

Chrudim, Böhmen, 13.050 E. 299⁵ km von Wien.

F. u. R. František Ksasa, Fahrradhandlung und Reparaturwerkstätte.

H. u. G. »Bida«, Adolf Stepanek, ①5.

Cilli, Steiermark, 6700 E. 327 km von Wien.

F. u. R. Neger, Mechaniker, Herrengasse.

H. u. G. »Erzherzog Johann«, ①2; »Stadt Wien« (Klublokal des St. A.-K.), ①; »Weißer Ochs«, ①.

B. B. Ö.: Gustav Stiger, Delikatessenhandlung, [VOC]; Viktor Wogg, Kolonialwarenhandlung, [GBR], Rathausplatz.

Cles, Tirol, 2700 E. 659 km von Wien.

F. u. R. Enrico Mayr, Mechaniker.

H. u. G. »Schwarzer Adler«, E. Taddei.

B. B. Ö.: Enrico Mayr, [GBR].

Cormons, Küstenland, 6100 E. 493 km von Wien.

H. u. G. Albergo »Leon bianco« (Gasthof zum weißen Löwen), Ulterioro Russiani, ①10.

B. B. Ö.: Cesare Tess, Drogerie, [GBR], [VOC]; Ettore Macorig, Drogerie, [VOC].

Cortina d'Ampezzo, Tirol, 3100 E. 532 km von Wien.

F. u. R. Ces. Alvera.

H. u. G. Grand Hôtel »Miramonti«, ④6, Boxes; »Croce bianca«, ④3; »Aquila nera«, ①3; »Bellevue«, ④4; »Cortina«, ①6; »Santabella«, ①; »Christallo«, ①8.

B. B. Ö.: Farmacia Cambruzzi, [GBR].

CZERNOWITZ, Bukowina, 67.700 E. 1015 km von Wien.

F. u. R. Rudolf Schulz, ④; Hansi Weiß, ④, Herrengasse 18; Jak. Gött, Herrengasse 26.

H. u. G. »Schwarzer Adler«, ①10, Ringplatz; »Central«.

B. B. Ö.: Schmidt & Fontin, Drogerie, Hauptstraße 12, [GBR]; Hansi Weiß, [GBR]; Josefy & Müller, Drogerie, [VOC].

Deutsch-Brod, Böhmen, 8550 E. 182⁵ km von Wien.

F. u. R. Franz Musil, Maschinenschlosser.

H. u. G. »Schwarzer Adler«, ①; »Weißes Roß«, Stránsky, ①10 (in Verbindung mit Drogerie Kabelač).

B. B. Ö.: Wenzel Kabelač, Apotheker, Havličkpatz 19, [GBR].

Deutsch-Matrei, Tirol, 800 E. 491 km von Wien.

F. u. R. Michael Megerle, Fahrradhandlung.

H. u. G. »Krone«; »Lamm«.

B. B. Ö.: Franz Freiseisen, Kaufmann, [VOC].

D
E

Doberlin, Bosnien, 450 km von Wien.

- F. u. R. Forstindustrie, Aktiengesellschaft, G.
H. u. G. Kantine »Steinbeiß«.

Dorna-Watra, Bukowina, 5200 E. 1201·5 km von Wien.

- H. u. G. Religionsfonds-Kuranstalt, U 10.
B. B. Ö.: Ferdinand Fritsch, Apotheker, GBR.

Dornbirn, Vorarlberg, 18.100 E. 661 km von Wien.

- F. u. R. Beda Widmer, Fahrradhandlung.
H. u. G. »Weiß«, Am Bahnhof; »Dornbirner Hof«; »Rhomberg«, G 5, Obere Bahnhofstraße.
B. B. Ö.: Beda Widmer, GBR; Karl Kofler, Apotheker, GBR; Fritz Schlegel, Drogerie, VOC.

Dürnkrut, Niederösterreich, 1600 E. 58 km von Wien.

- H. u. G. »An der Nordbahn«, A. Quittner, U 5.
B. B.: Heinrich Wille, Kaufmann, GBR.

Dux, Böhmen, 12.000 E. 985·5 km von Wien.

- F. u. R. Karl Schlattner, Fahrradniederlage, G 4, Mariahilferstraße 422.
H. u. G. »Krone«, U; »Deutsches Haus«, U 4; »Stadthotel«.
B. B. Ö.: Karl Schlattner, GBR, VOC.

Ebenfurt, Niederösterreich, 2200 E. 49·5 km von Wien.

- H. u. G. Gasthof »zum goldenen Hirschen«, U 20.

Ebensee, Oberösterreich, 7700 E. 269·5 km von Wien.

- H. u. G. Gasthof »zur Post«, U 2.
B. B. Ö.: Josef Stöger, Kaufmann, VOC; Rudolf Berger, Kaufmann, VOC.

— **Steinkogel**.

- H. u. G. Gasthof Franz Fussi, U 8.

Ebreichsdorf, Niederösterreich, 1750 E. 91 km von Wien.

- F. u. R. Karl Richers, Mechaniker.
H. u. G. »Fürst«, U.
B. B. Ö.: Karl Meyer, Farbwarenhandlung, GBR.

Edlach im Raxgebirge, Niederösterreich, 360 E. 89·5 km von Wien.

- H. u. G. »Edlacher Hof«, G 15; »Rax«, U 8; »Kuranstalt« Dr. Konried, U 1.

Eferding, Oberösterreich, 2100 E. 214 km von Wien.

F. u. R. A. Gattermayer, Fahrradniederlage, Schlossergasse 104.

H. u. G. Gasthof Obermayer, ①2, Herrengasse; Gasthof »zum weißen Lamm«, J. Wiesmeier, B. Ö.: [voc], ①2, Stadtplatz.

B. B. Ö.: Josef Putzinger, Kaufmann, [voc]; A. Gattermeyer, [voc].

Eger, Böhmen, 29.600 E. 416 km von Wien.

F. u. R. Martin Mühlhaus, Bahnhofstr., Reparaturwerkstätte.

H. u. G. »Kronprinz Rudolf«, ①2, Bahnhofstraße; »Neuberger« ①, Bahnhofstraße; »Kaiser Wilhelm«, ①.

B. B. Ö.: Max Hübsch, Drogerie, Bahnhofstraße 4, [GBR]; Josef Grader, Drogerie, Marktplatz 29, [GBR]; Gustav Höhne, Parfümerie, Bahnhofstraße 37, [voc].

Eggenburg, Niederösterreich, 3200 E. 78 km von Wien.

H. u. G. »Bradna«, ①; Gasthof »zur Sonne«, ①16, Kremsergasse.

B. B. Ö.: August Gamerith, Kaufmann, [GBR]; Karl Mayer, Kaufmann, [voc], Hauptplatz.

Eipel, Böhmen, 4800 E. 279 km von Wien.

F. u. R. Jan E. Lebeda, Fahrradhandlung.

H. u. G. Beranek, ①3.

B. B. Ö.: Jan E. Lebeda, [GBR].

Eisenerz, Steiermark, 6500 E. 191.5 km von Wien.

H. u. G. »König von Sachsen«; »Heiliger Geist«; »Post«, ①3; Hotel, Franz Gragger, ②, B.: [GBR].

Eisenkappel, Kärnten, 1150 E. 812.5 km von Wien.

H. u. G. »Gregorhof«, ①5 (offener Hof); Gasthof Josef Niederdorfer, ①2.

Elbogen, Böhmen, 4450 E. 442 km von Wien.

H. u. G. »Weißes Roß«, ①2.

Enns, Oberösterreich, 4300 E. 162 km von Wien.

F. u. R. Martin Huber, Maschinenfabrik.

H. u. G. Hotel »Goldener Ochs«, A. Wedl, ②3.

B. B. Ö.: J. B. Eberstaller, Kaufmann, Kirchenplatz, [GBR]; Roman Schuhbaur, Eisenhandlung, [voc].

Josef Reitters Hotel „zum Lamm“

Erstes Hotel der Stadt, neu errichtet, in nächster Nähe der Post, mit über 30 modern eingerichteten Fremdenzimmern; gute Wiener Küche.

Öl- und Benzinstation.

Autogarage.

E
F

Erlauf, Niederösterreich, 1120 E. 101·5 km von Wien.

H. u. G. »Herrenhaus« am Erlafsee, Johann Czerny (Post Mitterbach), **①**2.

B. B. Ö.: Adolf Greger, Kaufmann, **[GBR]**; Siegfried Weiner, Kaufmann, **[GBR]**.

Falkenau, Böhmen, 7400 E. 441 km von Wien.

H. u. G. »Kaiser von Österreich«, **①**4; »Herrenhaus«, **①**3.

B. B. Ö.: Ign. Dietrich, Marktplatz, **[VOC]**.

Feldbach, Steiermark, 1800 E. 164·5 km von Wien.

F. u. R. Aug. Maier, Fahrradreparaturwerkstätte; Großauer, Gleichenberger Straße.

H. u. G. Gasthof Karl Schaar, **G**10, Ungargasse; Gasthof Willibald Huber, **①**, Bürgergasse.

B. B. Ö.: Leopold Till, Kaufmann, **[GBR]**; Joh. Tengler, Kaufmann, **[VOC]**, Grazer Straße 49.

Feldkirch, Vorarlberg, 4600 E. 696·5 km von Wien.

F. u. R. Frz. Jos. Keck, mechanische Werkstätte; Gebrüder Mäser, Fahrradhandlung.

H. u. G. »Englischer Hof«, **①**6, Kirchenplatz; »Vorarlberger Hof«, **①**2; »Bär«, **G**8; »Löwe«, **G**6.

B. B. Ö.: Joh. Jos. Gohm, Kaufmann, **[GBR]**; Gebrüder Mäser, **[VOC]**.

Feldsberg, Niederösterreich, 3050 E. 81 km von Wien.

F. u. R. A. Adametz, Lundenburger Straße.

H. u. G. Gasthof »zum Hirschen«, **①**; Gasthof »zum Rössel«, **①**.

B. B. Ö.: Heinrich Westermeyer, Stadtplatz; Franz Gerencser, Kaufmann, **[GBR]**.

Felixdorf, Niederösterreich, 2400 E. 96·5 km von Wien.

H. u. G. Sedlmayer, **①**.

Fierra di Primiero, Tirol, 631 E. 601 km von Wien.

H. u. G. Gasthof Martin Orsingher, **B**.

Fischamend, Niederösterreich, 2900 E. 21·5 km von Wien.

F. u. R. Felix Janeczka, Reparaturwerkstätte.

H. u. G. »Weißer Schwanz«, **①**4.

B. B. Ö.: Felix Janeczka, **[GBR]**.

Fischau, Niederösterreich, 1150 E. 46 km von Wien.

H. u. G. »Schneebergbahn«, **①**2.

Flitsch, Küstenland, 2100 E. 402 km von Wien.

- H. u. G. Gasthof »zur Post«, ①1; Gasthof »zur goldenen Nuß«, ①4.
B. B.: Erhältlich.

Frankenmarkt, Oberösterreich, 2100 E. 267 km von Wien.

- F. u. R. Alfred Engelberger, Mechaniker; ②. Rabler, Maschinienwerkstätte.
H. u. G. Gasthof Josef Wenger, ①4; »Postgasthaus« F. Winkler, ①2; Gasthof und Brauhaus Offenhuber, ①2.
B. B. Ö.: J. M. Fellerer, Kaufmann, [GBR]; Alfred Engelberger, [VOC].

Franzensbad, Böhmen, 2850 E. 421 km von Wien.

- F. u. R. Jos. Zimmermann, Maschinenschlosser; Werner, Schlosser, Haus Tegetthoff.
H. u. G. »Bellevue und Belvédère«, ①3; »Post«, ①3; »Königsvilla«, ①3; »Stadt Leipzig«, ①2; »Erzherzogin Gisela«, Bahnhofshotel, ①3; »Kaiserhof«, ①2; »Hübner«, L. Hauswirth, ①1.
B. B. Ö.: Josef Grader, Drogerie »zum Schutzenengel«, [GBR], ②; Georg Frank, Spezereihandlung, Haus »Erzherzog Stephan«, [VOC]; Gustav Höhne, Drogerie, [VOC].

Franzensfeste, Tirol, 569·5 km von Wien.

- H. u. G. »Bahnhof«, M. Mayer, ②3, B.: [GBR].
B. B. Ö.: Franz Stubenruß, Kaufmann, [VOC].

Frastanz, Tirol, 2000 E. 622·5 km von Wien.

- F. u. R. Stanislaus Kaiser, Reparaturwerkstätte.
H. u. G. »Kreuz«, ①1.
B. B. Ö.: Stanislaus Kaiser.

Frauenberg, Böhmen, 1500 E. 200 km von Wien.

- H. u. G. »Obec«, R. Strangmüller, ①4; Gasthof Ant. Reutz, ①2.

Freiberg, Mähren, 4100 E. 255 km von Wien.

- H. u. G. Anton Přidal, ①2.
B. B. Ö.: Eduard Zitka, Drogerie »zum Schutzenengel«.

Freiheit, Böhmen, 1700 E. 325·5 km von Wien.

- F. u. R. Wenzel Schneider, Eisenwarenfabrik.
H. u. G. »Post«, ①.
B. B. Ö.: Ludwig Breuer, Apotheker, [GBR].

Freiland-Tavern, Niederösterreich, 280 E. 80 km von Wien.

- F. u. R. A. Diamantidi.
H. u. G. »Taverna«, ①4.

F

Freistadt, Oberösterreich, 3500 E. 181·5 km von Wien.

H. u. G. »Goldener Hirsch«, ①2.

B. B. Ö.: K. Schwarz, Inhaber Ant. Hagleitner, Kaufmann, [GBR]; Ant. Müller, Kolonialwaren, [VOC].

Freivaldau, Schlesien, 6300 E. 301 km von Wien.

F. u. R. Rudolf Jung, Reparaturwerkstätte (gut eingerichtet), ⑤5—10.

H. u. G. »Schroth«, ①3; »Krone«; »Kretschmar«, Besitzer Ludw. Zinner, ①2; »Kurhotel Altvater«, [GBR], ⑥6, versperrbar, ⑧8, offen.

B. B. Ö.: Rudolf Jung, [VOC], [GBR]; Gustav Körner, Kaufmann, [GBR].

— **-Gräfenberg**.

H. u. G. Wasserheilanstalt »Prießnitz«, ①2; Kurhotel und Sportheim »Annenhof«, ①2.

Freudenthal, Schlesien, 7800 E. 245 km von Wien.

F. u. R. Robert Schittenhelm, Olmützer Straße 16.

H. u. G. »Goldener Hirsch«, ①20; »Goldene Birne«, ①2.

B. B. Ö.: Wilh. F. Dreiseitl, Kaufmann, Hauptplatz 10, [GBR]; M. Dermer, Kolonialwaren, [VOC].

Friedau a. d. Drau, Steiermark, 900 E. 242 km von Wien.

H. u. G. Gasthof M. Bauer, ①10.

B. B. Ö.: Al. Martin, Kaufmann, [GBR]; Otmar Diermayr, Kaufmann, [VOC].

Friedeck, Schlesien, 9050 E. 273 km von Wien.

H. u. G. »Silesia«, ①2.

B. B. Ö.: Franz Leopold Treutler, Farbwarenhandlung, [VOC].

Friedland, Böhmen, 6250 E. 346 km von Wien.

F. u. R. Karl Pohl, ①3, Pfortegasse 21.

H. u. G. »Schwarzer Adler«, ①4; »Weißes Roß«, ①2.

B. B. Ö.: J. F. Schicketanz, Kaufmann, Marktplatz 11, [GBR]; J. Mayrhofer, Drogerie, [VOC], Schloßstraße 7.

Friesach, Kärnten, 2300 E. 261 km von Wien.

F. u. R. Otto Hayd, Schlosser, Fürstenhofstraße 8; Rudolf Leitner, Fahrräder und Motorfahrzeuge, Reparaturwerkstätte, ④2, Hauptplatz 29.

H. u. G. »Petersburg«, zum blauen Hause, Wiener Straße 150, B. Ö.: [GBR], ④3, T. int.; »Bahnhof«, ①2; Pension »Grieser Hof«, ①2.

B. B. Ö.: Anton Holzmann, Kaufmann, [VOC]; Rudolf Leitner, [VOC].

P.: Rudolf Leitner.

Frohnleiten, Steiermark, 1200 E. 169·5 km von Wien.

H. u. G. »Stadt Straßburg«, ①2; »Krone«, ①12.

B. B. Ö.: Josef Höfler, Kaufmann, [GBR].

Fürstenfeld, Steiermark, 4700 E. 145 km von Wien.

F. u. R. Joh. Sahla, Reparaturwerkstätte.

H. u. G. »Brauhaus«, ①, Hauptstraße.

B. B. Ö.: Josef Langhans, Kaufmann, [GBR]; Anton Hengl, Farbwarenhandlung, [VOC], Hauptstraße 98—99; Alois Lorenzoni, Kaufmann, [VOC].

P.: Anton Hengl, R.

Fulpmes, Tirol, 1200 E. 491·5 km von Wien.

F. u. R. Josef Hofer, Schmelzhüttengasse 124.

H. u. G. »Stubaihotels«; Gasthof Lutz (Vinc. Bacher), ①2.

Fusch (Bad), Salzburg, 550 E. 387 km von Wien.

H. u. G. Grand Hôtel »Weilgut«, ①3.

Gablonz a. d. Neiße, Böhmen, 91.100 E. 357 km von Wien.

F. u. R. Karl Löhner, Automobilzentrale; Wilh. Löhner, Fahrradhandlung, ①4, Steingasse 9.

H. u. G. »Geling«, J. Tattermusch, ②5, Hauptstraße; »Krone«, Kronenstraße, ①1; »Stadt Karlsbad«, Marktplatz, ①2.

B. B. Ö.: Wilhelm Löhner, [GBR]; Erwin Hora, Drogerie, [GBR]; Karl Löhner, [VOC]; Anton Konrad, Drogerie, [VOC].

Gänserndorf, Niederösterreich, 2100 E. 31·5 km von Wien.

F. u. R. K. Cerha, Mechaniker, Untere Bahnstraße 171; Michael Tomitzi, Fahrradhandlung.

H. u. G. Gemeindegasthaus M. Prager, ①3; Gasthof Johann Koller, ①.

B. B. Ö.: Josef Jünemann, Kaufmann, Hauptstraße, [GBR]; Michael Tomitzi, [GBR].

Gaming, Niederösterreich, 4300 E. 188 km von Wien.

F. u. R. Richard Höllriegel, Elektriker.

H. u. G. »Poste«.

B. B. Ö.: Gustav Braun, Kaufmann, [GBR]; Richard Höllriegel, [VOC].

Gars, Niederösterreich, 690 E. 100 km von Wien.

H. u. G. Gasthof »zum goldenen Stern«, ①3; Gasthof »zum weißen Rossel«, ①4.

B. B. Ö.: Julius Kienast, Kaufmann, [GBR].

G

Gleichenberg, Steiermark, 800 E. 178·5 km von Wien.

- F. u. R. Al. Hirschmugel, Mechaniker, Hauptstraße 64.
 H. u. G. »Mailand«, ①, B.: [VOC]; »Ungarische Krone«, ①.
 B. B. Ö.: Gottfried Holzer, Kaufmann, [GBR].

Gleisdorf, Steiermark, 2500 E. 151·5 km von Wien.

- F. u. R. Friedrich Rath.
 H. u. G. Julius Grabenhofer, Hauptplatz, ①.
 B. B. Ö.: Julius Axmann, Kaufmann, [GBR]; Rudolf Rieger, [VOC].

Gloggnitz, Niederösterreich, 5300 E. 73 km von Wien.

- F. u. R. Felix Renauer, Mechaniker, Wiener Straße 2; Ferd. Griesner, Hauptstraße 41.
 H. u. G. Gasthof »zum schwarzen Adler«.
 B. B. Ö.: Max Schnell, Kaufmann, [GBR]; Gottlieb Ullreich, Kaufmann, [GBR]; Franz Puchegger & Söhne, Kaufmann, [VOC].

Glurns, Tirol, 650 E. 565 km von Wien.

- H. u. G. »Post«, ① 4.

Gmünd, Kärnten, 900 E. 341·5 km von Wien.

- H. u. G. J. Mosers Gasthof »zur Post«, ① 2 (Post- und Telegraphenamt im Hause); Brauerei und Gasthof J. Feldner, ① 3; Gasthof Kohlmayer.

Gmünd, Niederösterreich, 2450 E. 152 km von Wien.

- F. u. R. Alex. Mayer, Hauptplatz; Wilhelm Tobner.
 H. u. G. »Schwarzes Rössel«, ① 4.
 B. B. Ö.: Franz Ruciczka, Kaufmann, [GBR], Kirchen-gasse 79—80; Ernest Weissensteiner, Hauptplatz, [VOC].

Gmunden, Oberösterreich, 7200 E. 252·5 km von Wien.

- F. u. R. August Hausherr, Fahrrad- und Automobilnieder-lage, An der Traunbrücke 5, ⑤.
 H. u. G. »Austria«, ① 3; »Bellevue«, ① 2; »Schiff«, ① 3; »Krone«, ① 2; Mucha, ① 4; »Hirsch«, R. Mages, ① 2.
 B. B. Ö.: Josef Pühringer, Kaufmann, An der Traunbrücke, [GBR]; August Hausherr, [GBR]; Ludwig Knauer, Kauf-mann, Rathausplatz 4, [VOC].

Göding, Mähren, 10.200 E. 96·5 km von Wien.

- F. u. R. Franz Zebrak, Mechaniker, Bahnhofstraße.
 H. u. G. »Europa«, ① 7; »Fischer«, ① 2.
 B. B. Ö.: Viktor Fürst, Kaufmann, ⑤, Schloßgasse 2, [GBR]; Franz Czech, Kaufmann, [GBR].

Görkau, Böhmen, 5850 E. 445 km von Wien.

H. u. G. »Weißes Roß«, ① 10.

B. B. Ö.: C. Hermann Pollack, Apotheker, [GBR].

GÖRZ, Istrien, 25.500 E. 476 km von Wien.

F. u. R. Giovanni Tabei, Automobilniederlage, G, vis-à-vis dem Theater.

H. u. G. »Post«, ① 2; »Zentrale«, ① 2; »3 Kronen«, ① 6; »Südbahn«, ① 3; »Meridional«, ① 8.

B. B. Ö.: Antonio Mazzoli, Drogerie, Herrengasse, [GBR]; Giovanni Tabei, [GBR]; Karlo Volpis, Drogerie, Herren-gasse [VOC].

P.: Giovanni Tabei, C.

Golling, Salzburg, 700 E. 386,5 km von Wien.

H. u. G. »Gollinger Hof«, ① 1, B.: [GBR]; »Bahnhof«, ① 4; »Alte Post«, ① 3.

B. B. Ö.: Nikolaus Dietrich, Kaufmann, [VOC].

Gomagoi, Tirol, 80 E. 590,5 km von Wien.

H. u. G. »Post«, ① 2.

Gonobitz, Steiermark, 1900 E. 302 km von Wien.

F. u. R. Alois Wresounig, Fahrradmechaniker.

H. u. G. »Goldener Hirsch«, Franz Werbnigg, ① 2; »Bierquelle«, Oskar Urban, ① 1.

B. B. Ö.: Franz Kupnik, Kaufmann, Eisenhof, [GBR].

Gosau, Oberösterreich, 1900 E. 314 km von Wien.

H. u. G. Gasthof Brandwirth.

Gosaumühle, Oberösterreich. 303,5 km von Wien.

H. u. G. Gasthof »zur Gosaumühle«, ① 2.

Gossensaß, Tirol, 550 E. 517 km von Wien.

F. u. R. Jakob Amort; D. Seidner.

H. u. G. »Grand Hôtel«, Ludwig Gröbner, ① 4; »Wieland-hof«, Aug. Gröbner, ① 3; »Leopoldhof«, Max Gröbner, ①, B.: [GBR]; »Wolfenburg«, Max Gröbner, ①, B.: [GBR]; »Lamm«, Auckenthaler, ① 2.

Gottschee, Krain, 2400 E. 465 km von Wien.

H. u. G. »Post«, ① 8.

B. B. Ö.: Franz Göderer, Kaufmann, [GBR].

Gradiska, Istrien, 3900 E. 488,5 km von Wien.

H. u. G. »alla Posta«; »alla Speranza«; »alla Città di Trieste«, Ant. Dreher jun.

B. B. Ö.: Ant. Mazzoli, Drogerie; Valentino Patuno, Dro-geri, [GBR], [VOC].

G

Graslitz, Böhmen, 11.800 E. 466·5 km von Wien.

H. u. G. »Kaiser von Österreich«, ①5; »Weißer Schwan«, Anton Vinzl, ①2—3.

GRAZ, Steiermark, 138.000 E. 198·5 km von Wien.

Steiermärkischer Automobilklub. Sekretariat: Grabenstraße 16; Klubhotel und Garage: Grand Hôtel Wiesler.

F. u. R. Johann Puch, Erste steiermärkische Fahrradfabrik-Aktiengesellschaft. Fabrik: Graz, Gottliebgasse. Niederrlage: Graz, Joanneumring 20; Konrad Kadunz, Schönauerstraße 78; Hans Schiller, ②6, Joanneumring 18; Nikodem & Co., ④ und Reparaturwerkstätte, Neutorgasse 55; Josef Eigler, Mechaniker, Heinrichstraße 21, ①.

H. u. G. »Steirerhof«, ①2; »Goldener Löwe«, ①4; »Goldene Birne«, Karl Edhofer, Leonhardstraße 8, ①3—4, gesperrt; »Goldenes Roß«, ①2; »Königstiger«, J.O. Pessl, an der Reichsstraße Wien—Triest gelegen, ①2—3.

B. B. Ö.: Hans Schiller, [GBR]; Alois Fessl jun., Neutorgasse 24, [GBR]; Nikodem & Co., [GBR]; Grazer Drogenhaus, V. Ottorepetz, Apotheker, Sackstraße 3, [VOC]; Josef Eigler, [VOC]; Ignaz Schatzl, Kaufmann, Mурplatz 4, [VOC]; Anton Wachet, Kaufmann, Kaiserfeldgasse 22, [VOC]; P.: J. Puch, Joanneumring 20, C; August Sattler, Landhausgasse 2, H; Al. Brunner, Heinrichstraße 67, M; Josef Reithoffers Söhne, Herrengasse 18, R; Josef Eigler, C, R.

HOTEL ERZHERZOG JOHANN

Graz. Einziges Hotel im Zentrum am Hauptplatz. I. Ranges.

Gesperrte Auto- mobilgarage. **FRITZ MÜLLER**, Besitzer.

„GRAND HOTEL WIESLER“

I. Ranges, gänzlich neuerbaut, modernster Komfort, 100 Zimmer und Appartements mit Privatbadezimmer. — Geschlossene Garage. — Sitz des steierm. Automobil-Klubs. Besitzer ANTON WIESLER.

GRAND HOTEL ELEFANT.

Moderner Komfort. Zivile Preise. Gesperrte Automobilgarage im Hotel.

F. JAUTZ & W. NOWAK (Eigentümer).

Graz.

Niederlage der **Continental-Automobilwerke**, Generalvertretung der leichten **Scheibert-Motorräder**, Spezialhaus für **Autozugehör** und **Autobeleuchtung**
Kaiserfeldgasse Nr. 17. **GRAZ** Kaiserfeldgasse Nr. 17.

o o K. k. priv. o o

Steiermärkische Eskompte-Bank13 Herrengasse **Graz** Herrengasse 13.

Ausgabe von Kreditbriefen und Anweisungen
auf alle bedeutenderen Plätze des In- und Auslandes.
Ein- und Verkauf aller Gattungen **fremder Noten**
und **Münzen**.

Besorgung aller übrigen bankgeschäftlichen
Transaktionen zu den günstigsten Bedingungen.

Greifenburg, Kärnten, 1000 E. 416.5 km von Wien.

H. u. G. Gasthof Niedermüller.

B. B. Ö.: M. Traussnig, Kaufmann, [voc].

Grieskirchen, Oberösterreich, 1600 E. 232 km von Wien.

F. u. R. Rudolf Mathie, Fahrradhändler.

H. u. G. Gasthof »zum schwarzen Adler«, (U).

B. B. Ö.: Lud. Muttersgleich, Kaufmann, (GBR): Karl Seiberl, Kaufmann, [voc].

Gröbming, Steiermark, 1120 E. 272 km von Wien.

H. u. G. Alois Mandl, Gasthof und Kaufmann, (U) 1, B.: (GBR); »Post«, Irimbert Putz, (U) 1, B.: [voc].

Groß-Enzersdorf, Niederösterreich, 1700 E. 15 km von Wien.

F. u. R. Franz Goldmann, Schlosser, Kirchenplatz.

H. u. G. »Sonne«, Kirchenplatz 41, (U) 20; »Altes Rathaus«,
Hauptplatz, (U).

B. B. Ö.: Adolf Baumann, Kaufmann, [GBR].

Groß-Hollenstein, Niederösterreich, 450 E. 29.5 km von Wien.

H. u. G. Gasthof »zur goldenen Sense«.

B. B. Ö.: Karl Hengstler, Kaufmann, Hauptplatz, [GBR];
Berta Glöckler, [voc].**Groß-Meseritsch**, Mähren, 5300 E. 180 km von Wien.

F. u. R. J. Jeřabek, Dampf-Reparaturwerkstätte.

H. u. G. »Goldener Löwe«, (U) 2, Hauptplatz; »Weißes
Rössel«, Oberstadt, (U) 2.

B. B.: J. Dienelt, Kaufmann, Rathausstraße.

G
H

Groß-Pöchlarn, Niederösterreich, 1400 E. 94·5 km von Wien.

F. u. R. Ant. Frühauf, Mechaniker.

H. u. G. Gasthof »zum goldenen Schiff«, ① 2; »Bahnhof«, ① 1.

B. B. Ö.: Lud. Roubíček, Kaufmann, [GBR].

Grottau, Böhmen, 4150 E. 361·5 km von Wien.

H. u. G. »Stadt Reichenberg«, Zittau-Reichenberger Straße; Gasthof »Goldener Engel«.

B. B. Ö.: Karl Klindert, Farbwarenhandlung, Zittau-Reichenberger Straße, [GBR].

Grulich, Böhmen, 3850 E. 287 km von Wien.

H. u. G. »Rotter«, ① 4; »Goldener Brunnen«, ① 3.

Guntramsdorf, Niederösterreich, 4750 E. 21 km von Wien.

H. u. G. Gasthof Georg Frank, B.: [GBR].

B. B. Ö.: W. Jankos Witwe, Hauptstraße, [GBR].

Gura Humora, Bukowina, 1950 E. 1071 km von Wien.

H. u. G. »Communal«, ① 3; »Romanie«, ① 2.

B. B. Ö.: Leo Harth, Apotheke »zum Reichsadler«, [GBR].

Gutenstein, Niederösterreich, 1950 E. 66 km von Wien.

F. u. R. Alois Sitzenkopf, Fahrradmechaniker.

H. u. G. »Goldener Löwe«, ① 2; »Bär«, ① 4, B.: [VOC].

B. B. Ö.: Anton Riesch, Kaufmann, [GBR]; Karl Hembach, Kaufmann, [VOC].

Haid, Böhmen, 1000 E. 343·5 km von Wien.

H. u. G. Gasthof »zum goldenen Löwen«, ① 3; Gasthof »zum Fuchsen«, ① 3.

B. B. Ö.: K. Dattelzweig, Kaufmann, [GBR].

Haida, Böhmen, 3100 E. 361 km von Wien.

F. u. R. Franz Klimt.

H. u. G. »Goldener Adler«, ① 8; »Kaiser von Österreich«, ① 4.

B. B. Ö.: Gustav Czirnich, Drogerie »zum weißen Kreuz«, [GBR]; Rudolf Schlegel, Apotheke »zum goldenen Löwen«, [VOC].

Hainburg, Niederösterreich, 6150 E. 50 km von Wien.

F. u. R. L. Wilschinsky, Schlosserei, Donaulände 220.

H. u. G. »Kaiser von Österreich«, ① 2; Gasthof »zum weißen Lamm«, ① 8, Ungargasse; Gasthof »Goldene Krone«, ① 4, Landstraße.

B. B. Ö.: Karl Resch, Kaufmann, [GBR]; Adolf Eder, Kaufmann, [VOC], Hauptplatz.

Hainfeld, Niederösterreich, 3800 E. 58 km von Wien.

F. u. R. Marie Penn, Schlosserei, Bahnstraße.

H. u. G. »Weintraube«, Franz Zobel, ①6, Hauptplatz;
»Goldener Löwe«, ①3; »Bahnhof«, Franz Ploberger, ①.

B. B. Ö.: C. & F. Sedlmayer, Kaufmann, Hauptstraße 40,
[GBR]; J. Riesenthaler, Kaufmann, Hauptplatz, [VOC].

Hall, Tirol, 6200 E. 459·5 km von Wien.

F. u. R. Karl Löderle, mechanische Werkstätte, Kaiser-Franz-Josefs-Platz 238, ④4.

H. u. G. »Bär«, ①2; »Post«, ①2.

B. B. Ö.: Karl Löderle, [GBR]; Leopold Wedl, Kaufmann, [VOC].

Hallein, Salzburg, 6700 E. 324 km von Wien.

F. u. R. Friedrich Simon, Mechaniker, Wichtelhüberstraße 39.

H. u. G. »Stern«, Hallein-Burgfried, beim Bahnhofe, ①3;
»Stampfbräu«; Gasthof Mayer, Thunstraße.

B. B. Ö.: Ludwig Häusel Nachf. Norbert Seywald, Kaufmann, Thungasse 290, [GBR].

Hartberg, Steiermark, 2100 E. 118 km von Wien.

F. u. R. Rudolf Steinhöfler, Maschinenfabriksniederlage.

H. u. G. »Post«.

B. B. Ö.: Johann Fürbass, Kaufmann, [GBR]; Rudolf Steinhöfler, [VOC].

Heiligenblut, Kärnten, 900 E. 404 km von Wien.

H. u. G. »Rupertihaus«; »Post«, Anton Schober, ①3,

B: [GBR].

Heiligenkreuz, Niederösterreich, 1150 E. 90 km von Wien.

H. u. G. »Stiftsgasthof«, ①10.

B. B. Ö.: Ferdinand Paur jun., Kaufmann, [GBR].

Hermagor, Kärnten, 880 E. 390 km von Wien.

H. u. G. Franz Gassers Hotel, ①1, B.: [VOC].

Herzogenburg, Niederösterreich, 2200 E. 68 km von Wien.

F. u. R. Alex. Hierner, Mechaniker; Franz Urban, Wiensstraße 16.

H. u. G. Gasthof »Goldene Weintraube«, ①3, Herrengasse;
Gasthof »Schwarzer Adler«, ①2, Rathausplatz.

B. B. Ö.: Ferd. Walla, Kaufmann, [GBR]; Ludwig Petschka,
Kolonialwarenhandlung, [VOC].

Hiefnau, Steiermark, 1600 E. 176 km von Wien.

H. u. G. »Zum Touristen«, ①4, Heinrich Wickenhauser,
B. Ö.: [GBR]; »Post«, Hans Eichenhauser, ④, B. Ö.: [VOC].

H

I

Hilm-Kematen, Niederösterreich, 900 E. 141·5 km von Wien.

- H. u. G. »Litzellacher«, ①2.
B. B. Ö.: Joh. Waass, Kaufmann, [GBR].

Hinterbrühl, Niederösterreich, 1550 E. 23 km von Wien.

- H. u. G. »Feldmarschall Radetzky«, ①2; »Paulinenhof«,
①2; Gasthof »Höldrichsmühle«, ①10.
B. B. Ö.: J. Maurer, Kaufmann, [GBR].

Hochfinstermünz, Tirol. 527·5 km von Wien.

- H. u. G. Alpenhotel »Hochfinstermünz«, Josef Geiger,
①10, B. Ö.: [GBR].

Hohenberg, Niederösterreich, 2450 E. 96 km von Wien.

- H. u. G. »Post«, Josef Singer, ①3, B.: [GBR].
B. B. Ö.: Heinrich Partsch, Kaufmann, [VOC].

Hohnelbe, Böhmen, 6600 E. 380 km von Wien.

- F. u. R. Ig. Th. Petera & Söhne, Karosseriefabrik mit
Dampfbetrieb, größtes Etablissement dieser Branche
in Böhmen (Reparaturwerkstätte für Karosserien).
H. u. G. »Schwan«, ①3; »Mohr«, ①2.
B. B. Ö.: Ant. Goldbach, Drogerie, Hauptstraße.

Hohenems, Vorarlberg, 5700 E. 653·5 km von Wien.

- H. u. G. »Post«, Gasthof, ①3.

Horazdowitz, Böhmen, 3300 E. 250 km von Wien.

- H. u. G. »Blauer Stern«.
B. B. Ö.: Al. Schrabal, Kaufmann, [GBR].

Horn, Niederösterreich, 2750 E. 87·5 km von Wien.

- F. u. R. Franz Andraschek-Holzer, Mechaniker, Schützen-
platz; Franz Wach, Maschinenschlosser, Raabserstraße.
H. u. G. »Goldenes Lamm«, Hauptplatz 169, ①8;
»Schwarzer Adler«, ①2; »Weißes Rössel«, ①4.
B. B. Ö.: Adolf Witzelsperger, Kaufmann, Marktplatz 9,
[GBR]; Josef C. Träßler, Kaufmann, Wiener Straße, [VOC].

Humpoletz, Böhmen, 5900 E. 184·5 km von Wien.

- F. u. R. Ad. Kauera, Mechaniker.
H. u. G. »Weißes Lamm«, ①4; »Pujmann«, ①4.
B. B.: J. Naprávnik, Kaufmann.

Iglau, Mähren, 24.400 E. 167·5 km von Wien.

- F. u. R. Karl Fuchs, Mechaniker, Hauptplatz.
H. u. G. »Goldener Löwe«, ①5, B.: [VOC]; »Grand Hôtel
Ehrenhöfer«, ①2; »Goldener Stern«, Emilie Zadny, ②,
B.: [GBR].
B. B. Ö.: S. Breth & Co., Drogerie »zum schwarzen Hund«,
Schillergasse, [GBR].

Imst, Tirol, 2600 E. 529 km von Wien.

F. u. R. Hager, Schlosser; Johann Koch, Fahrradhandlung.
 H. u. G. »Post«, J. A. Stubmayr, ①8; B. Ö.; »Sonne«.
 B. B. Ö.: Hans Moser, Apotheker, [GBR]; Johann Koch,
 [VOC].

Inner-Manzing, Niederösterreich, 140 E. 89·5 km von Wien.

B. B. Ö.: Joh. Hell, Kaufmann, [GBR].

Innichen, Tirol, 1000 E. 496 km von Wien.

F. u. R. Franz Bachmann, Mechaniker; Ludwig Hözel,
 Fahrradhandlung, ④4.
 H. u. G. »Grauer Bär«, ①1; »Goldene Stern«, ①4;
 »Schwarzer Adler«, ①5, Karl Steinwander, B. Ö. in
 nächster Nähe des Hotels; »Sonne«, ①2.
 B. B. Ö.: J. Staps, Drogerie, [GBR]; L. Hözel, [GBR], ④.

INNSBRUCK, Tirol, 26.900 E. 469·5 km von Wien.

F. u. R. Röthy & Wiedner, Reparaturwerkstätte, Akku-
 mulatorenstelle, ④20, Heiliggeiststraße 13; Franz
 Ludwig, mechanische Reparaturwerkstätte, Universitäts-
 straße 7; Eduard Linser, Reparaturwerkstätte mit
 elektrischem Betrieb, ④12—15, Tag und Nacht geöffnet,
 (direkt an der Automobillinie) Leopoldstraße 18, T. 477.

H. u. G. »Tirolerhof«, ④4; »Europa«, Bahnhofplatz;
 »Sonne«, Bahnhofplatz; »Viktoria«, Bahnhofplatz;
 »Kreid«, Margaretenplatz; »Habsburgerhof«, Museum-
 straße; »Neue Post«, Maximilianstraße (eigene Stände
 in der Zentralgarage Röthy & Wiedner, Heiliggeist-
 straße 13). — »Alte Post«, Maria-Theresien-Straße, ①1;
 »Kaiserhof«, Innstraße, ①1; »Central«, Erlerstraße, ①1;
 »Stadt München«, Landhausstraße, ④ bei Holzhammer;
 »Arlbergerhof«, ④4; Gasthof »Grauer Bär«, Universitäts-
 straße 7, ④4; Hotel-Pension Karl Kayser, Linkes Innufer,
 ①3; Gasthof »zum Mondschein«, Linkes Innufer, ①3.

B. B. Ö.: Mart. Tschurtschenthaler, Kaufmann, Herzog-
 Friedrich-Straße 39, [GBR]; Franz Ludwig, [GBR];
 Röthy & Wiedner, [GBR] u. [VOC]; Eduard Linser,
 [VOC]; Josef Malfatti, Apotheker, Innstraße 5, [GBR].
 P.: Franz Gradišegg, Tempelstraße 18, C.

AUTO-ZENTRALE R. Holzhammer
 erzh. Kammerlieferant.

Garagen, Reparaturen, Zubehör, Pneu, Benzin
 Offizielle Station des Öst. Automobil-Clubs. **Mäßige Preise.**
Fernsprecher: 532. **Telegramme: Holzhammer.**

— **-Wilten,**
 »Veldidena«, ①6.

I
J

Ischl, Oberösterreich, 9700 E. 286·5 km von Wien.

F. u. R. Max Schreiber, Fahrradhändler, **G**, Kreuzplatz 3.
 H. u. G. »Kaiserin Elisabeth«, **U**; Bauer, **U** 6; »Goldenes Kreuz«, **U** 4; »Schwarzer Adler«, **U** 6; »Post«, **U** 4;
 »Erzherzog Franz Karl«, Hotel und Pension S. Sonnenschein, elektrisch beleuchtet, Hochquellenwasserleitung, Gelegenheit zum Autowaschen.

B. B. Ö.: Franz Krupitz, Drogerie »zum schwarzen Hund«,
 [GBR]; Franz Härlinger, Kaufmann, Salzburger Straße 5,
 [VOC]; Josef Stöger, Kaufmann, Pfarrgasse 4, [VOC];
 Max Schreiber, [VOC].

P.: Anton Kleemann, Pfarrgasse, C.

Jägerndorf, Schlesien, 14.600 E. 271·5 km von Wien.

F. u. R. Karl Nierlick, Fahrradhandlung, Rudolfstraße 50,
U 3.

H. u. G. »Tiroler«; »Kaiser von Österreich«, **U** 2; »Staatsbahnen«, **U** 2.

B. B. Ö.: Karl Nierlick.

Jajce, Bosnien, 4000 E. 620 km von Wien.

H. u. G. »Grand Hôtel«, Joh. Toth, **U** 4, B. Ö.

Jaroslau, Galizien, 22.700 E. 610 km von Wien.

F. u. R. M. Sierzega, Büchsenmacher.

H. u. G. »Grand Hôtel«, C. Weichselbaum, **U** 2; »Stern«,
 Moritz Weichselbaum, **U** 20.

B. B. Ö.: J. Links Nachf. W. Brillant, Drogerie, Krakowska-gasse, [GBR]; Agnes Pawluska, Farbenhandlung, [VOC].

Jauernigg, Schlesien, 2150 E. 561·5 km von Wien.

F. u. R. R. Melan, Mechaniker.

H. u. G. »Kronprinz«, **U** 4; »Deutsches Haus«, **U** 10; Gasthof »zur alten Post«, **U** 2.

B. B. Ö.: C. Schubert, Eisenhandlung, [GBR]; Ernst Nitsch, [VOC].

Jičín, Böhmen, 9760 E. 801 km von Wien.

F. u. R. Josef Havel.

H. u. G. »Hamburg«, Martin Prohazka, **U** 5, B. Ö.: [GBR].

Judenburg, Steiermark, 5000 E. 209 km von Wien.

F. u. R. Guido Haid, Schlosserei.

H. u. G. »Post«, Klubhotel des St. A.-K., **U** 4.

B. B. Ö.: Josef Postel & Co., [GBR]; Rudolf Innek, Drogerie »zum Genfer Kreuz«, [VOC].

Judenburg.
FERD. KAPFER BENZIN- UND
ÖLSTATION

Jungbunzlau, Böhmen, 18.500 E. 295 km von Wien.

F. u. R. Laurin & Klement, A.-G., Motorfahrzeugfabrik, G.
H. u. G. »Goldener Kranz«, ①2.
B. B. Ö.: Ad. Benda, Kaufmann, [GBR].

Kalksburg, Niederösterreich, 1100 E. 18.5 km von Wien.

H. u. G. Gasthof »zum Sonnenaufgang«; Gasthof »Weintraube«.
B. B. Ö.: Anton Janko, Kaufmann, [GBR].

— -Roter Stadl.

H. u. G. »Roter Stadl«, ①6, B., [GBR].

Kammer am Attersee, Oberösterreich, 180 E. 257.5 km von Wien.

H. u. G. »Seehof«, ①8; »Kammer«, ①; Gasthof »Hofwirt«, H. Kurz, ①2.
B. B. Ö.: Fanni Winterbauer, Spezereiwarenhandlung, [VOC].

Kapfenberg, Steiermark, 6000 E. 140 km von Wien.

H. u. G. »Grüner Baum«, ①; Bahnhofrestaurant R. Ramsauer, ①.
B. B. Ö.: Albin Sima, Kaufmann, [GBR]; L. Weber, Kaufmann, [VOC].

Karersee, Tirol. 628.5 km von Wien.

H. u. G. »Karersee«, ①6, B., [GBR]; »Latemar«, ①3;
»Karerpaß-Hotel«, Karl Dirks, B.: [VOC].

Karlsbad, Böhmen, 14.650 E. 89.5 km von Wien.

F. u. R. Franz Grimm, Wagenbauer & Schmiedemeister, Haus »Hufeisen« vis-à-vis der k. k. Hauptpost, Auto-garage 10; Siegfried Löw, Automobilgeschäft, Haus Stephenson, Alte Bahnhofstraße, T. 443, G24; Hans Baumgartl, »Automobilhof« vis-à-vis dem Zentralbahnhof, G; Ludwig Stark, Zentralbahnhofstraße 151, G12.

H. u. G. »Grand Hôtel Puppe«, Haus »Hufeisen«, Be-herbergung von Chauffeuren, ①6; »Savoy-Westend«; »Königsvilla«; »Bristol«; im Winter geöffnet: »Nürnbergerhof« mit Dependance »Drahomira«, ①2; »Goldener Schild«, ①2; »Post«, ①3; »Kroh«, ①2.

B. B. Ö.: Franz Grimm, [GBR]; Ludwig Stark; Hans Baumgartl, [GBR]; Josef Krebs, Kaufmann, Strudelgasse, [GBR]; Siegfried Löw, [VOC], [GBR]; Wilhelm Adler, Groß-

K**Karlsbad.**

drogerie, Kaiser-Franz-Joseph-Straße, [VOC]; F. J. Gleisinger, Drogerie, Kirchenplatz, [VOC]; Popper & Rindler, Materialwarenhandlung, Haus Königshafen.
P.: Siegfried Löw, C.

Karlsbad-Fischern.

H. u. G. »Maxima«, Alexander Teschner, Rep., G, B. Ö.: [GBR], P.: M.
B. B. Ö.: J. C. Fügert, Kaufmann, [GBR].

Kemmelbach, Niederösterreich, 400 E. 108 km von Wien.

H. u. G. Gasthof August Bilek; Gasthof Anton Fröhlich.
B. B. Ö.: Brüder Mahler. [GBR].

Kimpolung, Bukowina, 8000 E. 1160 km von Wien.

F. u. R. M. Hufler, Mechaniker.
H. u. G. »Kommunal«, U8.
B. B. Ö.: Schmidt & Fontin, Materialwarenhandlung, [GBR].

Kindberg, Steiermark, 1700 E. 125 km von Wien.

F. u. R. Ed. Glaesser, Maschinenwerkstätte mit Dampfbetrieb.
H. u. G. Wolfsbauers Brauhaus, U5; »Goldener Löwe«, U4.
B. B. Ö.: Friedrich Kowatsch, Kaufmann.

Kirchdorf, Oberösterreich, 700 E. 320·5 km von Wien.

H. u. G. »Post«, U10.
B. B. Ö.: Viktor Hugo Scheitz, Salvator-Apotheke, [GBR]; J. Redtenbachers Sohn, Kaufmann, [VOC].

Kirchdorf, Tirol, 1100 E.

F. u. R. Christ. Aigner, Mechaniker.
H. u. G. Gasthof Marcher.
B. B. Ö.: Christ. Aigner.

Kitzbühel, Tirol, 1800 E. 387 km von Wien.

F. u. R. Al. Abendstein, Mechaniker, Hintere Gasse.
H. u. G. »Kitzbühel«, U4; Gasthof Hinterbräu, U2; Gasthof und Brauerei Tiefenbrunner, U3.
B. B. Ö.: Al. Vogl, Drogerie zum Tiroler Adler, [GBR]; Al. Abendstein, [GBR]; Karl Plauer, Kaufmann, [VOC].

LAGENFURT, Kärnten, 24.300 E. 306 km von Wien.

Kärntner Automobilklub. Sekretariat: Joh. W. Adler, Alfons Wurm; Klubheim: Hotel Moser.

F. u. R. Laure & Hagspiel, mechanische Werkstätte und Fahrradhandlung, Lydmanskygasse 45; Thomas Bohrer, k. k. priv. Wagenfabrik und Automobilreparaturwerkstätte, Villacher Straße.

Klagenfurt.

HOTEL SANDWIRTH

Altrenommiertes Haus neben der k. k. Hauptpost.

Besitzer Josef JAMEK.

In nächster Nähe:

Besteingerichtete Garage Kärtntens:

K. k. priv. Wagenfabrik Th. Bohrer. Pneu-Benzin-Öl. Schlosser-, Dreher-, Schmiede-, Wagner-, Sattler- und Lackierwerkstätten.

Akkumulatorenladung. Autogenes Schweißen.

— Villacher Straße 27 a. —

HOTELS I. RANGES

HOTEL KAISER VON ÖSTERREICH

HOTEL MOSER

GARAGE FÜR 20 AUTOMOBILE

bei RUDOLF WURM, St.-Veiter Ring 27

Offizielle Benzinstation des Österreichischen
Automobil-Clubs

Reparatur, Vulkanisiermaschine, Pneumatik

H. u. G. Grömer, ①4; Trabesinger, Völkermarktstraße 5,
②, B. Ö.: [voc].

B. B. Ö.: Alois Schaffer, Drogerie »zum schwarzen Hund«,
Kranergasse, ③; Thomas Bohrer, [voc]; Karl Pamperls Söhne Nachfolger Paul Hatheyer, Seifen- und
Petroleumgeschäft, Inhaber Rudolf Roth, Heuplatz 19,
[voc]; Rudolf R. v. Hillinger, Großhandlung, Bahnhof-
straße 3, [voc].

Matthias PLANKO

Schulhaus-
gasse.

Garage für 10 Automobile. — Puch-Automobile. — Reparaturwerkstätte. — Benzin-, Öl- und Pneumatikdepot.

Hans Birnbacher,

Buchhandlung.
Bahnhofstraße.

Reichstes Lager von Reiseführern, Touristenkarten etc.
Größte Auswahl von Ansichtskarten.

K

Klattau, Böhmen, 12.900 E. 297·5 km von Wien.

- F. u. R. Peter Pichner, Reparaturwerkstätte, Ringplatz.
H. u. G. »Weiße Rose«, Ringplatz, ①4; Mencik, Wiener
Gasse, ①1.
B. B. Ö.: Peter Pichner, [GBR]; Bohumil Sobotka, Drogerie
zur schwarzen Rose, [GBR].

Klosterneuburg, Niederösterreich, 11.600 E. 10·5 km von Wien.

- F. u. R. Leopold Knebelsberger, Mechaniker, Niedermarkt 2.
H. u. G. »Goldenes Schiff«; Gasthof Richard Werner,
Stadtplatz 37, ①.
B. B. Ö.: Friedrich Kaiser, Apotheker, Stadtplatz 8; Josef
Gruber, Kaufmann, Rathausplatz 5, [GBR]; Leopold
Knebelsberger, [VOC]; Ferd. Eichenseder, Kaufmann,
Wiener Straße 50; [VOC].

Knittelfeld, Steiermark, 8100 E. 193 km von Wien.

- F. u. R. Wilhelm Paar, Mechaniker.
H. u. G. »Post«, Peter Strasser, ①; Fingers Brauerei, ①3.
B. B. Ö.: Josef Hadeyer, Kaufmann, [GBR]; Franz Sovrano,
Kaufmann, Hauptplatz 4, [GBR]; Viktor Hayd, Drogerie,
[GBR].

Königgrätz, Böhmen, 9800 E. 276 km von Wien.

- F. u. R. Josef Ježek, Palackystraße; J. Herbrych, Žižkaplatz;
J. Právtzek, Fünfhaus.
H. u. G. »Grand Hôtel«, ①7; »Merkur«, ①2.
B. B. Ö.: Josef Michalek, Kaufmann, Georgstraße, [GBR];
Jan Vaněk, Drogerie, [VOC].

Königswart, Böhmen, 2050 E. 402·5 km von Wien.

- H. u. G. »Kaiser von Österreich«, Karl Ströher, ①3; Josef
Buberl, ①4, B. Ö.: [VOC].

Kolin, Böhmen, 15.050 E. 239·5 km von Wien.

- H. u. G. »Grand Hôtel«, Ringplatz, ①6; »Blauer Stern«,
①3; »Post«, ①5.
B. B. Ö.: B. Režníček, Ringplatz; Oskar Storch, Apotheke
zum schwarzen Adler, Hauptplatz, [VOC]; M. P. Putterlich,
Mag. pharm., [VOC].

Komotau, Böhmen, 15.750 E. 355·5 km von Wien.

- F. u. R. Joh. Hoffmann, Schlosser.
H. u. G. Maximilian Scherber, ②6, Reparaturwerkstätte,
B. Ö.: [VOC]; Reiter, Marktplatz, ①4.
B. B. Ö.: Jul. Wolf, Kronen-Drogerie, beim Rathause,
[GBR].

Korneuburg, Niederösterreich, 8800 E. 17 km von Wien.

- F. u. R. Mulka, Mechaniker, Wiener Straße.
H. u. G. »Weißes Rössel«; »Goldenes Kreuz«; Steinbachs Bahnhofshotel.
B. B. Ö.: Johann Lederer, Kaufmann, [GBR].

Krainburg, Krain, 2500 E. 376 km von Wien.

- H. u. G. »Alte Post«.
B. B. Ö.: Franz Dolenz, Kaufmann, [GBR]; M. Raut, Kaufmann, [VOC].

Krakau, Galizien, 91.400 E. 422 km von Wien.

- F. u. R. F. Lord, Motorfahrzeuge, Florianigasse 55.
H. u. G. »De Saxe«, Slawkowska 3, (U)3; »Central«, Basztowastraße, (U)10; »Royal«, Gertrudstraße.
B. B. Ö.: J. Wisniewski & Co., Drogerie zum Löwen, Stradom 7, [GBR]; Fr. Lehnert, Kaufmann, Stawkowska 6.
B. Ö. und Tavotfett; F. Lord, [VOC]; P: F. Lord, C.

Kratzau, Böhmen, 3500 E. 350 km von Wien.

- F. u. R. Ferd. Seidl's Nachfolger, Fahrradhandlung.
H. u. G. »Rathaus«, (U)2 (ungedeckt); »Kaiserkrone«, (U).
B. B. Ö.: Ferd. Seidl's Nachfolger, [GBR]; Alfred Gahlert, Drogerie »zur Palme«, [VOC].

Krems, Niederösterreich, 11.500 E. 72 km von Wien.

- F. u. R. Ludwig Zafouk, Mechaniker, Obere Landstraße 17;
W. Schowanek, Mechaniker, Drinkwelderstraße 15.
H. u. G. »Bahnhof«, (U)3; »Goldener Hirsch«, Dreifaltigkeitsplatz, (U)3; Gasthof »zur Post«, Obere Landstraße 32.
B. B. Ö.: Alois Hauer, Kaufmann, Obere Landstraße 16, [GBR]; S. E. Kleewein, Apotheke zum schwarzen Adler, Obere Landstraße 3, [GBR]; Alois Seeber, Kaufmann, Obere Landstraße, [VOC]; Josef Wolf, Kaufmann, Wiener Gasse 4, [VOC]; Adolf Zumpfe, Apotheke zum Mohren, [VOC].

Kremsier, Mähren, 14.000 E. 160·5 km von Wien.

- F. u. R. Brüder Pivoda, Großer Platz 12.
H. u. G. Simon, Großer Platz, (U)10; Hajek (M. Kuba), (U)4.
B. B. Ö.: Franz Novotny, Kaufmann, Wassergasse 84, Komenskaplatz, [GBR]; Rudolf Jašek, Kaufmann, [GBR].

Krieglach, Steiermark, 3400 E. 114·5 km von Wien.

- F. u. R. Josef Nadlischek, Schlosserei.
H. u. G. Gasthof Marie Maurer, (U); Gasthof Al. Voglsang, (U); Gasthof Hans Steingruber, (U).
B. B. Ö.: Friedrich Maro, Kaufmann, [GBR].

K
L

Krumau, Böhmen, 8800 E. 208·5 km von Wien.

H. u. G. »Rose«; »Stadt Wien«, ①2; Goldener Engel,
»Schwarzer Adler«.
B. B. Ö.: Josef Pöschl, Kaufmann, Latron 79, [GBR].

Kufstein, Tirol, 4600 E. 421·5 km von Wien.

F. u. R. Josef Guggenberger, Mechaniker; Josef Gasser,
Reparaturwerkstätte mit Kraftbetrieb.
H. u. G. Auracher, Erstes Haus, Komfort, Unterer Stadt-
platz ①6, B. Ö.; »Gisela«, ①; Egger, A. Greiner, ⑥;
Gasthof »3 Könige«, ①2.
B. B. Ö.: Josef Gasser, [voc]; Andreas Hofer, Großhandlung,
[voc]; Anton Blachfellner, Drogerie, Oberer Stadtplatz
und Reichstraße, [GBR].

Kundl, Tirol, 1200 E. 414 km von Wien.

F. u. R. Michael Adler.
H. u. G. Gasthof und Brauerei Johann Kirschner, ①3,
B. Ö.: [GBR].

Kuschwarda, Böhmen, 1650 E. 266·5 km von Wien.

H. u. G. Franz Reif, ①8, 20 Fremdenzimmer; Gasthof
Paulik, ①3.
B. B. Ö.: J. F. Podskalsky, Kaufmann, [GBR].

Laa a. d. Thaya, Niederösterreich, 4000 E. 63 km von Wien.

F. u. R. Ed. Uhrner, Mechaniker.
H. u. G. Müller; »Goldene Rose«.

LAIBACH, Krain, 36.600 E. 401·5 km von Wien.

F. u. R. Joh. Jux & Sohn, Mechaniker, Wiener Straße;
Fakim, Maschinist der elektrischen Zentrale.
H. u. G. Grand Hôtel »Union«, ⑥, B. Ö.: [voc]; »Elefant«,
①2; »Stadt Wien«, ①2.
B. B. Ö.: Michael Kastner, Kaufmann, Kongreßplatz 10,
[GBR].

Lambach, Oberösterreich, 1900 E. 227·5 km von Wien.

H. u. G. Rappel & Kandler, ①2; Gasthof »zum Ele-
fanten«, ①2.
B. B. Ö.: Karl Schubert, Kaufmann, [GBR].

Landdeck, Tirol, 2200 E. 489 km von Wien.

F. u. R. J. Holzhammer (im Hotel »Post«).
H. u. G. »Zur Post«, Josef Müller, ⑥18, B. Ö.,
eigene Reparaturwerkstätte (Filiale von J. Holz-
hammer); »Schwarzer Adler«, ①2.
B. B. Ö.: K. Hochstöger, Apotheke »zur Mariahilfe«,
Reichsstraße 47, [GBR].

Landeck.

Auto-Benzin- und Ölstation
Anton Handle

gegenüber dem Hotel zum goldenen Adler

Sämtliche Öle und Fette stets auf Lager
 — Beste und billigste Bezugsquelle —

Landro, Tirol. 40 E. 511 km von Wien.

H. u. G. J. Bauer, **①6.**

Landskron, Böhmen, 6100 E. 212·5 km von Wien.

F. u. R. Ig. Kobsa, Fahrradhändler.

H. u. G. »Goldene Kugel«, **②12**; »Weißes Rössel«,
①6, »Pilsner Bierhalle«, **①3** (keine Hotelzimmer).

B. B. Ö.: Ig. Kobsa.

Lang-Enzersdorf, Niederösterreich, 2550 E. 12·5 km von Wien.

H. u. G. Gasthof »Schwarzer Ochs«; Gasthof »Goldenes Lamm«.

Laun, Böhmen, 10.200 E. 943·2 km von Wien.

F. u. R. P. Šnobl, Fahrradhandlung.

H. u. G. »Krone«, **①5**; »Union«, **①4**.

B. B. Ö.: L. Popper, Kaufmann, **[GBR]**; P. Šnobl, **[VOC]**.

Lavamünd, Kärnten, 1600 E. 289·5 km von Wien.

H. u. G. »Post«; »Krone«.

B. B. Ö.: Thomas Müller, Kaufmann, **[GBR]**.

Laxenburg, Niederösterreich, 1250 E. 16·5 km von Wien.

F. u. R. K. Adolf, Schlosser, Hofstraße 18.

H. u. G. Gasthof »zur Stadt Wien«, **①10**, B. Ö.: **[GBR]**.

B. B. Ö.: Friedrich Stöckler, Kaufmann, **[VOC]**.

Leibnitz, Steiermark, 2900 E. 302 km von Wien.

H. u. G. »Goldener Ochs«, **①15**.

B. B. Ö.: Al. Kada, Kaufmann, **[GBR]**.

Leipnik, Mähren, 18.100 E. 192·5 km von Wien.

F. u. R. E. Fitz, Fahrradhandlung, Hauptplatz 9.

H. u. G. »Kreuz«, Oseckergasse, **①4**; »Blauer Stern«.

B. B. Ö.: E. Fitz, **[VOC]**.

L

Leitmeritz, Böhmen, 18.100 E. 942·5 km von Wien.

- F. u. R. Vinzenz Bittner, Maschinenschlosser.
 H. u. G. »Krebs«, ⑥3; »Roter Hirsch«, ①3; Gasthof
 »Hradahof«, ①.
 B. B. Ö.: K. Odkolek, Drogerie, Stadtplatz; Emil von
 Tongel, Adlerapotheke, [VOC].

LEMBERG, Galizien, 180.000 E. 715·5 km von Wien.

- F. u. R. Karl Domiczek, Sikstuska 25, ①; E. & J. Stromenger, Karola Ludwika 5, ①.
 H. u. G. »George«, Akademiestraße; »Imperiale«, Trzeciego Maja; »De l'Europe«, Maryacki-Platz; »Warszawski«, ①8; »De France«, Mariacki-Platz.
 B. B. Ö.: Karl Domiczek, [VOC]; Jan Schumann, Eisenwaren, Panska 23, [VOC]; E. & J. Stromenger, [GBR]; Peter Mikolasch & Co., Drogerie, Kopernika 1, [GBR]; P.: E. & J. Stromenger, C; Moskowitz & Schrenzel, Jagiellona 11, M.

Leoben, Steiermark, 10.200 E. 160·5 km von Wien.

- F. u. R. Erwin Putzker, Reparaturwerkstätte, Hauptplatz 8, ⑥; J. Stadler, Mechaniker, Hauptplatz.
 H. u. G. »Grand Hôtel Gärner«, Klublokal des St. A.-K., ①10, B. Ö.: [VOC]; »Post«, ①3.
 B. B. Ö.: Heinrich Plahna, Drogerie zum schwarzen Hund, Hauptplatz, [GBR]; Satzger & Schachners Nachfolger, Drogerie, Homanngasse 34, [GBR]; Josef Mayr, Kaufmann, [VOC]; Erwin Putzker, [VOC]; P.: Erwin Putzker, CR.

Leobersdorf, Niederösterreich, 3550 E. 41 km von Wien.

- H. u. G. Gasthof »zum Fuchs«, Südbahnrestauration, ①2.
 B. B. Ö.: Alfr. Hackmüller, Apotheke »zum heilsamen Brunnen«, [GBR]; Ant. Gutscher, Kaufmann, [VOC].

Levico, Tirol, 8500 E. 674·5 km von Wien.

- H. u. G. »Grand Hôtel Levico les Bains« und Neues Kurhaus; »Bellevue et Russie«; »Eden«.
 B. B. Ö.: Enrico Avansini, Kaufmann, [GBR]; Johann Amorth, Apotheker, [VOC].

Liebenau, Böhmen, 3150 E. 938 km von Wien.

- F. u. R. Hermann Hillebrand, Fahrradhandlung.
 H. u. G. »Erzherzog Stephan«.
 B. B. Ö.: Hermann Hillebrand, [GBR].

Lienz, Tirol, 4300 E. 454·5 km von Wien.

- F. u. R. Josef Aistner, Mechaniker, Franz-Josefs-Platz.
 H. u. G. »Post«, ①; »Rose«; »Weißes Lamm«; »Adler«.
 B. B. Ö.: Drogerie »zum Kreuz«, Johannesplatz 170, [GBR]; Josef Aistner, [VOC].

Liezen, Steiermark, 1900 E. 142·5 km von Wien.

F. u. R. C. Wimler, Schlosser.

H. u. G. »Post«, Michael Pugneth, B. Ö.: **voc**, **U**5 (Klublokal des St. A.-K.); »Fuchs«, **U**6.

B. B. Ö.: Josef Wulz, Kaufmann, **GBR**.

Lilienfeld, Niederösterreich, 3000 E. 86 km von Wien.

F. u. R. Josef Sendlein, Fahrradhandlung, Am Platz.

H. u. G. Stiftshotel »zu den 3 Lilien«.

B. B. Ö.: Josef Sendlein; K. Engel, Sportartikel, **GBR**; Reiß & Langer, Kaufmann, **GBR**; A. Braunsteiners Nachf. Hubert Karner, Kaufmann, **voc**.

LINZ, Oberösterreich, 59.000 E. 183 km von Wien.

Oberösterreichischer Automobilklub, Vorstand: Karl Bohr, Schriftführer: J. Reisinger.

F. u. R. Peters & Rothmaiers Nachf., Reparaturwerkstatt für sämtliche Fabrikate, Graben 17 u. 15, **G**10, int. T. 119; Franz Ameyer, Landstraße; Johann Tropil, Wagenbauer.

H. u. G. »Erzherzog Karl«, **U**5; »Goldene Kanone«, **U**4.

B. B. Ö.: Franz Peham, Kaufmann, **G**, Bürgerstraße 63, **GBR**; Peters & Rothmaiers Nachf., **GBR**; Karl Bohr, Drogerie »zum goldenen Adler«, Spittelwiese 1; Josef Schneider, Drogerie »zum schwarzen Hund«, Landstraße 63, **GBR**; Max Christ, Kolonialwaren, Kaiser-Franz-Josef-Platz 5, **voc**; Josef Krenn, Kaufmann, Landstraße 89, **voc**; Wilhelm Langer, Kaufmann, Wiener Reichsstraße 11, **voc**; Karl Müllner, Kaufmann, Landstraße 24, **voc**.

P.: Peters & Rothmaiers Nachf., C; Franz Peham, C.

**GRAND HOTEL UND DEPENDANCE
LINZ „ROTER KREBS“ LINZ**

a. d. D. a. d. D.

Hotel I. Ranges mit über 100 Zimmern. Öl- und
Pneumatikdepot. KARL ROITHNER, Besitzer.

Lofer, Salzburg, 600 E. 350·5 km von Wien.

F. u. R. Martin Stainer, Fahrradhändler und Mechaniker.

H. u. G. »Post«, **U**6; Gasthof »zum Bräu«, G. & Th. Rothbacher, **U**6, isoliert, feuersicher, mit Grube und Waschvorrichtung, elektrisches Licht.

P., B. Ö.: J. M. & P. Stainer, Kaufleute, **GBR**; Martin Stainer, **voc**.

L M

Loosdorf, Niederösterreich, 2000 E. 80 km von Wien.

F. u. R. Feuerwickel, Maschinenschlosserei mit Dampfbetrieb.

H. u. G. »Goldener Stern«, ①20; »Schwarzer Adler«, Reichsstraße, ①.

B. B. Ö.: Karl Luchinetti, Kaufmann, stets 200—300 kg Benzin, [GBR].

Lovrana, Küstenland, 730 E. 518 km von Wien.

F. u. R. C. Costanzo, Schlosser.

H. u. G. »Villa Lovrana«, ②.

Lundenburg, Mähren, 6800 E. 78 km von Wien.

H. u. G. Fiala, ①3; »Krone«, ①8.

B. B. Ö.: C. Ehrlich, Apotheker, Franz-Josef-Straße 42, [GBR]; A. Scheibner & Sohn, Nachf. Joh. Striegel, Hauptplatz, [VOC].

Lunz, Niederösterreich, 1950 E. 110 km von Wien.

H. u. G. Grubmayr, ①4, B. Ö.: [GBR]; »Lunzer Hof«, ①2.

B. B. Ö.: Josefine Grammer, Gemischtwarenhandlung, [VOC].

Luttenberg, Steiermark, 1300 E. 224 km von Wien.

H. u. G. »Stadt Graz«, ①1.

B. B. Ö.: Max Hönigsmann, Kaufmann, [VOC].

Madonna di Campiglio, Tirol, 789 km von Wien.

H. u. G. »Des Alpes«, F. J. Österreicher, B. Ö.: [GBR], ②;
»Dolomiten«, ①2; »Brenta«, ①4; »Posta«, ①6.

Mährisch-Budwitz, Mähren, 8500 E. 112 km von Wien.

H. u. G. »Goldener Hirsch«; »Narodni dum«, ①5.

B. B. Ö.: Jul. Kohn, Apotheker, [GBR]; Franz Nesládek, Drogerie, [GBR]; Julius Hayek, Eisenhandlung, [VOC].

Mährisch-Neustadt, Mähren, 5100 E. 290 km von Wien.

F. u. R. Theodor Schweda, Hauptplatz; J. Demus, Fahrtradhandlung und Reparaturanstalt.

H. u. G. »Stadt-Hotel«, ①2; »Schwarzer Adler«, ①2.

B. B. Ö.: J. Demus, [VOC].

Mährisch-Ostrau, Mähren, 30.000 E. 244 km von Wien.

F. u. R. Gabr. Czech, Ingenieur, Maschinen- und Automobilbauanstalt, Schubertstraße 4, ②; Otto Ruß, Spensgasse 30, ⑤; Maurer & Zach, Hauptstraße.

H. u. G. »Imperial«; »National«, ①8.

B. B. Ö.: M. Ptaczek, Apotheke »zur goldenen Krone«, Ringplatz, [GBR]; V. Popp, Eisenhandlung, Ringplatz 5; A. Kubanek, Zentraldrogerie, Hauptstraße 22, [VOC].

Mährisch-Schönberg, Mähren, 11.700 E. 251·5 km von Wien.

- F. u. R. Engb. Christ, Motorräder, Bismarckstraße 12.
H. u. G. »Deutsches Haus«, ①; »Ludwig«, ①.
B. B. Ö.: Ad. Schuster, Drogerie »zum Säemann«, [GBR].

Mährisch-Trübau, Mähren, 7700 E. 106·5 km von Wien.

- F. u. R. Alb. Wagner, mechanische Werkstätte.
H. u. G. »Knorr«, ③.
B. B. Ö.: Ad. Jos. Bauer, Kaufmann, Großer Platz, [GBR];
Franz Ille, Kaufmann, Olmützer Straße 31, [VOC].

Mährisch-Weißkirchen, Mähren, 7900 E. 201·5 km von Wien.

- F. u. R. K. Helsner, Mechaniker, Habsburgerstraße;
J. Klimesch, Fahrradhandlung, Stadtplatz.
H. u. G. »Brünna«, ① 1; »Vereinshotel«, ① 2.
B. B. Ö.: Jos. Siegl, Kaufmann, Bahnhofstraße 4, [GBR];
J. Klimesch, [VOC].

Maffersdorf, Böhmen, 6570 E. 364·5 km von Wien.

- H. u. G. »Möller«.

Mals, Tirol, 1000 E. 558·5 km von Wien.

- F. u. R. R. Reinalter, Schlosser.
H. u. G. »Post«, ① 6, B. Ö.: [VOC]; »Goldener Adler«, ①.
B. B. Ö.: Ludwig Poell, Apotheker, [GBR].

Marbach a. d. Donau, Niederösterreich, 1200 E. 104·5 km von Wien.

- F. u. R. Johann Hinterdorfer, Schlosser.
H. u. G. »Schwarzer Adler«, ① 4; »Sonne«, ① 4.
B. B. Ö.: Ig. Malaschofsky, Kaufmann; Jakob Kerpen,
Kaufmann, [GBR].

Marburg, Steiermark, 24.600 E. 265 km von Wien.

- F. u. R. Mor. Dadieu, Mechaniker, Viktringhofgasse 22, ①;
Erste Marburger Fahrrad- und Motorräderfabrik
Franz Neger, ② für kleine Fahrzeuge, Burggasse 29.

Grand Hôtel Erzherzog Johann

Haus I. Ranges im Zentrum der Stadt. Mit allem Komfort der
Neuzeit ausgestattet. MUSTERHAFTE REINLICHKEIT
AUTOMOBILSTATION LEOPOLD ZWETTL, Besitzer

- H. u. G. »Mohr«, Karl Leeb, ④ (Reparaturwerkstätte
und Benzinstation in allernächster Nähe), Herren-
gasse 30; »Meran« (Klubhotel des St. A.-K.), ②;
»Stadt Wien«, ④.

M

Marburg.

B. B. Ö.: Max Wolfram, Drogerie, Herrengasse 36, [GBR]; M. Berdajs, Kaufmann, [GBR]; Karl Wolf, Drogerie »zum schwarzen Hund«, Herrengasse 17, [GBR]; Franz Neger, [VOC]; Hans Andraschitz, Kaufmann, Herrengasse 2, [VOC]; Hans Andraschitz, Eisenhandlung, Schmidtplatz 4, [VOC]; Ferdinand Hartinger, Kaufmann, Tegetthoffstraße, [VOC]; Alois Schnideritsch, Kaufmann, An der Draubrücke, [VOC].

Marein, Steiermark, 200 E. 182 km von Wien.

H. u. G. Gasthof Johann Weinhand, Reparaturwerkstätte.

Mariaschein, Böhmen, 3750 E. 876·5 km von Wien.

F. u. R. Franz Spillmann, Schlosserei.

H. u. G. »Ritter von Bleyleben«, [U]2.

B. B. Ö.: Ad. Dintl, Drogerie »zur Palme«.

Mariazell, Steiermark, 1500 E. 141·5 km von Wien.

F. u. R. Matthias Proschko.

H. u. G. »Schwarzer Adler«, Hauptplatz, [U]8; »Goldenes Kreuz«, [U]4; »Goldene Krone«, Grazer Straße 9, [U].

B. B. Ö.: Josef Rohrbacher, Kaufmann, Grazer Straße [GBR]; Kajetan Arzberger, Kaufmann, Wiener Straße, [GBR]; E. Rohrbacher, Mariazeller Omnibus-Unternehmung, Hauptplatz, [VOC].

Marienbad, Böhmen, 4650 E. 385 km von Wien.

F. u. R. Garage Internationale, Josef Mizera, Reparaturwerkstätte, [G]45, 10 einzelne absperrbare Boxes, B. Ö. P.; V. März, Fahrradhandlung; Josef Arnold, Schlosserei, Neustraße; Matthias Riedl, [G]6; Anton Kolbenschlag, Fuhrwerksbesitzer, Kieselhof-Garage.

Palast-Hotel Fürstenhof

Vornehmstes Haus am Platze
Appartements mit Bad und
Toilette · Zentralheizung
Große moderne Garage.

H. u. G. »Klinger«; »New York«, [U]4; »Weimar«, [U]2; »Waldmühle«, [G]6, Reparaturwerkstätte, B. Ö.: [GBR]; »Wagner«.

B. B. Ö.: Otto Brem, Drogerie zur goldenen Kugel, [GBR]; Anton Kolbenschlag, [VOC].

Mauerbach, Niederösterreich, 1250 E. 16 km von Wien.

H. u. G. Gasthof Berger; Gasthof Rissbacher.

B. B. Ö.: Em. Barth, Kaufmann und Cafetier, [GBR].

Mautern, Niederösterreich, 1200 E. 76 km von Wien.

H. u. G. Gasthof »zum goldenen Hirschen«, U20; Gasthof »zum grünen Baum«, U3.

Mauterndorf, Salzburg, 750 E. 303.5 km von Wien.

H. u. G. Gasthof Johann Wallner, G4, Bade- und Kuranstalt, Benzin- und Öldepot im anstehenden Hause, Reparaturwerkstätte in der Schlosserei im Orte; »Post«, U3, B. Ö.: [GBR].

B. B. Ö.: Joh. Wassnig, Kaufmann, [VOC].

Mayrhofen, Tirol, 1100 E. 480.5 km von Wien.

H. u. G. »Bad-Hotel«, U4; »Neuhaus«; »Alte Post«, U3.

B. B. Ö.: Franz Praustaller; Riedel, Kaufmann.

Melk, Niederösterreich, 2250 E. 87 km von Wien.

F. u. R. Josef Hainitz, Sterngasse; Adolf Pfeffer.

H. u. G. »Melker Hof«, Josef Horvath, U2, B. Ö.; Gasthof »zum goldenen Ochsen«, Ignaz Schirmböck, Linzer Straße 61, U8.

B. B. Ö.: Anton Seeböcks Erbin, Kaufmann, [GBR].

Mendel, Tirol, 607 km von Wien.

H. u. G. »Mendelpaß« und »Mendelhof«, Reparaturwerkstatt, G8, B. Ö.: [VOC]; »Penegal«, G7, B. Ö.

Meran, Tirol. 9400 E. 615.5 km von Wien.

F. u. R. Josef Wieser, Mechaniker, Theaterplatz, G; J. Lährl, Mechaniker, Marktstraße 1.

H. u. G. Family-Hotel »Erzherzog Johann«, Reparaturwerkstatt, B. Ö., modernste feuersichere Garage mit separierten Abteilungen, Hotel I. Ranges, modernster Komfort, Bäderappartements, Automobilloge, T, Dunkelkammer, G6; »Meraner Hof«, U3; Palast-Hotel, U2; »Habsburgerhof«, U4; »Kaiserhof«, G8; »Tirolerhof«, U2; »Frau Emma«, G6; »Graf von Meran«, U2; »Europe«, U3.

B. B. Ö.: Frz. Jos. Joerger, Kaufmann, Wasserlauben 1, [GBR]; Jos. Wieser, [GBR]; J. Lährl; Viktor Kirchlechner, Kaufmann, Rennweg, [VOC]; Johann Hechenberger, Kaufmann, Berglaube, [VOC].

— -Obermais.

H. u. G. »Erzherzog Rainer«, U3; »Bavaria«, U.

B. B. Ö.: Kerle, Motorhändler.

M

Mieders im Stubai, Tirol, 400 E. 495·5 km von Wien.

H. u. G. »Lerchenhof«, ①4; »Alte Post«.

B. B.: Drienole, Kaufmann.

Millstadt, Kärnten, 900 E. 360 km von Wien.

F. u. R. Daniel Oberrauter, Schlosser.

H. u. G. »Seevilla«, J. Burgstaller, ②2, B. Ö.: [GBR];
»Post«, ①1.

B. B. Ö.: Joh. Hohenwarter, Kaufmann, [voc]; Joh. Tauners
Neffe.

Mistelbach, Niederösterreich, 4100 E. 50 km von Wien.

F. u. R. Karl Röder, Mechaniker.

H. u. G. »Rathaus«, ①6; Rieder (Benzinkeller), ①15;
Gasthof »zum Rebhuhn«, ①20.

B. B. Ö.: Thomas Freund, Kaufmann, [GBR]; Karl Rößler,
[voc].

Mitterndorf, Steiermark, 2200 E. 270 km von Wien.

F. u. R. Franz Winkler.

H. u. G. »Post«, Gasthof, ①; Gasthof Oberascher, ①4.

B. B. Ö.: Franz Köstler, Kaufmann, [GBR].

Mödling, Niederösterreich, 15.100 E. 19 km von Wien.

F. u. R. Freundschatz & Theurer; J. Riedl; A. Freunschatz,
Mechaniker, Hauptstraße 65.

H. u. G. »Lamm«, J. Deisenhofer, Klostergrasse, ①10;
»Stadt Mödling«.

B. B. Ö.: Heinrich Hirsch, Schrannenplatz 4, [GBR];
M. Wallace, Drogerie »zum schwarzen Hund«, Elisabethstraße
4, [GBR]; Ant. Stockinger, Kaufmann, Hauptstraße 30; A. Freunschlag, [voc].

Möllbrücken, Kärnten, 350 E. 394·5 km von Wien.

H. u. G. Gasthof »zur Post«, ①4; Gasthof Renner, ①6;
Gasthof Fleischhacker.

B. B. Ö.: Jos. Stepischnegg, Kaufmann, [GBR].

Molveno, Tirol, 608 E. 708 km von Wien.

H. u. G. »Molveno«, am See, ③3, B. Ö., Reparaturwerkstätte.

Mondsee, Oberösterreich, 1600 E. 292·5 km von Wien.

F. u. R. Cl. Tecini jun.

H. u. G. »Krone«, ①4; »Post«, ①; Gasthof Mühlmann, ①5.

B. B. Ö.: Aug. Miller, Kaufmann, [GBR]; Cl. Tecini jun.,
[voc].

Mostar, Herzegowina, 15.000 E. 790 km von Wien.

F. u. R. Joh. Belli, Sauerwaldstraße; Ant. Tiberius &
F. Belli, Neugasse.

Mostar.

HOTEL NARENTA

Haus mit modernem Komfort,
reizend an der Narenta gelegen.
Berühmte Küche und Keller.

GARAGE FÜR 3 AUTOMOBILE.

B. B. Ö.: W. Mikan, Apotheke.

Mürzsteg, Steiermark, 2100 E. 124·5 km von Wien.

H. u. G. »zur Hohen Veitsch«, Paul Bailler, B. Ö.: [GBR];
»Goldener Adler«, ①5, B. Ö.: [GBR].

Mürzzuschlag, Steiermark, 4900 E. 102·5 km von Wien.

F. u. R. Jakob Härdtner, Mechaniker, Kirchengasse;
Frz. Hofer, Mechaniker, Wiener Straße.

H. u. G. »Post«, ①4; Gasthof »schwarzer Adler«; Gasthof
»Sandwirt«; »Erzherzog Johann«.

B. B. Ö.: Georg Kleinhaus' Erben, Kaufmann, [GBR];
Frz. Hofer, [VOC]; Gasser & Herunter, [VOC].

Murau, Steiermark, 1600 E. 210·5 km von Wien.

F. u. R. Rudolf Makevič, Reparaturwerkstätte, Schlosserei,
Fahrradniederlage.

H. u. G. »Sonne«, ①5.

B. B. Ö.: Josef Mitteregger, Eisenhandlung, nächst der
Bahnhofsbrücke, [GBR]; Rudolf Makevic, [VOC].

Nassereith, Tirol, 1000 E. 515·5 km von Wien.

H. u. G. »Post«, Kaspas Sterzinger, ①10, B. Ö.: [GBR];
Gasthof Fernstein, ①3.

Naturns, Tirol, 1100 E. 601·5 km von Wien.

H. u. G. »Post«, ①3; »Adler«.

Nauders, Tirol, 1100 E. 588·5 km von Wien.

H. u. G. Hotel und Pension »Post«, ①4, Karl Baldauf.
B. B. Ö.: Jung, Postgasse.

Nesseldorf, Mähren, 3300 E. 219 km von Wien.

F. u. R. Nesseldorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft
(Reparaturwerkstätte, B. Ö.), ⑥.

H. u. G. »Werkshotel«, ①3.

N

Neu-Bistritz, Böhmen, 3250 E. 186 km von Wien.

F. u. R. Ferdinand Feurer, Schlosserei.

H. u. G. »Krone«, U5; »Post«, U4.

B. B. Ö.: Frz. Poetsch, Kaufmann, Ringplatz, [GBR].

Neuhaus, Böhmen, 9300 E. 202.5 km von Wien.

H. u. G. »Schwarzer Adler«, U3; »Kaspar«, U1.

B. B. Ö.: K. Vesely, Kaufmann, [GBR].

Neulengbach, Niederösterreich, 1550 E. 95.5 km von Wien.

F. u. R. Franz Hofmacher, Fahrradhandlung.

H. u. G. Seebach, U6; »Bahnhof«, U5; Gasthof J. Reither, U.

B. B. Ö.: L. Kupferschmidt, Kaufmann, [GBR]; Ludwig Soffer, Kaufmann, Hauptplatz, [VOC].

Neumarkt, Steiermark, 1100 E. 246 km von Wien.

F. u. R. Joh. Karner, Schlosser, Hauptplatz 77.

H. u. G. Joh. Hinker, U3.

B. B. Ö.: Heinrich Reidlinger, Apotheke, [GBR]; Franz Huber, Kaufmann, [VOC].

Neumarktl, Krain, 2600 E. 348 km von Wien.

F. u. R. Bathelt, Mechaniker.

H. u. G. Gasthof »Radetzky«, U2; Gasthof »Post«, U5.

Neunkirchen, Niederösterreich, 10.900 E. 80 km von Wien.

F. u. R. Max Schlesinger, Bahnstraße, G; Ferd. Weidinger, Mechaniker.

H. u. G. »Goldene Birne«, U2; »Goldener Löwe«, U1; Gasthof »zum Hirschen«, U2.

B. B. Ö.: Max Schlesinger, [GBR]; M. Alber, Kaufmann, Hauptplatz 29, [VOC]; Louis Fellners Söhne, [VOC].

Neu-Spondinig, Tirol, 500 E. 578 km von Wien.

H. u. G. Josef Peers Posthotel »Hirsch«, U6, B. Ö. (an der Kreuzstraße gegen Trafoi, Sulden, Stilfser Joch, Bormio, 12% Steigung, Autos mit Benzin versorgen!).

Neustadt a.d.Tafelfichte, Böhmen, 5460 E. 275.5 km von Wien.

H. u. G. »Blauer Stern«; »König von Preußen«.

B. B. Ö.: Raimund Hermann, Drogerie, [GBR].

Neutitschein, Mähren, 12.000 E. 232.5 km von Wien.

F. u. R. Richard Kloß, Schlosser, Niederthorstraße.

H. u. G. »Heinrichshof«, U; »Schuster«, Stadtplatz, U; »Kreuz«, Niederthorstraße, U.

B. B. Ö.: Erwin Wolf, Drogerie »zum roten Kreuz«, [GBR]; Franz Harbich, Kolonialwaren, [VOC].

Niederdorf, Tirol, 1300 E. 505·5 km von Wien.

H. u. G. »Frau Emma«, ①2; »Post«, ②, B. Ö.: [VOC].
B. B. Ö.: G. Ebner, Kaufmann, Hauptplatz, [GBR].

Niedergrund, Böhmen, 3400 E. 404 km von Wien.

F. u. R. Reinh. Gabriel, Automobilhändler.
H. u. G. »Deutsches Haus«, ①8; Gasthof Hampel (M. Schmid), ①6.
B. B. Ö.: Reinh. Gabriel.

Nikolsburg, Mähren, 6000 E. 75·5 km von Wien.

F. u. R. Max Fehl, Mechaniker, Brünner Straße 8.
H. u. G. »Schwarzer Adler«, Rudolfstraße 2, ①6; »Rose«, Stadtplatz, ①3.
B. B. Ö.: Ad. Rochleder, Kaufmann, [GBR], Rudolfstraße 1.

Oberdrauburg, Kärnten, 600 E. 434 km von Wien.

F. u. R. Michael Linder, Schlosser.
H. u. G. Gasthof »Stern«, ①4 im eigenen Hause, ①2—3 in Privathäusern, Wasserichte Plachen vorrätig;
»Post«, ①4; »Goldener Hirsch«, ①3.
B. B. Ö.: Josef Egger, Kaufmann, [GBR]; D. Manhart, Kaufmann, [VOC].

Oberhollabrunn, Niederösterreich, 4150 E. 58·5 km von Wien.

F. u. R. Josef Wesely, Mechaniker.
H. u. G. »Goldener Adler«, ①10; Gasthof »schwarzes Rösse«, ①10.
B. B. Ö.: Josef Wesely, [GBR]; Franz Glaser, Kaufmann, Pfarrgasse 81, [VOC].

Oberndorf, Salzburg, 2000 E. 981 km von Wien.

H. u. G. Gasthof und Brauhaus »zum Steinhauser«, ①5.
B. B. Ö.: Alb. Kollmann, Eisenhandlung, [GBR].

Oberwaltersdorf, Niederösterreich, 1300 E. 28 km von Wien.

F. u. R. Herm. Johann.
H. u. G. Gasthof Eisler; Gasthof »zur Mühle«.

Öd bei Amstetten, Niederösterreich, 350 E. 187·5 km von Wien.

H. u. G. Gasthof Raimund Grundner, ①7; Gasthof Anton Sturm, ①.
B. B. Ö.: Franz Schmitz, Kaufmann, [GBR].

O P

Öd bei Wr.-Neustadt, Niederösterreich, 250 E. 54 km von Wien.

- F. u. R. Rupert Voll, Schlosser; Joh. Halwachs, Schlosser.
 H. u. G. Gasthof Marie Karoly, **①**; Gasthof Joh. Weghofer, **①**.
 B. B. Ö.: August Schnell (Inh. H. Dorner), Materialwarenhandlung, **[GBR]**.

Olmütz, Mähren, 21.700 E. 189 km von Wien.

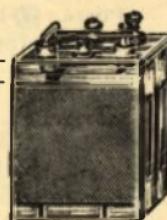
- F. u. R. Ed. Langer, Mechaniker, Oberring 27; Hauser, Bahngasse, **①**; Diedek, Neugasse, **①**; Is. Plaschkes Fahrradhandlung.
 H. u. G. Lauer; »Austria«, **①**; »Goliath«.
 B. B. Ö.: Oskar Hanisch, Drogerie, Palais Maya, **[GBR]**; Karl Kloss, Materialwarenhandlung, Erzherzog-Ferdinand-d'Este - Straße 1; Jaroš & Stehlik, Drogerie, **[GBR]**; F. Mlčoch, Drogerie, Oberring 15, **[VOC]**; Is. Plaschke, **[VOC]**.



Rudolf JOHN Unternehmung für elektrische Anlagen, Feinmechanik und Optik.

OLMÜTZ, Niederring 47.

Telephon Nr. 232.



Akkumulatoren als Zündbatterien und zu Beleuchtungszwecken, Metall-fadenlampen für Automobilscheinwerfer, Schalter u. Leitungsdrähte, sämtliche elektr. Bedarfseartikel f. Automobile.

Oschitz, Böhmen, 775 E. 355 km von Wien.

- F. u. R. Jos. Linke, Mechaniker, Böhm.-Aichaer Straße 145.
 H. u. G. »Sonne«; »Kurhaus«; »Stadt Wien«, **①** 6;
 »Krone«, **①** 2; »Rathaus«.
 B. B.: Josef Linke.

Pardubitz, Böhmen, 17.050 E. 905 km von Wien.

- F. u. R. J. Hübner & K. Opitz, Müllermaschinenfabrik, **④** 8;
 V. Chromak, Königstraße, **④** 5.
 H. u. G. Střebský, **④** 4.
 B. B. Ö.: V. Chromak, **[GBR]**; F. Kostelecky, Materialwaren, **[VOC]**.

Patzau, Böhmen, 219 km von Wien.

- H. u. G. »Herrenhaus«.
 B. B. Ö.: Karl Langer, Kaufmann, **[GBR]**.

Payerbach, Niederösterreich, 900 E. 80 km von Wien.

H. u. G. »Payerbacher Hof«, Otto Hübner, **G**, B. Ö.: **[GBR]**; Leberl, **U**.
B. B. Ö.: Karl Blei, Kaufmann, **[GBR]**.

Perchtoldsdorf, Niederösterreich, 5500 E. 14·5 km von Wien.

H. u. G. »Weißer Adler«, Karl Schumann; »Schwarzer Adler«, R. Kollers Nachf.
B. B. Ö.: Ant. Teschko, Kaufmann, Wiener Straße 46, **[GBR]**.

Pernitz, Niederösterreich, 1100 E. 65·5 km von Wien.

H. u. G. »Schwarzer Adler«, Franz Wagner, **U** 10.
B. B. Ö.: Julius Schnell, Kaufmann, **[GBR]**.

— -Muckendorf.

H. u. G. Gasthof Hütthaler, **U**.

— -Thal.

H. u. G. Gasthof Karnerwirth, **U**.

Pettau, Steiermark, 4200 E. 241·5 km von Wien.

F. u. R. Joh. Spruzinas Wwe., mechanische Werkstätte, Färbergasse 7, **U**.
H. u. G. Osterberger, **U** 2; »Deutsches Haus«, **U** 4.
B. B. Ö.: J. Kasimir, Kaufmann, Bismarckgasse, **[GBR]**; F. C. Schwab, Großhandlung, **[VOC]**.

Pfaffstätten, Niederösterreich, 2000 E. 80 km von Wien.

H. u. G. Gasthof Leeb.
B. B. Ö.: Emilie Haydn, Badener Straße 27, **[VOC]**.

Pians am Arlberg, Tirol, 1000 E. 594 km von Wien.

H. u. G. »Alte Post«, **U** 5.
B. B. Ö.: Stanger, Kaufmann, Arlbergstraße.

Pilníkau, Böhmen, 1100 E. 329 km von Wien.

F. u. R. Adolf Meißner, Fahrradhandlung.
H. u. G. »Deutsches Haus«, **U**.
B. B. Ö.: Adolf Meißner, **[GBR]**.

Pilsen, Böhmen, 68.100 E. 312·5 km von Wien.

F. u. R. W. Brožík Sohn, k. u. k. Hofwagen- und Karosseriefabrik, Bahnhofstraße 14, Reparaturwerkstätte, **G** 20; Hugo Drechsler, Schulgasse 9; E. Juranek, Maschinenfabrik und Fahrräder, Fügnerstraße 8; Alois Zedlo, Ringplatz 12.

Pilsen.**GRAND HOTEL WALDEK**

zum „Kaiser von Österreich“.

Absteigquartier der höchsten Herrschaften. Altrenommiertes Haus I. Ranges, mit allem Komfort ausgestattet; 140 Zimmer, elektr. Licht, Bäder, Aufzüge, großartige Kaffeehauslokalitäten mit 6 Billards, eleganter Speisesaal, großer Konzert- und Tanzsaal, nebst kleinerem Saal für Gelegenheitstafeln.

Automobilgarage für 10 Fahrzeuge. Benzin- und Ölstation.

H. u. G. »Goldener Adler«, Ignaz Fluß, ①3, B. Ö.: Reparaturwerkstätte, Ringplatz; »Pilsner Hof«, ①2; Petzold.

B. B. Ö.: Hugo Drechsler, [GBR]; E. Juranek, [GBR], [VOC]; W. Brožík Sohn, [GBR]; F. Richter, Drogerie »zum roten Krebs«, [VOC]; Adolf Wamberas Nachf. V. Jareš, Drogerie, [VOC].
P.: Hugo Drechsler, C.

Pitten, Niederösterreich, 1950 E. 56·5 km von Wien.

H. u. G. Karl Mannhalter.

B. B. Ö.: Karl Scherian, Kaufmann, Hauptstraße, [GBR]; Josef Glöckler, Kaufmann, [VOC].

Poděbrad, Böhmen, 5550 E. 256·5 km von Wien.

F. u. R. Em. de Giorgi, Automobilhandlung, Ringplatz, ⑥5.

H. u. G. Klouda, ①4.

B. B.: Em. de Giorgi.

Pörtschach am See, Kärnten, 1200 E. 920 km von Wien.

F. u. R. Ant. Morocutti.

H. u. G. Etablissement vorm. Ernst Wahliss (nur im Sommer geöffnet); Etablissement Werzer, Reichstraße, ①2, B. Ö.: [VOC].

B. B. Ö.: F. Mussi, Kaufmann, [GBR]; Ant. Morocutti, [GBR]; Rud. R. v. Hillinger, Drogerie, [VOC].

Pohrlitz, Mähren, 3500 E. 101 km von Wien.

H. u. G. »Schwarzer Adler«, ①2; »Rathaus-Restaurant«, Josef Schwepesch, ①8.

B. B. Ö.: A. Hüttner, Kaufmann, [GBR]; Franz Vogt, Kaufmann, [GBR].

Pola, Istrien, 45.200 E. 689 km von Wien.

F. u. R. Fr. Bisiak, Mechaniker, Arsenalstraße 7, ①; Perini, Via Circonvalazione; Fr. Duda, Mechaniker, Via Circonvalazione.

H. u. G. »Central«, Alois Heim (in unmittelbarer Nähe Mechaniker mit Garage, B. Ö.-Depot); »De Ville«, ①2.

B. B. Ö.: A. Antonelli, Drogerie, Via Giulie 1, [GBR]; Fr. Bisiak, [voc]; Fr. Duda, [voc].

Pontafel, Kärnten, 800 E. 400 km von Wien.

F. u. R. Franz Stanek, Gasmeister der k. k. Staatsbahnen.

H. u. G. »Post«, ①; Lamprecht, ①1.

B. B. Ö.: Johann Martitsch, Eisenhandlung, Reichsstraße 57, [GBR].

Pottendorf, Niederösterreich, 200 E. 89 km von Wien.

H. u. G. Gasthof »schwarzer Adler«, ①10.

B. B. Ö.: Friedrich Fenzl, Kaufmann, Hauptplatz 65, [voc]; Joh. Wohlfarth, Kaufmann, [GBR].

Pottenstein, Niederösterreich, 2700 E. 47·5 km von Wien.

H. u. G. »Goldener Hirsch«, ①12.

B. B. Ö.: Silvester Mayr, Apotheke; Karl Weinberger, Apotheke, [voc].

Poysdorf, Niederösterreich, 2900 E. 65·5 km von Wien.

H. u. G. »Rathaus«, ①10; »Goldene Weintraube«, ①5.

B. B. Ö.: Heinrich Schwayer, Kaufmann, [GBR].

PRAG, Böhmen, 210.600 E. 281 km von Wien.

Český klub automobilistů, Klublokal: II. Wenzelsplatz 13.

F. u. R. Fritz Mersait, Tischlergasse 21; Jaroslav Raichl, Stephansgasse 53, ①2; Justin Löschnner, Wenzelsplatz 7; Pet. Klubal & Co., Wenzelsplatz; Pokorny & Reiwel, Stephansgasse 22; Paul Kolda, Automobilhändler (Fiat); Friedrich Prohaska, Stephansgasse 22, ④4; Travniček & Marek, VIII. Königstraße, ⑥.

H. u. G. »Blauer Stern«, Am Graben 14, ①5, B. Ö.: [GBR]; »De Saxe«, Hybernergasse 2; »Schwarzes Roß«, Am Graben 28, geprüfte Chauffeure und Mechaniker im Hause, B. Ö.; »Paris«, Pariserstraße 1; »Erzherzog Stephan«, ①2.

B. B. Ö.: Ph. Newinnys Nachf. B. Müller, Drogerie, [GBR], Brenntegasse 70; Fritz Mersait, [voc]; Jaroslav Raichl, [GBR]; Justin Löschnner, [GBR]; Karel Všetečka, Drogerie, Brenntegasse 13 und Korngasse 55, [voc]; Václav Stětina, VII. Belcredigasse; Travniček & Marek, [voc]. P.: Niederlage der österr.-amerik. Gummisfabriks-Act.-Ges., Hybernergasse 32, C, T. 1571; Justin Löschnner, C; Agentur der Gummiwarenfabriken Harburg — Wien,

P**Prag.**

Nekazanka 3, H; Josef Miskolczy & Co., Mariengasse 9, M; Josef Reithoffer's Söhne, Elisabethstraße 24, R.

Prag-Karolinenthal.

B. B. Ö.: Johann Pöschl, Reparaturwerkstätte, G, Königsstraße 21, [VOC]; »Velox«, G, Weinbergstraße, [GBR].

-Königliche Weinberge.

B. B. Ö.: J. Pexider, Drogerie, Palackystraße 299, [GBR].

-Smichow.

B. B. Ö.: Maximilian Smolka, Kaufmann, Hauptstraße 246, [GBR].

Predazzo, Tirol, 9000 E. 651 km von Wien.

H. u. G. »Goldenes Schiff«, U 4.

B. B. Ö.: Mich. Dellagiacoma, Eisenhandlung, [GBR].

Prein, Niederösterreich, 270 E. 89·5 km von Wien.

H. u. G. »Preiner Wand«, G 6; »Unterer Eggl«, U 4.

Prerau, Mähren, 16.700 E. 182 km von Wien.

F. u. R. Arnold Friedrich, Mechaniker.

H. u. G. »Bahnhofhotels«; »Prerau«, U 2.

B. B. Ö.: Arnold Friedrich; Vaclav Spudil, Drogerie, Niederring 6, Komenskygasse 49, [GBR]; Indrich Stratil, Kolonialwarenhandlung, [VOC].

Preßbaum, Niederösterreich, 3100 E. 22·5 km von Wien.

H. u. G. Gasthof Lasser.

B. B. Ö.: Leo Rudroff, Kaufmann, [GBR].

Proßnitz, Mähren, 25.460 E. 184·5 km von Wien.

F. u. R. Ferdinand Filip, Fahrradhandlung.

H. u. G. »3 Mohren«, U 4.

B. B. Ö.: Josef Spitz, Kaufmann, [GBR]; Ferdinand Filip, [VOC].

Przemyśl, Galizien, 46.900 E. 642·5 km von Wien.

F. u. R. J. Wondraczek, Franziskanergasse 32; Witold Trauda, mechanische Werkstätte, Franziskanergasse 7, U 4; Fr. Gorniak, Mniszagasse 4, G 8.

H. u. G. »Przemysl«, U 1; »Viktoria«, U 6.

B. B. Ö.: J. Wondraczek, [GBR]; Witold Trauda, [GBR]; F. Wojciechowski, Apotheker, [VOC].

Purgstall, Niederösterreich, 1900 E. 117 km von Wien.

F. u. R. Werkstätte der Styria-Fahrradwerke Nr. 26 a.

H. u. G. Stockler; Poppenreither.

B. B. Ö.: M. Hoffmann & Sohn, Kaufmann, [GBR]; Josef Fabris, Eisenhandlung, Kirchenstraße 96, [VOC].

P
R

Purkersdorf, Niederösterreich, 2900 E. 18·5 km von Wien.

H. u. G. »Goldener Hirsch«; Gasthof Karl Roscher, Kellerwiese, ①1.

B. B. Ö.: Mich. Kienner jun., Kaufmann, [GBR]; Josef Wintersberger, Kaufmann, Hauptplatz 3, [VOC].

Radkersburg, Steiermark, 2500 E. 196 km von Wien.

F. u. R. Karl Schmiderer, Fahrradhandlung, Langgasse 101; Jos. Rosnegger, Pfarrgasse.

H. u. G. »Kaiser von Österreich«, Klubhotel des St. A.-K., ①5.

B. B. Ö.: Karl Schmiderer, [GBR]; F. Kerschischnig, Kaufmann, Langgasse 20, [GBR]; Jos. Rosnegger, [VOC].

Radstadt, Salzburg, 1000 E. 311·5 km von Wien.

F. u. R. Hans Kofler, Mechaniker.

H. u. G. »Post«; »Michaelis«, ①, B. Ö.

B. B. Ö.: Hans Kofler, [VOC]; Jos. Friedinger, Kaufmann, [GBR].

Ragusa, Dalmatien, 13.200 E. 1181 km von Wien.

F. u. R. N. Givanović, Büchsenmacher.

H. u. G. »Imperial«; »De la Ville«; »Lacroma«.

B. B. Ö.: Albert Miotto, Kaufmann, [GBR].

— **Gravosa**.

H. u. G. Deisingers Grand Hôtel Petka, ④2, B. Ö.

Reichenau, Niederösterreich, 7450 E. 82 km von Wien.

F. u. R. Ignaz Pesendorfer, Schlosser; Heinrich Rabe, Schlosser.

H. u. G. »Talhof«, Karl Waßnix, ④3; Fischer, ①; Gasthof Kraft, ①2; Winniger vorm. Hochwartner.

B. B. Ö.: S. Holzer, Kaufmann, [GBR]; Heinrich Tuscher, Kaufmann, [VOC].

Reichenberg, Böhmen, 94.100 E. 876·5 km von Wien.

Nordböhmischer Automobil-Klub, Klubheim und Garage: Hotel »goldener Löwe«.

F. u. R. Reichenberger Automobil-Fabrik, G. m. b. H.; Willibald Breuer, Generalvertreter von Laurin & Clement, A.-G., Jungbunzlau, Reparaturwerkstätte, ④25, Neupaulsdorf, T. 483; Nordböhmische Automobilzentrale Gustav Leubner, Reparaturwerkstätte, ④ 10, Färbergasse 16; Ch. Linser.

H. u. G. »Zentral-Hotel«, R. Adametz, Theaterplatz; »Goldener Löwe«, ④10 (Klublokal d. N.-B. A.-K.); »Reichshof«, ①3, B. Ö.: [VOC]; »Reichenberger Hof«; »Schwarzes Roß«, ①6.

R

Reichenberg.

- B. B. Ö.: Willibald Breuer, [voc]; Karl G. Schmidts Nachf.
 A. Berndt, Engel-Drogerie, Eisengasse 18, [GBR]; Nordböhmische Automobilzentrale, Gustav Leubner, [GBR]; Gustav Roust, Schuckertstraße 5; A. Voß & J. Daníček, [voc]; Karl Fischer, Walfischdrogerie, Wiener Straße, [voc]; Josef Bursa, Drogerie, Rosengasse, [voc]; Franz Mizera, Drogerie, Tustplatz, [voc].
 P.: Nordböhmische Automobilzentrale Gustav Leubner, C; Feri Sachers, Gebirgstraße, M.

Retz, Niederösterreich, 1250 E. 79 km von Wien.

- H. u. G. Gasthof Pischinger.
 B. B. Ö.: Thomas Verderbers Neffen, Kaufmann, [GBR]; Heinrich Pappert, Kaufmann.

Reutte, Tirol, 1800 E. 555·5 km von Wien.

- F. u. R. Karl Singer, Fahrradhandlung, Hauptstraße 70.
 H. u. G. »Hirsch«, Franz Kraus, [G]5, Reparaturwerkstatt in nächster Nähe; B. Ö.: [GBR] (bester Ausgangspunkt zum Besuche der Königsschlösser Hohen schwangau, Neuschwanstein und Linderhof); »Post«, [U]2; »Schwarzer Adler«, [U]4.
 B. B. Ö.: Georg Schreter, Kaufmann, [GBR].

Ried, Oberösterreich, 5800 E. 272 km von Wien.

- F. u. R. Karl Endres, Mechaniker, Bahnhofstraße 16; Jos. Handl, Inhaber der Firma Johann Jak, Mechaniker, Holzplatz.
 H. u. G. »Goldener Hirsch«, Josef Huber, [U]1 (Reparaturwerkstatt, Benzin- und Öldepot in der Nähe des Hotels); »Goldener Löwe«, [U]2.
 B. B. Ö.: Ferdinand Gruber, Kaufmann, [GBR]; Max Reiter, Kaufmann, [voc]; Johann Wagner, Kaufmann, [voc].

Riva, Tirol, 7500 E. 695 km von Wien.

- F. u. R. Francesco Rizza, mechanische Werkstätte; Desiderio Valentini, Mechaniker.
 H. u. G. »Lido Palace«, [G]10; »Grand Hôtel Imperial«, [U]6; »Riva«, [U]2.
 B. B. Ö.: Isidoro Canella, Apotheker, [GBR]; Desiderio Valentini, [voc].

Roncegno, Triol, 3400 E. 682 km von Wien.

- F. u. R. Giusto Baldessari.
 H. u. G. »Grand Hôtel«, »Palast-Hotel«, Gebrüder Doktoren Waiz, Erstklassige Hotels (Berühmter Bade kurort), [U]8, B. Ö.: [voc], Stella & Moro, [U]3, B. Ö.

Ronchi, Küstenland, 3500 E. 494·5 km von Wien.

F. u. R. Franc. Marusig.

H. u. G. Gasthof Falconer, ①4.

Rottenmann, Steiermark, 2000 E. 280·5 km von Wien.

H. u. G. »Tirolerhof«, Franz Scheiterer, B. Ö.: [GBR].

B. B. Ö.: Franz H. Grogger, Kaufmann, [VOC].

Rovereto, Tirol, 10.200 E. 679·5 km von Wien.

F. u. R. Umberto Buracchio, Fahrradwerkstätte, ①4; Mart. Mayer, Fahrradhandlung.

H. u. G. »Grand Hôtel«, Hans Fuchs.

B. B. Ö.: Pietro Fogolaris Nachf. A. Canella, Drogerie, [GBR]; Giuseppe Micheli, Drogerie »via Nuova«, [GBR]; Umberto Buracchio, [GBR]; Martino Mayer & Co., Corso Rosmini, [VOC].

Rudolfswerth, Krain, 2200 E. 406 km von Wien.

H. u. G. Joh. Koklič, ①5.

B. B. Ö.: Franz Kastelic, Kaufmann, [GBR].

Rumburg, Böhmen, 10.400 E. 886 km von Wien.

F. u. R. Wenzel Krause, Schlosser, Mariengasse 10; Hugo Schöller, Motorradhandlung, Zittauergasse 19; Johann Menzel, Fahrradhandlung, Bahnhofstraße.

H. u. G. »Hirsch«, ①8, Marktplatz; »Goldener Löwe«, ①3, Marktplatz; »Roß«, ①2, Marktplatz.

B. B. Ö.: Hugo Schöller, [VOC]; Drogerie »zum schwarzen Bären«.

Rupprechtshofen, Niederösterreich, 500 E. 90 km von Wien.

H. u. G. Gasthof Eug. Kraus, ①10.

B. B. Ö.: Leopold Lembacher, Kaufmann, [GBR].

Rzeszów, Galizien, 20.000 E. 559 km von Wien.

F. u. R. Simon Kapellner, landwirtschaftliche Maschinen.

H. u. G. »Cracowie«, ①6.

B. B. Ö.: S. A. Zgorek & E. Karpinski, Drogerie »zum Stern«, III. Maigasse 5.

Saalfelden, Salzburg, 1800 E. 395 km von Wien.

H. u. G. Gasthof »zur alten Post«, ①6; Gasthof »zur neuen Post«, ①6.

B. B. Ö.: Alois Gasser, Kaufmann, [GBR], [VOC].

S

Saaz, Böhmen, 16.200 E. 418 km von Wien.

Automobilklub Saaz, Klubheim: »Café Imperial«.

F. u. R. J. Moschny, Schützenhaus-Platz; Franz Mokry, Karlsbader Straße.

H. u. G. Hanslick.

B. B. Ö.: Viktor Kraus, Drogerie, Stephansgasse, [GBR]; Ferd. Jos. Jakob, Kolonialwaren, Karlsbader Straße, [VOC].

Hotel zum „Goldenengel“

TELEPHON 81

Zentralheizung

RINGPLATZ

Bäder im Hause

TELEPHON 81

Omnibusverkehr

w. Thumerer, Besitzer

Sachsenburg, Kärnten, 450 E. 286·5 km von Wien.

F. u. R. Al. Bodner.

H. u. G. Lampersberger, ①3; Gasthof Fritz, ①2.

B. B. Ö.: V. M. Rainer, Kaufmann, [GBR]; Hans Kastellitz, Kolonialwaren, [VOC].

Sachsenfeld, Steiermark, 1900 E. 335·5 km von Wien.

H. u. G. »Goldene Krone«, ①12.

B. B. Ö.: Vinzenz Koeder, Kaufmann, [GBR].

SALZBURG, Salzburg, 38.000 E. 308·5 km von Wien.

F. u. R. Josef Seyfrieds Witwe, Wagenbauer, ④. Franz-Josef-Straße 35; G. Haimerl, mechanische Werkstätte, Riedenbürggasse 9; Ed. Barton, Rupertgasse 22; Zentralgarage Josef Klein, Lasserstraße 39, ④12 (Geschäft: Siegmund-Haffner-Gasse 16; Theo Strauss, Maschinen- und Reparaturwerkstätte, ④2, Gnigl, Linzer Reichsstraße 4).

PARK-HOTEL UND VILLA SAVOY

vormals Hotel Nelböck

Haus I. Ranges. — Benzinstation. — Garagen für 7 Fahrzeuge.

H. u. G. »De l'Europe« Am Bahnhof, ④; »Bristol«, ①5; »Österreichischer Hof«, ①5; »Pitter« (Th. Schierer), ①2; »Kaiserin Elisabeth«, ①4; B. Ö.: [VOC]; »Stern« (Ludwig Hofmann), ①2; Gasthof »Goldener Löwe«, ①5.

B. B. Ö.: Johann Omann, Schallmoser Hauptstraße 5 (an der breiten Hauptstraße bequem zum Anhalten und Versorgen, gedeckte Einfahrt); Zentralgarage Josef Klein; Theo Strauss, Gnigl, [GBR]; Jos. Ant. Zezi, Getreidegasse 5, [GBR]; Gustav Stuböck, Marktplatz 8, [GBR]; Eigner & Lauterbach, Drogerie, Platzl 3, [GBR]; Jos. Beinhofer, Kaufmann, Universitätsplatz, [VOC];

Salzburg.

Friedrich Radauers Nachfolger Fritz Aigner, Kranzelmärkt, [voc]; Karl Geisslers Nachfolger, Dreifaltigkeitsstraße 18, [voc].

P.: Zentralgarage Josef Klein, Joh. Jax & Co., Mozartplatz 5, T. 32, C.

St. Aegyd, Niederösterreich, 2750 E. 99·5 km von Wien.

H. u. G. Gasthof »Mühltafern«, Aug. Maggitterz.

B. B. Ö.: Ed. Mitterböck, Kaufmann, [GBR].

St. Anna, Krain, 700 E. 898 km von Wien.

F. u. R. Bergwerksschmiede.

H. u. G. Gasthof Johann Ankele, ①.

B. B. Ö.: Baron Friedrich Bornsche Gutsinspektion, [GBR].

St. Anton, Tirol, 550 E. 575 km von Wien.

H. u. G. »Post«, Karl Schuler, ① 4; B. Ö.: [GBR] (sehr gute Schlosserei im Ort).

B. B. Ö.: Aloisia Tschol, [voc].

St. Gilgen, Salzburg, 1600 E. 310·5 km von Wien.

F. u. R. Josef Schwarzenbrunner, Mechaniker, ④.

H. u. G. »Post«, ① 1; »Seerestaurant«.

B. B. Ö.: Josef Schwarzenbrunner, [GBR]; Andreas Feitzinger, Kaufmann, [voc].

St. Johann, Salzburg, 1400 E. 342·5 km von Wien.

F. u. R. Rupert Kals, Mechaniker und Fahrradhändler; Alois Netzer, Schlosser.

H. u. G. »Pongauer Hof«, ②; B. Ö.: [voc]; »Post«, J. Schiffners Brauerei, ⑤; Gasthof »zur neuen Post«, Franz Prem, ② 25; Gasthof Jos. Lackner, ② 2.

B. B. Ö.: Franz Schitter, Kaufmann, [GBR]; Franz Lackner, Kaufmann, [voc].

St. Johann in Tirol, 8100 E. 976 km von Wien.

F. u. R. Nik. Brunschmied, Schlosserei mit Kraftbetrieb; Ant. Sinngrün, Schlosser.

H. u. G. Gasthof »zur Post«, Anna Schlechter, ⑥, B. Ö. (Altrenommierter Gasthof, schattiger Garten, Post- und Telegraphenamt sowie Telephonzentrale im Haus); Gasthof »zum Bären«, ③; Gasthof »zum hohen Kaiser«, ⑥.

B. B. Ö.: Ed. Angerer, Apotheke, [GBR]; Leop. Hofinger, Kaufmann, [voc].

St. Michael, Steiermark, 2400 E. 169·5 km von Wien.

H. u. G. »Staatsbahn«; Gasthof Purckhardt.

B. B. Ö.: Karl Peressutti, Kaufmann, [GBA]; Josef Pfann, Kaufmann, [voc].

St. Pölten, Niederösterreich, 17.000 E. 60 km von Wien.

F. u. R. Johann Keiß, Maschinen- und Fahrräderniederlage, **G**, Kremser Straße 11; Damisch, Viehofner Straße 4.

Zentralheizung, elektrisches Licht. Größtes und feinstes Restaurant
St. Pöltens

136 Zimmer

GRAND HOTEL PITTLER „ZUM ROTEN KREBS“

Das Hotel erhielt einen palaisartigen Zubau und ist ganz neu-modern eingerichtet, elektrisch beleuchtet, Bäder im Hause. 136 Zimmer und Salons, Klubzimmer mit Klavier, Sommergarten mit Glas-veranda. Vorzügliche Küche, echte unverfälschte Weine (Wein-Engroslager), Schwechater Lager, Pilsner, Münchner Spatenbräu, täglich vom Zapfen. Mäßige Preise. On parle français, english spoken. — Automobilgarage, — Große Stallungen

FRANZ PITTLER, Besitzer

H. u. G. »Bahnhof«, **1**.

B. B. Ö.: Johann Keiß; Philipp Keil, Farbwarenhandlung, Wiener Straße 35, **GBR**; Karl Brustmann, Kaufmann, Kremser Straße 19, **GBR**; Lorenz Ulreich, Kaufmann, Kremser Straße 31, **VOC**; Anton Kienzl & Söhne, Spezerei- und Kolonialwaren, **GBR**; Josef Haumer, Kaufmann, Linzer Straße, **VOC**.

St. Stephan, Steiermark, 1500 E. 187·5 km von Wien.

F. u. R. Zokar, Schlosser in Gratwein (1 km von St. Stephan).

H. u. G. Gasthof »Grünwirth«, Hans Rinner, **1** 6, B. Ö.: **GSR**; Einkehrgasthof Josef Lipp, **2**.

St. Valentin, Niederösterreich, 220 E. 65 km von Wien.

H. u. G. Gasthof Mart. Johann, **1** 4, B.

St. Valentin a. d. Haide, Tirol, 650 E. 549·5 km von Wien.

H. u. G. »Post«, **1** 6, B.

St. Veit a. d. Glan, Kärnten, 4700 E. 286·5 km von Wien.

F. u. R. Johann Lorenz, Schlosser.

H. u. G. »Roß«; »Goldener Stern«, **1** 2.

B. B. Ö.: Joh. Knaus, Kaufmann, **GBR**; Anton Reichel, Bärenapotheke, **VOC**.

St. Wolfgang, Oberösterreich, 1600 E. 317·5 km von Wien.

H. u. G. »Cortisenbräu« und »Weißes Rössel«; »Peter«, **G**, B. Ö.: **VOC**.

B. B. Ö.: Franz Gerstberger, Kaufmann, **GBR**.

San Martino di Castrozzo, Tirol. 677·5 km von Wien.

H. u. G. »Dolomiten-Hotel«, Panzer; »Alpenrose«, **G**, B. Ö.: **VOC**; Albergo M. Orsingher, B.

B. B. Ö.: Tito Rizzi, Kaufmann, **GBR**.

SARAJEVO, Bosnien, 41.550 E. 715·5 km von Wien.

F. u. R. Werkstätte der Staatsbahndirektion (Zustimmung der Direktion erforderlich); A. Solterer, Kommunalgasse; L. Wolf & Co. (Puch), Sulejmanngasse 4; Joh. Kasperek, Čewaluša 109; Karl Oertel, G, Koševogasse 1.

HOTEL EUROPE, Sarajevo.

Größtes und vornehmstes Hotel, 90 Zimmer. Bäder. Elektrische Beleuchtung. Zentralheizung. Café und Restaurant. Wintergarten. Automobilstation.

P. T. Touristen bestens empfohlen.

H. u. G. »Zentral«, ①4.

B. B. Ö.: Doboczky & Co., Drogerie.

Semmering, Niederösterreich, 300 E. 89 km von Wien.

SÜDBAHNHOTEL

Semmering, 2 Stunden Automobilfahrt von Wien und Graz, Hotel ersten Ranges — 300 Zimmer und Salons — letzter Komfort, schönste und günstigste Lage am Semmering mit großartigem Alpenpanorama, prachtvolle Spaziergänge, geeignetes Terrain für alle Arten von Wintersport. Erstklassiges Restaurant und Café mit großen, aussichtsreichen Terrassen, Kegelbahn, Schießstand, Automobilgarage, Benzin- und Ölstation.

Die Direktion.

H. u. G. »Panhans«, G 10; »Erzherzog Johann«, G.

B. B. Ö.: Georg Kleinhans' Erben, Kaufleute, [GBR]; Franz Radda, Kaufmann, Hochweg 53, [VOC].

— **Maria Schutz.**

H. u. G. »Bellevue«, ①8.

Sieghartskirchen, Niederösterreich, 1450 E. 81 km von Wien.

F. u. R. J. Kratochwill, Linzer Straße, ①4; Jos. Madeka, Rappoltenkirchenstraße.

H. u. G. Gasthof »zum Mohren«, ①4.

B. B. Ö.: Heinr. Ockermüller, Kaufmann, [GBR].

Skotschau, Schlesien, 3250 E. 315 km von Wien.

F. u. R. J. Staszko, Maschinenfabrik.

H. u. G. »Weißes Roß«, ①5.

Spalato, Dalmatien, 27.300 E. 936·5 km von Wien.

F. u. R. Pietro Rossi.

H. u. G. »De la Ville«; »Central Troccoli«, ①2.

B. B. Ö.: Aljinović & Marić, Drogerie, [GBR].

S

Sch

Spital am Pyhrn, Oberösterreich, 1900 E. 262·5 km von Wien.

F. u. R. Josef Haselbergers Erben, Schlosserei.

H. u. G. »Post«, ①4; Pension »Alpenhof«, Dr. Richard Pick, ⑥, B. Ö.: [VOC].

B. B. Ö.: Josef Haselbergers Erben, [GBR]; J. Bachauer, Kaufmann, [VOC].

Spital am Semmering, Steiermark, 2600 E. 96 km von Wien.

H. u. G. »Hirschenhof«, Franz Friedl, ⑥4.

B. B. Ö.: Franz Schütz, Kaufmann, [GBR]; A. Rigler, Kaufmann, [VOC].

Spittal a. d. Drau, Kärnten, 2550 E. 382·5 km von Wien.

F. u. R. Josef Riebler, Mechaniker und Maschinenhandlung;

B. Mischitz, Reparaturwerkstätte; Fr. Petutschnigg, ⑥.

H. u. G. »Alte Post«, ①4; Gasthof »neue Post«, ①1.

B. B. Ö.: Ludwig Görner, Apotheke, [GBR]; Fr. Petutschnigg, [VOC]; B. Mischitz, [VOC].

Spitz a. d. Donau, Niederösterreich, 1600 E. 92·5 km von Wien.

F. u. R. Karl Luh, Mechaniker.

H. u. G. »Wachauer Hof«, Rudolf Jedek (vorm. »Weißes Rössel«), ①2-3, B. Ö.: [GBR]; »Goldener Löwe«, ①4.

B. B. Ö.: Adolf Österreicher, Kaufmann, [VOC].

Schärding, Oberösterreich, 3800 E. 270·5 km von Wien.

F. u. R. Heinrich Grassenhauer, Mechaniker, ①; M. Beham.

H. u. G. Hotel Dr. Otto Ebenhecht, ①2; »Goldenes Kreuz«, ①3.

B. B. Ö.: Joh. Poindecker, Kaufmann, [GBR]; August Spechtenhauser, Kaufmann, [VOC].

Scheibbs, Niederösterreich, 1150 E. 123·5 km von Wien.

F. u. R. Th. Thon, Mechaniker.

H. u. G. »Goldenes Kreuz«, Karl v. Reinöhl, ①2; »Goldener Adler«, ①3; »Weiße Rose«, ①.

B. B. Ö.: J. Grießler & Sohn, Hauptstraße 56, [GBR].

Schlackenwerth, Böhmen, 2460 E. 407·5 km von Wien.

F. u. R. Ferdinand Schilling, Maschinenschlosserei, Marktplatz.

H. u. G. »Renthaus«, ①2; Gasthof »schwarzer Adler«, ①.

B. B. Ö.: Ferd. Schilling.

Schladming, Steiermark, 4100 E. 292·5 km von Wien.

H. u. G. »Alte Post«, Johann Seebacher, ①4, B. O.: [VOC].

B. B. Ö.: F. Fabichlers Erben, Kaufleute, [GBR].

Schlaggenwald, Böhmen, 4100 E. 384·5 km von Wien.

F. u. R. Fr. Pöstling, Schlosser.

H. u. G. »Roter Ochs«, ① 4.

B. B. Ö.: Georg Glasel, Kaufmann.

Schlau, Böhmen, 9500 E. 318 km von Wien.

F. u. R. Wilhelm Michel, Motorfahrzeugfabrik, ① 2.

H. u. G. »Post«, ① 2; »Schwarzer Adler«, ① 3.

B. B. Ö.: Josef Plavec, Kaufmann, Benešstraße 188,
[GBR]; Wilhelm Michel, [VOC].

Schluckenau, Böhmen, 5250 E. 396 km von Wien.

F. u. R. Josef Groh, Schlosser, Wagnerstraße.

H. u. G. »Lamm«; »Schützenhaus«.

B. B. Ö.: Eduard Wania, Drogerie »zum deutschen
Michel«, Waisenhausstraße 118, [GBR]; Pius Kumpf,
Kolonialwaren, ⑥, [VOC].

Schluderbach, Tirol, 514 km von Wien.

H. u. G. »Schluderbach«, Hans Ploner; »Siegmondsbrunnen«,
Alois Baumgartner, ⑥.

Schottwien, Niederösterreich, 1150 E. 79 km von Wien.

F. u. R. Johann Meystinik.

H. u. G. »3 Lerchen«, ① 4; »Postgasthof«, ① 2.

B. B. Ö.: Dirnbachers Nachf. Karl Orthuber, Kaufmann,
[GBR]; Anton Grabenhofer, Kaufmann, [VOC], ① 6–8.

Schrems, Niederösterreich, 2400 E. 136 km von Wien.

H. u. G. Gasthof »zum weißen Rössel«, ① 4; Gasthof
Drucker (C. Baumgartner), ① 2.

B. B. Ö.: Anton Pomeisl, Kaufmann, Hauptplatz, [GBR].

Schwanenstadt, Oberösterreich, 1800 E. 236 km von Wien.

F. u. R. Willeith, Mechaniker.

H. u. G. »Goldener Hirsch«, ① 2, B. Ö.: [GBR]; Zeiners
Nachf. Franz Marschalle, ① 2, B. Ö.: [GBR].

B. B. Ö.: Johann Fuchs, Kaufmann, [VOC].

Schwarzach im Pongau, Salzburg, 580 E. 348 km von Wien.

H. u. G. »Egger«, ⑥.

B. B. Ö.: G. Wiesbauer, Kaufmann, [VOC].

Schwarzau im Gebirge, Niederösterreich, 1850 E. 92·5 km
von Wien.

H. u. G. L. Czastek, Gasthof (14 große schöne Fremden-
zimmer, außerdem separate Dependance), ① 5–6;
Singer, ①.

B. B. Ö.: Karl Singer jun., [VOC].

Sch St

Schwarzau-Naßwald.

H. u. G. Gasthof »zur Singerin«, Franz Hellmer.

Schwaz, Tirol, 6600 E. 498 km von Wien.

F. u. R. Jos. Diskus, Fahrradhandlung, Siegmundstraße; Josef Baer, Siegmundstraße; Karl Cimolin, Mechaniker und Maschinenhandlung.

H. u. G. »Zur Brücke«; »Post«, ① 2.

B. B. Ö.: S. Wagner, Kaufmann, [GBR]; Karl Cimolin, [VOC].

Schwechat, Niederösterreich, 8250 E. 8 km von Wien.

F. u. R. Otto Eberlein, Schlosser und Mechaniker, Lendnergasse.

H. u. G. Gasthof »zum goldenen Hirschen«.

Stainach, Steiermark, 900 E. 254 km von Wien.

H. u. G. Villa und Hotel Würschinger, ① 10, B. Ö.: [GBR].

Stanislau, Galizien, 30.400 E. 840 km von Wien.

F. u. R. Bahr & Waldmann, technische Artikel.

H. u. G. »Zentral«, »Imperial«.

B. B. Ö.: Siegmund Reizes, Drogerie »zum schwarzen Hund«; Adolf Wojnichowski, Drogerie, ul. Smolki 1, [GBR]; Bahr & Waldmann, [VOC].

Stein, Krain, 2300 E. 975 km von Wien.

H. u. G. »Fischer«, F. Michl, ① 3.

B. B. Ö.: Joh. Kecels Nachf. F. Martin, Kaufmann, [GBR].

Steinach am Brenner, Tirol, 720 E. 495,5 km von Wien.

H. u. G. »Post«, Karl Cammerlander, ① 3, B. Ö.: [GBR].

Steinschönau, Böhmen, 5050 E. 395 km von Wien.

F. u. R. Haufert, New-York-Straße.

H. u. G. »Mercantile«, ① 4; Langer, ① 6.

B. B. Ö.: Drogerie, Alleestraße.

Sternberg, Mähren, 15.200 E. 205 km von Wien.

F. u. R. J. Jirgens, Rudolfsstraße 4; Alb. Leiter, Olmützer Straße.

H. u. G. »Stadthotel«, Fleischergasse 3, ① 2; »Alte Post«, Olmützer Straße, ① 10.

B. B. Ö.: Vinzenz Schwarz, Drogerie, Breite Gasse 17, [GBR].

Sterzing, Tirol, 1700 E. 522,5 km von Wien.

H. u. G. »Sterzinger Hof« C. Stoetter, ①, B. Ö.: [GBR]; »Alte Post«, ① 3, B. Ö.: [GBR]; »Rose«, ①; »Neue Post«, B. Ö.: [GBR].

B. B. Ö.: Karl Obexer, Kaufmann, [VOC]; Mag. Oswald Kofler, Stadtapotheke, [VOC].

Steyr, Oberösterreich, 17.600 E. 169·5 km von Wien.

F. u. R. Franz Pichler, Mechaniker; Josef Wolf, Fahrradhandlung, Grünmarkt 21.

H. u. G. »Steyrer Hof«, Stadtplatz 31, ① 2.

B. B. Ö.: J. M. Peteler, Kaufmann, Johannesgasse 1—3, [GBR]; Matth. Staudacher, Materialwarenhandlung, [GBR]; Josef Wolf, [VOC].

— **Pyrach.**

P.: Josef Reithoffer's Söhne, R.

Stockerau, Niederösterreich, 10.200 E. 27·5 km von Wien.

F. u. R. Heinrich Klier, Mechaniker, Hauptstraße; A. Moll & Corieri, Belvederestraße 4, ① 2; D. Hahn, Fahrradhandlung, Rathausplatz 8.

H. u. G. »Eisernes Tor«, ① 4; »Goldener Strauß«, ① 2.

B. B. Ö.: Wilhelm Jelinek, Kaufmann, Sparkassaplatz 8, [GBR]; D. Hahn, [VOC].

Strakonitz, Böhmen, 5500 E. 249·5 km von Wien.

F. u. R. Karl Vlcek, Mechaniker.

H. u. G. »Weiße Rose«, ① 3.

B. B. Ö.: Ad. Hahn, Materialwarenhandlung, Palackyplatz 83, [GBR]; Fr. Bolard, Drogerie, Podebrader Straße, [VOC].

Straßwalchen, Salzburg, 1100 E. 145·5 km von Wien.

F. u. R. Leopold Wagner, Mechaniker (nur für kleine Reparaturen).

H. u. G. Gasthof Johann Erlach, ① 4.

B. B. Ö.: Heinrich Traugott, Kaufmann, [GBR]; H. Feichtinger, Kaufmann, [VOC].

Strengberg, Niederösterreich, 2150 E. 281·5 km von Wien.

F. u. R. Franz Vorhofer, Schlosser.

H. u. G. »Post«, Gasthof, ① 4.

B. B. Ö.: Karl Ott, Kaufmann, [GBR].

Strobl, Salzburg, 1900 E. 298·5 km von Wien.

F. u. R. Adalbert Stehrer.

H. u. G. »Am See«, J. Baumgartner, ① 2.

B. B. Ö.: Adalbert Stehrer, [GBR].

Stryj, Galizien, 29.200 E. 787 km von Wien.

H. u. G. Dienstl.

B. B. Ö.: Jakob Kindler, Apotheker, [GBR].

T

Tabor, Böhmen, 10.700 E. 238·5 km von Wien.

F. u. R. Anton Štětka; Vinzenz Stramek.

H. u. G. »Nový«, G 10, B. Ö.: [GBR]; »Amort«, U 1; Gasthof Setunský, U 2.

B. B. Ö.: Max Pleschner, Bahnhofstraße, [GBR]; Frant. Pekáč, Drogerie, [VOC].

Tamsweg, Salzburg, 1100 E. 292·5 km von Wien.

H. u. G. »Traube«, U 2.

B. B. Ö.: A. Guggenbichler, Apotheke, [GBR]; Josef Lettmayer, Kaufmann, [VOC].

Tannheim, Tirol, 700 E. 580·5 km von Wien.

H. u. G. Gasthof »Post«, U 4, B. Ö.: [GBR]; Gasthof »goldenes Kreuz«, U 2.

Tannwald, Böhmen, 9600 E. 357 km von Wien.

F. u. R. Emil Sedlak.

H. u. G. »Krone«, U 3.

B. B. Ö.: Ludwig Mocker, Kaufmann, [GBR].

Tarnopol, Galizien, 30.400 E. 845 km von Wien.

F. u. R. Rogowski & Glowinski, Mikulincerstraße.

H. u. G. »Podolski«, Herrengasse, U; »Puntschert«, Sobieskiplatz, U 6.

B. B. Ö.: Franz, Kaufmann, Sobieskiplatz; Hippolit Skowronski, Kolonialwaren, [VOC].

Tarnow, Galizien, 31.700 E. 479 km von Wien.

H. u. G. »Krakowsky«; Soldinger.

B. B. Ö.: Wladislaw Brach, Drogerie, [GBR]; Ludwig Gastkicevicz, Drogerie zum schwarzen Hund, Walowa 24, [VOC].

Tarvis, Kärnten, 3700 E. 876 km von Wien.

F. u. R. Waldenberger, Schlosser, Unter-Tarvis; Rößler, Mechaniker.

GASTHOF „GELBFUSS“

mit Garage

für 3 Automobile und versperrbarer

Unterkunft für weitere 10 Fahrzeuge

Zivile Preise — Fichtennadelbäder —

großer Naturpark — aufmerksamste

Bedienung

KATHI UND KARL HOSCH, Besitzer

königlich sächsische Hoflieferantin

Tarvis.

H. u. G. »Mörtl«, ① 2; »Schnablegger«, ① 4; Gasthof Hohler, ① 1.

B. B. Ö.: Gustav Prosch, Kaufmann, Alte Straße 46, [GBR].

Taus, Böhmen, 7550 E. 827 km von Wien.

F. u. R. Franz Hajek, Mechaniker.

H. u. G. »Böhmerwald«, ① 4; »Schwarzes Roß«, ①; »Krone«, ①.

B. B. Ö.: Al. Ertl, Kaufmann, Ringplatz, [GBR]; P. Hanna, Kaufmann, [VOC].

Telfs, Tirol, 2700 E. 495·5 km von Wien.

F. u. R. Anton Bergant, Fahrradreparaturwerkstätte, Spengler.

H. u. G. »Post«, ① 3.

B. B. Ö.: Gebrüder Nenner, Kaufleute, [GBR]; Anton Bergant, [VOC].

Teplitz-Schönau, Böhmen, 24.450 E. 370 km von Wien.

Nordwestböhmischer Automobilklub.

F. u. R. Ludwig Titzler, Schloßplatz, ④; Rud. Mascian, Mechaniker, Waldtorplatz; Franz Preiss, Fahrradhandlung, Prager Straße.

H. u. G. Grand Hôtel zum alten Rathaus, Franz Dittrich, ④ 6, B. Ö.: [GBR]; »Kronprinz Rudolf«, ①, B. Ö.: [VOC]; »Post«, ①; »de Saxe«, Bahnhofstraße, B. Ö.: [VOC].

B. B. Ö.: August Mitreiter, Kaufmann, Grüne-Ring-Gasse 18; Ad. F. Laufer, Kaufmann, Meißnerstraße 871, [GBR]; Franz Preiss; Gebrüder Schmieds Nachfolger L. Bucina, Drogerie, [VOC]; Rudolf Elbogen, Bahnhofstraße 34, [VOC]; Alois Weiß, Drogerie, Eichwaldstraße, [VOC]; Franz Mascian, [VOC]; Wilhelm Klausner, [VOC].
P.: Ludwig Titzler, C; Rud. Mascian, M.

- Turn.

F. u. R. Heinrich Herbrich, Alleegasse; Franz Kotwa, Kapellengasse; Rich. Krahl, Mariascheiner Straße.

B. B. Ö.: Gabriel Mehrer, Drogerie.

Teschen, Schlesien, 18.600 E. 291·5 km von Wien.

F. u. R. Eduard Kotucz, Mechaniker.

H. u. G. »Austria«; »Brauner Hirsch«, ①; »Zentralbahnhof«, ① 10.

B. B. Ö.: J. Konczakowski, Demelplatz, [GBR]; Adam Kolodziejczyk, Eisenhandlung, [VOC].

Tetschen a. d. Elbe, Böhmen, 9700 E. 385 km von Wien.

F. u. R. Franz Hruschka, Mechaniker, Kreuzgasse 17.

H. u. G. »Goldene Krone«, Marktplatz, ① 2; »Stern«, ① 2; »Stadt Prag«.

B. B. Ö.: Rud. Beher jun., Drogerie, Schiffsgasse 167, [GBR]; Josef Peh, Drogerie, Bensener Straße, [VOC].

T

Tinischt, Böhmen, 2100 E. 254·5 km von Wien.

F. u. R. Rudolf Stašek.

H. u. G. »Herrenhaus«, ① 2.

B. B. Ö.: Rudolf Stašek.

Toblach, Tirol, 1700 E. 501 km von Wien.

F. u. R. Friedrich Hempel, Mechaniker, ④ 2; Eduard Colli, Maschinenschlosserei; Ludwig Hözl, Fahrradhändlung, Dolomitenbasar.

HOTEL GERMANIA
Besitzer Jos. A. ROHRACHER
AUTOMOBILGÄRAGE FÜR FÜNF FAHRZEUGE;
REPARATURWERKSTÄTTE, BENZIN- UND ÖL-
DEPOT IN DER DEPENDANCE DES HOTELS

H. u. G. »Südbahnhotel Toblach«, ④ 15; »Union«, ① 4;

»Bellevue«, ① 3; Gasthof »schwarzer Adler«, ① 2.

B. B. Ö.: Ludwig Hözl; Friedrich Hempel, [GBR];
Eduard Colli, [voc].

P.: Friedrich Hempel, C.

Torbole, Tirol, 1700 E. 692 km von Wien.

H. u. G. Hotel-Pension »Gardasee«, F. Schwingshackl.

Trafoi, Tirol, 120 E. 581·5 km von Wien.

H. u. G. »Trafoi«, ④ 10, B. Ö.: [GBR].

— -Ferdinandshöhe.

H. u. G. »Zur Ferdinandshöhe«.

— -Franzenshöhe.

H. u. G. »Post Alpenhotel«, ① 3.

Traiskirchen, Niederösterreich, 4600 E. 19·5 km von Wien.

F. u. R. L. Duswald, Fahrrad- und Nähmaschinengeschäft,
Reichsstraße 50, ①; Ludwig Wohlrab, Reparaturwerk-
stätte.

H. u. G. »Kaiserkrone«, ① 5; »Goldener Hirsch«, Heinrich Dopplinger; Josef Staudigls Gasthaus »zur Weintraube«,
Marktplatz, B. Ö.: [voc].

B. B. Ö.: Jos. Petersmann, Kaufmann, Hauptplatz, [GBR];
L. Duswald, [GBR].

P.: L. Duswald, C. u. M.

Trautenau, Böhmen, 4800 E. 215 km von Wien.

F. u. R. Josef Emmerling, Schlosser, Prager Straße; Franz Petrasek, Automobilfabrik, G, Walhallastraße.

H. u. G. »Klein«, U3; »Bahnhofshotel Union«, U5; »Weißes Roß«, Marktplatz, U2.

B. B. Ö.: C. Czerny, Apotheke »zum goldenen Stern«, Ringplatz 12, [GBR]; Franz Petrasek, [VOC].

Trebinje, Herzegowina, 1400 E. 1162 km von Wien.

H. u. G. »Naglić«, U2.

Trebisch, Mähren, 10.800 E. 185.5 km von Wien.

F. u. R. Heinrich Liharz' Nachf.; J. Konečny.

H. u. G. »Goldenes Kreuz«, U6.

B. B. Ö.: Anton Jakubec, Apotheke »zum Auge Gottes«, [GBR]; Karl Fundulus Eidam, U4, Karlsplatz, [GBR].

Trieben, Steiermark, 800 E. 219.5 km von Wien.

H. u. G. Gasthof »Neue Post«, Hans Herwerthner, U,

B. Ö.: [GBR]; Gasthof »Alte Post«, U2.

B. B. Ö.: F. M. Forstner, Kaufmann, [VOC].

Trient, Tirol, 24.900 E. 654 km von Wien.

F. u. R. Ettore Mayr & Co., Fahrradhandlung, Via lunga 40, G; Giovanni Franceschini, Elektromechaniker, Via Oriola 2, G4; Paride Fontanari, Mechaniker; Enrico Mayer, Mechaniker; Martino Mayr, Mechaniker, Via Romana; Gebr. Galvan & Co., Mechaniker, Via Marcello Vecchio 3.

H. u. G. »Trento«, Am Bahnhof, U6; »Carloni«, Via lunga, U; »Europa«, G. B. Ö.: [VOC].

B. B. Ö.: Martino Mayr, [VOC]; Enrico Mayer, [VOC]; Antonio Santoni, Drogerie, Piazza de l'Opera, [GBR]; Ettore Mayr & Co., [GBR]; Mario Santoni, Drogerie, Via Calepina; Gebr. Galvan & Co., [VOC]; Silvio Zamboni, [VOC].

P.: Giovanni Franceschini, C; Ettore Mayr & Co.

TRIEST, Istrien, 134.200 E. 506.5 km von Wien.

F. u. R. Rudolf Rötl, Fahrradhandlung, Reparaturwerkstatt, Via Acquedotto 21, G15: Via fabio Severo 7, T. 1238; Antonio Skerl, Automobilhandlung, Piazza Carlo Goldoni 11, G15: Via Giorgio Vasari Nr. 4.

H. u. G. »De la Ville«, G4 (Automobile zu vermieten); »All'Acquila nera«, Volpich, Via S. Spiridione, U; Trattoria »Alla nuova Abbondanza«, Via Torrente 22, U5.

B. B. Ö.: Antonio Skerl, [VOC]; Rudolf Rötl, [GBR].

P.: Antonio Skerl, M; Rudolf Rötl; Josef Reithoffer's Söhne, Corso 29, R; Gius. Vivante, Riva Grumola, C.

T U

Troppau, Schlesien, 26.800 E. 256·5 km von Wien.

F. u. R. August Strasilla, Automobilzentrale (erste und einzige fachmännisch geleitete Reparaturwerkstätte für Automobile), ① 20, Schloßring 5; Josef Stanko, Mechaniker, Oberring 23; Franz Röhrich, Mechaniker, Teichgasse 1.

H. u. G. »Römischer Kaiser, ① 5; »Schlesischer Hof«.

B. B. Ö.: August Strasilla, [VOC]; G. Hell, Engelapotheke, Zwischenmärkten 4, [GBR]; Josef Schwarz, Kaufmann, Jaktarstraße 11—13, [GBR].

P.: August Strasilla, C u. M.

Tulln, Niederösterreich, 3250 E. 33·5 km von Wien.

F. u. R. Alois Reichl, Mechaniker, Jasomirgottgasse 2 Fahn, Mechaniker, Bahnhofstraße 4.

H. u. G. »Goldener Hirsch«, ① 4; Gasthof »zum Stern«, ①.

B. B. Ö.: Karl Lixls Nachf. Franz Feichtegger, Kaufmann, [GBR]; Ignaz Stift, Kaufmann, [GBR]; Johann Ress, Kaufmann, [VOC].

Turnau, Böhmen, 6300 E. 325·5 km von Wien.

H. u. G. »Grand Hôtel«; »Kronprinz«.

B. B. Ö.: Jaroslaw Rochowansky, Drogerie »zum weißen Kreuze«, [GBR]; Fr. Hnik, Drogerie »zum goldenen Engel«, [VOC].

Ungar.-Hradisch, Mähren, 5100 E. 190 km von Wien.

F. u. R. J. Brazda, Mechaniker, Krautmarkt; Rudolf J. Starý, Maschinen- und Fahrräder-Reparaturwerkstätte, Ringplatz.

H. u. G. »Schwarzer Bär«.

B. B. Ö.: Markus Adler, Eisenhandlung, Rathausgasse 43, ① 2, [GBR]; Rudolf J. Starý, [VOC].

Unterach am Attersee, Oberösterreich, 1000 E. 278·5 km von Wien.

F. u. R. G. Schwarzenbrunner, Eisenhandlung.

H. u. G. »Am See«, Johann Mayer; Gasthof »zur Post«, ①.

B. B. Ö.: G. Schwarzenbrunner, [GBR]; Anton Urbann, Kaufmann, [VOC].

Unterdrauberg, Kärnten, 2600 E. 298·5 km von Wien.

H. u. G. »Post«, ① 3, B. Ö.: [VOC].

B. B. Ö.: C. Lorber, Kaufmann, [GBR].

Unzmarkt, Steiermark, 1000 E. 227·5 km von Wien.

H. u. G. »Post«, ① 3.

B. B. Ö.: Rudolf Zollner, Kaufmann, [GBR], [VOC].

Velden am Wörther See, Kärnten, 650 E. 327·5 km von Wien.

- F. u. R. Johann Wallner, Fahrradhandlung, Klagenfurter Straße; Lukas Oitzinger; Johann Novak, Automobilgarage, Kaiser-Franz-Josef-Straße.
 H. u. G. Etablissement E. Wahliss, ①3; Ulbing, ①2.
 B. B. Ö.: Johann Wallner, [GBR]; Johann Nowak, [GBR].

Veldes, Krain, 500 E. 367·5 km von Wien.

- H. u. G. »Luisenbad«, ①6.
 B. B. Ö.: Ivan Russ, Kaufmann, [GBR]; Otto Wölfling, Kaufmann, [VOC].

Villach, Kärnten, 9700 E. 345·5 km von Wien.

- F. u. R. Peter Frohnwieser, Automobilhändler (Puch), Südbahnstraße.

HOTEL MOSSER

Südbahnstraße 15-17-19
 Modernster Komfort, zivile Preise, Automobilgarage für
 drei Fahrzeuge

- H. u. G. »Post«, ①3; Fischer, ①3.
 B. B. Ö.: Martin A. Gohns Nachf., Drogerie, Hauptplatz 29, [GBR]; Presslauer & Brügger, Kaufleute, Hans-Gasser-Platz, [GBR]; M. Pufitsch, »zum weißen Kreuz«, [VOC]; Matthias Pippa, Kolonialwaren, Hauptplatz 9, [VOC]; Hans Bachlechner, Kolonialwaren, Klagenfurter Straße, [VOC]; P: D. Aichlburg, C.

Vöcklabruck, Oberösterreich, 2100 E. 248 km von Wien.

- F. u. R. Matth. Müller jun.
 H. u. G. »Post«, Franz Achleitner, ①5, B. Ö.; Gasthof »Alte Post« und Brauerei Johann Fruhstorfer.
 B. B. Ö.: Dr. Leopold Groß, Apotheke, [GBR]; Johann Mayer, Kaufmann, [VOC].

Völkermarkt, Kärnten, 2600 E. 318·5 km von Wien.

- H. u. G. Gasthof »zum Stern«, J. Nagele, ①4; Gasthof »zur alten Post«, ①3; »Goldener Löwe«, Vinzenz Tschebull, ②. B. Ö.: [VOC].
 B. B. Ö.: Fr. Huth, Kaufmann, [GBR].

Vösendorf, Niederösterreich, 3000 E. 9 km von Wien.

- H. u. G. Gasthof Tröber, ①2.
 B. B. Ö.: Georg Fensl, Spezereiwaren, Obere Ortstraße 41, [VOC].

V
W

Vöslau, Niederösterreich, 4000 E. 35·5 km von Wien.

- F. u. R. Leopold Kaeferböck, G.
- H. u. G. »Bellevue«; Hallmayer und »Schweizerhof«;
- »Jägerhorn«; »Bahnhotel«, ① 2.
- B. B. Ö.: M. Wallace, Drogerie »zum schwarzen Hund«,
- [GBR]; Leopold Glaser, Kaufmann, [VOC].

Volosca, Istrien, 1800 E. 526·5 km von Wien.

- H. u. G. »Liburnia«.

Wagstadt, Schlesien, 4600 E. 216·5 km von Wien.

- H. u. G. Gasthaus »zur Nordbahn«, ① 4.
- B. B. Ö.: Viktor Kutscher, Eisenhandlung, [VOC].

Waidhofen a. d. Thaya, Niederösterreich, 2400 E.
124·5 km von Wien.

- F. u. R. Johann Steurer jun., Fahrradhandlung, Böhmgasse.
- H. u. G. »Goldener Löwe«, ① 6; Gasthof »zum goldenen Hirschen«, ① .
- B. B. Ö.: Johann Steurer; Rudolf Sommer, Kaufmann,
[GBR]; M. Aigner, Apotheke, [VOC].

Waidhofen a. d. Ybbs, Niederösterreich, 4450 E.
152 km von Wien.

- F. u. R. Josef Buchbauer, Oberer Stadtplatz 13; Brehm,
Mechaniker, Unterer Stadtplatz.

HOTEL INFÜHR UND CAFÉ

Erstes Haus am Platze, vollständig renoviert,
neu vergrößert 1908 Platz für 2 bis 3 Wagen

- H. u. G. »Goldener Löwe«, ①; »Goldener Pflug«, ① 2.
- B. B. Ö.: Franz Steinmaßl, Kaufmann, [GBR]; Heinrich Seeböck, Gemischtwarenhandlung, [VOC].
- P.: Josef Buchbauer, C.

Warnsdorf, Böhmen, 21.150 E. 374 km von Wien.

- F. u. R. Reinhold Mai, Fahrradsfabrik, Zittauer Straße; Karl Strach, Fahrzeughandlung.
- H. u. G. Endler (mit Dependance), ① 2; »Börse«, ① 2; »Stadt Wien«, Kaiser-Josefs-Platz.
- B. B. Ö.: Reinhold Mai, [GBR]; Rud. Heider, Drogerie,
[GBR]; Hermann Kloß, Drogerie, [VOC].

Weissenbach am Attersee, Oberösterreich, 200 E.
276·5 km von Wien.

- H. u. G. »Post«, ① 4, B. Ö.: [GBR].

Weissenbach a. d. Triesting, Niederösterreich, 1050 E.

54 km von Wien.

- H. u. G. »Weintraube«, Anton Breitenberger, **U2**.
 B. B. Ö.: Johann Völkerer, Kaufmann, **[GBR]**; Ignaz Tüchler, Kaufmann, **[GBR]**.

Wels, Oberösterreich, 12.200 E. 213 km von Wien.

- F. u. R. Joh. Plöckinger, Stelzhammerstraße 8; Max Schuster.
 H. u. G. »Greif«, Franz Höng, **U10**, B. Ö.: **[VOC]**, **[GBR]**:
 »Post, **U3**«; »Bahnhofshotel«, J. Hromatka; Gasthof 3 Kronen.
 B. B. Ö.: H. Seemann, Drogerie, Ringstraße 4, **[GBR]**; Eduard Fitz, Kaufmann (zu jeder Tages- und Nachtzeit, auch Sonn- und Feiertage erhältlich), Kaiser-Josefs-Platz 28, **[GBR]**; Johann Plöckinger, **[VOC]**.

Welschnofen, Tirol, 800 E. 614·5 km von Wien.

- H. u. G. »Pension Sonnenhof«, **U10**, B. Ö., »Gasthof zum Engel«, **U1**.

Werfen, Salzburg, 750 E. 889·5 km von Wien.

- H. u. G. »Post«; »Erzherzog Johann«, **U3**.
 B. B. Ö.: Johann Krall, Kaufmann, Garage, **[VOC]**; Jos. Kalteneggers Witwe, Kaufmann, **[GBR]**.

Weyer, Oberösterreich, 1800 E. 169·5 km von Wien.

- F. u. R. Franz Gruber, mechanische Werkstätte.
 H. u. G. »Weißes Rössel«, **U6**; Gasthof »zur Post«, **U10**.
 B. B. Ö.: Leo Gretler, Kaufmann, **[GBR]**; Albert Dunkel, Kaufmann, **[VOC]**; Franz Gruber.

WIEN, Niederösterreich, 1,960.000 E.

- Oesterreich. Automobil-Club, I, Kärntnerring 7.
 F. u. R. Wiener Automobilfabrik-Aktiengesellschaft vor-
 mals Gräf & Stift, XIX. Weinberggasse 70, T. D 169;
 FIAT-Werke, Aktiengesellschaft, XXI. Brünner Straße,
 T. F 122 und 304; Jakob Lohner & Co., IX. Por-
 zellangasse und XXI. Donaufelder Straße, T. 13.559;
 Bock & Hollender, III. Landstraße Hauptstraße 72,
 T. 7524; L. & G. Brand, VI. Haydngasse 5; August
 Braun, XVII. Rosensteingasse 71; Garage-Gesellschaft
 m. b. H., III. Marxergasse 4; W. Böhm, V. Wien-
 straße 89a; Hofmann & Czerny, XIII. Linzer Straße 176
 bis 180; Karl Holub, XVII. Ottakringer Straße 26;
 Eduard Jeschke, IV. Favoritenstraße 27; Kraftfahrzeug-
 Gesellschaft, IX. Hahngasse 13; N. A. G., Österreichische
 Neue Automobil-Gesellschaft, II. Nordbahnstraße 36;
 Josef Niesner, VI. Schmalzhofergasse 10; Nesselsdorfer
 Wagenbau-Fabrik-Gesellschaft, III. Untere Weiß-
 gärberstraße 8/10, T. 8862; Österreichische Benz-Motoren-

W

wien.

- Gesellschaft, X. Laxenburger Straße 63; Opel & Beyschlag, IV. Karolinengasse 29A; Pollenz & Schreiber, V. Sonnenhofgasse 4; Johann Puch, Erste steiermärkische Fahrradfabrik - Aktiengesellschaft, Reparaturwerkstätte, I. Stubenring 16, T. 14.294; Wilhelm Ritter v. Ruppert, IX. Meynertgasse 3; »Süd-Auto«, Reparaturwerke und Garage, G. m. b. H., X. Laxenburger Straße 94; Gustav Karl Veith, II. Engerthstraße 191.
- F.-N. Auto-Palace Halphen & Co., Gesellschaft m. b. H., I. Augustinerstraße. (Niederlage der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft in Wiener-Neustadt.) Bock & Hollender, III. Hauptstraße 72.
- FIAT-Werke, Aktiengesellschaft, I. Stubenring 4. Nesselsdorfer Wagenbau - Fabrik - Gesellschaft, I. Kolowratring 8.
- Johann Puch, Erste steiermärkische Fahrradfabrik - Aktiengesellschaft, I. Stubenring 16.
- Wiener Automobilfabrik - Aktiengesellschaft vormals Gräf & Stift, I. Franzensring 16.
- Laurin & Klement, Aktiengesellschaft, Motorfahrzeugfabrik, I. Parkring 20.
- Reichenberger Automobil-Fabrik, G. m. b. H. (Niederlage bei Ignaz Wanek jun.), I. Kärntnerring 11.
- Adlerwerke, Österr., vorm. Heinrich Kleyer G. m. b. H., I. Dr.-Karl-Lueger-Platz 9; E. Aub, Uniongarage, VII. Zieglergasse 5; Automobil-Allianz G. m. b. H. III. Marxergasse 24; Max v. Bernd, III. Hauptstraße 90; Ph. Brunnbauer & Sohn, VII. Zieglergasse 53; Fritz Fürst, II. Czerningasse 4; Garage-Gesellschaft m. b. H., I. Stubenring 12; Garage-Gesellschaft m. b. H., III. Marxergasse 4; Park-Garage, I. Liebenberggasse 4; »Residenz-Garage« Österr. Neue Automobilgesellschaft m. b. H., II. Nordbahnstraße 36; Schüttelgarage, II. Schüttelstraße 15 a; L. & G. Brand, VI. Haydnstraße 5; Josef Niesner, VI. Schmalzhofgasse 10; Opel & Beyschlag, IV. Karolinengasse 29A; Wilhelm Ritter v. Ruppert, IX. Meynertgasse 3; »Süd-Auto«, Reparaturwerke und Garage, G. m. b. H., X. Laxenburger Straße 94; Oskar Weninger, VIII. Daunegasse 6; Zentralgarage, III. Schwalbengasse 5; St. Christophe Garage, IV. Heumühlgasse; Pollenz & Schreiber, V. Sonnenhofgasse 4; Kraftfahrzeug-Gesellschaft, IX. Hahngasse 13.
- H. I. Bezirk: »Bristol«, Kärntnerring 7; »Imperial«, Kärntnerring 16; »Grand Hôtel«, Kärntnerring 9; »Krantz«, Neuer Markt 6; »Sacher«, Augustinerstraße 4; »Meißl & Schadn«, Neuer Markt 2; »Kaiserin Elisabeth«, Weihburggasse 3; »Erzherzog Karls«, Kärntnerstraße 31; »Metropole«, Morzinplatz 4. II. Bezirk: »Continental«,

Wien.

Praterstraße 7; »Central«, Taborstraße 8; »De l'Europe«, Asperngasse 2; »Kronprinz«, Asperngasse 4; »Austria«, Praterstraße 52. III. Bezirk: »Beatrix«, Hauptstraße 10; »Hungaria«, Prager Straße 13; »Goldene Birne«, Hauptstraße 31; »Roter Hahn«, Hauptstraße 40. IV. Bezirk: »Goldenes Lamm«, Hauptstraße 7; »Ödenburg«, Hauptstraße 9; »Stadt Triest«, Hauptstraße 12; »Viktoria«, Favoritenstraße 11; »Südbahn«, Favoritenstraße 58. VI. Bezirk: »Palace«, Mariahilfer Straße 99; »Savoy«, Mariahilfer Straße 81; »Windsor«, Mariahilfer Straße 15; »Kummer«, Mariahilfer Straße 71; »Weißes Kreuz«, Millöckergasse 6. VII. Bezirk: »Höller«, Burggasse 2. VIII. Bezirk: »Hammerand«, Florianigasse 8; »Riedhof«, Wickenburggasse 15. IX. Bezirk: »Bellevue«, Althan-gasse 7; »Franz-Josefs-Bahn«, Nordbergstraße 4; »Union«, Nußdorfer Straße 29. X. Bezirk: »Zur Linde«, Kolbeck, Laxenburger Straße 19. XIII. Bezirk: »Hietzinger Hof«, Hauptstraße 22. XV. Bezirk: »Holzwarth«, Mariahilfer Straße 156; »Wimberger«, Neubaugürtel 34. XVII. Bezirk: »Stadt Frankfurt«, Ottakringer Straße 5. XVIII. Bezirk: »Wieninger«, Semperstraße 41; »Steinböck«, Schoppen-hauerstraße 32. XIX. Bezirk: »Kahlenberg«, am Kahlenberg. B. B. Ö.: I. Bezirk: Ludwig Wilhelm, Parkgarage, Lieben-berggasse, [voc]; Thein & Goldberger, Seilerstätte 4, [GBR]; Vacuum Oil Company, Stubenring 2; Josef Weiß, Stubenring 2, [voc]; Anton Scheibert, Franzensring 16, [voc]; Albert H. Curjel, Elisabethstraße 5, [voc]; S. Erben & A. Friedmann, Stubenring 14, [GBR]. II. Be-zirk: Oskar Liebreich, Untere Donaustraße 39, [voc]; Gustav Gunesch, Leopoldsgasse 49, [voc]; Josef Jörgl, Drogerie, Taborstraße 31, [voc]; Josef Tandlers Nach-folger, Untere Augartenstraße 26, [voc]; Albert Jellinek, Taborstraße 51, [voc]; Gerhard Zieger, Restaurateur, Praterspitz, [voc]; Luise Holzmann, Ausstellungsstraße 21, [GBR]. III. Bezirk: Alexander Wiesner, Reisner-strasse 37, [voc]; Eduard Reininger, Rennweg 33, [voc]; Gustav Wondrak, Ungargasse 46, [voc]. IV. Bezirk: Emmerich Nagy, Wiedner Hauptstraße 71, [GBR]; Viktor M. Schmied, Weyringergasse 32, [voc]; Vinzenz Seidl, Wiedner Hauptstraße 73, [voc]; A. A. Perl, Heumühl-gasse; Karl Voit, Wiedner Hauptstraße 65, [voc]. V. Bezirk: Alexander Hatschek, Wienstraße 89 a, [GBR]. VI. Bezirk: Otto Bandler, Magdalenenstraße 36, [voc]; Josef Niesner, Schmalzhofgasse 5, [voc]; G & L. Brand, Haydnstraße 5, [GBR]. VII. Bezirk: Edgar Aub, Ziegler-gasse 5, [GBR]; Ph. Brunnbauer & Sohn, Zieglergasse 53, [GBR]; Adalbert Seewald, Apotheke, Mariahilfer Straße 110,

W

wien.

[voc]; Max Klug, Cafetier, Mariahilfer Straße 128, [voc]; Robert Feilendorf, Schottenfeldgasse 76, [voc]. IX. Bezirk: Gustav Gunesch, Drogerie, Universitätsstraße 4, [voc]; Karl Oplatek, Währinger Straße 6, [voc]; Josef Lugert, Porzellangasse 23, [voc]; Automobilgarage Szabo, Liechtensteinstraße 23, [GBR]; Wilhelm Ritter v. Ruppert, Meynertgasse 3, [GBR]. X. Bezirk: Karl Köhler, Artshaberplatz 5, [GBR]; Richard Wachtler, Laxenburger Straße 15, [voc]; Adolf Riha, Eugengasse 37, [voc]; Franz Rohr, Favoritenstraße 123, [voc]. XII. Bezirk: Emil Haussner, Altmannsdorfer Straße 91, [voc]; Karl Loy, Schönbrunner Straße 238, [voc]. XIII. Bezirk: Leopold Kichler, Breitenseer Straße 17, [GBR]; K. Moriggl, Lainzer Straße 143, [voc]; Rudolf Wehl, Lainzer Straße 163, [voc]; Theodor Lhota, Linzer Straße 241, [voc]. XIV. Bezirk: Josef Schulz, Goldschlagstraße 42, [voc]. XV. Bezirk: Ernst Pelikan, Würfelgasse 2, [GBR]; Gustav Kotsch, Mariahilfer Straße 148, [voc]; Karl Göschl, Märzstraße 58, [voc]; Josef Schulz, Märzstraße 23, [voc]. XVI. Bezirk: Franz Nöstler, Hippgasse 5, [voc]; Josef Kaar, Thaliastraße 120, [voc]. XVII. Bezirk: Karl Holub, Ottakringer Straße 24—26, [voc]; Josef Nagelbreiter, Röttergasse 39, [voc]; Paul Konrath, Dornbacher Straße 105, [GBR]. XVIII. Bezirk: Hotel Scheiblingstein, Exelstraße, [voc]. XIX. Bezirk: Josef Weiß, Nußdorfer Platz 1, [voc]; Alexander Scholz, Döblinger Straße 133, [voc]; Wiener Automobilfabrik - Aktiengesellschaft vormals Gräf & Stift, Weinberggasse 70, [GBR], [voc]; Jakob Grobstein, Heiligenstädter Straße 191, [GBR]. XXI. Bezirk: Hans Solinger, Heinrich-Schindler-Gasse 3, [voc]; Ludwig Meixner, Hauptstraße 41, [voc].

P: Oesterreichisch - Amerikanische Gummidfabrik - Actiengesellschaft, XIII. Hütteldorf Straße 74, T. O 56, Niederlage: I. Neuthorgasse 12, T. 13.543, C; Vereinigte Gummiwaaren-Fabriken Harburg-Wien vormals Menier & J. N. Reithoffer, I. Stubenring 22, T. 19.373, und VI. Mariahilfer Straße 115, T. 9452, H; Josef Miskolczy & Co., IV. Alleegasse 24, T. 1550, M; Josef Reithoffer's Söhne, VI. Rahlgasse 1, T. 5270. Niederlagen: VI. Mariahilfer Straße 33, T. 1664, VI. Mariahilfer Straße 109, T. 7375, R.

Pneumatikreparaturen:

J. König, II. Große Mohringasse 25, T. 15.573; Ludovika Lutz, I. Karlsplatz 3, T. 8845; Anton Piškaček, VI. Stumpergasse 28, T. 21.662; Rob. Jul. Milch, I. Stubenring 22, T. 19.373.

Wr.-Neustadt, Niederösterreich, 27.000 E. 43 km von Wien.

F. u. R. Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft; Friedrich & Hans Prunner, Herzog-Leopold-Straße 28; Jos. Strobl, mechanische Werkstätte, Wiener Straße 28; Robert Stainer, Bräunlichstraße.

H. u. G. »Goldener Hirsch«, ①12, B. Ö.: [GBR]; »Ungarische Krone«, ①15.

B. B. Ö.: Heinrich Seiser, Drogerie, Wiener Straße 18, [GBR]; Franz Haberl, Kaufmann, Neunkirchner Straße 6, [GBR]; Jos. Strobl, [GBR]; Friedrich & Hans Prunner, [GBR]; Anton Niemetz, Kaufmann, [VOC]; Georg Rasinger, Drogerie, Hauptplatz 2, [VOC].

Wigstadt, Schlesien, 3600 E. 240·5 km von Wien.

H. u. G. »Goliath«.

B. B. Ö.: Josef Pohl, Spezereiwarenhandlung, [VOC].

Wildon, Steiermark, 1950 E. 221·5 km von Wien.

H. u. G. Gasthof »Stift«; Gasthof »Ortner«.

B. B. Ö.: Anton Bauer, Kaufmann, [GBR]; Friedr. Unger, Kaufmann, Hauptplatz, [VOC].

Wilhelmsburg, Niederösterreich, 2400 E. 74 km von Wien.

H. u. G. »Roter Krebs«; Gasthof »Lamm«.

B. B. Ö.: Leopold Wagner, Kaufmann, [GBR]; Ludwig Kreißl, Kaufmann, [VOC].

Wimpassing, Niederösterreich, 2000 E. 64 km von Wien.

H. u. G. Gasthof »Brenner«.

B. B. Ö.: Josef Buchbauer, [GBR]; P.: Gummifabrik Hamburg—Wien; T. Neunkirchen 3, H.

Windisch-Feistritz, Steiermark, 1900 E. 287 km von Wien.

F. u. R. Joh. Gumsei, Fahrradwerkstätte, Triester Straße; F. Stiger & Sohn, Fahrradhandlung, Hauptplatz.

H. u. G. Neuhold Konrad, ①6.

B. B. Ö.: F. Stiger & Sohn, [GBR].

Windisch-Garsten, Oberösterreich, 1200 E. 255·5 km von Wien.

F. u. R. Joh. Prech, Fahrradwerkstätte.

H. u. G. »Goldene Sense«, Ant. Fuxjäger, ①2; »Erzherzog Albrecht«, ① (offener Hof).

B. B. Ö.: F. Büsser (C. Müllhofer), Kaufmann, [VOC].

Windischgraz, Steiermark, 1160 E. 286·5 km von Wien.

H. u. G. »Post«; »Günther«.

B. B. Ö.: Karl Rebul, Apotheke, [GBR].

W

Y

Winterberg, Böhmen, 4750 E. 285 km von Wien.

- H. u. G. »Habsburg«, ①2; »Goldener Stern«, ①.
B. B. Ö.: Vinzenz Stotzky, Kaufmann, [VOC].

Wischau, Mähren, 6000 E. 161·5 km von Wien.

- H. u. G. »Schwarzer Bär«, ①.
B. B. Ö.: Jan Fr. Svoboda, Drogerie, [GBR].

Wittingau, Böhmen, 5500 E. 168·5 km von Wien.

- F. u. R. Vinzenz Bartel, Fahrradhandlung.
H. u. G. »Rössel«, ⑥10, B. Ö.: [VOC]; »Goldene Weintraube«, F. Haman, ①4; »Goldener Stern«, J. Havliczek, ①3.
B. B. Ö.: Vinzenz Bartel, [GBR].

Wörgl, Tirol, 2500 E. 407 km von Wien.

- F. u. R. Josef Loinger, Motorfahrzeughandlung, Schachtnerstraße 133.
H. u. G. Gasthof »Alte Post«, J. Astner, ⑥6; Gasthof »Neue Post« vormals »Hohe Salve«, ①3.
B. B. Ö.: Jos. Stelzhammer, Kaufmann, Salzburger Straße, [GBR]; Josef Loinger, [VOC].

Wolfsberg, Kärnten, 4900 E. 261·5 km von Wien.

- F. u. R. Alois Haber, Mechaniker und Kaufmann.

HOTEL SCHELLANDER

bevorzugtes Absteigquartier der Automobilisten
Benzinstation und Reparaturwerkstätte in nächster Nähe
Unterkunft für 6 Fahrzeuge Besitzer Otto Schellander

- H. u. G. Kienzl, ①3; Pfundtner, ①2.
B. B. Ö.: Alois Haber, [GBR]; J. Hackhofer, Kaufmann, [GBR]; Otto Grablowitz, Drogerie, Klostergasse 25, [VOC].

Wolkersdorf, Niederösterreich, 2150 E. 18·5 km von Wien.

- F. u. R. Ludwig Hrebenda, Maschinenschlosserei, Bahnhofstraße 255.

H. u. G. »Weißes Rössel«.

- B. B. Ö.: Leopold Schreiber, Kaufmann, [GBR]; Ludwig Hrebenda, [VOC].

Ybbs a. d. Donau, Niederösterreich, 4700 E. 92 km von Wien.

- F. u. R. Eduard Lenk, Mechaniker.
H. u. G. Gasthof »Weißes Lamm«, ①3; Gasthof »Stadt Wien«, ①; Gasthof Josef Dingel.
B. B. Ö.: Leopold Laufenthaler, Kaufmann, [GBR].

ZARA, Dalmatien, 32.600 E. 829 km von Wien.

F. u. R. Giovanni Mestrovich, Via S. Simeone, ①; Matteo Mestrovich, Calle larga.

H. u. G. »Bristol«, B. Ö.: [GBR]; »Grand Hôtel«.

B. B. Ö.: Leone Paparella, Via Teatro vecchio.

Zell am See, Salzburg, 1600 E. 380 km von Wien.

F. u. R. Johann Janda, Mechaniker.

H. u. G. »Kaiserin Elisabeth«, ① 6; »Grand Hôtel«, C. Böhm, ① 3; »Krone«, J. Schwaiger, ① 2; »Metzger«, Hans Neuböck, ① 4; »Pinzgauer Hof«, Josef Ertl, ①.

B. B. Ö.: Karl Hainzl, Kaufmann, Bahnhofstraße, [GBR]; Ludwig Burger, Kaufmann, [VOC]; Johann Janda, [VOC].

Zell am Ziller, Tirol, 800 E. 451·5 km von Wien.

F. u. R. Gottfried Pfister, Mechaniker.

H. u. G. »Zum Bräu«, ① 2; »Post«, ① 4; »Zeller Hof«, ① 4.

B. B. Ö.: Gottfried Pfister.

Zellnitz a. d. Drau, Steiermark, 720 E. 278 km von Wien.

H. u. G. Gasthof Anton Krois, ① 6.

B. B. Ö.: Ferdinand Jagritsch, Kaufmann, [GBR].

Zeltweg, Steiermark, 3800 E. 199·5 km von Wien.

F. u. R. Hans Steiner, Fahrradhandlung, Reichsstraße 83, ①.

H. u. G. Gasthof »zum Bahnhof«, ① 2.

B. B. Ö.: Hans Steiner, [GBR].

Ziersdorf, Niederösterreich, 1230 E. 57·5 km von Wien.

H. u. G. »Gasthof Ernst Fröhlich«, ① 6.

B. B. Ö.: Ludwig Hambeck, Kaufmann, [GBR].

Znaim, Mähren, 16.300 E. 82·5 km von Wien.

F. u. R. Karl Wokrina, Mechaniker, Kalchergasse 27.

H. u. G. »3 Kronen«.

B. B. Ö.: Ignaz Dartlek, Kaufmann, Michaelerplatz 7, [GBR]; Ludwig Neberle, [VOC].

Zwentendorf bei Atzenbrugg, Niederösterreich, 1800 E. 45·5 km von Wien.

F. u. R. Michael Robert Graf Althann, G; Stephan Poppel, Mechaniker;

H. u. G. Gasthof Polsterer, Gasthof Ulreich, ① 1.

B. B. Ö.: Karl Zellhofer, Kaufmann, [GBR].

Zwettl, Niederösterreich, 3300 E. 126 km von Wien.

H. u. G. Martin Sallmayers Hotel »zum goldenen Löwen«, ① 3; Gasthof »goldenes Rößl«, ① 15.

B. B. Ö.: Leopold Sickingers Nachfolger Frz. Kastner, Kaufmann, [GBR]; Rudolf Müller, Dreifaltigkeitsplatz 116, [VOC].

Z

Zwickau, Böhmen, 6050 E. 486·5 km von Wien.

F. u. R. Franz Wazel, Mechaniker, Marktplatz.

H. u. G. »Goldener Löwe«, ①5.

B. B. Ö.: Anton Großmann, Drogerie, Marktplatz, [GBR];
Franz Wazel, [voc].

Zwittau, Mähren, 9000 E. 1915 km von Wien.

F. u. R. Albert R. Stouracz, Maschinenfabrikniederlage,
①5; Schindler, Fahrradhandlung.

H. u. G. »Stadthof«, Josef Polaschek, ①3; »Ungar«,
①2; »Blauer Stern«, ①; »Mohr«, ①4.

B. B. Ö.: Friedrich Jaich, Drogerie, [GBR]; Ludwig Tempes,
Eisen- und Spezereigeschäft, [voc].

BITTNERs Automobil-Scheinwerfer sind anerkannt die besten.

BITTNERs Gaserzeuger
nachweisbar die besten.

BITTNER erzeugt alle Arten
Beleuchtungsgegenstände in solidester
billigster Ausführung.

BITTNERs Petroleumlampen
mit Zylinder bewähren sich wie keine
andere Petroleumlampe.

BITTNER hat für gelieferte
Scheinwerfer und Lampen Anerkennungsschreiben hervorragendster Automobilisten.

BITTNER hat eine eigene
Reparaturwerkstätte allen Anforderungen
und Bedürfnissen entsprechend errichtet.

BITTNER ist daher in der Lage
jedwede Reparatur von Scheinwerfern,
Laternen, Generatoren und Radiatoren
raschest und zu den billigsten Preisen
auszuführen.

M. BITTNER & CO.

WIEN II. TABORSTRASSE 93

TELEPHON Nr. 18.604.

Werkzeug- und Werkzeugmaschinenfabrik

BLAU & CO.

Stadtbüro:

Fabrik:

Wien I. Wallfischgasse 12 □ Wien XX. Hellwagstr. 4 – 8

SPEZIALFABRIK

FÜR WERKZEUGE UND WERKZEUGMASCHINEN
ZUR METALLBEARBEITUNG

Rudolf Schmidt & C^o, Wien

Gußstahlwerk und Feilenfabrik.

SPEZIALITÄTEN: Revolver-
stahl f. Werkzeuge, Chrom-
nickelstähle für Auto-
mobilkonstruktions-
teile.

»AJAX«

Patent-Blattfederhammer.

Bereits über 950 Stück im
In- und Auslande verkauft.



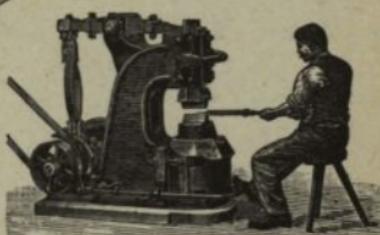
Präzisions-
feilen

Marke

»GROBET«.

Tiegelgußstahlfeilen

Marke »HUFISEN«.



Leder- und
Riemenfabrik

F. POLICKÝ

JAROMĚŘ
(Böhmen).

Gegründet 1839.

Chromleder für Antiderapants, Motorradriemen, Riemen für Ventilatoren, Lederschnüre, Leder für Kupplungen, Treibriemen, Ledermanschetten, Näh- und Binderleinen, Leder für technische Zwecke.

ERSTKLASSIGE FABRIKATE.

Erstklassige Werkzeugmaschinen
SPEZIALITÄT: Elektrisch betriebene Maschinen
Werkzeuge
für die Automobilindustrie
Elektrische Bohrmaschinen
RAUSCHER & ANDERS, WIEN V.

24

VACUUM OIL COMP. A. G.

WIEN
BUDAPEST

AUTOMOBILE
BENZIN UND OIL
STATIONEN

IN ALLEN KRONLÄNDERN DER MONARCHIE

Metallwaren-Fabrik B. Skalicky

Wodňan in Böhmen

empfiehlt vorzüglich ausgeführte Automobil-LÄTERNEN
und SCHEINWERFER sowie GASENTWICKLER
eigener Erzeugung.

Alle Reparaturen werden angenommen, schnellstens
ausgeführt und billigst berechnet.

Illustrierte Preialiate gratis und franko.

Geschwindigkeitstabelle

auf Fünftelsekunden genau.

Sekunden per km	Kilometer per Stunde	Sekunden per km	Kilometer per Stunde	Sekunden per km	Kilometer per Stunde
20	180	26	138·462	32	112·500
$\frac{1}{5}$	178·218	$\frac{1}{5}$	137·405	$\frac{1}{5}$	111·801
$\frac{2}{5}$	176·471	$\frac{2}{5}$	136·364	$\frac{2}{5}$	111·111
$\frac{3}{5}$	174·757	$\frac{3}{5}$	135·338	$\frac{3}{5}$	110·429
$\frac{4}{5}$	173·077	$\frac{4}{5}$	134·328	$\frac{4}{5}$	109·756
21	171·429	27	133·333	33	109·091
$\frac{1}{5}$	169·811	$\frac{1}{5}$	132·353	$\frac{1}{5}$	108·434
$\frac{2}{5}$	168·224	$\frac{2}{5}$	131·387	$\frac{2}{5}$	107·784
$\frac{3}{5}$	166·667	$\frac{3}{5}$	130·435	$\frac{3}{5}$	107·143
$\frac{4}{5}$	165·138	$\frac{4}{5}$	129·496	$\frac{4}{5}$	106·509
22	163·636	28	128·571	34	105·882
$\frac{1}{5}$	162·162	$\frac{1}{5}$	127·660	$\frac{1}{5}$	105·263
$\frac{2}{5}$	160·714	$\frac{2}{5}$	126·761	$\frac{2}{5}$	104·651
$\frac{3}{5}$	159·292	$\frac{3}{5}$	125·874	$\frac{3}{5}$	104·046
$\frac{4}{5}$	157·895	$\frac{4}{5}$	125	$\frac{4}{5}$	103·448
23	156·522	29	124·138	35	102·857
$\frac{1}{5}$	155·172	$\frac{1}{5}$	123·288	$\frac{1}{5}$	102·273
$\frac{2}{5}$	153·846	$\frac{2}{5}$	122·449	$\frac{2}{5}$	101·695
$\frac{3}{5}$	152·542	$\frac{3}{5}$	121·622	$\frac{3}{5}$	101·124
$\frac{4}{5}$	151·261	$\frac{4}{5}$	120·805	$\frac{4}{5}$	100·559
24	150	30	120	36	100
$\frac{1}{5}$	148·760	$\frac{1}{5}$	119·205	$\frac{1}{5}$	99·448
$\frac{2}{5}$	147·541	$\frac{2}{5}$	118·421	$\frac{2}{5}$	98·901
$\frac{3}{5}$	146·341	$\frac{3}{5}$	117·647	$\frac{3}{5}$	98·361
$\frac{4}{5}$	145·161	$\frac{4}{5}$	116·883	$\frac{4}{5}$	97·826
25	144	31	116·129	37	97·297
$\frac{1}{5}$	142·857	$\frac{1}{5}$	115·385	$\frac{1}{5}$	96·774
$\frac{2}{5}$	141·732	$\frac{2}{5}$	114·650	$\frac{2}{5}$	96·257
$\frac{3}{5}$	140·625	$\frac{3}{5}$	113·924	$\frac{3}{5}$	95·745
$\frac{4}{5}$	139·535	$\frac{4}{5}$	113·208	$\frac{4}{5}$	95·238

Geschwindigkeitstabelle.

Sekunden per km	Kilometer per Stunde	Sekunden per km	Kilometer per Stunde	Sekunden per km	Kilometer per Stunde
38	94.737	45 $\frac{2}{5}$	79.295	52 $\frac{4}{5}$	68.182
$\frac{1}{5}$	94.241	$\frac{3}{5}$	78.947	53	67.925
$\frac{2}{5}$	93.750	$\frac{4}{5}$	78.603	$\frac{1}{5}$	67.669
$\frac{3}{5}$	93.264	46	78.261	$\frac{2}{5}$	67.416
$\frac{4}{5}$	92.784	$\frac{1}{5}$	77.922	$\frac{3}{5}$	67.164
39	92.308	$\frac{2}{5}$	77.596	$\frac{4}{5}$	66.914
$\frac{1}{5}$	91.837	$\frac{3}{5}$	77.253	54	66.667
$\frac{2}{5}$	91.371	$\frac{4}{5}$	76.923	$\frac{1}{5}$	66.421
$\frac{3}{5}$	90.909	47	76.596	$\frac{2}{5}$	66.176
$\frac{4}{5}$	90.452	$\frac{1}{5}$	76.271	$\frac{3}{5}$	65.934
40	90	$\frac{2}{5}$	75.949	$\frac{4}{5}$	65.693
$\frac{1}{5}$	89.552	$\frac{3}{5}$	75.630	55	65.455
$\frac{2}{5}$	89.109	$\frac{4}{5}$	75.314	$\frac{1}{5}$	65.217
$\frac{3}{5}$	88.670	48	75	$\frac{2}{5}$	64.982
$\frac{4}{5}$	88.235	$\frac{1}{5}$	74.689	$\frac{3}{5}$	64.748
41	87.805	$\frac{2}{5}$	74.380	$\frac{4}{5}$	64.516
$\frac{1}{5}$	87.379	$\frac{3}{5}$	74.074	56	64.286
$\frac{2}{5}$	86.957	$\frac{4}{5}$	73.770	$\frac{1}{5}$	64.057
$\frac{3}{5}$	86.538	49	73.469	$\frac{2}{5}$	63.830
$\frac{4}{5}$	86.124	$\frac{1}{5}$	73.171	$\frac{3}{5}$	63.604
42	85.714	$\frac{2}{5}$	72.874	$\frac{4}{5}$	63.380
$\frac{1}{5}$	85.308	$\frac{3}{5}$	72.581	57	63.158
$\frac{2}{5}$	84.906	$\frac{4}{5}$	72.289	$\frac{1}{5}$	62.937
$\frac{3}{5}$	84.507	50	72	$\frac{2}{5}$	62.718
$\frac{4}{5}$	84.112	$\frac{1}{5}$	71.713	$\frac{3}{5}$	62.500
43	83.721	$\frac{2}{5}$	71.429	$\frac{4}{5}$	62.284
$\frac{1}{5}$	83.333	$\frac{3}{5}$	71.146	58	62.069
$\frac{2}{5}$	82.949	$\frac{4}{5}$	70.866	$\frac{1}{5}$	61.856
$\frac{3}{5}$	82.569	51	70.588	$\frac{2}{5}$	61.644
$\frac{4}{5}$	82.192	$\frac{1}{5}$	70.312	$\frac{3}{5}$	61.433
44	81.818	$\frac{2}{5}$	70.039	$\frac{4}{5}$	61.224
$\frac{1}{5}$	81.448	$\frac{3}{5}$	69.767	59	61.017
$\frac{2}{5}$	81.081	$\frac{4}{5}$	69.498	$\frac{1}{5}$	60.811
$\frac{3}{5}$	80.717	52	69.231	$\frac{2}{5}$	60.606
$\frac{4}{5}$	80.357	$\frac{1}{5}$	68.966	$\frac{3}{5}$	60.403
45	80	$\frac{2}{5}$	68.702	$\frac{4}{5}$	60.201
$\frac{1}{5}$	79.646	$\frac{3}{5}$	68.441	60	60

Geschwindigkeitstabelle.

Minuten Sekunden per km	Kilometer per Stunde	Minuten Sekunden per km	Kilometer per Stunde	Minuten Sekunden per km	Kilometer per Stunde
1·0	60	1·20	45	1·40	36
1·1	59·016	21	44·444	41	35·644
2	58·065	22	43·902	42	35·294
3	57·143	23	43·373	43	34·951
4	56·250	24	42·857	44	34·615
1·5	55·385	1·25	42·353	1·45	34·286
6	54·545	26	41·860	46	33·962
7	53·731	27	41·379	47	33·645
8	52·941	28	40·909	48	33·333
9	52·174	29	40·449	49	33·028
1·10	51·429	1·30	40	1·50	32·727
11	50·704	31	39·560	51	32·432
12	50	32	39·130	52	32·143
13	49·315	33	38·710	53	31·859
14	48·649	34	38·298	54	31·579
1·15	48	1·35	37·895	1·55	31·304
16	47·368	36	37·500	56	31·034
17	46·753	37	37·113	57	30·769
18	46·154	38	36·735	58	30·508
19	45·570	39	36·364	59	30·252
				2	30

Praktische Tabelle

zur Berechnung

der Stunden-Durchschnittsgeschwindigkeit.

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	2	3600	1800	1200	900	720	600	514	450	400
1	360	327	300	277	257	240	225	212	200	189
2	180	171	164	157	150	144	138	133	129	124
3	120	116	112	109	106	103	100	97	95	92
4	90	88	86	84	82	80	78	77	75	73
5	72	71	69	68	67	65	64	63	62	61

Weiß man die Zahl der Sekunden, die man zur Zurücklegung eines Kilometers gebraucht hat, kann man sofort an der Hand dieser Tabelle den stündlichen Durchschnitt finden. Die fetten Ziffern der ersten senkrechten Reihe links bedeuten die Zehner der Sekunden, jene der obersten wagrechten Reihe die Einer. Wo sich die senkrechte und wagrechte Reihe schneiden, steht die entsprechende Stundengeschwindigkeit. — Zum Beispiel: Ein Wagen hat den Kilometer in 45 Sekunden zurückgelegt; welche Stundengeschwindigkeit hat er hiebei entwickelt? Man suche in der senkrechten Reihe die Ziffer 4 (= 40 Sekunden) und in der wagrechten Reihe die Ziffer 5; beide Reihen schneiden sich bei Ziffer 80. Es wurde also per Stunde ein Tempo von 80 Kilometer erzielt.

Ebenso umgekehrt: Hat der Wagen in der Stunde beispielsweise 72 Kilometer gemacht, so kann man sofort sehen, daß er den Kilometer in 50 Sekunden zurückgelegt hat. — Um den Durchschnitt per Stunde in dem Falle zu ermitteln, als der Kilometer in mehr als 60 Sekunden gefahren wird, geht man folgendermaßen vor:

Angenommen, der Kilometer wurde in 78 Sekunden zurückgelegt, so suche man in der Tabelle die Ziffer 78, verfolge zuerst die Wagrechte bis zur fetten Ziffer 4, dann die Senkrechte bis zur fetten Ziffer 6 und erhält sodann eine Geschwindigkeit von 46 Kilometer in der Stunde.

,Pneu-Miskolczy'

Gummiwarenfabrik

Josef Miskolczy & Co.

Gesellschaft m. b. H.

Zentrale:

WIEN IV.

Allee gasse 24

Telephon 1550

Fabrik:

TRAISKIRCHEN

BEI WIEN

Telegammadresse:

Miskolczy Wien

Niederlagen:

BUDAPEST VI. Andrassy út 20

PRAG II. Mariengasse 9, PARIS 100,
Avenue des Ternes, LONDON E. C.,
31 - 34, Basinghall-Street

STOCKS in allen größeren Zentren
der Monarchie

Präzisionsarbeit!

Heimisches Fabrikat!

,Semperit-Tyre'

RAF

**Vierzylinder-Wagen 30 HP.
Zweizylinder-Wagen 10 HP.
Lastwagen-Omnibusse.**

Generalvertreter

für Nieder- und Oberösterreich, Salzburg, Steiermark,
Kärnten, Krain, Istrien, Dalmatien und Galizien:

IGNAZ WANEK jun.

k. u. k. Hof-  Lieferant

Wien I. Kärntnerring 11.

ANHANG.

DAS
MERKBÜCHLEIN
DES
AUTOMOBILISTEN.

Merkbüchlein (Anhang).

Tourenverzeichnis.

Empfehlenswerte Hotels, Gasthäuser und Garagen siehe im Ortsregister!

Tourenverzeichnis.

Empfehlenswerte Hotels, Gasthäuser und Garagen siehe im Ortsregister!

Merkbüchlein (Anhang).

Tourenverzeichnis.

EMPFEHLENSWERTE HOTELS, GASTHÖFE UND GARAGEN SIEHE IM ORTSREGISTER!

Tourenverzeichnis.

Merkbüchlein (Anhang).

Empfehlenswerte Hotels, Gasthöfe und Garagen siehe im Ortsregister!

Tourenverzeichnis.

Empfehlenswerte Hotels, Gasthäuser und Garagen siehe im Ortsregister!

Tourenverzeichnis.

Datum	Absfahrt von	Absfahrt Uhr	Ankunft in	Aufent- halt Uhr	Zurück- gelegte Kilo- meter	Straßen- und Wetter- verhältnisse	Kilo- meter per Stunde	Bemerkungen (Wieviel Personen? Unfreiwillige Aufenthalte?)

Empfehlenswerte Hotels, Gasthäuser und Garagen siehe im Ortsregister!

Tourenverzeichnis.

Datum	Abfahrt von	Uhr	Ankunft in	Uhr	Aufent- halt	Zurück- gelegte Kilo- meter	Straßen- und Wetter- verhältnisse	Kilo- meter per Stunde	Bemerkungen (Wieviel Personen? Unfreiwillige Aufenthalte?)

Empfehlenswerte Hotels, Gasthöfe und Garagen siehe im Ortsregister!

Tourenverzeichnis.

Datum	Abfahrt von	Uhr	Ankunft in	Uhr	Aufent- halt	Zurück- gelegte Kilo- meter	Straßen- und Weiter- verhält- nisse	Kilo- meter per Stunde	Bemerkungen (Wieviel Personen? Unfreiwillige Aufenthalte?)

Empfehlenswerte Hotels, Gasthäuser und Garagen siehe im Ortsregister!

Merkbüchlein (Anhang).

Tourenverzeichnis.

Empfehlenswerte Hotels, Gasthäuser und Garagen siehe im Ortsregister!

Tourenverzeichnis.

Merkbüchlein (Anhang).

Empfehlenswerte Hotels, Gasthäuser und Garagen siehe im Ortsregister!

Brennstoffverbrauch (Bezugsquellen s. S. 109).

Merkbüchlein (Anhang).

Datum	Art	Des Brennstoffes			Gesamtpreis			Marke und Bezugsquelle	Bemerkungen
		Menge kg oder l	Einheitspreis K	h	K	h			

Gerson Boehm & Rosenthal, Wien XX.
Vacuum Oil Company A.-G., Wien I.
Gustav Koenig & Co., Wien I.

Brennstoffverbrauch (Bezugsquellen S. 109).

Merkbüchlein (Anhang).

Datum	Art	Des Brennstoffes			Gesamtpreis			Marke und Bezugsquelle	Bemerkungen
		Menge kg oder l	Einheitspreis K	h	K	h			

Gerson Boehm & Rosenthal, Wien XX.
Vacuum Oil Company A.-G., Wien I.
Gustav Koenig & Co., Wien I.

Brennstoffverbrauch (Bezugsquellen s. S. 109).

Datum	Art	Des Brennstoffes			Gesamtpreis			Marken und Bezugsquelle	Bemerkungen
		Menge kg oder l	Einheitspreis K	h	K	h			

Gerson Boehm & Rosenthal, Wien XX.
Vacuum Oil Company A.-G., Wien I.
Gustav Koenig & Co., Wien I.

Merkbüchlein (Anhang).

Brennstoffverbrauch (Bezugsquellen S. S. 109).

Datum	Art	Des Brennstoffes			Gesamtpreis			Marke und Bezugsquelle	Bemerkungen
		Menge kg oder l	Einheitspreis K	h	K	h			

Gerson Boehm & Rosenthal, Wien XX.
Vacuum Oil Company A.-G., Wien I.
Gustav Koenig & Co., Wien I.

Brennstoffverbrauch (Bezugsquellen S. S. 109).

Merkbüchlein (Anhang).

Datum	Art	Des Brennstoffes			Gesamtpreis			Marke und Bezugsquelle	Bemerkungen
		Menge kg oder l	Einheitspreis K	h	K	h			

Gerson Boehm & Rosenthal, Wien XX.
Vacuum Oil Company A.-G., Wien I.

Gustav Koenig & Co., Wien I.

Brennstoffverbrauch (Bezugsquellen S. 109).

Merkbüchlein (Anhang).

Datum	Art	Des Brennstoffes			Gesamtpreis	h	Marke und Bezugsquelle	Bemerkungen
		Menge kg oder l	Einheitspreis K	h				

Gerson Boehm & Rosenthal, Wien XX.
Vacuum Oil Company A.-G., Wien I.

Gustav Koenig & Co., Wien I.

Gummiverbrauch

Des Reifens				Aufmontiert am		Schlauch gewechselt am	
Einkaufs-datum	Marke	Dimen-sion	Preis K h	Datum	Rad	Datum	Rad

,Pneu Continental.“**,Pneu**

(Bezugsquellen s. S. 116).

Reparaturen			Der Reifen lief insgesamt		Kosten per Kilo- meter		Bemerkungen	
wo?	wann?	Art der- selben	Kosten K	h	Kilo- meter	welches Rad?		

Miskolczy.**„Reithoffer-Pneu.“**

Gummiverbrauch

Des Reifens				Aufmontiert am		Schlauch gewechselt am	
Einkaufs-datum	Marke	Dimen-sion	Preis K h	Datum	Rad	Datum	Rad

,Pneu Continental.“**,Pneu**

Merkbüchlein (Anhang).

(Bezugsquellen s. S. 116).

Reparaturen			Der Reifen lief insgesamt		Kosten per Kilo- meter		Be- merkungen	
wo?	wann?	Art der- selben	Kosten K h	Kilo- meter	welches Rad?	Kosten K h		

Miskolczy.

„Reithoffer-Pneu.“

Gummiverbrauch

Des Reifens				Aufmontiert am		Schlauch gewechselt am	
Einkaufsdatum	Marke	Dimension	Preis K h	Datum	Rad	Datum	Rad

,,Pneu Continental.“

,,Pneu

(Bezugsquellen s. S. 116).

Reparaturen			Der Reifen lief insgesamt		Kosten per Kilometer		Be-	merkungen
wo?	wann?	Art der selben	Kosten K	h	Kilo- meter	welches Rad?		

Miskolczy.**„Reithoffer-Pneu.“**

Gummiverbrauch

Des Reifens				Aufmontiert am		Schlauch gewechselt am	
Einkaufsdatum	Marke	Dimension	Preis K h	Datum	Rad	Datum	Rad

,Pneu Continental.“**,Pneu**

Merkbüchlein (Anhang).

(Bezugsquellen s. S. 116).

Reparaturen			Der Reifen lief insgesamt		Kosten per Kilo- meter		Be- merkungen	
wo? wann?	Art der- selben	Kosten K h	Kilo- meter	welches Rad?	K h			

Miskolczy.

„Reithofer-Pneu.“

Schmiermaterialverbrauch (Bezugsquellen S. 127)

Merkbüchlein (Anhang).

Gerson Boehm & Rosenthal, Wien XX.
Aktiengesellschaft der Wien-Flo-

**Vacuum Oil Company A.-G., Wien I.
seit Mineralöl-Fabrik, Wien I.**

Schmiermaterialverbrauch (Bezugsquellen S. 127).

Merkbüchlein (Anhang).

Gerson Boehm & Rosenthal, Wien XX.
Aktiengesellschaft der Wien-Flo-

Vacuum Oil Company A.-G., Wien I.
der Mineralöl-Fabrik, Wien I.

Schmiermaterialverbrauch (Bezugsquellen s. S. 127)

Merkbüchlein (Anhang).

Gerson Boehm & Rosenthal, Wien XX.
Aktiengesellschaft der Wien-Flu-

Vacuum Oil Company A.-G., Wien I.
Vor der Generalbl.Fabrik, Wien I.

Schmiermaterialverbrauch (Bezugsquellen S. S. 127).

Merkbüchlein (Anhang)

Gerson Boehm & Rosenthal, Wien XX.
Aktiengesellschaft der Wien-Flo-

Vacuum Oil Company A.-G., Wien I.
der Mineralöl-Fabrik, Wien I.

Schmiermaterialverbrauch (Bezugsquellen s. S. 127).

Merkbüchlein (Anhang).

Datum	Gattung	Marke bzw. Bezugsquelle	Menge <i>kg</i>	Einheits- preis			Gesamtpreis	Bemerkungen
				<i>t</i>	<i>K</i>	<i>h</i>		

Gerson Boehm & Rosenthal, Wien XX.
Aktiengesellschaft der Wien-Floridsdorfer Mineralöl-Fabrik, Wien I.

Vacuum Oil Company A.-G., Wien I.
Wien-Floridsdorfer Mineralöl-Fabrik, Wien I.

Schmiermaterialverbrauch (Bezugsquellen S. S. 127).

Merkbüchlein (Anhang).

Datum	Gattung	Marke bzw. Bezugsquelle	Meng ^e <i>kg</i>	Einheits- preis			Gesamtpreis	Bemerkungen
				<i>t</i>	K	<i>h</i>		

Gerson Boehm & Rosenthal, Wien XX.
Actiengesellschaft der Wien-Floridsdorfer Mineralöl-Fabrik, Wien I.

Merkbüchlein (Anhang).

Sonstige Betriebsstoffe.

Merkbüchlein (Anhang).

Sonstige Betriebsstoffe.

Datum	Gattung	Marke bzw. Bezugsquelle	Menge <i>kg</i>	Einheits- preis			Gesamtpreis		Bemerkungen
				<i>t</i>	K	h	K	h	

Merkbüchlein (Anhang).

Sonstige Betriebsstoffe.

Sonstige Betriebsstoffe.

Datum	Gattung	Marke bzw. Bezugsquelle	Menge <i>kg</i>	Einheits- preis			Gesamtpreis		Bemerkungen	
				<i>t</i>	K	h	K	h		

Reparaturen, Ersatzteile und Zubehör.

Datum	Der Reparatur		Gattung des Ersatzteiles		Bezugsquelle bzw. Werkstätte	Preis K h	Bemerkungen
	Art	Zeitdauer	Zubehörs				

Akkumulatoren s. 107. Karosserien s. 119.
Generatoren s. 115. Laternen, Scheinwerfer s. 121 u. 131.

Werkzeuge s. S. 139.

Zündungsapparate s. S. 141.

Merkbüchlein (Anhang).

Reparaturen, Ersatzteile und Zubehör.

Akkumulatoren s. S. 107. **Karosserien** s. S. 119.
Generatoren s. S. 115. **Katernen. Scheinw.**

Werkzeuge S. 139.
Zündungsaapparate S. 141.

Monat	Der Wagen stand in		Ge-fahrene Kilo-meter	Aufwand an							
	Betrieb	Repara-tur		Gummi	Brenn-stoff		Schmier-material	sonstigen Betriebs-stoffen			
			K h	K h	K h	K h	K h	K h	K h	K h	K h

rechnung.

Chauf- feur- kosten		Repa- raturen		Ersatz- teile und Zubehör		Verschiedene sonstige Auslagen (Haftpflichtversicherung, Amortisation etc.)			Gesamt- ausgaben			Per Kilo- meter	
K	h	K	h	K	h	Bezeichnung	K	h	K	h	K	h	

Monat	Der Wagen stand in		Gefahrene Kilometer	Aufwand an							
	Betrieb	Reparatur		Gummi	Brennstoff	Schmiermaterial	sonstigen Betriebsstoffen				
				K h	K h	K h	K h	K h	K h	K h	

rechnung.

Chauf- feur- kosten		Repa- raturen		Ersatz- teile und Zubehör		Verschiedene sonstige Auslageu (Haftpflichtversicherung, Amortisation etc.)			Gesamt- ausgaben		Per Kilo- meter	
K	b	K	b	K	b	Bezeichnung	K	b	K	b	K	b

Personalnachweis des Chauffeurs:

Name :

Geburtsort :

Geburtsland :

Geburtsdatum :

Zuständig :

Arbeitsbuch :

Prüfungszeugnis der Behörde

vom

Eingetreten am :

Lohn: per Kronen

Kündigungsfrist :

Sonstige Bedingungen :

Früherer Dienstort :

Ausgetreten am :

Künftiger Dienstort :

Bemerkungen (Charaktereigenschaften, Verwendbarkeit etc.):

Personальнachweis des Chauffeurs:

Name:

Geburtsort:

Geburtsland:

Geburtsdatum:

Zuständig:

Arbeitsbuch:

Prüfungszeugnis der Behörde

vom

Eingetreten am:

Lohn: per Kronen

Kündigungsfrist:

Sonstige Bedingungen:

.....

Früherer Dienstort:

Ausgetreten am:

Künftiger Dienstort:

Bemerkungen (Charaktereigenschaften, Verwendbarkeit etc.):

.....
.....

Personalnachweis des Chauffeurs:

Name :

Geburtsort :

Geburtsland :

Geburtsdatum :

Zuständig :

Arbeitsbuch :

Prüfungszeugnis der Behörde

vom

Eingetreten am :

Lohn: per Kronen

Kündigungsfrist :

Sonstige Bedingungen :

Früherer Dienstort :

Ausgetreten am :

Künftiger Dienstort :

Bemerkungen (Charaktereigenschaften, Verwendbarkeit etc.) :

Personalnachweis des Chauffeurs:

Name:

Geburtsort:

Geburtsland:

Geburtsdatum:

Zuständig:

Arbeitsbuch:

Prüfungszeugnis der Behörde

vom

Eingetreten am:

Lohn: per Kronen

Kündigungsfrist:

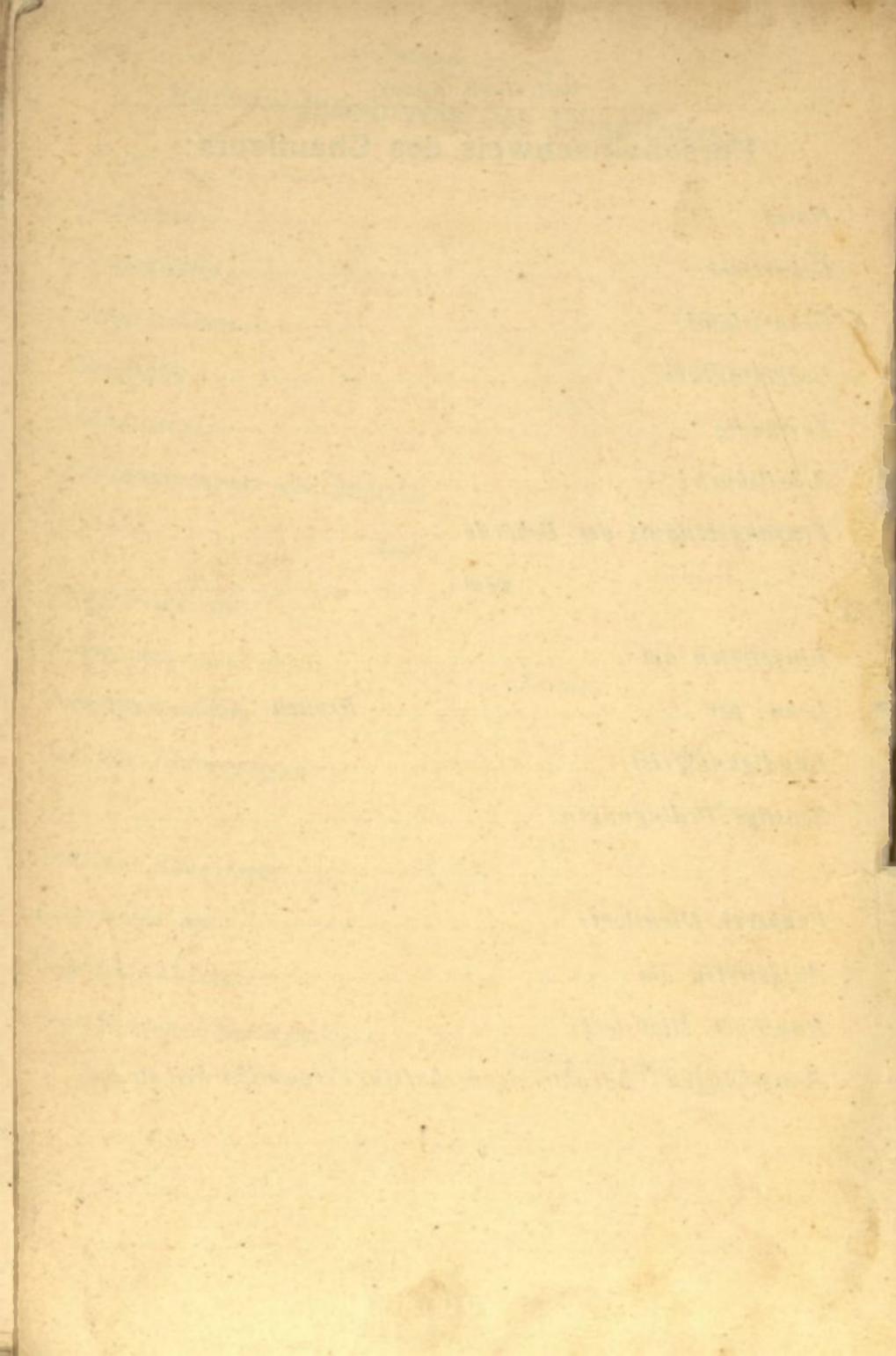
Sonstige Bedingungen:

Früherer Dienstort:

Ausgetreten am:

Künftiger Dienstort:

Bemerkungen (Charaktereigenschaften, Verwendbarkeit etc.):





Biblioteka Uniwersytetu
MARII CURIE-SKŁODOWSKIEJ
w Lublinie

A 18531

BIBLIOTEKA U. M. C. S.

Do użytku tylko w obrębie
B i b l i o t e k i



1000173387