

°CITROËN°



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

2/2007

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2007, Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

Walter Homberger
J.- C.- Heer-Strasse 25
8635 Oberdürnten
P 055 241 21 81
walter.homberger@hombitrading.ch

Vizepräsident

Rudolf Weber
Tagelswangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
rudolf@weber-gubser.ch

Kassier

Udo Kenkel
Birkenweg 50
3123 Belp
P 031 819 54 61
udo.kenkel@insel.ch

Aktuar

Hans Georg Koch
Breiten 4
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
hansgeorg.koch@centralnet.ch

Organisationsgruppen

Ost

Hans Bollhalder
Feldstrasse 6
8890 Flums
P 081 733 13 80

Nord

Rudolf Jutz
Aspacherstrasse 38
8413 Neftenbach
P 079 636 65 65
Fax 052 213 71 74
info@jutz-osm.ch

West

Ernst Mühlheim
Leimbachstrasse 1
3714 Frutigen
P 033 671 34 85
muehlheim.frutigen@bluewin.ch

Süd

Edgar Stocker
Bahnhofstrasse 2
6102 Malters
P/G 041 497 11 36
Fax 041 497 40 36
stockermode@regiocom.ch

Werner König

Lindenstrasse 5
8623 Wetzikon
P 01 930 05 39
G 079 569 04 72

Hans-Peter Rubitschon

Postfach 258
8353 Elgg
P 052 364 21 62
Fax 052 364 21 62
h.p.rubitschon@gmx.ch

Hans Ettlín

Grünaustrasse 37
3084 Wabern
P 031 961 37 53
G 031 963 66 66
hans.ettlin@switzerland.net

Hans Herzog

Gasthaus Post
6130 Willisau
P/G 041 970 25 06
e.herzog@starnet.ch

Hans Brunner

Oberseestrasse 56
8640 Rapperswil
P 055 211 13 08
G 055 211 17 77
info@rep-service.ch

Peter Weber

Alti Husermerstrasse 1
8475 Ossingen
P 052 317 14 68
N 079 466 00 79
videopeti@freesurf.ch

Fritz Müller

Rebenweg 2
4442 Diepflingen
P 061 981 36 92
G 061 925 02 31
fritz.mueller@abbott.com

Urs Steiner

Rothenring 23
6015 Reussbühl
P 041 268 81 15
urs.steiner@gvl.ch

Redaktion

Hans Georg Koch

Breiten 4
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
hansgeorg.koch@centralnet.ch

Mitglieder- verwaltung

Ruedi Burri

Oberackerstrasse 6
8492 Wila
P 052 385 41 04
G 052 354 03 21
ruedi.burri@tele2.ch

Archiv

Technische Auskünfte

Walter Rey

Schöneckstrasse 23
8215 Hallau
P 052 681 41 34
Fax 052 681 41 29

Bibliothek

Josef Burri

Postfach 1133
6021 Emmenbrücke
P 041 260 12 84
N 079 623 36 15

Internet

Rudolf Weber

Tagelswangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
G 01 332 88 50
rudolf@weber-gubser.ch



Inhalt	1
Rodage Walter Homberger	2
Treffen und Termine	4
Kégresse zum Zweiten Andreas Rutishauser	5
Inserate	6
Inserate	16
Das Béret Daniel & Serena Flury	17
ICCCR ROMA 2008	19
Studentenunruhen	21
Inserate	22
ACI Stand am OTM	23
Rallye Peking-Paris	24
Inserate	26
Inserate	28
Unglücksfälle und Verbrechen Gjal't van der Molen	30
Ausblick	32
Impressum	32

Reparaturen und Ersatzteile von unseren Clubmitgliedern

Retrogarage
Christian Heussi
 Kantonsstrasse 62
 8854 Galgenen
 Tel 055 610 35 70
 Fax 055 460 32 22
 Natel 079 236 75 11
 chrheussi@datacomm.ch
 www.retrogarage.ch

Ersatzteile und Reparaturen
Albert Schorta
 Spechtweg 5
 4552 Derendingen
 Tel 032 682 32 83
 Natel 079 250 33 86
 www.cta-service.ch

Garage und Ersatzteile
Frick Traction Avant AG
 Glarnerstrasse 24
 8805 Richterswil
 Tel/Fax 01 784 58 58

Garage und Teile
Schelbli Grenzgarage AG
 Höhenweg 3
 8564 Wagerswil
 Tel 071 657 24 33
 Fax 071 657 24 62
 info@schelbli.com
 www.schelbli.com

Garage und Ersatzteile
Garage Ochsner
 St. Gallerstrasse 13
 8353 Elgg
 Tel 052 365 22 00
 Fax 052 366 20 40
 www.garage-ochsner.ch



RODAGE

Liebe Clubmitglieder

Nach einer mehrwöchigen Reise auf dem australischen Kontinent bin ich rechtzeitig wieder in die Heimat zurückgekehrt um erstens hier den herrlichen Frühlingsanfang nicht zu verpassen, zweitens das versprochene Ostereiersuchen mit meinem Enkel im Tessin durchzuführen und drittens für das vorliegende CTAC-Heft 2/2007 das Vorwort zu verfassen.



Meine Reise, die mich annähernd 5000 Kilometer durch den Nordosten dieses gewaltigen Landes geführt hat, war leider zum Thema Citroën sehr unausgiebig. Ausser ein paar wenigen modernen Citroën Modellen, wie Xantia, C3 und C4 in den städtischen Umgebungen, habe ich keine Fahrzeuge gesehen, wie sie in unserem Club gehegt und gepflegt werden. Nur gerade in Tasmanien hatte ich kurz Gelegenheit den Citroën Sammler zu treffen, der mich vor zwei Jahren einlud seine Preziosen zu begutachten. Er hatte aber nur sehr wenig Zeit, da ein langes Wochenende bevorstand und er mit seinem neu restaurierten Boot aufs Meer zum Fischen fahren wollte. So beschränkte sich mein Besuch an einem Morgen früh um 08.00 Uhr auf die ausgiebige Besichtigung seines neuerworbenen SM's, den er mir stolz präsentierte. Seine diversen DS hatte ich ja bereits das letzte Mal gesehen, sie sind auch jetzt noch in genau dem vergammelten Zustand, wie vor zwei Jahren!

Was mich allerdings auf der Fahrt durchs australische „Outback“, das heisst auf den unendlichen Highways ausserhalb der grossen Agglomerationen, fasziniert hat, sind die Begegnungen mit den riesigen Roadtrains. Das mächtige Zugfahrzeug mit über 500 PS und 18 Gängen zieht in der Regel drei Anhänger mit je fünf Achsen. Diese langen Trailer sind für den Schafftransport dreistöckig, für den Viehtransport zweistöckig und das ganze Gefährt ist dann etwas über 50 Meter lang. Bei voller Last wird so ein Gesamtgewicht von gegen 150 Tonnen bewegt und das mit einer Geschwindigkeit von 100 h/km auf der Geraden! Ihr könnt euch sicher gut vorstellen, dass der vorsichtige PW-Fahrer bei einer Begegnung mit so einem vollgeladenen Roadtrain rasch auf die Bremse geht und sein kleines Fahrzeug schön artig am Strassenrand anhält bis das Monster vorbeigebräust ist und sich der Staub verzogen hat!! Ich hatte übrigens an einem Sonntagmorgen Gelegenheit auf einem eingezäunten Parkplatz, wo mehrere dieser Ungetüme abgestellt waren, mit einem Fahrer zu sprechen und

ihn über einige Details zu befragen. Die Kapazität der Dieseltanks unter dem Zugfahrzeug beträgt 2400 Liter und damit kann mit voller Ladung eine Distanz von etwa 2000 Kilometer zurückgelegt werden. Das Gefährt hat mit seinen drei Anhängern total 16 Achsen und insgesamt 62 Räder! Bestimmt ein lohnendes Geschäft für den Pneuändler, wenn einmal Ersatz angesagt ist!

Nun gewöhne ich mich aber wieder gerne an normalere Verhältnisse und schmalere Schweizer Strassen und freue mich, bald wieder mit meiner Traction unterwegs zu sein. Das diesjährige Clubprogramm hat bestimmt für Jeden etwas Ansprechendes.

Die erste Ausfahrt der Region Süd ist bereits erfolgt und auch die Organisatoren der weiteren Treffen geben sich alle Mühe euch etwas Besonderes zu bieten. Schön, wenn wieder möglichst viele Mitglieder an den jeweiligen Treffen mitmachen!

Auf den interessanten Artikel über die Citroën Kégresse im letzten Heft, hat sich unser ehemaliger Redaktor Andreas Rutishauser zu Wort gemeldet. Bereits im Clubheft 1/1984 hatte er über diese speziellen Fahrzeuge berichtet. Nun hat er nochmals aus seinem Archiv einmalige Dokumente über die damals bei der Post im Einsatz stehenden Kégresse-Typen zur Veröffentlichung freigegeben. Herzlichen Dank!

Bestimmt ist auch der humorvolle Artikel von Daniel Flury und seiner Tochter Serena über das berühmte französische Béret, lesenswert. Unser Redaktor Hans Georg blickt nochmals auf den preisgekrönten ACI-Stand am OTM in Fribourg zurück, den unser Mitglied Men Andry so gekonnt gestaltet hat. Zudem findet ihr einige weitere Informationen betreffend Welttreffen 2008 in Rom und auch die Anmeldung zum nächsten Clubtreffen der Region Nord ist zum Ausfüllen bereit.

Ich freue mich nun auf ein ereignisreiches Clubjahr, viele angenehme Begegnungen und eine tolle Kameradschaft unter dem Doppelwinkel.

Euer Präsident
Walter Homberger



TREFFEN UND TERMINE

Clubanlässe

24. 6. 2007	Ausflug Region Nord (Anmeldung im Heft)
4. 7. 2007	Mittwoch-Abendausfahrt (ohne Anmeldung, info@jutz-osm.ch)
11. 8. 2007	Grillabend Reg. Nord (Anmeldung nötig bei info@jutz-osm.ch)
18.-19. 8. 2007	Ausflug Region Ost
23. 9. 2007	Ausflug Region West
27. 1. 2008	Generalversammlung

Stammtische

Region West	Landgasthof Schönbühl, Tel: 031 859 69 69 Jeden letzten Donnerstag im Monat
Region Nord	Restaurant Löwen, Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94 Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate
Zentralschweiz	Restaurant zur Post, Willisau, ab 19.00 Uhr, Tel: 041 970 25 06 Jeden ersten Mittwoch im Monat
alle Citroën	ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

Weitere Treffen und Daten

20. 5. 2007	Nostalgie im Hasenstrick, Auto-Motorrad-Flugzeug-Traktoren
2. 6. 2007	Jungfrau Staffette 2007 (info@jungfrau-staffette.ch)
2. - 3. 6. 2007	Oldtimer-Messe Uster www.oldtimermesse.ch)
15. 9. 2007	No-Limit-Auction, Oldtimergalerie Toffen
16. 9. 2007	Historische Verkehrsschau Flugplatz Altenrhein
24. 9. 2007	Oldtimermarkt, Lipsheim
4. - 7. 10. 2007	Geneva Classics (www.geneva-classics.ch)
9. - 11. 11. 2007	EpoqAuto, Lyon

Sämtliche Termine findet ihr immer auch aktualisiert auf unserer Homepage:
www.TractionAvant.ch/ctacTreffen.html dank Ruedi Weber!

Redaktionsschluss für Heft 3/2007:

17.6.2007



KÉGRESSE ZUM ZWEITEN

Die beiden Artikel des Clubhefts Nr. 1/2007 über die Kégresse Halbkettenfahrzeuge bei der Schweizerischen Post haben erstaunlich viele Reaktionen unserer Leser hervorgerufen. Dies gibt mir die Möglichkeit noch einmal auf das Thema zurückzukommen und den Leserbrief unseres Clubkameraden und Citroën-Experten Andreas Rutishauser mit den dazu gelieferten Bildern aus seinem Privatarchiv zu veröffentlichen. Andreas verfügt über eine umfassende und fundierte Sammlung von Literatur und Modellen zur Marke Citroën. Vielen Dank für diese bisher teilweise unveröffentlichten Dokumente. Selbstverständlich habe ich seinen Artikel von 1984 ebenfalls ausgegraben. Er steht am Schluss dieses Beitrages. Die Fotos lassen sich heute qualitativ besser reproduzieren. Das Clubheft wurde damals mit der Schreibmaschine hergestellt. Redaktor war Armin Frick. «HGK»

Leserbrief von Andreas Rutishauser zu Citroën Kégresse bei der Schweizer Post (von Max Baumgartner und Sven Kloos)

Die beiden Citroën Kégresse der Schweizer Post waren schon mal vor Urzeiten (bin ich schon so lange dabei?) Thema in den CTAC Mitteilungen (Ausgabe 1/1984).

Um mal die Technik richtigzustellen: es handelte sich um 2 (nicht 4, doch dazu mehr später) Fahrzeuge des Typs P 15 N (das N steht für „neige“ = Schnee). Dieser Typ wurde von Citroën entweder als nacktes Chassis oder als Pritschenwagen ausgeliefert, musste also für die Personenbeförderung karrossiert werden. Der P 15 (N) war mit einem 6-Zylinder Motor mit 72mm Bohrung (die Unterlagen der PTT sprechen anfänglich von 75mm, später von 75.5mm respektive 76.5mm (Ausbohrungen aufgrund von Motorrevisionen?) und 100mm Hub ausgestattet. Die Unterlagen der damaligen Oberpostdirektion (Abbildung in CTAC-Mitteilungen 1/1984) erwähnen nirgends den Hubraum. Es werden Bohrung, Hub, sowie Zylinderzahl abgegeben (daraus lässt sich der Hubraum ermitteln); auch die Steuer- und effektiven Pferdestärken sind angegeben. Wenn Herr Rentsch in seinem Buch (das sind nicht die technischen Unterlagen der PTT) sowohl auf Seite 78, wie auch Seite 154 nicht rechnen kann, lässt mich das am Rest seiner Publikation leicht zweifeln. Auf dem oberen Bild auf Seite 31 in den CTAC Mitteilungen 1/2007 ist ganz klar das SIX im Kühlergrill zu erkennen (beim unteren Bild handelt es sich nicht um die Citroëns der PTT). Interessant zu wissen, dass für Zündapparat, Anlasser und Dynamo Schweizer Scintilla Produkte verwendet wurden. Die Chassis kosteten die PTT je Fr. 12'187.50.

Die beiden Wagen wurden bei Gangloff in Genf (nicht zu verwechseln mit den gleichnamigen Betrieben in Bern und Colmar (Elsass)) carrossiert, dazu passt das Bild der CTAC Mitteilungen 1/2007 auf Seite 22. Die Carrosserie war als Cabriolet mit Stoffverdeck ausgeführt. Kostenpunkt pro Carrosserie: Fr. 8'000.--.



Gasthaus Post

Leuenplatz 3
6130 Willisau

Das Gasthaus Post ist ein traditionelles Schweizer Gasthaus mit einer langen Geschichte. Es bietet eine gemütliche Atmosphäre und eine hervorragende Küche. Das Haus verfügt über 20 Zimmer, einen Saal und einen Kegelbahnplatz.

Alle Zimmer haben einen Balkon oder eine Terrasse. Die Zimmer sind modern eingerichtet und verfügen über alle Annehmlichkeiten. Das Gasthaus Post ist ein idealer Ort für einen Urlaub in der Natur.

Das Gasthaus Post ist ein traditionelles Schweizer Gasthaus mit einer langen Geschichte. Es bietet eine gemütliche Atmosphäre und eine hervorragende Küche. Das Haus verfügt über 20 Zimmer, einen Saal und einen Kegelbahnplatz.

Alle Zimmer haben einen Balkon oder eine Terrasse. Die Zimmer sind modern eingerichtet und verfügen über alle Annehmlichkeiten. Das Gasthaus Post ist ein idealer Ort für einen Urlaub in der Natur.

Das Gasthaus Post ist ein traditionelles Schweizer Gasthaus mit einer langen Geschichte. Es bietet eine gemütliche Atmosphäre und eine hervorragende Küche. Das Haus verfügt über 20 Zimmer, einen Saal und einen Kegelbahnplatz.

Alle Zimmer haben einen Balkon oder eine Terrasse. Die Zimmer sind modern eingerichtet und verfügen über alle Annehmlichkeiten. Das Gasthaus Post ist ein idealer Ort für einen Urlaub in der Natur.

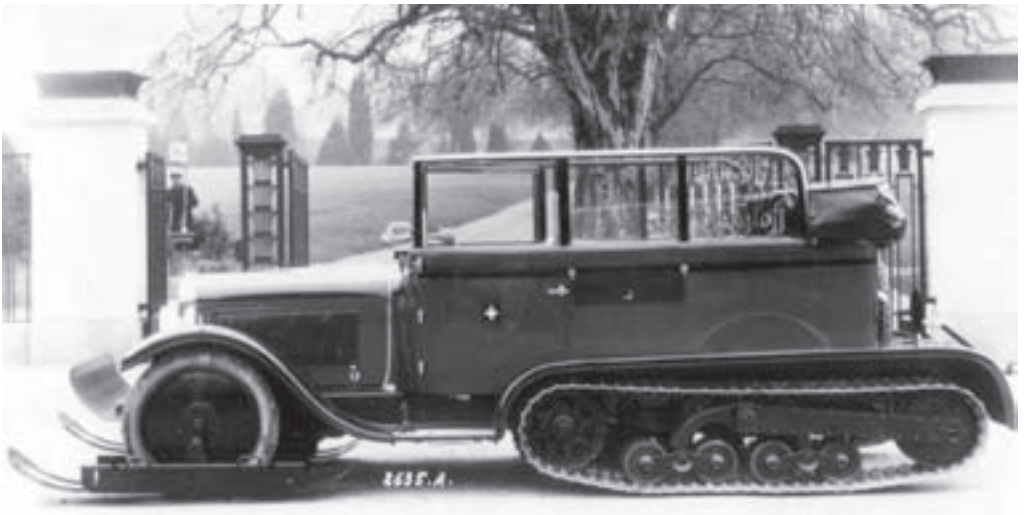
Das Gasthaus Post ist ein traditionelles Schweizer Gasthaus mit einer langen Geschichte. Es bietet eine gemütliche Atmosphäre und eine hervorragende Küche. Das Haus verfügt über 20 Zimmer, einen Saal und einen Kegelbahnplatz.

Alle Zimmer haben einen Balkon oder eine Terrasse. Die Zimmer sind modern eingerichtet und verfügen über alle Annehmlichkeiten. Das Gasthaus Post ist ein idealer Ort für einen Urlaub in der Natur.

Die beiden Citroëns wurden zuerst (für 2 Wintersaisons) auf der Strecke Chur-Passugg-Tschiertschen eingesetzt. Auf dieser Strecke hatten sie sehr wohl technische Probleme. Im Alpenbuch der Eidg. Postverwaltung von 1937 wird auf Seite 65 von übermässiger Abnutzung der Raupen in den engen Kehren, sowie von aufwendigem Unterhalt berichtet.



Einer der Citroën Kégresse mit Gangloff-Karosserie (geschlossen).
Im hinteren Seitenfenster ist noch die „Werbung“ des Carrossiers zu erkennen.



Citroën Kégresse mit Gangloff-Karosserie (offen)

Später fuhren die beiden Citroëns, immer noch mit der Gangloff-Karosserie auf der Ofenpassstrecke, die möglicherweise mehr Schnee, aber weitere Kurven hatte.



Aufnahme 14. III. 1935

*Ofenbug Autopost
Blick auf Sig Kair*

*Aufnahme 14. III. 1935
Ofenbug-Autopost, Plan dalt Jovv.*

P1551 mit Gangloff Karosserie am Ofenpass, darunter jeweils die Notiz auf der Rückseite des Bildes.

In einem Sommer der 30-er Jahre, möglicherweise 1935, wurden die Wagen bei Seitz & Co. in Kreuzlingen umgebaut. Statt des Cabrios erhielten sie einen Leichtmetallaufbau mit festem Dach, aber dem Dachinnenteil aus Stoff (möglicherweise ähnlich wie die allerersten Tractions). Die beiden Wagen erhielten nicht die identische Ausstattung, vielleicht lässt sich so der Preisunterschied (Fr. 3'750.-- für das Auto mit der Zulassung P1551, Fr. 5'850.-- für P1552) erklären. Wenig später wurde der Stoffeinsatz im Dach mit Leichtmetallblech ersetzt.

Die Verwirrung, ob es sich um 2 oder 4 Kégrese handelt, könnte daher rühren, dass Rentsch in seinem Buch 4 P-Nummern erwähnt (P1551 und P1552, unter

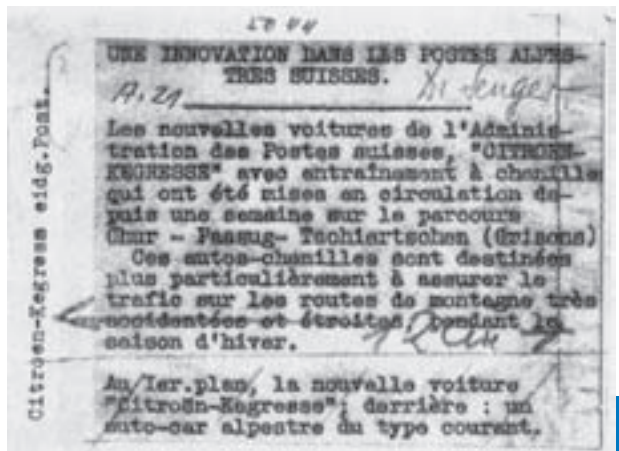


P1551 vor der Post „Chur Bahnhof“, bereit zum Einsatz nach Tschierschen.



Pressefoto von P1551 zusammen mit einem Saurer Postauto, wahrscheinlich vor dem Bahnhof Chur.

Beschriftung auf der Rückseite
des obigen Pressefotos





Die beiden Kégresse mit Seitz-Karosserie (vorne P1552, hinten P1551) im winterlichen Einsatz.

Man beachte die unterschiedlichen Aufbauten: der vordere Wagen hat ein Vollmetall-Dach und einen geraden Abschluss des vorderen Seitenfensters, der hintere Wagen hat einen Stoffeinsatz im Dach und ein vorne abgerundetes vorderes Seitenfenster.



Winterliches Postautotreffen?

denen die Wagen bekannt sind und oft fotografiert wurden, sowie P3613 und P3614, die den Autos später zugeteilt wurden (siehe Clubheft 1/1984, wo unten links an der Wagenbeschreibung „alt 1551“ zu lesen ist)). Was es nicht ins damalige Clubheft geschafft hat, ist der Hinweis, der noch weiter unten auf der Seite ist: Wagen-Nummer 3613. P1552 bekam neu die Nummer P3614. Diese „Umtaufe“ erfolgte relativ spät, liegen mir doch Fotos vor, wo die Wagen schon das feste Dach, aber noch die Nummern P1551 und P1552 tragen.

Was passiert später mit den Citroën Kégresse der PTT? Ich nehme an, die Chassis hatten nach 10 Jahren hartem Wintereinsatz das Ende des Lebenszyklus erreicht. Die Motoren hingegen lebten weiter. Derjenige von P1552/P3614 wurde im Oktober 1945 in einen C6G aus dem Jahre 1930 mit der Chassis-Nummer 163957 eingebaut, einen Fourgon mit Aufbau von Hess in Solothurn und der Zulassung P910. Derjenige von P1551/P3613 verlängerte sein Leben in ebenfalls einen C6G von 1930, diesmal mit der Chassis-Nummer 163958 und einem Fourgon-Aufbau von Tüscher in Zürich und der Zulassung P916. Diese Angaben bitte mit Vorsicht geniessen, wird doch der Motor von P1551/P3613 auch mit P918, Chassis-Nummer 575288 und einem Bestellfourgon von Eggli in Lausan-

Schweiz Oberpostdirektion
Kursinspektoral

Technische Wagenbeschreibung.

*alt. 1551 -
4. 1552 -
20282*

Motor.	Chassis.	Karosserie.
No. 48845 Zyl. 2/4 Zyl. Kopf: Chromstahl Zyl. Bohrung: 75/80 Zyl. Hub: 100 Kollen: Leichtmetall Normale Tourenzahl: 3500 P.S.: 17/17 Ventilanordnung: seitlich Zündsystem: Citroën - Typ: Delco - No.: 8564/18346 Dynamo-Anlasser: Citroën - Typ: J Anlasser: Citroën 2/11149 Vorgepl. Typ: Delco - Anzahl: 1 Benzinmischl.: Ternon	No. 163957 Nachb.: 1,0 2 Steuerung: Zahn, wetter Schalt u. Bremshebel: Man. - - - - - Rad: - Kupplung: Lamelle Kraftübertragung: Kardän Getriebe: I. 34 II. 24 III. 36 IV. 66 Schließungsgetriebe: - Rückwärtsg.: 12 Maximalgeschwindigkeit: 70 Historische Umlaufzeitung: 7 : 44 Art des Rahmens: Halbtrierer Benzinbehälter: unter dem Führersitz - Fassungsvermögen: 60 l Benzinpumpe: - Signal: Hupe, Klaxon Beleuchtung vorne: Citroën-Delco 6 V Leuchtkraft: 13400 Einheits: 3320 Sparschein: 1440 Bremsen-Anzahl: 2 - Art: Hand, Fuss - Hand, wirkend auf: Hinterräder - Fuss, wirkend auf: 4 Räder Bremsung: vorne: 80 x 5 hinten: 52 x 6 Gewicht des leeren Chassis, voll: 695 120 - - - - - belad.: - 1195 - - - - - Total: 3425	Wagenart: Fourgon Hersteller: Hess Solothurn Sitzplätze: 1 + 1 (Bergungs-Abklappen: -) Verankerung: festes Metallblech Gitter: 28 Fenster (Kofel): 2 Türen: 2 Heizung: - Beleuchtung, innen: 1 Karosserienlampe Kn.-Zähler: Zähler Uhr: Alpha Schloßverriegelungssystem: Bosch III 6 - Anzahl: 1 Einrichtungsgegenstandssystem: Bosch IV 6 Masse des Wagens: Länge ohne hochklappiges Gepäckträger: 5500 Länge mit - - - - - : 5500 Breite: 2730 Höhe: 2500 Gewicht des leeren Wagens, voll: 835 1160 - - - - - belad.: - 1295 - - - - - Total: 2155 Gewicht des beladenen Wagens, voll: - 1440 - - - - - belad.: - 1440 - - - - - Total: 2880 Lastkapazität: Inanspruchnahme des Festpunktes: 2,60/2,55/2,40 Lastmasse: 5,5 t <i>Zulassung 10497</i>
930	Citroën	Fourgon CF 15
		1930

Technische Wagenbeschreibung der Schweizerischen Oberpostdirektion für den Citroën C6G Fourgon mit der Nummer P910



Motor.	Chassis.	Karosserie.	
No. 191 317 Zyl.Zahl: 6 Zyl.Kopf: schraubbolzer Zyl.Belag: 18/32 Zyl.Hoh: 100 Kolben: Leichterball (Kugelform) Normale Tourenzahl: 3000 P.S.: 17/20 Ventiltrieb: seitlich Zündapp: Citroen - Typ: Delco - No.: 656 K/2376 Dynamo-Anlasser: Citroen - Typ: 2 No.: 5200 Vorgespann: Citroen - Anzahl: 1 Besonderefähr: Citroen	No.: 16950 Nachb.: 1,8 T Steuerung: <u>inj.</u> Schab u. Brunnhofel: <u>M/M</u> <u>Kuhle</u> Kupplung: <u>Leinille</u> Kraftübertragung: <u>Kartell</u> Getriebe: I: 14 H: 24 III: 26 IV: 66 Schaufelgetriebe: - Nockensteuerung: 12 Maximalgeschwindigkeit: 70 Motorische Überleistung: 7 : 44 Art der Bahnen: <u>Halbhaider</u> Benzinbehälter: <u>unter dem Führersitz</u> - Fassungsvermögen: 60 L Vergaser: - Signale: <u>Hupe, Elsan</u> Beleuchtung vorne: <u>Citroen-Delco</u> Leuchtmittel: 12400 Rahmend: 3520 Spornleite: 2440 Brennstoff-Anzahl: 2 - Arm: <u>Hand, Fuss</u> - Hand, wirkt auf: <u>Hinterräder</u> - Fuss, wirkt auf: <u>4 Räder</u> - vom: 30 x 5: <u>11/10mm 1918</u> - hinten: 32 x 6: Gewicht des leeren Chassis, vom: 695 <u>1130</u> - - - - - - - - - - Total: 3425	Wagen: <u>Fourgon</u> Eindecker: <u>Troster Zürich</u> Stuhlreihe: 1 + 1 <u>Dorspa-</u> Schützen: - Verdrängsystem: <u>festes Lichtsch.</u> Gabeln: 20 Fronte (Korb): 2 Korb, 1 ausstellbar Türen: 2 (Kasten 2) Heizung: - Beleuchtung, innen: 1 Kartenzimmerlampe Kn.Zähler: <u>Jäger</u> Uhr: <u>Alpha</u> Schließensystem: <u>Booth 28 6</u> Anzahl: 1 Richtungsanzeiger-System: <u>Booth 28 6</u> Masse des Wagens: Länge über <u>bestmöglichem Gepäcksieger</u> : 550 Länge mit <u>Bike</u> : 590 Breite: 1730 <u>Bike</u> : 1812 <u>Kasten</u> : 122 Gewicht des leeren Wagens, vom: 812 <u>Kasten</u> : 122 Total: 204 Gewicht des beladenen Wagens, vom: <u>Kasten</u> : Total: <u>204</u> Lastvergn: <u>Erhöhung des Fassungsvermögens: 2540/2500/2</u> Lastmasse: 5,5 m. <i>Zeichnung: 1997</i>	
916	Citroen	Fourgon GT 15	1976

Technische Wagenbeschreibung der Schweizerischen Oberpostdirektion für den Citroën C6G Fourgon mit der Nummer P916

Motor.	Chassis.	Karosserie.	
von Wagen 1581 1a. 95. No. ES 29682 Zyl.Zahl: 6 Zyl.Kopf: schraubbolzer Zyl.Belag: 18/32 Zyl.Hoh: 100 Kolben: <u>Aluminium</u> Normale Tourenzahl: 2800 P.S.: 13/ Ventiltrieb: seitlich Zündapp: <u>Batterie</u> - Typ: Delco - No.: 6206 Dynamo-Anlasser: Citroen - Typ: - No.: Vorgespann: <u>Delco</u> - Anzahl: 2 Besonderefähr: <u>Wozzen</u>	No.: 57528 Nachb.: 1,8 T Steuerung: <u>inj.</u> Schab u. Brunnhofel: <u>M/M</u> <u>Kuhle</u> Kupplung: <u>Trockenschalldien</u> Kraftübertragung: <u>F-Frem</u> Getriebe: I: 9 H: 16 III: 33 IV: 60 Schaufelgetriebe: - Nockensteuerung: 2 Maximalgeschwindigkeit: 60 Motorische Überleistung: 7 : 44 Art der Bahnen: <u>Standard</u> Benzinbehälter: <u>unter dem Führersitz</u> - Fassungsvermögen: 50 L Vergaser: - Signale: <u>Hupe, Elsan</u> Beleuchtung vorne: <u>elektrisch 6 T</u> Leuchtmittel: 12400 Rahmend: 3520 Spornleite: 2440 Brennstoff-Anzahl: 2 - Arm: <u>Hand, Fuss</u> - Hand, wirkt auf: <u>Differential</u> - Fuss, wirkt auf: <u>4 Räder</u> - vom: 16 x 50 - hinten: 16 x 50/2: Gewicht des leeren Chassis, vom: 719 <u>Kasten: 695</u> - - - - - - - - - - Total: 1417	Wagen: <u>Bestellwagen (Anticredal)</u> Eindecker: <u>3g21, Isostone</u> Stuhlreihe: 1 Schützen: - Verdrängsystem: <u>festes Dach</u> Gabeln: <u>über Feuerstellen</u> Fronte (Korb): <u>Korb mit Spindel</u> Türen: <u>Entüre: 2, Kasten: 3</u> Heizung: - Beleuchtung, innen: 2 Lampen Kn.Zähler: <u>Jäger 20V/10Uhr</u> Uhr: <u>Alpha</u> Schließensystem: <u>Booth</u> Anzahl: 1 Richtungsanzeiger-System: <u>Booth</u> Masse des Wagens: Länge über <u>bestmöglichem Gepäcksieger</u> : 550 Länge mit <u>Bike</u> : 599 Breite: 1930 <u>Bike</u> : 1812 <u>Kasten</u> : 122 Gewicht des leeren Wagens, vom: 800 <u>Kasten</u> : 122 Total: 202 Gewicht des beladenen Wagens, vom: <u>Kasten</u> : Total: <u>202</u> Lastvergn: <u>Erhöhung des Fassungsvermögens: 2550/2500/2</u> Lastmasse: 5,6 m.	
918	Citroen	Fourgon B2 6	1951

Technische Wagenbeschreibung der Schweizerischen Oberpostdirektion für den Citroën Fourgon mit der Nummer P918

Schweiz Oberpostdirektion Kunstspezialrat.	Technische Wagenbeschreibung.	
Bestellungslehre: 2033 Motor. No. 731746 (1942) von Intern. Zyl. Zahl: 6 Zyl. Kopf: absteigend Zyl. Bohrung: 75 x 75 Zyl. Hub: 100 Kolle: 100 Normale Tourenzahl: 2800 P.S.: 15 Ventiltrieb: seitlich Zündapparat: Batterie - Typ: Delco - No.: 6206 Dynam. Achsen: 0,8/0,8 - Typ: Delco - No.: 1,3 PS Anfahrhilf: elektr. Bremsen: Venturon Bremsen Reich: 190 T 5 Kühlung: Kühler Wasserpumpe & Ventilator	Chassis. No.: 732071 Stellung: links, außen Schub u. Frontschub: Motor Kupplung: Freibrückenmechanik 1. Platten Kraftübertragung: Leiton Getriebe: 1 2 3 4 5 6 Schlüsselsysteme: 2 (Getriebe 1942 von Intern. Fahrzeug gekauft) Einbaueinrichtung: 5 Maximalgeschwindigkeit: 60 Historische Unterlegung: 7 x 46 Art des Rahmens: Standard Beschreiber: unter dem Führersitz - Fassungsvermögen: 50 Baugruppe: keine Spezial: Holz, Klamm Beleuchtung: elektrisch Leuchtmittel: 15000 Kubel Kohle: 2 Anzahl: 2 - Art: Hand, Fuss - Hand, wird auf: Differential - Fuss, wird auf: 4. Einbaueinrichtung Belegung: hinten: 16 x 30 Gewicht des leeren Chassis, vom: 710 hinten: 500 - - - - - : 1457 Total: 1210	Karosserie. Wagenart: Bestellfourgon (Nebenabteilung) Einsitzer: Martin, Linsons Schnitte: 1 Verbindungen: festes Dach (Doppeltürlich) Galerie: über Türen Front (Kohle): Kurbel mit Latte Türen: vorne: 2 hinten: 4 Beleuchtung: innen: 2 Lampen Kohle: 100000 Lb Schlüsselnummer: Bosch - Anzahl: 1 Kraftübertragungssystem: keine Motor des Wagens: keine Länge über: 3620 Länge mit: 3620 Breite: 1520 Höhe: 2450 Gewicht des leeren Wagens, vom: 245 hinten: 1305 Anzahl: 2 Total: 3755 Gewicht des beladenen Wagens, vom: keine Total: 3755 Latenzen: Innenhöhe des Frontpakets: 750/750/1550 Latenzen: 8, 8, 10
518	Citroën C 6	Transportfourgon 2033

Technische Wagenbeschreibung der Schweizerischen Oberpostdirektion für den Citroën Fourgon mit der Nummer P919

Schweiz Oberpostdirektion Kunstspezialrat.	Technische Wagenbeschreibung.	
von Wagen 918 in. 19. Motor. No. 3500 Zyl. Zahl: 6 Zyl. Kopf: absteigend Zyl. Bohrung: 75 Zyl. Hub: 100 Kolle: 100 Normale Tourenzahl: 2600 P.S.: 15/35 Ventiltrieb: seitlich Zündapparat: Batterie - Typ: Bosch - No.: 20027 Dynam. Achsen: Schräglin - Typ: Bosch - No.: 4194 Bremsen Reich: 2 Bremsen Reich: 190 T 5	Chassis. No.: 3500 Stellung: links, außen Schub u. Frontschub: Motor Kupplung: Isotellen Kraftübertragung: Leiton Getriebe: 1 2 3 4 5 6 Schlüsselsysteme: 2 Einbaueinrichtung: 5 Maximalgeschwindigkeit: 70 Historische Unterlegung: 7 x 38 Art des Rahmens: Hinterrahmen Beschreiber: hinten - Fassungsvermögen: 40 liter Baugruppe: keine Spezial: Handgase, elektr. Horn. Beleuchtung: elektrisch Leuchtmittel: 1500 Kubel Kohle: 2 Anzahl: 2 - Art: Hand - Hand, wird auf: Handschalter - Fuss, wird auf: Vorder- & Hinterrad - - - - - : 105 x 105 Belegung: vorne: 2 hinten: 2 Gewicht des leeren Chassis, vom: 640 hinten: 540 - - - - - : 1180 Total: 1180	Karosserie. Wagenart: Continú - Express Einsitzer: Seite & Co. Kreuzlingen Schnitte: 5 Verbindungen: 1924/1928 aus LM & Stoff Galerie: keine Front (Kohle): 3 Türen: 2 Heizung: Heizung Beleuchtung: innen: 2 weiss 2 blau Kohle: 0,3 - 0,3 Schlüsselnummer: Bosch - Anzahl: 1 Kraftübertragungssystem: Hinterrahmen Motor des Wagens: 5500/1750/2150 Länge über: 5500 Länge mit: 5500 Breite: 2750 Höhe: 2350 Gewicht des leeren Wagens, vom: keine Total: 2650 kg Gewicht des beladenen Wagens, vom: keine Total: 2650 Latenzen: Innenhöhe des Frontpakets: 550/1500/1500 Latenzen: 1500 Innenbreite 1500 Innenhöhe: 1500 Anstreich: Berryloid gepulvert, gewirte Spitze Verbleibung: Alum., Aluminium Korrosionsschutz: Aluminium Innenvervollständigung: Gepäckträger Anhängerkoupler: 20 - 200, Seite & Co.
518 1553		Doppelbau, Payerne BH 1970/10

Technische Wagenbeschreibung der Schweizerischen Oberpostdirektion für den Citroën Kégresse mit der Nummer P1551/P3613



von Wagen 919 Motor.	1a.35	Chassis.	Karosserie.
No.: 20 997		No.: 3509	Einbau: N/ 46,78.91, 30.6.35
Zyl. Zahl: 6		Steuerung: Injekt.	Wagen: Omnibus-Kégresse
Zyl. Kapf. übersehbar		Schalt- u. Bremshebel: Nite	Ersteller: Delts & Co, Kreuzlingen
Zyl. Bohrung: 75,5		Motor:	Stühle: 9
Zyl. Hub: 100		Kappling: Lenellen	Vorderrichtung: Einzel-Drehl. Huben-Pfeifen
Kolben: Leichtmetall		Kraftübertragung: Kardan	Vorderrichtung: Leibung 18 und 14 Grad
Normale Tourenzahl: 2600		Getriebe: 1-16/17/18 2-N/18/18 2-18/18/18	Einrichtung: Stokeris, übrige Verkleidung-Heizgl.
P.S.: 15/35		Schaltgange: 18	Color:
Vorderrichtung: seitlich		Niederdrückung:	Feuer (Kugel): 3
Zündapparat: Scintilla		Maximalgeschwindigkeit:	Türen: vorn 2
- Typ: 220 S		Historische Überleistung: 7.57	Heizung: Gullite (Insp.)
- No.: 20035		Art der Rahmen: Einerrahmen	Belichtung, innen: 2 weiss, 2blau
Dynamo-Anlasser: Scintilla		Beschickung:	Km-Zähler: 0. B. Uhr: 0. B.
- Typ: P6V		Beschickung:	Schleifensystem: 2 Scintilla
- No.: 67917		Maximalkapazität: 40 Liter	- Anzahl: 2
Vergaser Typ: Dolax		Bespannung:	Nachspannsystem: Winker
- Anzahl: 1		Signale: Hornleuchte, elektr. Horn.	Masse des Wagens:
Brennstoff: Benzin		Belichtung außen: elektrisch	Länge ohne Abschlusssystem-Gepäckträger : 5300
Dynamo: Scintilla		Lastkraft: 6,6 Radkraft: 2,95 Stützweite: 1.34	Brutto: 1770 Höhe: 2150
Typ: 80 W		Brennstoff-Anzahl: 2 Wasser-Anzahl: 2	Gewicht des leeren Wagens, vom Chassis : 2430
Nr.: 80006		Art: Starp	- der Karosserie Total: 415
<i>Handwritten notes: Feder von #19 D 400, etc.</i>		- Hand, wirkend auf: Rumpfantrieb	Gewicht des beladenen Wagens, vom Chassis : 3525
alt 1552		- Fuß, wirkend auf: Vorder- & Hinterräder	Ladung: Interieur des Gepäckträgers: 650 x 1250 x 300
		Bestellung: Express-Rumpfantrieb	Ladung: m³
		Gewicht des leeren Chassis, vom Motor : 622 Motor: 510	Innenbreite: 1610 , Innenhöhe: 1500
		- belad. - - - - -	Antrieb: Starrlauf, Getriebe: Antitor
		Total: 1132	Verkleidung: aluminium
			Beschleunigung: Geplänkter
			abhängig von: Stk-Cass, Höhe ab Boden 590

Technische Wagenbeschreibung der Schweizerischen Oberpostdirektion für den Citroën Kégresse mit der Nummer P1552/P3614

ne in Verbindung gebracht, derjenige von P1552/P3614 auch mit P919, Chassis-Nummer 575287 mit Bestellfourgon-Aufbau (Holzkonstruktion) von Martin in Lausanne.

Ich hoffe, ich habe mit diesen Erläuterungen nicht noch mehr Verwirrung um die beiden Citroën Kégresse der Schweizer Post gestiftet, sondern ein bisschen Licht in die Geschichte gebracht.

Interessant wäre jetzt die Geschichte von anderen Citroëns bei der Schweizer Post. Von mindestens 4 C6(G) im Zustelldienst wissen wir jetzt bereits, mir ist bekannt, dass auch T23 im Zustelldienst zum Einsatz kamen...

Thalwil, 21. März 2007 / Andreas Rutishauser

Und auf der nächsten Seite nochmals der bereits historische Bericht aus dem Clubheft Nr 1/1984 welcher offenbar seine Aktualität nicht eingebüsst hat.



Citro n Automobile bei der Schweizer Post??? Croisi re Noire, ja. Croisi re Jaune, ja. Croisi re Blanche? War halt ein Reinfall, und wurde daher von André Citro n publizistisch nicht ausgeschlachtet.

Aber Citro n bei den PTT? Gib's denn das? Ja, sicher hat es das gegeben. Und zwar kam das so:

Nach dem 1. Weltkrieg erschlossen die PTT nach und nach die Alpenpässe für motorisierte Postautos. Anfänglich wurden Saurer und Berna Chassis, die die Armee nach dem Krieg nicht mehr brauchte, in Alpenwagen umkarrossiert. Bald entstand das bedürfnis, gewisse Strecken auch im Winter offenzuhalten. Dazu wurden erst Schneepfl ge entwickelt, erst gezogen, dann gestossen. Diese genügten aber bei Strecken mit viel Schnee nicht, da man nicht schwarzr umen konnte. So wurden verschiedene Versuche mit dem Schwedischen Nyberg-Antrieb gemacht, die aber nicht optimal verliefen (1925/26).

Im November 1929 führte Andr  Citro n in St. Moritz ein neues Modell vor: den 'Conduite intérieure P. 15. N.'. Basis war ein C6 Familiale, dem hinten ein Kegresse Raupenantrieb montiert war.

Die PTT war anscheinend vom System beeindruckt, bestellte sie doch sogleich 2 Chassis (Nummern 3508 und 3509) und liess sie bei Gangloff in Genf karrossieren. Die Chassis kosteten je 12'187.50 und die Karrosserien je 8'000.-. Schon damals ein stolzer Preis.

Die beiden Autos wurden dann auf der 11 km langen Strecke Chur-Tschierschen eingesetzt, wo sie sich aber nicht sehr bewährten: In den engen Kehren sprangen die Raupen verschiedentlich aus ihren Führungen. Daher wurden die Wagen bald auf der Ofenpasslinie eingesetzt (Zernez-Ofen-Müstair), wo die Kehren nicht so eng waren und das Passagieraufkommen nicht so gross. Die Citro n hatten nämlich nur 9 Sitzplätze.

Mindestens 2 mal wurden die Wagen umkarrossiert: Das erste Mal erhielten sie ein festes Dach, das zweite Mal wurde der Aufbau aus Aluminium hergestellt und oben silbern lackiert.

Die Wagen trugen die Nummern P 1551 und P 1552. Was später mit ihnen geschehen ist, weiss ich nicht. Die Motoren wurden in andere Postfahrzeuge eingebaut (welche?), die Chassis scheinen verschollen oder abgebrochen.

Immerhin interessant zu wissen, dass bei einem Schweizer Monopolbetrieb Citro n-Fahrzeuge 10 Jahre (1929-1938) auf Interesse stiessen.

Andreas Rutishauser

Quellen:

Das Alpenbuch der Schweiz. Postverwaltung (1937).
Von der Postkutsche zum Postauto: U. Bretscher (1982).
Die letzten Schnauzenpostautos: J. Biegger (1982).

Originalphotos freundlicherweise von der Automobilabt. GD PTT.



- Handabrichten



- Rund-, Flach-, Innen-
schleifen



- Gewindeschleifen
- Zahnradschleifen

- * Diamant-Abrichtwerkzeuge
- * Diamant- und
Borazon-Scheiben für
Industrie und Gewerbe

Konrad Fisch

NEO DRESS AG

Postfach 113
5630 Muri (Schweiz)
Telefon 056 664 44 20
Telefax 056 664 24 23

Internet: www.neodress.ch
E-mail: info@neodress.ch



Einladung

Region Nord

Wir laden Euch
**Zum Treffen mit Ausfahrt der
Region Nord**

am

Sonntag 24. Juni 2007

*„ein neues Quartier entsteht
auf dem ehemaligen Sulzergelände“*

ab 09.30 h ein.

Anfahrt: **Autobahnausfahrt Winterthur-Töss**

alles Richtung Altstadt Winterthur, immer geradeaus,
nach ca. 1 km stehen **rechts alte Fabrikgebäude**,
bei der **8. Ampel** nach der Autobahnausfahrt,

rechts ins .. **Sulzerareal**  **hineinfahren**

und den Wegweiser **CTAC** folgen
bis zum **Katharina Sulzer Platz**,
die Parkplätze befinden sich in der alten
Fabrikhalle 52/53, **Parkhaus** angeschrieben!
das „Parkhaus“ ist gleich nach der Cityhalle
wo Musical gezeigt werden!

Programm

Region Nord

Sonntag 24. Juni 2007

ab 09.30 h

Treffpunkt beim Parkhaus Halle 52/63
auf dem alten Sulzergelände in Winterthur

wir offerierten Kaffee und Gipfeli

ab 10.00 h in Gruppen geführte Besichtigung
durch das über 150-jährige **Sulzer Fabrikareal**
besichtigen der **alten** und **neue Nutzung**
eine sehr interessante die Führung
Dauer ca. 1 ½ h

Anschliessend gemeinsame Ausfahrt
zum „Restaurant Bruderhaus“ mit Tierpark

Mittagessen

Menü

kl. gem. Salat
Schweinsgeschnetzeltes an Pilzrahmsauce
mit Nudeln Fr. 25.-

Kindermenü _Tarzan
Chickennuggets
mit Pommfrites Fr. 12.50

Oel und Rostgespräche

Besichtigung des sehr schönen Tierpark
oder/und des Eschenbergturm

Indiv. Heimreise

Anmeldung

zum Treffen CTAC - Nord Sonntag 24. Juni 2007



Name:Vorname

Beifahrer/Partner(in) Vorname

Tel. Nr.E-Mail:.....

Wir kommen zum Treffen der
Region Nord mit Mittagessen

Anzahl Erwachsene Menuauswahl **Kinder....**

Anzahl Kinder

(zutreffendes ausfüllen)

Anmeldeschluss: **18. Juni 2007**

Mit Talon senden oder per Fax an 052 213 71 74

per E-Mail info@jutz-osm.ch oder per Handy 079 636 65 65



Wir freuen uns auf das Treffen,
die Besichtigung und die Ausfahrt

Ruedi **Jutz**

Peter **Weber**

H.P. **Rubitschon**

Wichtig! nächste Termine **Region Nord CTAC**

Mittwochausfahrt 4. Juli 2007

19.00 h Parkplatz Einkaufszentrum Rosenberg Winterthur

Samstag. 11. August 2007

Familien **Grillplausch** ab 15.00 h

Mittwoch Höck, **letzter Mittwoch der geraden Monate**

Februar, April, Juni, August Oktober und Dezember, 2007

jeweils ab 19.30 h im Restaurant **Löwen Illnau**



Citroen Traction Avant Club
Ruedi Jutz
Aspacherstrasse 38
8413 **Neftenbach**



DAS BÉRET

Ein Stück Frankreich auf dem Kopf

Die kreisrunde Kopfbedeckung wurde vor dem Krieg am Fusse der Pyrenäen in einer Auflage von 23 Mio. Stück in 32 Fabriken produziert. Das Basken-Béret in seiner adrett-provozierenden Façon vermochte sich in die Gegenwart hinüber zu retten. Die Produktion konzentriert sich heute auf eine Mio. Stück in drei Fabriken im Baskenland.

Baguette, Rotwein, Pastis, Citroën und ein Béret entlarven automatisch den Bilderbuch-Franzosen. Mitunter wird das Béret nachgeahmt. Es hat seinen Stellenwert in der Mode inne, aber auch im Militär. 1936 anlässlich der Olympiade von Berlin zogen die Amerikaner mit der Baskenmütze ins Stadion ein.

In die Provinz zurückgezogen

Das Béret hat sich heute in die Tiefen der Provinz Frankreichs zurückgezogen, wo es hauptsächlich die Häupter älterer Menschen ziert. Heute gehört das Béret zur Uniform der Alpenjäger, der Fallschirmtruppen, der Panzerfahrer. Eine weitere Abnehmerkategorie sind die Intellektuellen.

Die Basken sind nicht die Erfinder des kreisrunden Wolletellers mit dem Docht in der Mitte. Vielmehr waren es Schäfer in der benachbarten Region Béarn, die vor 600 Jahren in einem Walzprozedere über die Knie dieses Statussymbol kreierten. Später folgten Wasserbetriebe, welche die mühsame Handarbeit erleichterten.



Heute sind an ihre Stelle Multi-Roller-Maschinen getreten. Der echte Edelfilz aus Oloron bei Pau muss sich glatt und gleichmässig anfühlen. Nach dem Urteil der klassischen Hersteller beherrschen die Nachahmer die Technik nur unvollkommen.

Une toque ronde et plate

Heute entdeckt man die Baskenmütze in einer grossen Farbenpalette bei den Frauen. Der Basken nennt sie «la boneto», der Spanier «la boina». Im Lexikon «Larousse Universel» wird das Béret als «une espece de toque ronde et plate» erwähnt. Seine Wurzeln stammen aus dem Lateinischen «birrum». Nach anfänglicher Handarbeit entstand 1810 die erste industrielle Fabrikation von Bérets. Man soll sich dabei an die Masse des Pyrenäenkäses gehalten haben, 25 x 40 cm.

Weltweiter Begriff

Das Militär adaptierte diese Mütze weltweit. Im Sudan, dem Kongo und auf Madagaskar wurden zum Beispiel rote, blaue, grüne und weisse Bérets zum Begriff. Algerien wählte eine kleinere Form. Heute wird es zudem von den Gemeindefunktionären der baskischen Provinzen getragen. Im benachbarten Spanien ist es Teil der Uniform der Tramangestellten.

Es gibt Fabriken in verschiedenen Ländern, wie zum Beispiel in England (basque cap), in Spanien (boinar), Italien (beretti) usw.. 1922 gab es in Frankreich (Basses-Pyrénées) sechs Fabriken, 1928 bereits deren zehn, um später die Rekordzahl von 32 «usines» zu erreichen.

Aus einem Schrumpfungsprozess verbleiben heute noch drei grosse Unternehmen, so zum Beispiel die Firma Beatex in Oloron. Eigenartig: das Béret vermochte den Einzug in die Literatur kaum zu schaffen. Dichter und Autoren kehrten ihm den Rücken. Dafür begegnen wir ihm umso mehr in Alltagsgeschichten, auf dem Dorfplatz oder in den Bistros.

Die Tragweise

Die Baskenmütze wird schräg oder nach hinten verschoben, auf neckisch-moderne Weise getragen. Eingeweihte sollen in der Tragart den Charakter des Trägers erkennen! Mexiko hat seinen Sombrero, die Alpenlandbewohner ihren Gamsbart und eben Frankreich sein Béret. Das blau-schwarze Béret ist heute selbst im Ursprungsland zur Rarität geworden.

Das Béret bleibt weiterhin eine Art zur Schau gestellte Lebensphilosophie für eine überzeugte Minderheit. Es ist sehr wahrscheinlich, dass beim nächsten Frankreich-Besuch auf dem Lande, gleich um die nächste Ecke, ein Franzose erscheint, die Gauloise im Mund und das Béret auf dem Kopf. Sein Ziel: das Bistrot. Seine Aufgabe: die Stimmung. Das Gefühl: den Allgemeinzustand bei den gleichgesinnten Béret-Trägern an der Theke zu ermitteln. Das Béret als Stimmungsbarometer? Gewiss, noch mehr: eine persönliche Etikette.

Daniel, alias Hercule, und Tochter Serena Flury

ICCCR ROMA 2008



**Autodromo di Vallelunga
International
Citroën Car
Club Rally
15/16/17
Agosto**

Das nächste ICCCR wirft bereits seine Schatten voraus. Hans-Peter Rubitschon hat über die ACI (Amicale Citroën Interantionale) die deutschsprachige Ausschreibung erhalten, die wir Euch auf der nächsten Seite abgedruckt haben.

Ein Anmeldeformular liegt jedem Couvert bei, in dem dieses Heft verschickt wird. Dadurch können wir unseren Mitgliedern ermöglichen, eine frühzeitige Planung der Sommerferien für das Jahr 2008 vorzunehmen, denn dann ist im August wirklich etwas los. Zuerst das ICCCR in Rom/Vallelunga, 15.-17.8.2008, dann am 24.8.2008 das Treffen der Region West in der Schweiz und schliesslich das Treffen «70 Jahre Citroën 15-six» in Seclin Frankreich am 29.+30.8.2008. Also sicher drei Wochen volles Citroën Programm.

Geliebte Zitrone

MARKENTREUE. Laut einer ETH-Studie bleiben nur 53% aller Schweizer beim Neuwagenkauf bei der selben Marke, bei Occasionen nur 32%. Hauptgrund sei das riesige Angebot im Internet. Die treuesten Kunden haben Citroën mit 72%, Honda (69%) und

Toyota (64%). Weiter folgen Subaru, BMW und Peugeot. Bei einigen bekannten Produzenten aus Europa, Asien und USA liege der Wert unter 30%. AP



Erschienen in der Basler Zeitung vom 5. Januar 2007, Seite 25 und eingesandt von Nathalie Lustenberger. Vielen Dank!



Unser Mitglied Susanne Günter hat das untenstehende Bild in einem Feature über den heute 75-jährigen Fotografen Max Baumann in den Schaffhauser Nachrichten vom Samstag 10. März 2007 entdeckt. Max Baumann hat mir dieses Zeitdokument freundlicherweise fürs Clubheft zur Verfügung gestellt. Vielen Dank.



Die Revolution von Max Baumann.

Ich erhielt vom Bildarchiv der Swissair den Auftrag, neue Aufnahmen der bekanntesten Sehenswürdigkeiten in Paris und London zu liefern. Ich kam im Mai 1968 in Paris an, als gerade die Studentenproteste begannen. Am Tag zogen riesige Umzüge mit Transparenten durch das Quartier Latin. Abends rückte die Polizei in Kampfmontur auf breiter Front gegen die immer wieder neu errichteten Barrikaden vor. Petarden flogen, die Autos am Strassenrand wurden mit Bsetzsteinen malträtiert. Auf der Dachterrasse des besetzten «Odeon» patrouillierten Wachen mit Lanzen, schwarze Fahnen wehten. Am interessantesten aber war es im Herzen der Unruhen, im Innenhof der Universität Sorbonne. Die Mauern des riesigen Gevierts entlang diskutierten Studenten mit Leuten von der Strasse. Sie verteilten Traktate, und es herrschte ein reger Handel mit politischer Literatur. Am besten gingen die kleinen roten Büchlein von Mao Tse-tung sowie gestickte Tüchlein mit dem Konterfei des Vorsitzenden weg. Die auf Sockeln ruhenden, in Stein gehauenen bürgerlichen Würdenträger der Vergangenheit dienten den Schülern als Werbeständer für ihre neuen Idole: für Marx, Engels, Lenin, Bakunin und Mao. Ich wunderte mich. Diese Jugend mochte ja gute Gründe haben für ihren Protest gegen die Missstände in Frankreich. Aber wie kam sie dazu, den gräulichen Theorien dieser Herren nachzueifern? Paris gab mir zu denken.

"Traction Avant" CITROËN



- Restauration
 - Reparaturen
 - Beratung
 - Wartung
- Grosses Ersatzteillager**

Albi Schorta
Spechtweg 5
4552 Derendingen

Telefon: 032/682 32 83
Natel: 079/250 33 86
Fax: 032/682 07 26

E-Mail: schorta-imhof@bluewin.ch
Homepage: www.cta-service.ch



123ignition.nl



ACI STAND AM OTM

Die ACI war dieses Jahr Gast in der Clubshow am Oldtimer und Teilemarkt in Fribourg. Hans-Peter Rubitschon als Präsident dieser Vereinigung aus Citroën-Clubs darum ohne direkte Mitglieder, baute auf die Mithilfe der Mitglieder des CTAC und des Citroën DS Clubs. Während Men Andry seinem genialen Kopf eine architektonische Meisterleistung zu minimalen Kosten entlockte, überarbeitete Urs Hochstrasser vom CDSC alle Clublogos der Mitgliederclubs, so dass Logos und Clubadressen auf meinen A1-Drucker gedruckt werden konnten, während Hans Ettlín die Schreinerarbeiten für das Mobiliar bestehend aus Clubtischen mit verschiedenen Citroën-Logos ausführte. Durch den konzentrierten Einsatz konnte sich die ACI mit einem grossen gelb-blauen «Dach», das von Dominique Andry genäht wurde und von Men mit den Logos bemalt worden ist, präsentieren.

Der gewagte, mit Bambusstangen bestehend einfach konstruierte Clubstand erregte auch bei den Besuchern Aufsehen. Nicht zuletzt durch die vordere Hälfte eines unrestaurierten C4 aus dem Sammlung von Men Andry, bei dem nur noch die Hupe funktionierte.

Völlig unerwartet gewann der ACI die Publikumsbewertung des besten Clubstandes und Hans-Peter konnte eine Flasche Sekt mit Gläsern als Trophäe entgegennehmen. Der Traction Avant Club gratuliert zu diesem tollen Erfolg.



RALLYE PEKING-PARIS

Es gibt noch Abenteuer! Peking-Paris mit einer TA!

Exklusiv-Bericht über eine Reise wie vor 100 Jahren: Traction-Fahrer Peter Käser nimmt am Borghese-Memorial teil.

Aufzeichnung eines Werkstattbesuchs bei Albi Schorta, zusammen mit Hans Georg Koch und Thilo Schmuck, und eines Feierabendgespräches im Bären Langenthal.

F: Peter, woher die Motivation für ein solches Abenteuer?

A: Vor zwei Jahren, auf einer Aegyptenreise, habe ich Markus Rauh kennengelernt und er hat mich für das Abenteuer begeistert. Anlässlich des 100 jährigen Jubiläums der Fahrt von Peking nach Paris in 60 Tagen findet dieses Jahr ein Memorial statt.



F: Ist dies deine 1. Expedition?

A: Ich habe schon einige interessante Reisen erlebt: Vor genau 50 Jahren mit einer 2CV nach Griechenland, 1953 mit einem Käfer in die Bretagne, 1962 in die Türkei, mit dem Wohnwagen ans Nordkap, mit einer CX in den Kosovo, usw. Und jetzt freue ich mich ganz besonders: Mit einer Traction BL 1953 von Peking nach Paris!



Légère 1953, Peter Käser 1929!

F: Wie ist es mit den Formalitäten für eine solche Expedition?

A: Wir haben einen sehr guten Reiseleiter, der uns den Papierkram abgenommen hat. Es ist sehr aufwendig, die Visa für Russland oder die Mongolei zu besorgen. In China werden die Wagen technisch geprüft und wir erhalten chinesische Nummernschilder! Es ist fraglich, ob ich überhaupt selber fahren darf. Es gibt in China ein Gesetz, das Autofahren über 70 nicht gestattet.

F: Weshalb hast du dich für diese Reise für eine Traction entschieden?

A: Zuerst wollte ich die Reise mit einer 2 CV machen, aber das Reglement schreibt ein Alter von mindestens 40 Jahren für das Fahrzeug vor. Meine 2 CV ist noch nicht so alt. Ich mache die Reise zusammen mit Hans-Rudolf Flückiger (Citroën Garagist aus Aarwangen) und so haben wir schlussendlich eine Légère ausgewählt.

F: Wie gross ist der Konvoi, der diese abenteuerliche Reise unternimmt?

A: Es sind jetzt 29 Fahrzeuge und 60 Personen angemeldet. Das älteste Fahr-



Damen-, Herren-, und Bébémode
Vorhänge, Tisch- und Bettwäsche
alles zum Nähen und Stricken
Tag- und Nachtwäsche

**Top Mode
Top Beratung**

10 % Rabatt für CTAC-Mitglieder



Stocker Mode

Bahnhofstr. 2, 6102 Malters, Montag geschlossen
Tel. 041 497 11 36 Fax 041 497 40 46
stockermode@regio.com.ch

zeug ist ein Rolls Royce mit Jahrgang 1913. Die meisten Teilnehmenden kommen aus der Schweiz, ein paar wenige aus Deutschland und ein Fahrzeug ist aus England. Angesichts der doch grossen Distanz von über 13'000 Kilometern und Tagesleistungen von zeitweise über 500 Kilometern ist für die Fahrzeuge eine Mindestgeschwindigkeit von 80 km/h vorgegeben. Die Marken sind bunt zusammengesetzt: 3 Citroën (wovon 2 Traction und eine ID), Jaguar, Rolls Royce, MG, Ford, Land Rover, Alvis, Cadillac, Austin Healey, Chrysler, Riley, einige Volvo's. Die Startliste folgt exakt dem Jahrgang der Fahrzeuge, mit 2 Ausnahmen: Der Reiseführer hat die Nummer 1 und die Nummer 13 ist ausgelassen worden. Wir haben die Nummer 12.

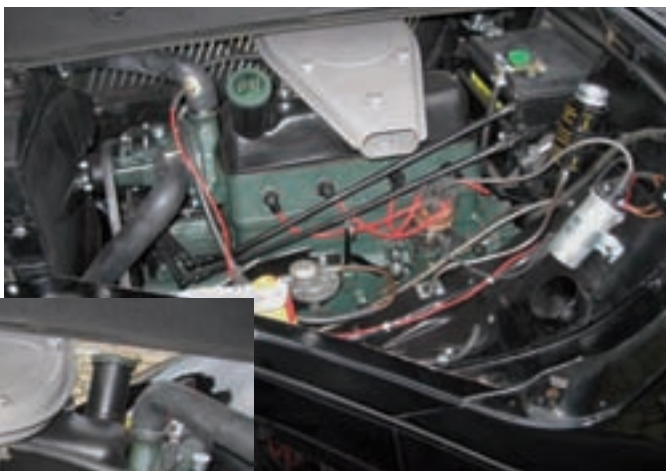


F: Wie habt ihr euch vorbereitet?

A: Es haben in den letzten 2 Jahren 4 Fahrertreffen stattgefunden, an denen wir informiert worden sind und uns austauschen konnten. Ich habe mit meinem Hausarzt die Impfungen besprochen. Wir haben auch einen Arzt mit uns, der für ein spezielles Merkblatt verfasst hat.

F: Und die Traction? Wie ist sie für diese Strecke „umgebaut“ worden?

A: Der Umbau hat ein gutes halbes Jahr gedauert. Zum Glück ist Albi Schorta in der Nähe und so konnten wir uns laufend über die Anpas-



sungen abstimmen. Anlässlich einer Probefahrt konnten wir uns von den grossartigen Fahrleistungen überzeugen, die Traction fährt wie ein „Schweizer-Örgeli“!

F: Wie sieht die technische Unterstützung während der Reise aus?

A: Es gibt zwei Begleitfahrzeuge und es sind 3 ausgebildete Mechaniker dabei. Albi Schorta hat 2 grosse Kisten mit den gängigsten Ersatzteilen für die Traction vorbereitet und jeder der Traction-Fahrer übernimmt eine Kiste.

F: Gibt es besondere Gefahren auf der Strecke?

A: Es ist bekannt, dass an einigen Orten Meisterdiebe auf Gelegenheiten warten. Wir übernachten meistens in Hotels, in der Mongolei auch in Jurten. Meinen Fotoapparat werde ich jedenfalls immer um den Hals tragen! Und noch ein Tipp: Möglichst wenig Gepäck mitnehmen!

F: Wie sieht der „Fahrplan“ aus?

A: Am 14. April werden die Fahrzeuge in Basel in Container verladen. Anfangs Juni können wir sie in Peking wieder in Empfang nehmen. Der offizielle Start in Peking findet am 10. Juni statt. Die Ankunft in Paris ist auf den 10. August geplant. Genau wie vor 100 Jahren als Marchese Borghese mit seiner Itala in Paris

Ihr Spezialist für französische Oldtimer



- Aufbereitung von historischen Rallyefahrzeugen
– inkl. Rallye-Instrumenten (HALDA usw.)



- Revisionen und Reparaturen von
 - Motoren
 - Getrieben
 - Kupplungen
 - Elektrik usw.



- Service



- Totalrestaurationen

- Grosses Ersatzteillager



- Eigene Fabrikation

- 4-Gang-Getriebe
- Lamellenkupplung
- Differentialverstärkungen
usw.



Wir reparieren noch!
vor Ort, mit Garantie

Kopiergeräte
Drucker
Fax
Schreibmaschinen



An und Verkauf von Occasionsgeräten

Hans Brunner

Bürotechnik Reparatur-Service Zürichsee

Tel: 079 472 90 91 Fax: 055 211 17 70

mit grossem Jubel begrüsst worden ist. Damals waren aber nur fünf Teams unterwegs, vier davon haben Paris erreicht.

F: Wo liegen die grössten Hindernisse?

A: Es gibt einige Streckenabschnitte, die man als „feldmässig“ bezeichnen kann. Je nach Wetter kann es schwierig werden. Aus diesem Grund verfügen auch alle Fahrzeuge über eine Anhängе-/Schleppereinrichtung vorne und hinten.



F: Wie ist die Berichterstattung über diese einmalige Reise organisiert?

A: Es kommt ein Schriftsteller mit; wir konnten sogar schon Bücher bestellen: Ich selber konzentriere mich auf das Fotografieren und Zeichnen (Anmerkung: Peter Käser war jahrzehntelang Zeichnungslehrer!)

F: Habt ihr auch ein Motto, ein Ziel?

A: Selbstverständlich: „Alle in Paris ankommen!“ Das bedeutet, dass wir uns immer überall helfen, Hand anlegen und unterstützen. Alle Wagen sind mit einer Funkanlage ausgestattet, so können immer miteinander in Kontakt treten.

F: Und zuletzt: Welchen Wunsch hast du an die Traction Fahrer in der Schweiz?

A: weiterhin viel Traction fahren!

Wir wünschen Peter Käser und Hans Rudolf Flückiger alles Gute und drücken die Daumen für das grosse Abenteuer.

Bericht: Peter Waser

Fotos: Hans Georg Koch und Thilo Schmuck

UNGLÜCKSFÄLLE UND VERBRECHEN



Diese beiden Fotos einer Traktion, die recht heftig gegen einen Baum geprallt ist, wurden am Sonntag, 30. Mai 1937 aufgenommen. Gjal't van der Molen, ein Niederländischer Traktionist hat sie kürzlich in eBay ersteigert und im Niederländischen Clubheft «Traxion», März 2007, publiziert. Aufgrund der guten Qualität dieser Bilder hat er in seinem Begleittext verschiedene Mutmassungen zu diesem Unfall angestellt.

Es handelt sich um eine Légère mit schmalen Kotflügeln (ailes fines), den runden Gittern für die Hupen in den vorderen Kotflügeln und zwei Luftklappen vor der Windschutzscheibe, wie sie zwischen September 1934 und Juni 1936 gebaut wurden, also ein ziemlich neues Fahrzeug.

Leider kann man vom Kennzeichen nur noch -839R- erkennen, er meint aber, dass das «R» in der Autonummer auf Paris hindeutet. Das Auto verfügt über spezielle Radzierringe mit glanzverchromten Raddeckeln, in denen der Autor sowohl den Fotografen wie auch die Umgebung auf der anderen Seite der Strasse erkennen kann.

Auf den Pneu's kann man die Bezeichnung der Dimension lesen: 150x40. Somit muss es sich um eine Traktion 7S oder 11AL handeln, denn die 7C wurden mit 140x40 bereift. Ausserdem kann man den Schriftzug «RECHAPPE» lesen, was auf Deutsch übersetzt «aufgummiert» heisst.

Beide Chromkappen der Scheibenwischerarme sind abgefallen.

Die rechte Vordertür ist mit einer Schnur zugebunden und hier liegt eine Strassenkarte unter dem Auto, aus welcher noch ein Ärmchen einer Brille herauschaut.



Ebenfalls glaubt man auf der Karte einige Blutspuren zu erkennen. Durch den Spalt in der Türe sieht man wie die Befestigung des Beifahresitzes am Fahrzeugboden abgerissen ist. Hinter dem rechten Vorderrad im Schatten des Kotflügels liegt der Handbremsgriff.

Ein interessantes Detail erkennt man auf dem zweiten Bild neben dem Vorderrad unter dem Kotflügel. Ein senkrecht stehender Zylinder welcher am Stossstangenträger angeschraubt ist und von dem eine Leitung weggeführt. Dies könnte entweder ein Teil eines Zentralschmiersystems sein oder auch ein Kompressor für ein Kompressorhorn.

Was erkennt man auf dem ersten Bild hinter dem Fahrzeug? Obwohl nicht ganz scharf abgebildet, liegt hier ein Velo im Gras, der flache Sattel ist genau am Bildrand zu sehen.

Es könnte ja das Velo vom Fotografen gewesen sein. Andererseits könnte auch ein Bauer nach einigen Gläsern Pastis an diesem sonnigen Sonntag im Mai 1937 das Haus, das sich in der Radkappe spiegelt verlassen haben und mit seinem Fahrrad etwas unsicher nach Hause gefahren sein als von links eine Traction mit aufgummierten Pneus herangebraust kam und unüberhörbar mit dem Kompressorhorn hupte. Der Bauer auf der Mitte der Strasse war überrascht, die Traction verfehlte ihn nur knapp indem sie nach links auswich und dann in die am Weg stehende Platane knallte. Die Brille flog weg, zusammen mit der Strassenkarte auf den Boden. Der Handbremsgriff fiel aus dem Auto, als die Rettungsmannschaft die Insassen geborgen hat.

Vielen Dank an Gjal't van der Molen für diese interessante Geschichte!

Das erste Treffen steht unmittelbar vor der Tür und ich muss mich beeilen, dieses Clubheft fertigzustellen. Ich wurde wieder wunderbar mit interessanten Beiträgen unterstützt und daraus ist ein weiteres informatives Heft entstanden. Vielen Dank allen, die etwas dazu beigetragen haben.

Zusammen mit meinem Sohn Andreas habe ich es geschafft, mein 4-jähriges Restaurationsprojekt abzuschliessen. Die Traction 11BL 1952 ist eingelöst und vorgeführt. Ein weiteres schönes Auto ist wieder auf der Strasse! Ich freue mich, Euch dieses Auto bei den diesjährigen Treffen zeigen zu können.

Es grüsst Euch

Euer Hans Georg Koch



IMPRESSUM

Herausgeber:	Citroën Traction Avant Club Schweiz c/o Walter Homberger J.- C.- Heer-Strasse 25, 8635 Oberdürnten
Redaktion:	Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen
Druck:	Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
ISSN:	1660-7481
Erscheinungsweise:	Fünf Ausgaben pro Jahr
Auflage:	420 Exemplare
Abonnement:	Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 80.--)
Inserate:	Für Clubmitglieder gratis Kommerzielle Inserate: 1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.--
Copyright:	© Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck nur mit Quellenangabe
Hinweise:	Einsender von Zuschriften erklären sich mit der redaktionellen Bearbeitung einverstanden. Alle Angaben ohne Gewähr.



CITROËN TRACTION AVANT CLUB

MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name:

Vorname: Vorname Partner:

Adresse: PLZ / Ort:

Geburtstag: Tel. Privat:

Gültig ab: Tel. Geschäft:

Fahrzeug Typ/Jg: E-Mail:

Bitte einsenden an: Ruedi Burri, Oberackerstrasse 6, 8492 Wila



Mitglieder-Werbung

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim Citroen Traction Avant Club.
Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name: Vorname:

Adresse: PLZ / Ort:

Tel. Privat: Tel. Geschäft:

Bemerkungen:

Woher haben Sie die Information über den Citroën Traction Avant Club erhalten?

Mitglied Zeitschrift Ausstellung Oldtimemarkt Internet Freunde

Bitte einsenden an:

CTAC, c/o Walter Homberger, J.- C.- Heer-Strasse, 8635 Oberdürnten

THE CARS WITH THE FOUR YEARS LEAD



CITROËN

PROGRAMME FOR 1959

Four years have elapsed since the front-wheel-drive CITROËN was introduced into this country. Since then, numerous improvements in constructional details and general refinements have been made, and today it has attained a perfection of design that puts it far ahead for many years to come. Appreciation of the mechanical safety and stability of the CITROËN is now widespread. The new models are the culmination of four years of successful production and offer the motorist a remarkable series of advanced designs with established practices.

FULL LIST OF MODELS AND PRICES

"TWELVE" Saloon	£338
"TWELVE" Popular Saloon	£198
"TWELVE" Breakfar	£365
"EIGHT FIFTEEN" Saloon	£348
"EIGHT FIFTEEN" Popular Saloon	£208
"EIGHT FIFTEEN" Breakfar	£375
"BIG FIFTEEN" Saloon	£378
"BIG FIFTEEN" 7-seater Saloon	£398

CITROËN CARS LTD., SLOUGH, BUCKS.

FOR BEST COPY OF "THE ATTACHE" WHEN WRITING TO ADVERTISERS WILL GIVE YOU PROMPT ANSWERS.

