

° CITROËN °



www.TractionAvant.ch
CTAC - MITTEILUNGEN

2/2022

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan: Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

Edgar Stocker

Bahnhofstrasse 2
6102 Malters
P 041 497 11 36
N 079 382 06 76
stockermode@regiocom.ch

Vizepräsident

Hans Georg Koch

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

Kassier

Renata Streit

Berglistrasse 36
8616 Riedikon
N 079 356 47 26
renata.streit@gmx.ch

Aktuar

Hans Georg Koch

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

Regionale Organisationsgruppen

West

Ernst Mühlheim

Leimbachgasse 1
3714 Frutigen
P 033 671 34 85
muehlheim.frutigen@bluewin.ch

Roland Ledermann

Bielstrasse 31
3292 Busswil
P 032 384 14 60
N 079 435 30 73
r.m.ledermann@outlook.com

Christian Jung

Brüggliäcker 13
5619 Büttikon
P 056 610 43 67
N 079 818 81 68
christhefrog@bluewin.ch

Nord

Rudolf Jutz

Aspacherstrasse 38
8413 Neftenbach
P 052 315 27 02
N 079 636 65 65
jutz-osm@gmx.ch

Hans Peter Rubitschon

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

David Stahel

Hinterdorfstrasse 33
8412 Hünikon
N 079 666 40 46
d.stahel@schroeckel.ch

Süd

Franz Wermelinger

Chrüzmatte 3
6133 Hergiswil b. Willisau
P 041 979 16 35
N 079 281 21 54
franz.wermelinger@zapp.ch

Hans Herzog

Gasthaus Post
6130 Willisau
P/G 041 970 25 06
gastro.post@bluewin.ch

Horst Schneeberger

Packerweg 42
4852 Rothrist
P 079 354 73 28
schneehorst63@gmail.com

Ost

Markus Roth

am Landsberg 5
8330 Pfäffikon
P 044 950 08 64
N 079 352 33 46
markroth@windowslive.com

Werner König

Blumengasse 18
8331 Auslikon
P 043 497 79 54
N 079 569 04 72
wernerkoenig@gmx.ch

Hans Bollhalder

Feldstrasse 6
8890 Flums
P 081 733 13 80
bo-sto@gmx.ch

Redaktion

Hans Georg Koch

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

Mitgliederverwaltung

Roland M. Ledermann

Bielstrasse 31
3292 Busswil
P 032 384 14 60
N 079 435 30 73
r.m.ledermann@outlook.com

Internet



www.tractionavant.ch

Bibliothek

Daniel Löhner

Huebacherweg 15
4460 Gelterkinden
P 061 981 15 46
gaston1950@hotmail.com

Internet

vakant

Bankverbindung

Citroën Traction Avant Club, 6102 Malters

IBAN CH02 0900 0000 6120 6981 9
PC-Konto 61-206981-9
BIC POFICHBEXXX
BC (BLZ) 9000

Inhalt	1
Rodage	2
Treffen und Termine	4
La soupe au pois 27.6.2021	5
Nachtrag zur Generalversammlung	9
Ausfahrt West, 24.4.2022	11
Engrenages Citroën, Teil 1	20
Delegiertenversammlung des SHVF 23.4.22	29
Einladung Ausfahrt Nord 19.06.2022	32
Blumengruss aus Opperdoes	34
Abschied von Heiri Lustenberger	35
Nachruf Theo Rais	37
Neuer Ort für Stammtisch OG-West	39
Und zuletzt	40
Impressum	40

Technikexperten und FIVA-Pässe

Fritz Müller

Rebenweg 2
4442 Diepflingen
P 061 9813692
N 079 435 96 36
frederico.mueller@sunrise .ch

Walter Rey

Schöneckstrasse 23
8215 Hallau
P 052 681 41 29
w.rey@gmx.ch

Rechnungsrevisoren

Ernst Mühlheim

Leimbachgasse 1
3714 Frutigen
P 033 671 34 85
muehlheim.frutigen@bluewin.ch

Flemming Gubler

Erlenstrasse 43
8832 Wollerau
P 044 786 10 19
N 079 283 36 66
flemming.gubler@bluewin.ch

Franz Wermelinger

Chrüzmatte 3
6133 Hergiswil b. Willisau
P 041 979 15 35
N 079 281 21 54
franz.wermelinger@zapp.ch



Mit der Lockerung und Aufhebung der meisten Corona-Massnahmen können wir glücklicherweise das neue Traction Jahr im uns gewohnten Rahmen planen. Die ersten Stammtische wurden von unseren Mitgliedern zahlreich besucht und viele interessante Gespräche wurden geführt.

Der erste Grossanlass fand am Wochenende vom 23. und 24. April statt, nämlich die Historic Vehicle Days, die alljährlich am letzten Aprilwochenende stattfinden. Der SHVF wünscht

**HISTORIC
VEHICLE
DAYS** **CH**
23./24.4.2022

SHVF
SWISS HISTORIC VEHICLE FEDERATION

sich, dass sich aus diesem Anlass möglichst viele Oldtimer, (Autos, Lastwagen, Motorräder etc.) in der Öffentlichkeit präsentieren. Zuerst besuchten am Samstagmorgen Hans Georg und ich die Delegiertenversammlung unseres Dachverbandes SHVF. Ruedi Müller freute sich, dass 45 der angeschlossenen Clubs an diesem Wochenende eine Ausfahrt organisiert haben.

Auch unsere erste Ausfahrt war diesen zwei Tagen gewidmet. Schon am Samstagnachmittag trafen sich Hans Georg und Patty, Franz und Lisbeth, Vreni und ich bei uns in Malters und nahmen die Reise ins Berner Oberland mit unseren Tractionen unter die Räder. Über den Brünig und dem Brienersee entlang führte die Fahrt zum Ziel nach Bönigen. Im Hotel angekommen, wurden wir schon von anderen Tractionistinnen und Tractionisten begrüsst, die alle die gleiche Idee hatten, sich das ganze Wochenende für unseren ersten Ausflug zu reservieren. Wir trafen uns zum Apéro im Restaurant, wo die Zahl der Anwesenden immer grösser wurde und bis am Schluss auf 25 anstieg. Da wir in Bönigen kein Restaurant fanden, das unsere grosse Gruppe verpflegen konnte, fuhren wir zum Nachbarsort Interlaken. Im Restaurant «Laterne», das uns spontan und sehr freundlich willkommen hiess und uns ein feines Abendessen «à la Carte» servierte. Zurück im Hotel gönnte sich der grösste Teil noch einen Schlummertrunk bevor wir uns zur Ruhe legten.

Nach dem reichhaltigen Frühstück am Samstagmorgen, erreichten wir nach einer kurzen Fahrt das Restaurant Burgseeli in Goldswil, wo uns die Organisationsgruppe West auf den Parkplatz einwies und wo im Restaurant die zur Tradition gewordenen Kaffee und Gipfeli serviert wurden. Nach dieser Stärkung orientierte uns Ernst über den bestens organisierten Ablauf der bevorstehenden Ausfahrt. (Ausführlicher Bericht ab Seite 11).

Der nächste und wahrscheinlich einer der grössten Events in der Schweiz, ist das O-iO, das von unserem Mitglied, Ruedi Müller, am 4. und 5. Juni organisiert wird. Vielleicht finden auch einige von uns an diesem Pfingstwochenende den Weg nach Sarnen, um am einmaligen Oldtimerfest teilzunehmen.

Ich wünsche euch allen einen schönen Frühsommer und viele erlebnisreiche und unfallfreie Ausfahrten mit der Traction.

Euer Präsident, Edgar Stocker





Fotos: Hans Georg Koch



Foto: Karin Lehmann

TREFFEN UND TERMINE

Clubanlässe

- 19.06.2022 Ausfahrt der Organisationsgruppe Nord (siehe Anmeldung s. 32)
- 06.07.2022 Mittwochnachmittagsausfahrt Organisationsgruppe Nord
- 21.08.2022 Ausfahrt der Organisationsgruppe Süd
- 03.09.2022 Samstagsfährtli im Baselbiet
- 11.09.2022 Ausfahrt der Organisationsgruppe Ost (8-ung neuer Termin !!)
- 26.11.2022 Jahresschlusshöck Organisationsgruppe Nord
- 03.12.2022 Jahresschlusshöck Organisationsgruppe West
- 07.12.2022 Jahresschlusshöck Organisationsgruppe Süd
- 08.12.2022 Jahresschlusshöck Nordwest (ev. 15.12.2022)

Anmeldungen bitte alle über unsere Homepage:
www.tractionavant.ch



Stammtische

- Stammtisch West **neu!** Restaurant Seerose, Seerosenstrasse 52, 3302 Moosseedorf
Jeden letzten Donnerstag im Monat
- Stammtisch Nord Restaurant «Löwen», Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94
Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate
- Stammtisch Restaurant «Zum weissen Rössli», Eiken, ab 19.00 Uhr
Nordwestschweiz Jeden zweiten Donnerstag im Monat
- Stammtisch Gasthaus Post, Willisau, ab 19.00 Uhr, Tel: 041 970 25 06
Zentralschweiz Jeden ersten Mittwoch im Monat
- alle Citroëntypen ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr
Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

Weitere Treffen und Daten

- 27.-29.5.2022 Swiss Classic World, Luzern
- 4.-5.6.2022 O-iO, Sarnen/Beromünster
- 12.6.2022 «Vatertag» in der Autobau Erlebniswelt, Romanshorn
- 12.6.2022 10. Oldtimer Treffen, Eptingen
- 12.6.2022 OSMT Zug
- 3.-7.8.2022 17. ICCCR Torún Polen

Redaktionsschluss für Heft 3/2022: 18.6.2022

Sämtliche Termine und Anmeldungen findet ihr auch immer auf unserer Homepage: **www.tractionavant.ch**
alle Termine ohne Gewähr!

LA SOUPE AU POIS 27.6.2021

mit dem Club Citroën Suisse 34-57

Den meisten Clubmitgliedern ist bekannt, dass auch in der Suisse Romande ein Tractionclub zu Hause ist. Ein paar wenige von uns sind auch dort Mitglieder. Mindestens 2 Anlässe werden regelmässig organisiert (ausser diversen anderen) – alle 2 Jahre das Randonnée Alpine (dieses Jahr in der letzten Juliwoche), und jedes Jahr die Zusammenkunft zur «Soupe aux pois». Treffpunkt ist immer am gleichen Ort, einer lauschigen Waldhütte nahe dem Dorf Dompierre VD. Die Zeit ist gäbig für uns Deutschschweizer, Beginn so um 11 Uhr, was es erlaubt, am gleichen Tag hinzufahren und abends auch wieder das eigene Bett zu erreichen. Gäbig ist auch, dass man ohne Voranmeldung einfach dabei sein kann.



Diesmal ist meine Traction voll, denn wir nehmen gute Bekannte mit, die lange Zeit ebenfalls eine Traction fahren, Ueli und Herta Brunner. Obwohl die Anfahrt mit über 2 Stunden (Tractiongeschwindigkeit) recht lange ist, geht die Zeit schnell vorbei. Das Navi, das von Heidi, meiner Partnerin, gekonnt eingesetzt wird, lässt uns eine Punktlandung machen. Wir sind schon lange nicht mehr die Ersten, aber doch auch nicht die Letzten. So um die 20 Fahrzeuge sind es schon – der Anlass ist beliebt.

Wir klaben einmal mehr unsere Französischkenntnisse hervor und machen eine Begrüssungsrunde. Herzlich werden wir empfangen. Der Suppenkoch ist schon seit mehreren Stunden am Werk. Suppe vorbereiten mit Gemüse rüsten, Würsten schälen und anderem (Geheimrezept – wird nicht mitgeteilt) dauert schon einmal. Dann kommt dazu, dass die Suppe recht lange köcheln muss, bis sie ihre Vorzüge ausspielen kann.





Gegen Mittag ist alles bereit. Maske tragen ist nicht nötig, denn man ist ja draussen im Freien. Die Suppe schmeckt prima, der grosse Kessel lässt keinen darben, wir plaudern, trinken (was wohl? - richtig, feinen Weissen), allerdings nicht zu viel wegen der späteren Heimfahrt. Das mitgenommene Grillgut passt vorzüglich zur Suppe. Jeder Grilleur kann zeigen, wie gut er die Grillierkunst beherrscht. Jedenfalls wurden keine schwarzen Würste oder Fleischstücke entdeckt.

Mehr als eine Traction sticht uns in die Augen. Da ist erst mal ein wunderschönes Cabrio. Was dabei auch auffällt, sind die 3 (!) weissen Hunde, die während der ganzen Zeit schön brav das offene Auto nicht verlassen. Des weiteren ist eine Six da, die recht vergammelt aussieht. Gedanken, wie sie hierher geschleppt wurde, sind fehl am Platz. Sie wurde vom Besitzer hergefahren (aus der Nähe, auf Feld- und Waldwegen, geht auch ohne Verkehrsschild). Wem sie gehört, wird nicht verraten - am Randonnée fährt er jeweils eine andere, verkehrsgültige Traction. Es ist jedes Mal eine besondere Freude, eine andere Lebensauffassung zu erleben als unser Deutschschweizerverhalten (das natürlich auch absolut in Ordnung ist).





Wie bei jedem Anlass kommt irgendwann der Beginn des Endes des Anlasses. Von Beginn bis Ende ist die Zeitspanne variabel. Wenigen gelingt es, sich «französisch» zu verabschieden (winke, winke), meist dauert es

einige Zeit, bis man allen lieben Anwesenden adieu gesagt hat. Ich finde dieses Procédere sehr sympathisch, denn so können eher seltene Kontakte gepflegt und in die Zukunft geführt werden.

Unsere Rückfahrt ist mit stärkerem Verkehr belastet, aber dennoch langweilt sich niemand. Meine Traction zeigt sich unkompliziert bis zum Schluss und bietet einen passenden Abschluss zum erlebnisreichen, schönen Tag.

Text und Fotos: Jürg Deller, 4.7.2021

CITROËN



**CITROËN ë-C4
100% ÉLECTRIC**



**CITROËN C5
AIRCROSS HYBRID SUV**



NEUE CITROËN SWISS EDITION È-MODELLE

**PROFITIEREN SIE VON GRATIS-OPTIONEN
UND PREISVORTEILEN BIS CHF 4'660.-**

citroen.ch

Angebot gültig für den Kauf zwischen dem 01.03.–31.03.2022. Angebote gültig für Privatkunden, nur bei den an der Aktion beteiligten Händlern. Empfohlener VP inkl. MwSt. Preisbeispiel: CITROËN C5 Aircross SUV Hybrid 225 PS e-EAT8 Swiss Edition, Katalogpreis CHF 45'750.-, empfohlener Verkaufspreis nach Rabatt CHF 41'490.-. Abgebildete Modelle mit Optionen: CITROËN C5 Aircross SUV Hybrid 225 PS e-EAT8 Shine, Katalogpreis CHF 52'100.-. Verbrauch gesamt 1,8 l/100 km; CO₂-Emission 41 g/km; Treibstoffverbrauchskategorie A. Neuer CITROËN ë-C4 100% Electric 136 PS Shine, Katalogpreis CHF 42'450.-. Verbrauch gesamt 0,0 l/100 km; CO₂-Emission 0 g/km; Treibstoffverbrauchskategorie A. Symbolfoto.

CITROËN BEHÄLT SICH DAS RECHT VOR, DIE TECHNISCHEN DATEN, DIE AUSSTATTUNGEN UND DIE PREISE OHNE VORANKÜNDIGUNG ZU ÄNDERN.



NACHTRAG ZUR GENERALVERSAMMLUNG



Anlässlich unserer Generalversammlung vom 19.2.2022 ist es mir als Vizepräsident entgangen, ein Geschenk für unseren Präsidenten zu besorgen und es ihm vor allen anwesenden Mitgliedern zu übergeben. Als mir meine Nachlässigkeit aufgefallen ist, war es leider zu spät. Sorry.

Aus diesem Grund habe ich das am 6.4.2022 an unserem Monathöck in Willisau nachgeholt und durfte Edgar Stocker im Namen von Euch allen ein kleines Präsent mit dem Dank des ganzen Clubs für seinen grossen Einsatz für unseren Club überreichen. Die Aktion wurde von verschiedenen aktiven und ehemaligen Vorstandsmitgliedern überwacht!

Ich hoffe, Edgar ist mir nicht böse. Auf jeden Fall scheint er trotz verspäteter Ehrung am Präsent Freude zu haben, wie sein Lächeln im Gesicht zeigt.

Hans Georg Koch, 1.5.2022 



Traction Avant Club



OLDTIMER WERKSTATT

Daniel Eberli

Im Chellhof 3

8463 Benken ZH

Tel. 052 319 25 17

Mail: eberlid@swissonline.ch

www.oldtimer-taxi.ch



- 🔧 Service und kleine Reparaturen von französischen Oldtimern, besonders Citroën Traction Avant, gerne auch assistiert oder beobachtet durch den Fahrzeugbesitzer.
- 🏠 Übernachtungsmöglichkeit im stilvollen Bed & Breakfast für Kunden mit einer weiten Anreise.
- 📖 Eigenes Reparatur- und Servicebuch für Traction Avant in Deutsch, Englisch und Holländisch.
- 🔧 Reparatur- und Servicekurse auf Deutsch und Englisch.
- 🗣️ Kaufberatung und Fahrzeugschätzungen.



AUSFAHRT WEST, 24.4.2022

Die Tractionistenfamilie traf sich zum ersten Treffen der Saison 2022 im Berner Oberland.



Treffpunkt: Restaurant „Burgseeli“ in Goldswil. Ab 8.45 gab's Kaffee und Gipfeli vom Verein spendiert. Da wir in Interlaken übernachtet haben, waren wir, nebst dem OK, von den Ersten am Treffpunkt. So ergaben sich Gespräche mit Vereinsmitgliedern die wir bis dahin noch nicht so oft gesehen hatten. Als alle 56 angemeldeten Personen ihr Gipfeli und den Kafi genossen hatten, meldete sich Ernst Mühlheim um die kurze Ausfahrt zu erklären und auf spezielle Örtlichkeiten hinzuweisen.

Die Fahrt führte vom „Burgseeli“ auf der Hauptstrasse über die „Grosse Brücke“ Richtung Interlaken-Ost, dann über die „Höhenmatte“ zum Fusse der „Heimwehfluh“ ab hier auf der Rugenstrasse nach Wilderswil. Hier stiegen die Besucher des Ortsmuseums „Alte Mühle“ aus und machten einen Spaziergang zum Alternativprogramm, Flachs und Brauchtum anstelle von Zahnrad und Fett. Die Fahrer fuhren bis zum Bahnhof Wilderswil weiter. Auf dem neuen, abgesperrten, Parkplatz wurden die Fahrzeuge aufgereiht. Ein schönes Bild so viele Tractors (28) in einer Reihe und noch Platz für mindestens weitere hundert.

**HISTORIC
VEHICLE
DAYS** **CH**
23./24.4.2022

SHVF
SWISS HISTORIC VEHICLE FEDERATION



heller



CITROËN

Garage Gettnau seit 1955
Citroën-Vertretung seit 1960



Heller Garage AG, Dorfstrasse 76, 6142 Gettnau, 041 970 28 88, www.heller-garage.ch





Unser Mitglied, Hans-Ueli Oerli, ermöglichte uns eine Depot & Werkstatt-Besichtigung der Schynige-Platte-Bahn. Die Bahn ist seit 1893 in Betrieb anfänglich mit Dampfloks und ab 1914 mit Elektroloks das gesamte Rollmaterial ist aus der Gründungszeit und ist mit viel Enthusiasmus und Können im Betriebszustand gehalten. Einiges des historischen Rollmaterials stammt von der Wengernalp-Bahn, da die WAB neues Rollmaterial beschaffte, konnte die SPB diese Lokomotiven übernehmen. Die Besichtigung der Fahrzeuge und der Werkstatt wurde von Hansueli und vom Werkstattchef Sämi von Känel in 2 Gruppen durchgeführt. Beide kompetent und bestens vorbereitet. Hansueli war bei der SPB Saisonier, will heissen er war im Sommer, bei Bedarf, als Lokführer angestellt, daher seine Kenntnisse und Beziehung zur Bahn. Im Laufe des Rundganges wurden wir Besucher mit viel technischen Detailinformationen gesegnet, diese können alle im Web abgerufen werden.



Sämi von Känel im karierten Hemd zeigt uns, wie der Zahnradantrieb funktioniert. Das ganze Netz der SPB verfügt über Zahnstangen, ohne die die Loks nicht fahren können.



Eine technisch interessierte Gemeinschaft des CTAC horcht genauestens wie weit diese Lokomotive schon restauriert ist und was noch auf sie wartet.



Daneben liegt die zerlegte elektrische Lokomotive Nr. 12 von 1914. Vorn in der Mitte die beiden Zahnräder des Antriebs. Die normalen Räder auf den Schienen laufen beim Fahren einfach mit, ohne selbst angetrieben zu sein. Dahinter steht das Chassis mit den beiden Statorn der Elektromotoren für den Antrieb und im Hintergrund das grüne Gehäuse der Lokomotive.

Links im Bild liegt das berühmte Zahnrad (mit 192 Zähnen) des Reduktionsgetriebes (5.33:1) der Elektromotoren mit der typischen Winkelverzahnung der Zahnräder von André Citroën. Dieses Zahnrad ist ein Grund, warum wir hier in der Werkstätte der Schynige-Platte-Bahn zu Besuch sind.



Bei genauer Betrachtung sieht man, dass das Zahnrad in der Mitte zwischen den schrägen Zähnen eine Rille hat. So wie es aussieht, ist es in zwei Hälften gefertigt und anschliessend miteinander verschraubt worden. Es handelt sich also streng genommen nicht um ein Zahnrad nach dem Patent Citroën. Es zeigt sich hier aber, dass diese Technik der Winkelverzahnung am Anfang des letzten Jahrhunderts weit verbreitet war und auch von der Lokomotivfabrik Winterthur angewendet wurde.



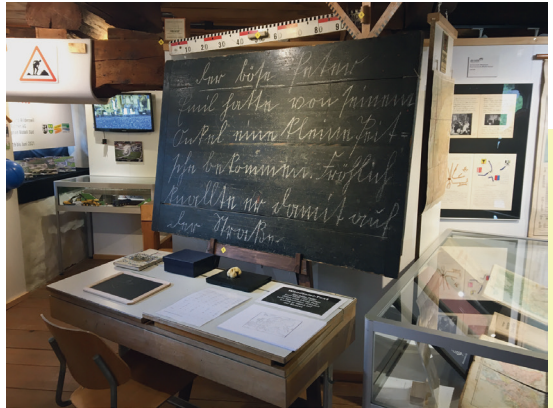
Das motivierte Organisations- und Führungsteam in der Lokomotivwerkstatt der Schynigen-Platte-Bahn. V. l. n. r.: Ernst Mühlheim, Sämi von Känel, Hansueli Oerli. Daneben Wädi Schmid (unser club-eigener Lokomotivführer und Dampfbahnspezialist der DVZO), Aldo Martinazzo (ein interessantes Mitglied) und Edgar Stocker, Präsident CTAC.

Gasthaus Post Willisau



Das bewährte Clubrestaurant unserer Mitglieder Edith und Hans Herzog-Wermelinger
Leuenplatz 3, 6130 Willisau, Tel. 041 970 25 06, Fax 041 970 25 09
gastro.post@bluewin.ch, www.gasthauspostwillisau.ch

Das Damenprogramm beschäftigte sich inzwischen mit hölzernen Zahnrädern und der Gewinnung von Flachs in der «Alten Mühle» Wilderswil (Dorfmuseum).



Daneben ging es auch um die Schule von einst und um die Bearbeitung von Flachs im letzten Jahrhundert. Die Exponate erinnerten viele unserer Damen an ihre Jugend auf dem Land und die verschiedenen Arbeiten, die die Mädchen damals zu tun hatten.



Nach 11 Uhr stiessen die Besucher des Ortsmuseums zum Apéro, der aus der Clubkasse bezahlt wurde, zu uns. Sie hatten ihrerseits eine sehr interessante Führung zum Thema Flachs (Lein, Leinen). Flachs als Heilmittel, als Sämlinge, Rohmaterial für Schnüre und Stoffe. Leinsamen sind vielseitig verwendbar, Klebstoff, Heilmittel, Saatgut. Ausgesät wird er am 100sten Tag im Jahr, 100 Stunden ist er unter der Erde, 100 Tage darüber, dann ist er erntereif. Von Hand wird er aus dem Boden gezogen, zu Garben gebunden und unter dem Scheunendach zum Trocknen aufgehängt. Dieser Arbeitsschritt in der Materialgewinnung wird Raufen und Trocknen genannt. Anschliessend wird der Leinsamen gewonnen indem die Samenkapsel vom Stängel getrennt wird. Aus Samen gewinnt man, unter anderem, das Leinoel, das wiederum verschiedensten Verwendungen zugeführt werden kann. Nahrungsmittel, Holzschutz, etc. Aus dem Stroh wird durch brechen und hecheln Flachs gewonnen, dieser kann gesponnen und zu Schnüren, Seilen oder Leinenstoff weiter verarbeitet werden.

Da die Flachspflanze blau blüht, kann es gut sein, dass mit einer „Fahrt ins Blaue“ eine Wanderung durch die Flachsfelder gemeint war.



*Wie das Klassenfoto von einst! Die Teilnehmerinnen des Damenprogramms.
Und auf der Weiterfahrt wurde überall wie wild fotografiert!!*





Pünktlich um 12.15 gibt Ernst das Zeichen zum Aufbruch. Auf unseren Rädern fahren wir via Gsteigwiler, Lauterbrunnen bis zuhinterst ins Tal, zum Hotel Stechelberg. Nach dem feinen, reichhaltigen Essen, löste sich die Gesellschaft langsam auf, hatten einige doch noch einen langen Heimweg unter die Räder zu nehmen.

Der Schreiberling, Hansruedi Lüscher, Fotos H.G. und P. Koch, 26.4.2022



ENGRENAGES CITROËN TEIL 1

Andrew Cox hat sich mit der Geschichte hinter den Chevrons (Doppelwinkel) von Citroën auseinandergesetzt und mehrere Artikel im «Citraönian», dem Clubheft des Citroën Car Club (CCC) in Grossbritannien publiziert. Ich habe ihn um Erlaubnis gebeten, diese Artikel im Zusammenhang mit unseren Recherchen über die Winkelverzahnung an Schweizer Lokomotiven für unsere Leser zu übersetzen. Vielen Dank für sein Einverständnis!

(Der Artikel stützt sich auch auf Informationen von der Webseite von Jérôme Collignon.)

Um in der Citroën-Familie mitzureden, sollte man auf jeden Fall den Ursprung des Firmenlogos kennen, der auf die Zahnräder mit Winkelverzahnung (= Pfeilverzahnung, Fischgratverzahnung) zurückgeht, die André Citroën ursprünglich in seiner Getriebefabrik hergestellt hat.

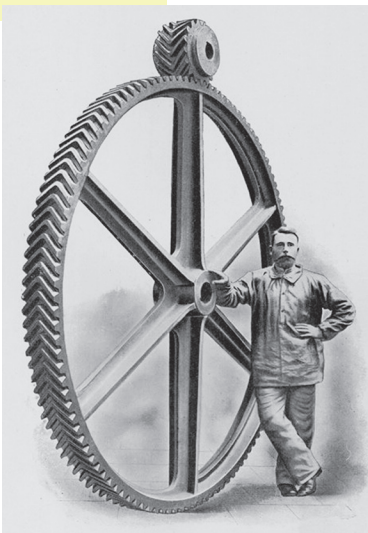
Was wissen wir wirklich über diese prägende Zeit seines Lebens? Jedes Buch über André Citroën oder seine Autos berührt das Thema. Man muss aber feststellen, dass ziemlich viel von dem, was geschrieben wurde, entweder irreführend oder falsch ist.

Das Verständnis dieser frühen Jahre gibt uns wichtige Einblicke in seine späteren Abenteuer in der Automobilwelt. Dies war nicht nur André Citroëns erste Erfahrung in der

Führung eines Unternehmens, sondern auch seine Einführung in die Realität des Entwerfens und Herstellens von Produkten, Werbung, Verkauf und der Führung von Menschen. Es zeigt uns seine Managementfähigkeiten und, was vielleicht noch wichtiger ist, die Erhaltung des Cashflows und die Sicherung der Finanzierung für die Expansion einer Firma. Die meisten Berichte, die ich gesehen habe, stimmen in zwei Punkten überein. Der erste ist, dass André Citroën sich zum Ziel gesetzt hatte, ein Unternehmen zu gründen, das auf Ingenieurskunst basiert, anstatt in die Fussstapfen seines Grossvaters, seiner Eltern und seines Bruders zu treten und mit Diamanten, Perlen und Edelsteinen zu handeln. Das zweite ist, dass er um Ostern 1900 eine Reise mit dem Zug nach Warschau (Polen) unternahm, wo sich seine Schwester Jeanne nach der Heirat niedergelassen hatte und wo auch seine Mutter geboren wurde. Es war kurz vor dem Beginn seines letzten

Semesters an der Universität, der Ecole Polytechnique. Als er nach Paris zurückkehrte, war die Saat seines Geschäftsimperiums gesät. Er wollte das herstellen, was die Franzosen „engrenages à chevrons“ nennen (Winkelverzahnung). Bisher habe ich das immer als „Doppelschrägverzahnung“ verstanden, aber eigentlich ist dies nicht ganz richtig. Ein doppelt schrägverzahntes Zahnrad hat eine Lücke in der Mitte, nur die lückenlose Zahnform wird zu Recht als Fischgrat-Verzahnung (= Pfeilverzahnung) bezeichnet.

Anm. der Redaktion: ein Chevron ist ein Winkel dessen Ecke in verschiedene Richtungen zeigen kann. Das Citroën Logo ist ein Doppelwinkel (Spitze nach oben) oder „double chevron“, das auch von der Benzinfirma Chevron verwendet wurde (Spitze nach unten). Die Nato verwendet das Chevron mit der Spitze nach oben (^), die russische Armee in der Ukraine mit der Spitze nach unten (v).



Inspiration in Polen

Darüber was beim Besuch seiner Familie genau passiert ist, gehen die Berichte auseinander. Einige sagen, sein Blick sei beim Besuch in einer kleinen Fabrik auf Holzzahnräder mit Fischgratmuster gefallen, oder auf Holzmodelle, um Sandformen zum Giessen von Zahnrädern herzustellen. Die übliche Meinung ist, dass er sie als revolutionär und bisher unbekannt angesehen hätte, aber das ist weit von der Wahrheit entfernt.



Das Konzept des Fischgratgetriebes geht auf die Antike zurück. Diese kleinen Zahnräder aus Bronze wurden bei einer archäologischen Ausgrabung in China gefunden. Es wird angenommen, dass sie aus der Han-Dynastie stammen und sie somit über 2000 Jahre alt sind. Das erste bekannte Patent für Zahnräder mit Fischgratmuster wurde im Juni 1820 von Joseph Woollams aus Somerset angemeldet.

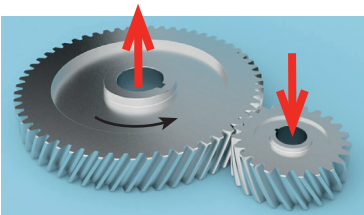
Die Patentschrift macht seine Idee ziemlich klar. Der Patentschutz in Grossbritannien dauert nur 20 Jahre, also konnte ab 1840 jeder diese Zahnräder herstellen, ohne eingeklagt zu werden. Die Schlussfolgerung ist klar, André Citroën ist mit dem Konzept von Schrägverzahnung und Doppelschrägverzahnung bestens vertraut gewesen. Er hat ja eine wissenschaftliche Ausbildung an einer der besten akademischen Institutionen in Frankreich genossen. Was er also aus Polen mitbrachte, war nicht die Idee, sondern ein neuartiger Ansatz für die Herstellung dieser Zahnräder.

Was macht ein Getriebe aus winkelverzahnten Zahnrädern überhaupt so besonders?

Frühe Metallzahnräder hatten typischerweise gerade Zähne. Sie sind vom Prinzip her simpel und einfach herzustellen, haben aber auch einige bedeutende Nachteile: Sie sind laut, haben eine hohe Zahnbelastung und leiden unter Spiel, wenn die Drehrichtung umgekehrt wird. Die nächste Stufe der Verbesserung ist das Schräg Zahnrad mit schräg geschnittenen Zähnen. Hier gleiten die Zähne in und aus dem Eingriff, was für ein leiseres Zahnrad



sorgt, das auch stärker belastbar und langlebiger ist. Neben diesen Vorteilen gibt es aber zwei Einschränkungen: Die erste besteht darin, dass die Zähne mit viel grösserer Präzision hergestellt werden müssen, wenn eine maximale Kraftübertragung erreicht werden soll. Zweitens erzeugt die Schrägverzahnung einen Seitenschub, d. h. die Zahnräder versuchen sich seitlich aus dem Eingriff zu drücken (rote Pfeile), und ausserdem ändert sich beim Umkehren der Zahnräder auch die Richtung dieser Axialkraft. Diesen Kräften muss mit Axiallagern entgegengewirkt werden, was kostspielig sein kann. Bei gewissen Anwendungen ist auch möglicherweise nicht genügend Platz für eine solche Lagerung vorhanden, insbesondere bei hoher Belastung.



Wie kann man das Problem einfach lösen? Setzt man zwei Sätze schrägverzahnter Räder Rücken an Rücken aneinander, heben sich diese Axialkräfte gegenseitig auf. Dies erleichtert die Arbeit des Konstrukteurs erheblich und macht das gesamte Getriebe deutlich



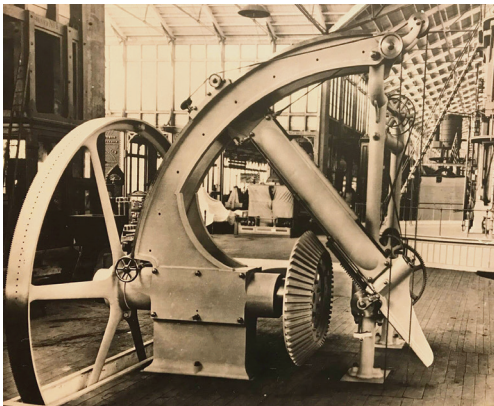
TRACTION AVANT Service

Kaufberatung,
Ausstellung von FIVA-Pässen,
Service
Fritz Müller
Aspweg 1, 4460 Gelterkinden
Termine Tel. 079 435 96 36

effizienter. Willkommen bei der Fischgratverzahnung. Das einzige Problem ist, dass sie schwer herzustellen ist. Genauer gesagt, es ist schwierig, sie präzise herzustellen.

Zahnräderherstellung vor Citroën

Ritzel und Zahnräder werden seit Jahrhunderten in Uhren verwendet. Der Beginn des Dampfzeitalters erforderte aber Zahnräder im „industriellen Massstab“. George Henry Corliss ist vor allem für die Entwicklung und Perfektionierung stationärer Motoren bekannt. Er entwickelte aber auch eine Zahnradschneidemaschine, die 1876 auf der Centennial Exposition in Philadelphia vorgeführt wurde. Etwa zur gleichen Zeit arbeitete ein anderer Amerikaner, William Gleason aus Rochester, NY, an seiner eigenen Zahnradschneidemaschine und sicherte sich ab 1874 eine Reihe von Patenten. Sowohl Gleason als auch Corliss verwendeten eine spanabhebende Schneidetechnik mit einem meissel-



artigen Werkzeug, das bei jedem Durchgang eine dünne Metallschicht abhobelt. Als das Ende des Jahrhunderts nahte, wurden Fräsmaschinen immer breiter verfügbar. Die neuen Schneidwerkzeuge (Fräser) aus legiertem Stahl, wie sie von FW Taylor entwickelt wurden, erleichterten die Bearbeitung. Es ging nicht nur schneller, das Werkzeug ist auch weniger verschleissanfällig, da es mehrschneidig ist. Natürlich eignen sich horizontale Fräs- und Hobeltechniken immer noch für geradzahnte und schrägverzahnte Zahnräder, aber da beide darauf angewiesen sind, dass

das Schneidwerkzeug in einer geraden Linie von einer Seite des Werkstücks zur anderen geführt werden kann, können beide nicht auf Zahnräder mit Fischgratmuster angewendet werden. Es gibt Lösungen von Unternehmen, wie z. B. Etablissements FCM in Boulogne, die zusammengesetzte Fischgratzahnräder herstellten, indem sie zwei einzelne Schrägstirnräder mit gespiegelten Zahnwinkeln miteinander verschraubten. Es versteht sich von selbst, dass dies ein ziemlich komplexes und daher teures Verfahren darstellte. Die Passflächen müssen dafür absolut präzise bearbeitet werden und selbst dann besteht die Gefahr, dass die Zähne auf den beiden Hälften nicht ganz perfekt ausgerichtet sind.

Die naheliegende Alternative war, die Zahnräder einfach nach einem Holzmuster zu gießen. Mindestens ein Unternehmen in Frankreich fertigte bereits Pfeilzahnräder nach

diesem Ansatz, wie diese Anzeige zeigt. Es gibt zwei Haupteinschränkungen bei diesem Verfahren. Um eine brauchbare Gussform herzustellen, muss der Sand sehr dicht um das Gussmodell gepackt werden. Nach dem vorsichtigen entfernen des Modells bleibt ein Hohlraum, der mit geschmolzenem Eisen ausgegossen wird. Die Notwendigkeit, das Modell aus der Form zu nehmen, ohne die Sandform zu zerstören, bedeutete, dass die Zähne nur in einem ungünstigen, flachen Winkel gegossen werden konnten. Zweitens war die erreichbare Genauigkeit begrenzt, was ihre Verwendung auf niedrige Geschwindigkeit und bescheidene Kraftübertragung beschränkte. Um die für Hochleistungswinkelverzahnungen erforderliche Präzision zu erreichen, müssen sie zusätzlich bearbeitet werden.



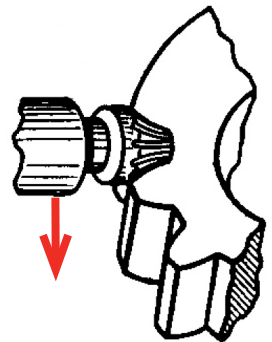
raum, der mit geschmolzenem Eisen ausgegossen wird. Die Notwendigkeit, das Modell aus der Form zu nehmen, ohne die Sandform zu zerstören, bedeutete, dass die Zähne nur in einem ungünstigen, flachen Winkel gegossen werden konnten. Zweitens war die erreichbare Genauigkeit begrenzt, was ihre Verwendung auf niedrige Geschwindigkeit und bescheidene Kraftübertragung beschränkte. Um die für Hochleistungswinkelverzahnungen erforderliche Präzision zu erreichen, müssen sie zusätzlich bearbeitet werden.

Das Geheimnis wird gelüftet

Zurück zu André Citroën. Wenn seine Reise nach Polen wirklich der Wendepunkt in seinem Leben darstellt, muss seine Entdeckung mit der Herstellung von Pfeilzahnradern zusammenhängen, nicht mit deren blosser Existenz. Hier stütze ich mich auf die Publikationen von Jérôme Collignon. Jérôme ist ein Autor und Citroën-Enthusiast von beachtlichem Ruf. Er unterhält eine hervorragende Website unter <https://jeromecollignon.blog4ever.com>, die ausgezeichnet informiert und vorbildlich gestaltet ist. Es ist eine der besten Citroën-Ressourcen, die ich im Internet gefunden habe.

Unter den vielen Artikeln, die er gepostet hat, befindet sich eine detaillierte Analyse der berühmten Reise nach Polen. Er hat gestützt auf einer Fülle von Beweisen, die magische Zutat enthüllt, die zu André Citroëns Ruhm und Reichtum geführt hat. Es ist eine Geschichte, die nicht an Intrigen mangelt.

Zunächst müssen wir zwei Herren vorstellen, Herrn Adolf John und Herrn Euzebiusz Polanowski. Zwischen 1894 und 1897 entwickelten sie eine Verzahnungsmaschine mit zwei neuartigen Merkmalen. Erstens verwendeten sie im Gegensatz zu den zuvor beschriebenen Herstellungsverfahren einen speziell geformten Schaftfräser in der Form der Zahnflanke, der über das Werkstücks geführt wird, um einen Zahn zu schneiden. Die zweite Neuheit und der Schlüssel zu dieser Erfindung besteht darin, dass die Maschine beim Fräsen von Schrägzahnradern den Zahnradrohling langsam dreht während der Fräser seitwärts darüber fährt. Dadurch entsteht ein schiefer Zahn. Dieses Konzept wurde in mehreren Ländern durch Patente geschützt. Die britische Anmeldung wurde am 26. Juni 1897 eingereicht und am 31. Juli als Patent Nr. GB189715351A veröffentlicht. Es ist bemerkenswert, dass sich die Patentbeschreibung trotz des in der beigefügten Abbildung gezeigten geraden Zahnrads nur auf schrägverzahnte Kegelräder bezieht. Das Patent gibt die Adresse der Erfinder als 3 Pusta Droga, Lodz, Russland, an. Lodz liegt im heutigen





Hotel & Bildungszentrum Matt

BERGWELT | SEMINAR | BUSINESS | RESTAURANT

Haben Sie Ihr Seminar schon gebucht?

Gerne sind wir Ihre Seminarlocation

Location: 9 grosszügige Seminarräumlichkeiten mit Tageslicht & Terrassen

Place: 44 Gästezimmer & 99 Betten mitten in der Luzerner Bergwelt

Given: Flipcharts & Pinnwände in der Seminarpauschale à discretion

Brain: 831 Meter über Ihrem Alltag mit frischer Bergluft, Ruhe & Weitblick

Care: Persönliche Seminarbetreuung & technischer Support

Style: Unkompliziert & grosszügig mit eigener Hotel-Bar für den Ausklang

Price: Faires Preis- Leistungsverhältnis & budgetgerechte Angebote

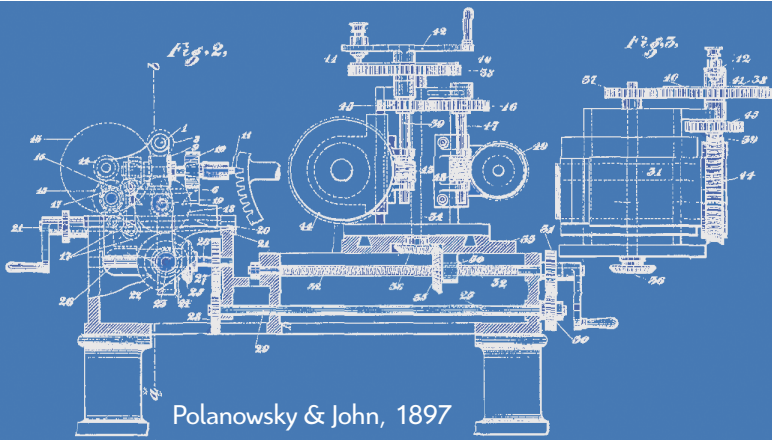
FOC: 60 kostenfreie Parkplätze direkt vor dem Hotel



Über Ihre Kontaktaufnahme freuen wir uns: 041 499 70 99 - info@bzmatt.ch

Hotel & Bildungszentrum Matt, Mattstrasse 19, 6103 Schwarzenberg LU-Luftkurort

Polen, aber damals war der grösste Teil des Landes Teil des Russischen Reiches nachdem der Wiener Kongress 1815 die neuen Grenzen quer durch den Kontinent gezogen hat. Zar Nikolai Aleksandrovich Romanov war offiziell Polens König.

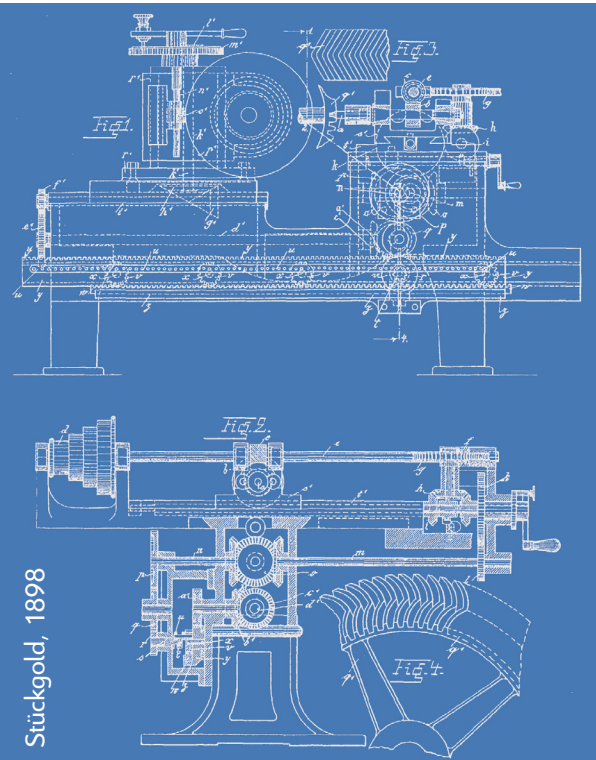


Polanowsky & John, 1897

Ebenfalls in Polen lebte zum Zeitpunkt des Citroën-Besuchs Stanislaw Stückgold [auch Stainslaus oder Stainislas Stueckgold]. Stanislaw, 32 Jahre alt, lebte in Warschau. Er war Enkel eines Rabbiners und Sohn eines Bankiers, war ein Polyglott und sehr weltoffen. Er hatte in Warschau, Paris

und Zürich studiert und einige Zeit in Berlin gearbeitet. Sein ursprüngliches Studienfach war Chemie, aber er konnte seine erstaunlichen Talente in einem breiten Spektrum anwenden. Er besass unter anderem internationale Patente für die Aufnahme von Musik, Verbesserungen an Textilwebstühlen und die Regulierung des Luftstroms in Öfen. Die

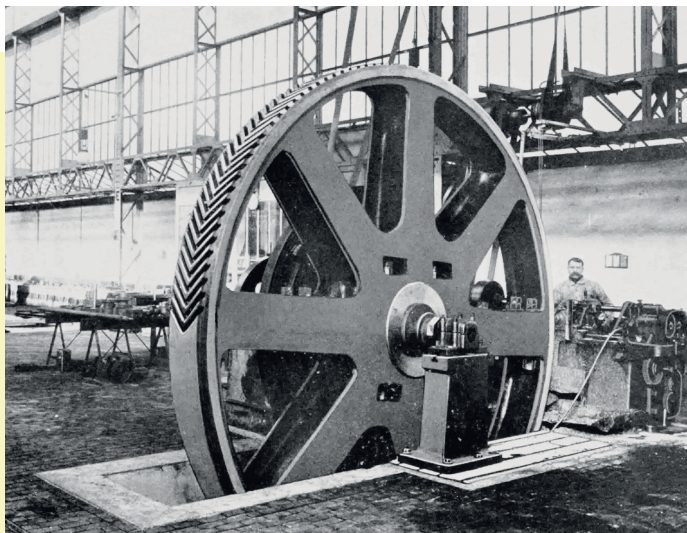
Bedeutung von Stückgold in dieser Geschichte besteht darin, dass er neben den zuvor erwähnten Patenten 1898 ein weiteres in mehreren Ländern, einschliesslich Grossbritannien, angemeldet hatte. Es wird im britischen Patent Nr. GB189802034A, als „Improvements in Apparatus for Cutting the Teeth of Gear Wheels and the like“ beschrieben. (Verbesserungen für einen Apparat zum Schneiden der Zähne von Zahnrädern und dergleichen) Tatsächlich war es eine direkte Extrapolation aus dem Patent von Polanowski & John. Wie man sieht, sind diese beiden Zeichnungen verblüffend ähnlich. Fairerweise, sagte Stückgold ausdrücklich, dass er nicht die gesamte Maschine erfunden hatte, sondern nur eine bestimmte Erweiterung davon. Polanowski & John liessen den Zahnradrohling rotieren, während der Fräser ihn überquerte und so einen Schräg Zahn nachzeichnete. Stückgolds Idee



Stückgold, 1898



war, das Zahnrad anzuhalten, wenn der Fräser die Mitte erreicht hat, und dann die Drehrichtung umzukehren, während der Fräser zur anderen Seite weiterfährt, wodurch eine Nut resp. zwischen zwei Nuten ein Zahn in Form eines Winkels entsteht, alles in einem einzigen Durchgang. Hallelujah!



Ein Teil der Kunst, Patente zu schreiben, besteht darin, so viel Flexibilität wie möglich einzubeziehen und trotzdem von den Behörden akzeptiert zu werden. Wenn man etwas in einem Patent als aus Messing oder in weiss lackiert definiert, spricht nichts dagegen, es zu kopieren und dafür Bronze zu verwenden oder es rot anzumalen und damit den

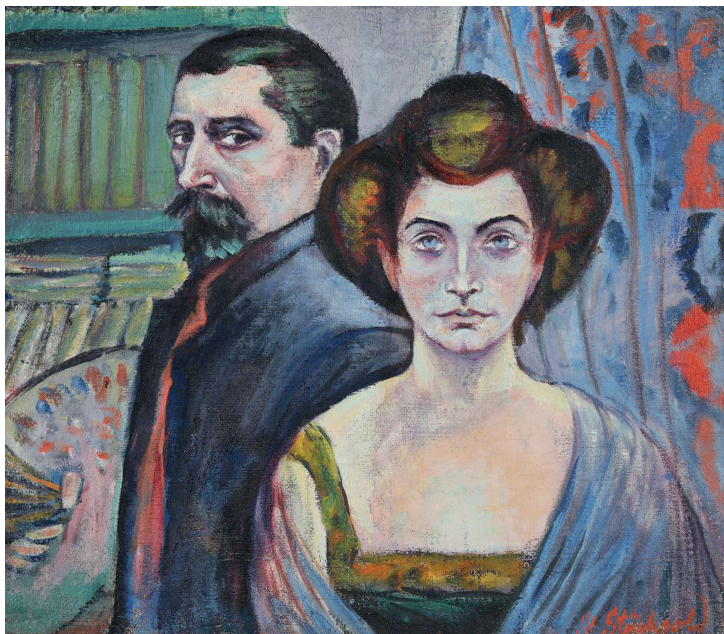
Rechtsschutz für geistiges Eigentum zu umgehen. Stückgold präziserte sorgfältig, dass seine Erfindung zum „Schneiden der Zähne von Zahnrädern und dergleichen“ gehörte. Auf diese Weise konnte sein Patent auf gerade Zahnräder, Kegelräder und jede andere Art angewendet werden, auch auf solche, an die man nicht gedacht hatte. Der Antrag wurde am 25. Januar 1898 eingereicht und am 18. Juni veröffentlicht. Durch einen merkwürdigen Zufall reichten Polanowsky & John im selben Jahr eine Verbesserung ihrer früheren Konstruktion ein, die ihrer Maschine ebenfalls ermöglichte, Schrägverzahnungen zu schneiden. Damit konnte man auch eine Pfeilverzahnung schneiden, und zwar mit den genau gleichen Mitteln, die Stückgold skizziert hatte. Ihre Patentanmeldung, GB189807819A, wurde am 11. Juni 1898 veröffentlicht, aber sie war erst am 1. April eingereicht worden, also war Stückgold um ein paar Monate schneller und damit, klar im Vorrang. Wie in ihrem früheren Patent, bezogen sich Polanowski & John nur auf Kegelräder.

Nun, da André Citroën und der Erfinder eines Pfeilverzahnungsverfahrens gleichzeitig in derselben Stadt weilen, fragen wir uns, wie sie sich getroffen haben könnten? Bronislav Goldfeder, der Schwager von Citroën, war von Beruf Bankier. Es wird allgemein berichtet, dass er André eingeladen hat, ihn zu einem Besuch in einer Fabrik zu begleiten, in der er Geschäfte abwickeln musste. Jérôme Collignon spekuliert, dass dies eine Textilfabrik war, die von Adolf Reinert in Lodz geführt wurde, etwa anderthalb Stunden mit dem Zug von Warschau entfernt. Zufällig wird Adolf Reinert zusammen mit Stückgold als Miterfinder des eingangs erwähnten Webstuhlpatents genannt, so dass die beiden offensichtlich zusammengearbeitet haben. Darüber hinaus waren in späteren Jahren Textilfabriken häufige Kunden von Engrenages Citroën, so dass es kein grosser Sprung ist, darauf hinzuweisen, dass Stückgold Exemplare von Pfeilverzahnungen an Reinerts Werke geliefert

haben könnte. Reinert hätte André Citroën problemlos mit Stückgold in Kontakt bringen können, wohnte er doch nur einige Schritte entfernt von Jeanne und Bronislav Goldfeder in Warschau. Nehmen wir also an, Goldfeder und Citroën klopfen an Herrn Stückgolds Tür und nach der Vorstellung und höflichem Smalltalk erörterten sie die Herstellung von Zahnrädern mit Winkelverzahnung. Wie wäre das Gespräch wohl verlaufen? Stanislaw sprach Französisch und teilte mit André Citroën ein gemeinsames Erbe sowie eine internationale Perspektive und intellektuelle Neugier. Obwohl zwischen ihnen ein Altersunterschied von 10 Jahren bestand und André damals noch Student war, haben sie sich höchstwahrscheinlich gut verstanden. Wenn es um Geld ging, hatte Goldfeder Zugang dazu, und er war ein angesehener Mann, also hätte er André die nötige Glaubwürdigkeit verliehen. Citroën seinerseits zeigte sich als jemand, der schnelle Entscheidungen traf. Er quälte sich nicht lange, ob er den richtigen Weg gewählt hatte. Später in seinem Leben würde er Tausende von Francs im Casino riskieren. Bisher wurden zumindest keine Details einer Finanztransaktion gefunden, sodass wir nicht eindeutig beweisen können, dass André Citroën die Rechte an dieser Technologie von Stückgold gekauft hat. Dank Jérôme Collignon können wir André Citroën innerhalb weniger Monate nach seiner Erfindung mit der weltweit ersten patentierten Zahnradfräsmaschine für Fischgratmuster verbinden. Der Rest ist, wie gesagt, Geschichte.

Ein Rätsel bleibt nach wie vor ungelöst. Was war zwischen Stückgold, Polanowski & John passiert und wie kam es dazu, dass zwei sich überschneidende Patente innerhalb weniger Tage angemeldet wurden.

Anfang des 20. Jahrhunderts nahmen die Spannungen zwischen Polen und Russland zu und gipfelten in einer Reihe von Generalstreiks und letztendlich einem Aufstand. Stanislaw Stückgold hatte die polnisch-jüdische Seite unterstützt und wurde mehrfach verhaftet. In der vielleicht bizarrsten Wendung dieser Geschichte floh er 1907 aus Polen und liess sich in München nieder, wo er seiner früheren Arbeit den Rücken kehrte und Künstler wurde. 1908 kehrte er nach Paris zurück, um bei Henri Matisse zu studieren. Das obige Gemälde von sich und seiner Frau Elisabeth wurde 1910 gemalt. Ob er wohl jemals bei den Citroën-Werken vorbeigekommen ist, um zu sehen, wie André mit der Zahnradherstellung vorankam? Wir werden es nie erfahren!

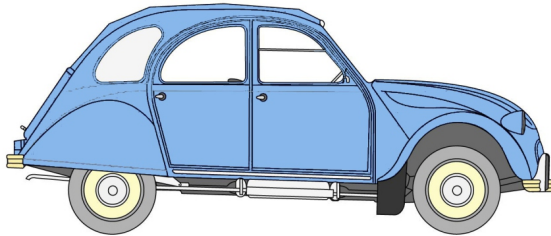


ETS Ersatzteilservice AG

Usterstrasse 65
8600 Dübendorf

Telefon 044 802 80 55
Fax 044 802 80 56

www.traction-avant.ch
www.doeschwo-shop.ch
walder@2cv-ersatzteile.ch

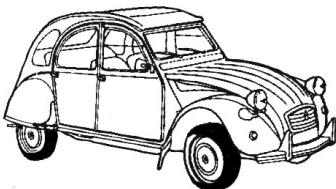


40 Jahre Ersatzteile aus bester Hand

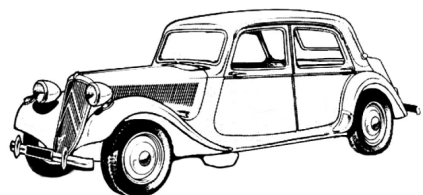
Plus de 8500 articles en stock
Über 8500 Artikel an Lager

Aussi pièces pour
Auch Teile für

2 CV



Traction



Pressemitteilung des SHVF, (Ruedi Müller):

Traditionsgemäss eröffnete die Delegiertenversammlung der Swiss Historic Vehicle Federation (SHVF) im Verkehrshaus Luzern die Historic Vehicle Days.



Wo sitzen die Delegierten des CTAC?
Foto: Ruedi Müller

108 PräsidentInnen oder Delegierte von Schweizer Clubs mit historischen Fahrzeugen waren vor Ort. Bernhard Taeschler eröffnete die Sitzung Punkt 10:00 Uhr, führte routiniert und speditiv durch den Vormittag. Um 11:40 Uhr wurde die Sitzung nach vielen teils happigen Traktanden beendet. In rechtlichen Belangen unterstützt durch den versierten Anwalt und SHVF Vorstands-Kollege, Dr. Rainer Riek.

Es gab viel Interessantes zu hören und zu sehen. Der Präsident der Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA, Weltverband der Veteranenfahrzeuge), Tiddo Bresters, überbrachte eine Grussbotschaft und erklärte den Anwesenden die Aufgabe und Ziele des Weltverbandes und wie wir alle gemeinsam die Herausforderungen der Zukunft meistern können.

Sechs neue Clubs wurden aufgenommen:

1. Mazda Rotary Club (Schweiz), 46 Mitglieder
2. Classic Car Club Safenwil, 178 Mitglieder.
3. Oldtimer Club Chur, 40 Mitglieder.
4. Citroën Maserati Club Schweiz, 45 Mitglieder.
5. DKW Owners Club, 115 Mitglieder.
6. Club Citroën Suisse 34-57, 212 Mitglieder.

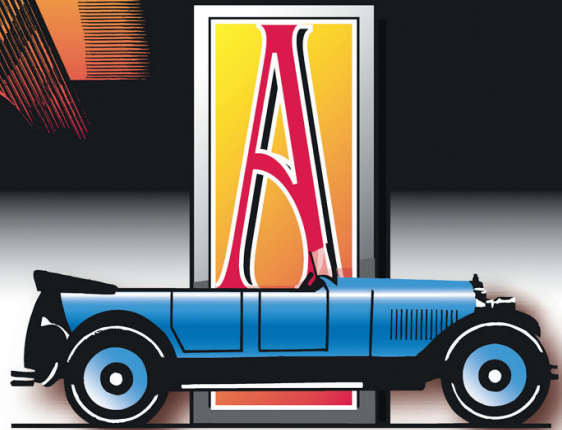
Nach dem Jahresbericht des Präsidenten folgte Felix Aschwanden, Ressort Technik, mit Ausführungen zu der FIVA Identity-Card. Die Daten für die Karte können nur noch auf Englisch und digital erfasst werden. Das führt zu einer massiven Mehrbelastung. Felix Aschwanden und freiwillige Helfer erfassen momentan die Daten der noch manuell eingereichten Anträge im neuen System. Die Digitalisierung hat so ihre Haken.

Ruedi Müller führte mit einem Rückblick über das letzte Jahr ins 2022, welches verheissungsvoll aussieht. Wieder über 45 Swiss Historic Vehicle Days Anlässe schweizweit! Gleich zwei Oldtimerevents pflanzen Bäume, das Microcartreffen in Wohlen Ende April und O-iO Anfang Juni. Details betreffend dieses «fruchtbaren» Missverständnisses: «Zwei Wälder sind besser als keiner», wird den Delegierten zugestellt. An der «cultura-suisse»

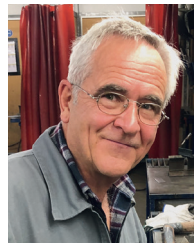
**Ackermann Oldtimer-
und Klassikgarage GmbH**

Scheurenstrasse 15
3293 Dotzigen

Telefon 032 352 04 00
info@ackermann-oldtimer.ch
www.ackermann-oldtimer.ch



- Beratung
- Mechanische Reparaturen
- Restaurationen - Revisionen
- Anfertigung von Ersatzteilen
- Grosses Ersatzteillager
- Spezialisiert für Packard



Roli Ledermann
unser Spezialist für Citroën

vom Mittwoch 6. – Freitag 8. April betrieb die SHVF zusammen mit den Fahrzeugrestauratoren einen attraktiven Stand, der sehr beachtet wurde. Das Ziel: unsere mobile Kultur in der «etablierten» Kulturszene zu positionieren.

Für viele Fragen sorgte das neue Datenschutzgesetz (DSG) und dessen Auswirkungen auf die Clubs. Rainer Riek, referierte zu diesem wichtig werdenden Thema, das uns alle betrifft. Ein Set Musterdokumente für Oldtimerclubs kann heruntergeladen werden unter: <https://shvf.ch/de/shvf/dokumente>. Dass gleich drei Dokumente für die sichere Abhandlung des DSG nötig sind, nämlich Wegleitung zur Datenschutzerklärung, Muster der Datenschutzerklärung für Clubs und Muster der Einwilligungserklärung für Clubs, zeigt, wie komplex das Ganze sich darstellt.

Dann folgten die üblichen Traktanden wie Jahresrechnung, Revisionsstelle, Decharge. Andreas Bommel zelebrierte diese staubtrockene Materie so: «Wir kommen jetzt zur Vergangenheitsbewältigung ohne Leidenschaft. Um Ihnen nicht unnötiges Leiden zu schaffen, halte ich mich kurz und die Zahlen sehen Sie extra nicht hier vorne. Sie bekamen diese ja vor der Delegiertenversammlung zugestellt.»

Die Anträge des Vorstandes: Weiterführung Historic Vehicle Days im Jahr 2023, Förderbeitrag IgFS, Beitrag an die Swiss Classic Awards und die Anschaffung eines neuen Messestandes wurden alle einstimmig angenommen. Für den Förderbeitrag IgFS hatte René Gauch geworben. Den neuen SHVF Stand mit einem bis 3 ½ Meter hohen, von innen beleuchtetem Turm, mit auswechselbaren Wänden, stellte Stefan Wyss vor.

Die Beiträge der Clubs an die SHVF werden mit einem Corona-Rabatt für 2022 von Fr. 3.50 pro Mitglied auf Fr. 3.00, resp. um 15% bei grossen Clubs reduziert.

Unter «Varia» wandte sich Ruedi Müller an unseren Ehrengast, Tiddo Bresters, und würdigt die Arbeit der FIVA, welche u.a. von Schweizer Clubs gegründet wurde. Leider gibt es nur noch zwei Vertreter aus der Schweiz in der FIVA, weshalb Nachwuchs gesucht wird: Freiwillige vor.



Mittagessen unter einem landenden Tiger.
Foto: Hans Georg Koch

EINLADUNG AUSFAHRT NORD 19.06.2022

Autobau Erlebniswelt Romanshorn

Historische Gebäude mit der einmaligen Oldtimer- und Rennautosammlung von Rennfahrer Fredy Lienhard in einem Stahltank mit 20 Metern Durchmesser, fast 13 Metern Höhe und 3 Millionen Litern Luftinhalt sowie eine Dauerausstellung über den erfolgreichsten Schweizer Autorennfahrer Clay Regazzoni – nach der pandemiebedingten Verschiebung vom letzten Jahr laden wir Euch nun zu einer Besichtigung dieses besonderen Ortes ein.



Treffpunkt: Autobau Erlebniswelt, Egnacherweg 7, 8590 Romanshorn

09.00 – 10.00 Uhr	Eintreffen / Kaffee und Gipfeli
10.00 – 11.30 Uhr	Besichtigung in geführten Gruppen
11.30 – 12.00 Uhr	Bereitstellung zur Ausfahrt
12.00 – 13.00 Uhr	Gemeinsame Ausfahrt nach Zuzwil
13.00 Uhr	Mittagessen im Restaurant Grünegg, 8524 Zuzwil
Anschliessend	Individuelle Rückreise

Menüauswahl:

- 1 - Schönes Salatbuffet mit verschiedenen Dressings, Grillspieß zum selber zusammenstellen.
Fr. 34.00
- 2 - Schönes Salatbuffet mit verschiedenen Dressings, Tofu oder gleichwertiges.
Fr. 25.00

Anmeldung:

mit dem Smartphone



Wir bitten um Anmeldung im Internet bis am 11. Juni 2022 und freuen uns auf eine gemeinsame Ausfahrt mit Euch.

Natel für Fragen und Notfälle: David Stahel 079/666 40 46

Organisationsgruppe Nord: Ruedi Jutz, Hans Peter Rubitschon, David Stahel



1994

ANTANANARIVO

25
AOUT
1994

ANTANANARIVO

25 AOUT 1944 LIBERATION DE PARIS

Wieder eine schöne Briefmarke mit einer Traction mitten im «Wimmelbild» der Befreiung von Paris 1944. Franz von Atzigen hat sie für seine Sammlung gefunden und lässt uns daran teilhaben. Vielen Dank.



Ein Tankwart auf Rollschuhen betankt eine Traction Avant! Wann hat man das zum letzten Mal gesehen? Quelle: <https://rouler-en-traction-avant.blog4ever.com>

Oldtimeratelier GmbH
Stockhornweg 15
3250 Lyss
079 179 64 60
info@oldtimeratelier.ch
www.oldtimeratelier.ch

TRACTION AVANT

STUDEBAKER

PACKARD

- Jährlicher Unterhalt
- Mechanik und Elektrik
- MFK
- Teil- und Komplettlackierungen
- Chromteile erneuern
- Interieur restaurieren
- Motor- und Getrieberevisionen
- Komplettrestauration
- Beratung

BLUMENGRUSS AUS OPPERDOES



Liebe Freunde,

Da die Nächte noch etwas kalt sind, kommen die Zwiebfelder erst langsam zum Blühen. Auf meiner jährlichen Suche nach frühen Blumenfeldern erwischte ich zwei Hyazinthenfelder, das erste Bild der 2022-er Saison. Die Grösse solcher Felder ist eigentlich nur mit einer Drohne zu erfassen - so ein Ding besitze ich jedoch leider (noch) nicht. Bei den Hyazinthen ist es immer schade, dass man nur das Bild und nicht auch das Parfüm übermitteln kann. Denn duften tun sie wunderbar!

Mit freundlichen Grüssen

Karel Beukema toe Water, 14.3.2022

ABSCHIED VON HEIRI LUSTENBERGER



Am 22.4.2022 hat Vreni Lustenberger mit Ihrer Familie die alte Reithalle in Thun für den Abschied von Heiri Lustenberger gemietet und über 120 Personen zu seinem Andenken eingeladen. Heiri war in verschiedenen Organisationen und Vereinen Mitglied. So versammelte sich eine bunte Gesellschaft unter seinem Motto «Lieber direkt id Beiz!».

Sein Sohn hielt einen Rückblick auf sein Leben und Wirken und charakterisierte Heiri treffend, so wie wir ihn von vielen gemeinsamen Stunden kennen. Danach gab es einen herzhaften Imbiss mit Beinschinken, Wienerli und einem Saltbuffet, ganz in seinem Sinne.

Vom Traction Avant Club nahm eine Delegation aus der ganzen Schweiz teil, die mit den Tractions angereist waren und sich in eine Reihe mit Heiris Auto stellten.

Möge er in Frieden ruhen!

Hans Georg Koch, 1.5.2022 



*Eine beschädigte De Havilland DH 60 Moth auf Skiern geschleppt von einer Traction Avant 7!
Das Bild stammt aus dem Magazin Citrophile (Citroen Club Norwegen)*

Ihr Spezialist für französische Oldtimer



Wir warten, reparieren und restaurieren
auch Ihren Citroën



Retrogarage

Christian Heussi

Kantonsstrasse 62 • CH-8854 Galgenen

Tel.: +41 55 610 35 70 • Fax: +41 55 460 32 22

chrheussi@datacomm.ch • www.retrogarage.ch

Aufbereitung von hist. Rallye- und Rennfahrzeugen

Grosses Lager an revidierten Ersatzteilen

Wasserpumpen, Benzinpumpen

Anlassermotoren, Scheibenwischermotoren

Lichtmaschinen 6V und 12 V für 11CV und 15CV

Austauschgetriebe für 11CV und 15 CV



Der OTM-Pionier Theo Rais ist nicht mehr unter uns

Unmittelbar vor seinem 80. Geburtstag ist Theo Rais am 19. Februar 2022 verstorben. Er war der Begründer des „Oldtimer- & Teilemarktes“ Schweiz, der bedeutendsten Messe dieser Art in der Schweiz mit internationaler Beteiligung. Gleichzeitig wie die Rétromobile in Paris rief Theo Rais 1975 den Markt für Oldtimer und Ersatzteile in der Schweiz ins Leben. Den Grundstein zu dieser



mutigen Idee war in seinem eigenen Hobby, dem Restaurieren von alten Autos (Oldtimern) gelegt worden. Hinzu kam, dass derartige Treffen für Sammler und Restaurierer in Amerika seit langem weit verbreitet waren. Er liess sich von ihnen inspirieren. Bekannt wurde er in den Schweizer Oldtimerkreisen und sogar in jenen der USA durch seine Sammelbegeisterung für Teile und Trophäen vergangener Autozeiten. Das Kürzel „OTM“ sollte binnen weniger Jahre zu einem grenzüberschreitenden Begriff werden mit internationaler Beteiligung. Ab 1981 wurde Theo Rais von seiner nicht minder motivierten und alsbaldigen Gattin Christine – genannt Chrugli – unterstützt. 1985, am 10. OTM, organisierte dieses Team einen 1. Jubiläumskorso mit durchschlagendem Erfolg: 127 Fahrzeuge ab Jg 1909-1965 nahmen daran teil. Die Gegebenheiten in Burgdorf wurden zu eng und so zog der OTM nach 12 Jahren in Burgdorf in die mehr Raum bietenden BEA-Hallen. Eine bahnbrechende Idee war es 1990, sozusagen als Beigabe zum reinen Verkaufsmarkt, eine „Club-Show“ einzuführen, an welcher rund 20 einheimischen Clubs eine neue Plattform geboten wurde, sich und ihre Aktivitäten vorzustellen. Solche Selbstdarstellungsmöglichkeiten für diese von Enthusiasmus und Erhaltungswillen für die Oldtimer getragenen Clubs entsprachen einem echten Bedürfnis. Der inzwischen auf 20'000 m2 Fläche angewachsene Markt mit 400-500 Ausstellern und durchschnittlich rund 20'000 Besuchern musste um die Jahrtausendwende einen neuen Standort suchen und fand diesen ab 2001 im Forum Fribourg/Freiburg auf der Sprachgrenze zur französischen Schweiz. Der OTM war für Oldtimerliebhaber zum unverzichtbaren, internationalen Mekka geworden. 2012 übergaben Theo und Chrugli Rais den Markt in neue Hände und begleiteten ihn noch während 3 Jahren. In den „Ruhestand“ gingen sie aber nicht wirklich. Theo kümmerte sich weiterhin um seine Sammlung der Marke Lincoln. 1995 gründete er den LCCE, Lincoln- & Continental Club Europa, der 2020 sein 25jähriges Bestehen feiern konnte. Theo hatte sich auf die Geschichte dieser amerikanischen Spitzenmarke spezialisiert. Mit ihm geht ein grosses Wissen verloren.

Theo Rais bleibt als humorvoller, unternehmungslustiger, innovativer und engagierter herzlicher Mensch in Erinnerung.

Chrugli Rais, 13.4.2022



FRT Auto GmbH

Adrian Fritschi

FRT Auto GmbH

Christoph-Kunz-Olympiastrasse 10a

CH-3714 Frutigen

Tel. +41 (0) 33 671 00 79

info@frt-auto.ch

**Ob Sie an ihrem
Traction Avant oder sonst einem
exklusiven Fahrzeug einen Service,
eine Reparatur oder
eine Restauration benötigen,
ihr Oldtimer-Spezialist ist für
Sie da und berät Sie gerne!**



NEUER ORT FÜR STAMMTISCH OG-WEST

Am 31.3.2022 fand der Stammtisch der Organisationsgruppe West erstmals an einem neuen Ort statt. Das Team West hat das Restaurant Seerosen in Moosseedorf ausgelesen, das verkehrsgünstig beim Autobahndreieck Schönbühl liegt. (Seerosenstrasse 52, 3302 Moosseedorf). Das Restaurant liegt etwas ausserhalb des Dorfes am Moossee. Unser Navigationsgerät hat uns aber nur bis ans Dorfende geführt und von dort sind es noch weitere 800 m bis zum Restaurant neben dem Campingplatz.

Es handelt sich um eine Pizzeria, die aber auch gerne andere Menus aus der umfangreichen Speisekarte (z. B. Fisch) verkauft.



Zum Stammtisch fanden sich eine beachtliche Anzahl von 17 Tractionisten*innen ein und verbrachten einen gemütlichen Abend miteinander.

Die Lokalität scheint mir gut gewählt und ich freue mich darauf, wenn wir im Sommer die grosse Gartenwirtschaft mit Aussicht auf den See geniessen können.



UND ZULETZT

Was soll jetzt dieser VW Käfer mit offensichtlicher Motorpanne auf der letzten Seite unseres Clubmagazins?

Paolo Suter aus Ponte Capriasca hat dieses Foto gefunden und eingeschickt. Bei genauem Betrachten sieht man in der Mitte oben ein auf der anderen Strassenseite parkiertes Traction Cabriolet. Das ist also der wahre Grund.

Möglicherweise ist es sogar das Traction Cabriolet, mit dem Paolo und seine Familie regelmässig durchs sonnige Tessin fahren!

Auf jeden Fall ausgezeichnet beobachtet. Vielen Dank!



IMPRESSUM

Herausgeber:

Citroën Traction Avant Club Schweiz
c/o Edgar Stocker

Redaktion:

Bahnhofstrasse 2, 6102 Malters
Hans Georg Koch,
Breiten 4, 6022 Grosswangen

Druck:

Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
1660-7481

ISSN:

Erscheinungsweise:

Fünf Ausgaben pro Jahr

Auflage:

450 Exemplare

Einzelpreis:

SFr. 10.--

Abonnement:

Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 100.--)

Inserate:

Für Clubmitglieder gratis

Kommerzielle Inserate:

1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.-- pro Ausgabe



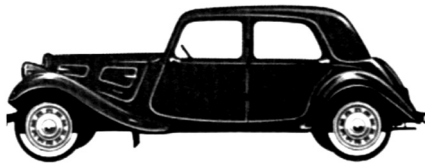
Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz,
Nachdruck nur mit Quellenangabe
Hinweis: Einsender von Zuschriften erklären sich mit
der redaktionellen Bearbeitung einverstanden.
Alle Angaben ohne Gewähr.

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: Roland Ledermann, Bielstrasse 3, 3292 Busswil



Mitglied oder Passivmitglied werden:

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft, Fr. 100.- /J
 Passivmitgliedschaft, Fr 50.- /J

beim Citroën Traction Avant Club. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name: Vorname:

Adresse: PLZ / Ort:

Tel. Privat: Tel. Geschäft:

Bemerkungen:

Woher haben Sie vom Citroën Traction Avant Club erfahren?

- | | |
|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Durch ein Clubmitglied | <input type="checkbox"/> Aus dem Internet |
| <input type="checkbox"/> Aus einem Clubheft | <input type="checkbox"/> Durch Facebook / Social Media |
| <input type="checkbox"/> An einer Oldtimermesse / Ausstellung | <input type="checkbox"/> Weitere Gründe : |
| <input type="checkbox"/> An einem Oldtimertreffen | |
| <input type="checkbox"/> Durch einen Bericht in einer Zeitschrift | Es sind mehrere Nennungen möglich. |

Bitte einsenden an: CTAC, c/o Edgar Stocker, Bahnhofstrasse 2, 6102 Malters

Freins



HYDRAULIQUES

les meilleurs freins du monde. Lancé
à plus de 100 à l'heure ils vous
arrêtent en quelques mètres.

Les freins hydrauliques des "7", "11"
et "11 légères" sont indéréglables.

