109-12-111

14 listů

11. 5. 2010 Šmíl

1

Der Deutsche Automobil-Club e. V.

(D. D. A. C.)

Fernruf 23624 **Geschäftsstelle Prag II.,** Stefansgasse (Štěpánská) 39 Fernruf 23624

Hf.
z. a. d.
7/10.39.

Prag am 6.Oktober 1939.

Rundschreiben Nr. 2.

Betrifft: Stillegung der Automobilversicherungen für die ausser Betrieb gesetzten Kraftfahrzeuge.

Wir teilen Ihnen das Ergebnis unserer Verhandlungen mit dem Verband der Versicherungsgesellschaften in obiger Angelegenheit mit:

Die gesetzliche Haftpflichtversicherung wird für die Dauer der Ausserbetrieb-Stellung des Fahrzeuges stillgelegt. Der Versicherte hat hievon seine Versicherungsgesellschaft sofort zu verständigen. Die Vertragsdauer der Polizze wird um die Zeit der Stillegung des Fahrzeuges verlängert . Die letzte bereits gezahlte Jahresprämie wird derart verrechnet, dass der nichtausgenützte Teil derselben bei der nächsten Prämienvorschreibung berücksichtigt wird. Die vor dem 1.Oktober bereits fällige, jedoch noch nicht gezahlte Prämie ist unbedingt zu zahlen, wobei sich jedoch die Gesellschaft mit der halben Jahresprämie begnügt. Die nach dem 1.Oktober fälligen Prämien werden nicht mehr vorgeschrieben. Der Versicherte erhält nach Mitteilung über die Stillegung seines Fahrzeuges einen Nachtrag zu seiner Polizze, welchen er unterfertigt und unter Beischluss der letzten Bestätigungskarte seiner Gesellschaft über die Haftpflichtversicherung retourniert.

Ueber die Höhe der Prämien für das Stillegungsrisiko wird die behördliche Regelung abgewartet.

Was die Havarieversicherung anbelangt, so bleibt dieselbe weiterhin in Kraft, wobei jedoch die Prämie mit Rücksicht auf das herabgesetzte Risiko wesentlich ermässigt wird.

Die Unfall-und Insassen-Versicherung wird für die Dauer der Ausserbetrieb-Stellung stillgelegt.

Die Kontrolle der Meldungen über die Ausserbetrieb-Stellung wird vom Versicherungsverband durchgeführt, welchem die Oberlandräte entgegenkommenderweise die Verzeichnisse der zum Betrieb weiterhin zugelassenen Fahrzeuge zugänglich machen.

Heil Hitler!
DER DEUTSCHE AUTOMOBIL-CLUB e.V.DDAC.
Geschäftsstelle Prag.

Dr.V.Prochazka.

H.S. XII 9 - 1.

XII 51

DER
DEUTSCHE AUTOMOBIL-CLUB E. V.

DER PRÄSIDENT

München 22, im Oktober 1939
Königinstraße 11a

Liebes DDAC-Mitglied!

Der Führer der Deutschen Kraftfahrt, Reichsleiter Korpsführer Hühnlein, hat genehmigt, daß die 1934 geschlossenen Reihen der DDAC-Stammgruppe aus Anlaß der Schaffung des Großdeutschen Reiches bis zum 31. Dezember 1939 nochmals geöffnet werden. Die DDAC-Stammgruppe ist die Gründungsgruppe des Deutschen Automobil-Clubs, und die Stammgruppen-Ehrennadel mit der Jahreszahl 1939 ist die sichtbare Auszeichnung für diejenigen Kraftfahrer des Sudetenlandes und des Protektorates Böhmen und Mähren, die sich einsatzfreudig für den Aufbau des Deutschen Automobil-Clubs im Sudetenland und im Protektorate zur Verfügung stellten.

Ich darf Ihnen mit diesem Schreiben mit meinen herzlichen Glückwünschen die Ehrennadel überreichen und möchte Ihnen gleichzeitig danken, daß Sie dem ersten Aufruf des Deutschen Automobil-Clubs folgend sich der DDAC-Stammgruppe eingereiht haben.

So ehrlich wie mein Dank, so eindringlich ist auch meine Bitte an Sie, weiterhin an der Erfüllung der großen Aufgaben, die der Deutschen Kraftfahrt gestellt sind, nach Kräften mitzuarbeiten. Wir wollen Schulter an Schulter mit dem Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps Wegbereiter der Motorisierung sein. Helfen Sie durch vorbildliches Verhalten im Verkehr mit, das Ansehen des Deutschen Automobil-Clubs zu stärken und werben Sie — wo immer Sie können — dem DDAC neue Freunde.

Heil Hitler!

DER DEUTSCHE AUTOMOBIL-CLUB e. V.
Der Präsident:

H. Stuhlmann

3

21. November 1939.

Verleihung einer Ehrennadel.
Vorgang: Dort.Rundschreiben vom Oktober 1939.

22.1.XI.1939

An den
Herrn Präsidenten
des Deutschen Automobil-Clubs e.V.,

München 22,
Königinstrasse 11 a.

Hiermit bestätige ich den Empfang der dem Herrn Staatssekretär übersandten Ehrennadel. Der Herr Staatssekretär lässt für diese Aufmerksamkeit danken.

Heil Hitler !

Regierungsrat.

2.) G.R. mit 1 Anlage und 1 Ehrennadel
SS-Oberscharführer U h l
zur Entnahme der Nadel.
Der Herr Staatssekretär hat verfügt, dass die Nadel Ihr Eigentum ist.

3.) Alsdann z.d.A.

XI 51

Der Deutsche Automobil-Club e. V.

(D. D. A. C.)

Fernruf 23624 — Geschäftsstelle Prag II., Stefansgasse (Štěpánská) 39 — Fernruf 23624

Prag, den 20. Dezember 1939.

Wertes DDAC-Mitglied!

Die Geschäftsstelle des Deutschen Automobil Clubs /DDAC/ in Prag erlaubt sich, Ihnen zu den bevorstehenden Weihnachts-Feiertagen und zum Jahreswechsel die besten Wünsche zu übermitteln.

Gleichzeitig bitten wir Sie, unseren herzlichen Dank für die auch in den jetzigen aussergewöhnlichen Zeiten bewiesene Treue entgegenzunehmen und bitten Sie, den Bestrebungen des DDAC auch weiterhin Ihr geneigtes Interesse entgegenzubringen.

Heil Hitler!

DER DEUTSCHE AUTOMOBIL CLUB /DDAC/eV.,
Geschäftsstelle Prag.

Dr. Viktor Prochazka e.h.

Der Deutsche Automobil-Club e. V.

(D. D. A. C.)

Fernruf 23624 Geschäftsstelle Prag II., Stefansgasse (Štěpánská) 39 Fernruf 23624

Prag, den 20. Dezember 1939.

Rundschreiben Nr. 5.

I. Strassenverkehrs-Ordnung / Reg.Ver. 242/1939/.

Mit unserem Rundschreiben Nr. 4 vom 14. November 1939 brachten wir die wichtigsten Bestimmungen der obgenannten Regierungsverordnung zur Kenntnis, insbesondere diejenigen, welche mit dem Tage der Verlautbarung in Kraft traten.

Mit dem 1. Januar 1940 treten weitere Bestimmungen dieser Verordnung in Rechtskraft, welche jedoch den Kraftfahrer nur in seiner Eigenschaft als Mitbenützer der öffentlichen Verkehrswege interessieren. Sie beinhalten Vorsichtsmassnahmen bezüglich der Verstauung und Bezeichnung der Ladung von Fahrzeugen, die Beleuchtung der Fahrzeuge / die neuen Bestimmungen betreffend die Beleuchtungseinrichtungen an Kraftfahrzeugen treten noch nicht in Kraft/, den Fahrzeugverkehr im allgemeinen und den Fussgängerverkehr.

Die Kraftfahrer wird interessieren, dass die Bestimmung der Reg. Ver. 203/1936, laut welcher das Rauchen während der Fahrt dem Lenker des Kraftfahrzeuges verboten war, aufgehoben wurde. Allerdings gilt weiterhin die Grundregel, dass jeder Teilnehmer am öffentlichen Verkehr sein Verhalten so einrichten muss, dass kein anderer geschädigt, gefährdet, behindert oder belästigt wird.

Anfragen aus Mitgliederkreisen veranlassen uns, darauf hinzuweisen, dass die in der Strassenverkehrs-Zulassungsordnung /Reg.Ver. 243/ 1939/ enthaltenen Bau-und Betriebsvorschriften für Kraftfahrzeuge noch nicht in Kraft getreten sind. Vielmehr können bis zum Inkrafttreten dieser Vorschriften diese oder die bisherigen angewandt werden.- Wir werden unsere Mitglieder von dem Inkrafttreten dieser Bestimmung rechtzeitig in Kenntnis setzen.

II. Steuerabschreibungen beim Kauf eines neuen Kraftwagens.

Wir machen unsere Mitglieder aufmerksam, dass bei der Einbringung des Steuerbekenntnisses für das Steuerjahr 1940/Kalenderjahr 1939/ nachstehende Abzugsposten geltend gemacht werden können:

1./ Steuerzahler, deren Bemessungsgrundlage K 150.000.-- nicht übersteigt und die zwischen dem 1. April 1936 und dem 31. Dezember 1939 ein fabriksneues Personenautomobil gekauft haben, wird eine Ermässigung der vorgeschriebenen Steuer gewährt, deren Höhe sich nach dem Zylinderinhalt des gekauften Wagens richtet. Diese Ermässung beträgt bei Wagen von

mehr als 1.5 - 2.1	K 2.000.--
" " 2 - 2.5 l	" 2.500.--
" " 2.5 - 3 l	" 3.000.--
" " 3 - 4 L	" 3.500.--
über 4 l	" 4.000.--

Voraussetzung ist, dass dem Steuerzahler die Einkommensteuer nach den § 18 - 22, bzw. 34 des Gesetzes über die direkten Steuern bemessen wird. / Reg.Ver. 165 v. 12. Juli 1936.S.d.G.u.V./

2./ Bei Bemessung der Einkommen, allgemeinen-und besonderen Erwerbssteuer, wird bei fabriksneuen Personen-und Lastautomobilen, welche zum Betrieb eines Unternehmens oder einer Beschäftigung verwendet werden und in der Zeit vom 1. April 1936 - 31. Dezember 1939 gekauft werden,

im 1. Jahr	50 %
" 2. "	30 %
" 3. "	20 %

des Anschaffungsaufwandes als Abzugsposten anerkannt.

Diese Abschreibungen können nur geltend gemacht werden, wenn das Fahrzeug zum Betrieb eines Unternehmens / Industrie-,Handels-,Gewerbe-Unternehmen/ oder einer Beschäftigung / Aertzte, Advokaten etc/ dient./ Erlass d.Finanzministeriums 106.832/36/III/8 v. 14. Sept.1936/.

Wir machen darauf aufmerksam, dass entscheidend für die Geltendmachung dieser Abschreibungen der Tag des Kaufes und nicht der Tag der tatsächlichen Lieferung ist.

III. Versicherung unbewinkelter Wagen.

Wir machen neuerlich aufmerksam, dass die Inhaber von Kraftfahrzeugen, denen die zur Weiterbenützung des Fahrzeuges berechtigende Sonderbezeichnung nicht erteilt wurde, dies unverzüglich ihrer Versicherungsgesellschaft bekanntgeben müssen, das ihre Versicherungen erst vom Tage der Bekanntgabe als ruhend geführt werden.

H e i l H i t l e r !

DER DEUTSCHE AUTOMOBIL CLUB /DDAC/e.V.,
Geschäftsstelle Prag.

Mitteilungen

der Hauptverwaltung des DDAC

München, im Dezember 1939

DDAC-Arbeit im Kriege

Als erster Vorbote des Krieges setzte zur Hauptreisezeit dieses Jahres eine sprunghafte **Verknappung in der Brennstoffversorgung** ein, welche viele Kraftfahrer überraschte. Wir hätten unsere Mitglieder gerne hievon rechtzeitig verständigt, doch haben wir aus naheliegenden Gründen von einer solchen Veröffentlichung abgesehen und uns darauf beschränkt, durch tägliche fernmündliche Rundfragen bei unseren Geschäftsstellen die Versorgungslage in allen Teilen des Reiches festzustellen, um dadurch den unzähligen Einzelfragen, die auf uns einstürmten, gerecht werden zu können. — Dieser rechtzeitig eingesetzte **„Kraftstoffnachweis"** sowie zahllose Vermittlungsvorsprachen bei den Behörden haben den DDAC-Mitgliedern damals die Heimreise mit dem Kraftfahrzeug ermöglicht.

Mit Kriegsausbruch war die Kraftfahrtouristik — und damit auch ein Teil unserer bisherigen Tätigkeit — zum Stillstand gekommen. — Aber schon nach wenigen Tagen gelang es, diesen ganzen, über das Reichsgebiet verteilten Apparat des DDAC auf die neuen Notwendigkeiten und Arbeiten umzustellen. Manche DDAC-Geschäftsstellen wurden sofort unter der Leitung einschlägiger Behörden für **Kraftfahrzeugfreistellungen, Benzin-** und **Reisenverteilung** eingesetzt; örtliche DDAC-Organisationen stellten **Fahrbereitschaften** für lebenswichtige Zwecke; andere arbeiteten mit dem **Deutschen Roten Kreuz** zusammen und halfen bei der **Räumung** der durch den Krieg gefährdeten Gebiete; hier halfen die DDAC-Ortsgruppen bei der **Einbringung der Ernte;** dort wurden rückwandernde Kraftfahrer betreut, wie heute noch seitens unserer östlichen DDAC-Gaue die ins Reich **heimkehrenden baltendeutschen Kraftfahrer** weitgehende Hilfe des DDAC genießen.

Bald hatte jene Welle neuer Gesetze und Verordnungen eingesetzt, durch welche die Kraftfahrt den Kriegsnotwendigkeiten angepaßt werden mußte. Die Einschränkungen über den Gebrauch von Kraftfahrzeugen, ihre Einziehung durch die Wehrmacht, die Möglichkeiten ihrer Freistellungen, die Versorgungsbestimmungen für Brennstoff und Reisen, neue steuer- und versicherungsrechtliche Fragen, und viele andere schwerwiegende Eingriffe auf dem Gebiete der Kraftfahrt stellten uns vor neue, große Aufgaben, für deren Bearbeitung wir den **„DDAC-Kriegswirtschafts-Dienst"** schufen. — Seit 2 Monaten geht unser „KWD" allen hauptamtlichen DDAC-Geschäftsstellen, den DDAC-Syndizis und den meisten unserer Ortsgruppen regelmäßig zu und versetzt sie in die Lage, jedem DDAC-Mitglied (ob er nun sein Kraftfahrzeug benützen kann oder dasselbe abgeben oder abstellen mußte) auf allen kriegswirtschaftlichen Gebieten der Kraftfahrt nicht nur Rat sondern vielfach auch praktische Hilfe angedeihen zu lassen. So ist der „KWD", welcher sich rasch eingeführt und bewährt hat, eine wesentliche und einheitliche Arbeitsgrundlage in allen Gauen des Reiches geworden. Es ist verständlich, daß die Umstellung der Kraftfahrt da und dort zu schweren, manchmal ungerechtfertigten Härten für einzelne Kraftfahrer führte. In solchen Fällen hat der DDAC bei den zuständigen Behörden durch **Vorsprachen und Eingaben** immer rasch zu helfen versucht und wird auch in Zukunft alles daransetzen, **berechtigten Einsprüchen** unserer Mitglieder zum Erfolge zu verhelfen. — Wir haben gerade für diesen Zweck ein **eigenes Referat geschaffen,** welches solche Fälle gemeinsam mit unserer Juristischen Zentrale bearbeitet.

Die **„DDAC-Kriegshinterbliebenen-Fürsorge",** welche eine zeitgemäße Erweiterung der so vielfach bewährten „DDAC-Kameradschaftshilfe" darstellt, soll allen unseren im Felde stehenden DDAC-Mitgliedern die Sicherheit geben, daß wir auch dann helfend eingreifen, wenn es gilt, die durch den Heldentod des Ernährers verursachte wirtschaftliche Notlage der Hinterbliebenen rasch zu lindern. — Nicht weniger als 95 DDAC-Kameraden haben leider schon jetzt ihr Leben vor dem Feinde gelassen; in 91 Fällen setzte bereits die „DDAC-Kriegshinterbliebenen-Fürsorge" ein.

Unsere **Technische Abteilung,** deren Hauptarbeitsgebiet vor dem Kriege die kostenlose Fahrzeuguntersuchung und technische Beratung war, stellte sich mit Kriegsbeginn sofort in den Dienst der **Erhaltung und Betreuung abgestellter Kraftfahrzeuge** unserer Mitglieder. — Vor allem galt es, die Großstadtstraßen von jenen Kraftfahrzeugen zu räumen, deren Besitzer öffentliche Straßen und Plätze jeder anderen Aufbewahrung ihrer Fahrzeuge vorzogen. — Für ordnungsgemäße Unterbringung dieser Fahrzeuge in Garagen wurde gesorgt. Darüber hinaus

7a

führten unsere DDAC-Ingenieure, unterstützt durch geeignete Angestellte unserer Gaue, **fachmännische Beratung** durch und sorgten für die Durchführung der **Einwinterung von Kraftfahrzeugen,** wobei der **Batteriepflege** besonderes Augenmerk zugewendet wurde. — In einzelnen Gauen werden die abgestellten Fahrzeuge fallweise durch unser technisches Personal **überwacht.** Inzwischen werden die **Kraftfahrzeuguntersuchungen** bewinkelter und betriebsbereit zu erhaltender Fahrzeuge, wenn auch in eingeschränktem Maße, fortgesetzt.

Auf **touristischem Gebiete** sind wir mit Erfolg bemüht, **Kraftfahrern des befreundeten und neutralen Auslandes** bei ihren Reisen in Deutschland größte Unterstützung angedeihen zu lassen und ihnen alle zeitraubenden Formalitäten bei der **Beschaffung von Brennstoff und Lebensmittelkarten** abzunehmen. Auch der **Grenzverkehr** mit einzelnen Nachbarstaaten und die damit verbundene **Ausgabe von Grenzkarten** ist verhältnismäßig lebhaft.

Die **DDAC-Straßenzustandskarte,** welche von Jahr zu Jahr neu verbessert werden konnte und derzeit die meistverbreitete Straßenkarte Deutschlands ist, wird im Frühjahr 1940 neu herausgebracht und allen Mitgliedern in einer schmucken, **kunstledernen Kartentasche** (die verspätete Weihnachtsdarbietung 1939) kostenlos zugehen. — Zur gleichen Zeit wird eine neue **„RAB-Nachweiskarte"** erscheinen. — Auch das **„DDAC-Bordbuch"** wurde neu bearbeitet und gelangt an jene DDAC-Mitglieder in den nächsten Tagen zur kostenlosen Versendung, welche fristgerecht bestellt haben. — Unsere **„Mitteilungen der Hauptverwaltung"** werden in Zukunft öfter erscheinen, um den Kontakt zwischen uns und dem Mitglied noch enger zu gestalten. — Die technische Abteilung gab in letzter Zeit **Merkblätter** über sachgemäße Abstellung von Kraftfahrzeugen und über Batteriepflege heraus, während wir uns in naher Zukunft durch eine bemerkenswerte Veröffentlichung über die vielen **Möglichkeiten der Brennstoffersparnis** für dieses volkswirtschaftlich wichtige Problem einsetzen werden.

Als besondere Darbietung für unsere DDAC-Frontkameraden wird mit Januar 1940 eine **Frontausgabe der Zeitschrift „Deutsche Kraftfahrt-Motorwelt"** geschaffen und vorerst für ein halbes Jahr monatlich durch die Feldpost kostenlos zugestellt werden.

Wenn auch die **Tätigkeit unserer Ortsgruppen** durch zahlreiche Einberufungen stark beeinträchtigt wurde, und die gesellig-sportlichen Veranstaltungen derzeit ihre Bedeutung verloren, so finden wir auch hier schöne Beweise der DDAC-Bewährung im Kriege. Die meisten Ortsgruppenzusammenkünfte dienen vor allem der Besprechung kriegswirtschaftlicher Aufgaben der Kraftfahrt sowie der **Versendung von Liebesgaben** an eingerückte DDAC-Kameraden. Die **Vortragstätigkeit** konnte vielfach verstärkt werden. Einzelne Ortsgruppen wurden bei **Verwundetentransporten** eingesetzt.

Weit über 100 000 Mitglieder haben dem DDAC auch in schwerer Zeit die Treue gehalten, ein Beweis für die Opferfreudigkeit und den Geist, welcher in den Reihen unserer Mitglieder herrscht; ein Zeichen aber auch dafür, wie kerngesund und widerstandsfähig diese Organisation ist. **Die Treue unserer Mitglieder verpflichtet uns:** Wenn wir auch durch ein vermindertes Beitragsaufkommen gezwungen waren, unseren Betrieb auf einzelnen Gebieten einzuschränken, so konnten wir ihn andererseits dort voll aufrechterhalten bzw. ausbauen, wo dies unter den geänderten Verhältnissen gerechtfertigt war. 84 DDAC-Angestellte wurden zum Wehrmachtsdienst eingezogen; weitere 129 Gefolgschaftsmitglieder konnten wir in befreundeten Unternehmungen meist auf gleichwertigen Arbeitsplätzen unterbringen. — Trotz dieser Verminderung unserer Gefolgschaft stehen jedoch alle DDAC-Gaugeschäftsstellen (mit Ausnahme von Saarbrücken) auch weiterhin in Betrieb.

Nach wie vor soll jedes DDAC-Mitglied bei uns in allen Fragen der Kraftfahrt Rat, Hilfe und Schutz erhalten! — So danken wir zur Jahreswende unseren Kameraden, die auch in schwerer Zeit zu uns stehen, für ihr Vertrauen und hoffen mit ihnen, daß dieser Krieg um die Weltgeltung des Reiches im Laufe dieses Jahres siegreich beendet werden kann — zur Ehre des Führers und seines Volkes — und zum weiteren Aufbau des Reiches, in welchem die **Motorisierung der Nation** und damit auch der DDAC einen hervorragenden Platz einnehmen wird.

Unser besonderer Gruß aber gilt den **„DDAC-Frontkameraden"!**

Wir bitten alle im Felde stehenden DDAC-Kameraden und ihre Angehörigen, uns — falls dies nicht schon geschehen ist — die

Feldpostanschriften

bekanntzugeben! Damit wir bei Namensgleichheit Verwechslungen vermeiden können, bitten wir um gleichzeitige Angabe der Mitgliedsnummer oder der Heimatadresse.

8

Aus dem Kraftfahrzeug-Kriegsrecht

Die Weiterbenutzung von Kraftfahrzeugen und ihre gesetzliche Regelung.

Die Genehmigung zur Weiterbenutzung von Kraftfahrzeugen durch private Halter wird nur erteilt, wenn ein „öffentliches Interesse" an der Weiterbenutzung bejaht wird. Die Freistellung erfolgt nur, wenn andere Verkehrsmittel nicht benützt werden können. Das „öffentliche Interesse" ist bei den Betrieben der gewerblichen Wirtschaft, der Ernährungs-, Land- und Forstwirtschaft in der Regel gegeben, soweit sie der Aufrechterhaltung des Wirtschaftslebens und der Versorgung der Bevölkerung dienen.

Aerzte können den roten Winkel bekommen, wenn sie — im Gegensatz zu überwiegender Sprechstundenpraxis — in größerem Umfang Hausbesuche zu machen haben.

Bei Landwirten wird das „öffentliche Interesse" dann zu bejahen sein, wenn sie ihren Betrieb nur dann ordnungsmäßig aufrechterhalten können, soweit ihnen eine Verkehrsmöglichkeit zur Stadt zur Verfügung steht.

Es handelt sich hier nur um einige beispielhafte Aufzählungen. Die Nichterwähnung anderer Berufskreise soll nicht etwa bedeuten, daß bei ihren Angehörigen das „öffentliche Interesse" nicht vorliegen kann. Es kommt immer nur auf die Umstände des Einzelfalles an, also neben der Versorgungsaufgabe auf die Verkehrsverhältnisse, die Lage des Kundenkreises, die örtliche Lage des Kreises der Lieferanten, welche entscheiden.

Es empfiehlt sich, dem Antrag eine Bestätigung der Fach- oder Wirtschaftsgruppe, der der Antragsteller angehört, beizufügen. Aus ihr muß sich ergeben, daß das Vorliegen des „öffentlichen Interesses" und die Notwendigkeit der Benutzung eines Kraftfahrzeuges im Betrieb des Antragstellers gegeben sind.

Ein „öffentliches Interesse" wird für Personenkraftwagen mit einem Hubraum von mehr als 2,5 Liter und für Krafträder von mehr als 500 ccm grundsätzlich nicht anerkannt.

Es ist zweckmäßig, in dem Antrag die einzelnen Tatsachen, aus denen sich das „öffentliche Interesse" an der Weiterbenutzung ergibt, eingehend darzulegen; insbesondere sind Ausführungen darüber angebracht, inwieweit es dem Antragsteller nicht möglich ist, seinen Kunden- oder Abnehmerkreis oder seine Lieferanten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

Im Rahmen des „öffentlichen Interesses" sind auch soziale Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Familienväter, Kriegsbeschädigte, Opfer der Arbeit werden die Entscheidung, ob an der Weiterbenutzung gerade ihres Kraftfahrzeugs ein „öffentliches Interesse" besteht, oft durch Hinweis auf ihre persönlichen Verhältnisse erleichtern können. Für die Entscheidung über den Antrag auf Genehmigung zur Weiterbenutzung ist die Kreispolizeibehörde (Polizeipräsident, Polizeidirektor, Oberbürgermeister, Landrat) zuständig.

Gegen den ablehnenden Bescheid der Kreispolizeibehörde ist die Möglichkeit der Beschwerde zum Regierungspräsidenten gegeben. Die Beschwerde ist bei der Kreispolizeibehörde, welche den ablehnenden Beschluß erlassen hat, einzulegen.

Mißbrauch wird mit dem Entzug des roten Winkels und mit empfindlichen Strafen geahndet.

Der Bezug von Ersatzreifen.

Ersatzreifen können nur gegen eine Reifenkarte oder einen Reifen-Bezugsschein bezogen werden. Voraussetzung fur die Zuteilung ist, daß für das Fahrzeug die Genehmigung zur Weiterbenutzung erteilt wurde.

Bis zur Ausstellung einer Reifenkarte kann der Fahrzeughalter in dringenden Fällen auf Grund eines Tank-Ausweises einen vorläufigen Reifenbezugsschein beantragen.

Die Ausstellung der Reifenkarte selbst ist unter Vorführung des Kraftfahrzeugs bei dem zuständigen Bezirks-Wirtschaftsamt zu beantragen. Wenn dem Antragsteller die Reifenkarte erteilt ist, muß er gegen ihre Vorlage oder gegen Vorlage des vorläufigen Reifen-Bezugscheins die Reifen bei einem zugelassenen Händler bestellen. Dieser leitet die Bestellung weiter und übernimmt die Beschaffung der Reifen. Ersatzreifen werden nur gegen Abgabe des abgefahrenen Reifens ausgehändigt. Falls der abgefahrene Reifen noch runderneuerungsfähig ist, kann mit bevorzugter Zuweisung des Ersatzreifens gerechnet werden. Es ist nicht nur Pflicht, sondern es liegt auch im eigenen Interesse des Kraftfahrers, Reifen nicht bis zur völligen Unbrauchbarkeit abzufahren, sondern sie in noch runderneuerungsfähigem Zustand abzuliefern.

Die Reifenkarte gilt nur für die Dauer der Verkehrsberechtigung des Fahrzeugs. Sie muß ebenso wie die Ausweispapiere zwecks Kontrollmöglichkeit beim Fahrzeug selbst greifbar sein. Die Eintragungen in die Reifenkarte dürfen nicht von dem Fahrzeugbesitzer, sondern nur von der hiefür zuständigen Stelle vorgenommen werden. Der Mißbrauch der Reifenkarte wird mit ihrer Entziehung geahndet.

8a

Die Kraftfahrtversicherung im Kriege.

Bei stillgelegten Kraftfahrzeugen wird der Versicherungsschutz in der Haftpflicht- und Kasko-Versicherung zwar unterbrochen, aber der Versicherungsvertrag bleibt als solcher mit der Maßgabe aufrechterhalten, daß er sich um die Dauer der Stillegung verlängert. Bis zur Stillegung fällig gewordene Prämien müssen bezahlt werden, jedoch wird von den Versicherungsunternehmungen nur eine Vierteljahresprämie angefordert. Ueberschüssige Prämien werden dem Versicherungsnehmer nach der Wiederinbetriebnahme seines Kraftfahrzeugs ungekürzt in Anrechnung gebracht. Wird das Kraftfahrzeug wieder in Betrieb gesetzt, so ist unverzügliche Anmeldung bei der Versicherungsgesellschaft notwendig, damit der Versicherungsschutz wieder eintritt. Für Schäden, die während der Zeit der Stillegung evtl. eintreten könnten, ist durch eine sogenannte Ruheversicherung gesorgt. Die Ruheversicherung findet nur Anwendung auf solche Kraftfahrzeuge, für die schon eine Versicherung bestanden hat. War ein Kraftfahrzeughalter überhaupt nicht oder nur gegen Haftpflicht versichert, dann kann ihm für die Zeit der Stillegung des Kraftfahrzeugs nur eine Versicherung gegen Brand und Entwendung bei ruhendem Motor gewährt werden. Die Ruheversicherung in der Haftpflichtversicherung unterscheidet zwei Haftungsmöglichkeiten, nämlich Schäden, die ohne eigene motorische Kraft durch das Fahrzeug ausgelöst werden und solche, bei denen eine Inbetriebsetzung des Kraftfahrzeugs ohne Wissen und Willen des Versicherungsnehmers erfolgt. Darunter fällt insbesonders eine sogenannte Schwarzfahrt. Diese Ruheversicherung wird zunächst beitragsfrei gewährt.

Die Kasko-Versicherung wird in der Form einer Teilkasko-Versicherung aufrechterhalten. Sie umfaßt im wesentlichen alle Schäden, die an dem stillgelegten Fahrzeug durch Brand oder Explosion entstehen; ferner deckt die Versicherung den Diebstahl, den Raub und die Unterschlagung des ganzen Kraftfahrzeugs. Die vom Reichskommissar für die Preisbildung festgelegten Beitragssätze für diese Teilkaskoversicherung sind sehr gering. Dem Versicherungsnehmer steht es übrigens frei, von der Kündigung des Versicherungsvertrages Gebrauch zu machen. In diesem Falle gebührt jedoch der Versicherungsgesellschaft die Prämie für die laufende Versicherungsperiode (Versicherungsjahr). Es ist empfehlenswert, die Ruheversicherung aufrechtzuhalten und nicht durch Kündigung das Versicherungsverhältnis zu lösen, weil im letzteren Fall die ganze Jahresprämie der Versicherungsgesellschaft verfallen ist, während sonst bei der Ruheversicherung der überschüssige Prämienbetrag restlos dem Versicherungsnehmer angerechnet wird.

Im Gegensatz zur Stillegung steht der Ankauf eines Fahrzeugs durch die Heeresverwaltung. Durch diesen Ankauf ist dann auch das versicherte Interesse dauernd in Wegfall gekommen. Es erlischt infolgedessen auch der für dieses Kraftfahrzeug abgeschlossene Versicherungsvertrag. In einem solchen Fall gibt es zwei Möglichkeiten, mit der Versicherungsgesellschaft abzurechnen. Allerdings soll sich der Versicherungsnehmer innerhalb einer Frist von 14 Tagen nach Wegfall des Wagnisses schriftlich erklären, von welchem der beiden Abrechnungsmöglichkeiten er Gebrauch machen will. Die erste Abrechnungsmöglichkeit besteht darin, daß für die Zeit von Beginn des laufenden Versicherungsjahres an bis zum Wagniswegfall eine Berechnung der Prämie nach dem sogenannten Kurztarif erfolgt. Ein etwa überschüssiger Betrag ist an den Versicherungsnehmer zurückzuzahlen. Nach der zweiten Abrechnungsmöglichkeit kann der Versicherungsnehmer die Anrechnung des anteilig über den Tag des Wegfalls des bisherigen Wagnisses hinaus bezahlten Betrages in voller Höhe auf ein anderes Kraftfahrzeug vornehmen lassen. Dabei ist nach Haftpflicht, Kasko und Unfall zu trennen, das heißt, es kann beispielsweise ein unverbrauchter Haftpflichtbeitrag nur wieder auf eine neue Haftpflichtversicherung angerechnet werden. Das gleiche ist bei der Kasko- und Unfallversicherung der Fall.

Die Neuordnung des Handels mit gebrauchten Kraftfahrzeugen.

Durch eine neue Anordnung des Reichskommissars für die Preisbildung, die am 20. November 1939 in Kraft getreten ist, ist eine wesentlich straffere Neuregelung des An- und Verkaufs von gebrauchten Kraftfahrzeugen geschaffen worden, als das bisher der Fall war. Wir greifen die Hauptpunkte heraus:

1. Die Pflicht zur Schätzung des zu verkaufenden Fahrzeugs von einer von der Deutschen Automobil-Treuhand-GmbH. zugelassenen Schätzungsstelle, die bisher nur für Händler bestand, ist nun auf **jeden Verkauf** vom Verbraucher an den Verbraucher ausgedehnt worden. Jedes gebrauchte Kraftfahrzeug, das verkauft werden soll, unterliegt also vom 20. November 1939 an, dem Schätzzwang.
2. Der festgestellte Schätzwert gilt von nun an als Höchstpreis ab Standort des Fahrzeugs.
3. Der 10%ige Aufschlag, den der Verbraucher bei einem Verkauf an einen anderen Verbraucher bisher dem Schätzpreis zuschlagen durfte, wurde also beseitigt.
4. Verkauft ein Händler ein gebrauchtes Kraftfahrzeug an einen Verbraucher, so darf er nicht mehr wie bisher 33⅓% Handelsspanne berechnen, sondern nur mehr höchstfalls 25 v. H. seines Einkaufspreises.
5. Verkauft der Händler ein gebrauchtes Kraftfahrzeug weiter, das er aus den Beständen der Wehrmacht erworben hat, so darf sein Handelsaufschlag höchstens 15% des der Wehrmacht gezahlten Kaufpreises ausmachen.

6. Wer seinen Wagen für den Verkaufsfall schätzen läßt, bekommt von der Schätzungsstelle außer der Schätzungsurkunde auch ein Formblatt ausgehändigt, das er, soweit es noch nicht ausgefüllt ist, auszufüllen und mit seiner Unterschrift zu versehen hat. Dieses Formblatt ist dem Käufer zusammen mit der Schätzungsurkunde, der Zulassungskarte und den sonstigen Wagenpapieren auszuhändigen. Der Käufer hat es dann mit dem Antrag auf die polizeiliche Umschreibung des Fahrzeuges bei der Zulassungsstelle abzugeben. Fehlt die Verkaufserlösmeldung, so machen sich Verkäufer und Erwerber strafbar.

Wenn Sie genauere Auskünfte auf diesem oder jenem Gebiete der Kraftverkehrswirtschaft benötigen, so wenden Sie sich um Auskunft an die für Sie zuständige DDAC-Gaugeschäftsstelle, an den betreffenden DDAC-Syndikus oder an die Juristische Zentrale des DDAC in München, Königinstraße 11a.

Du sollst Dein Kraftfahrzeug gut versorgen! ....

Die Hinterstellung eines Kraftfahrzeuges ist nicht mit dem Abziehen des Zündschlüssels und dem Versperren der Garagentüre abgetan. Es ist vielmehr unumgänglich notwendig, das Fahrzeug für eine längere Außerbetriebsetzung richtig vorzubereiten:

Genau so, wie die Hausfrau den Sommermantel jetzt zuerst gründlich reinigt und sorgfältig einmottet, so müssen wir vor allem das zur Abstellung gelangende Kraftfahrzeug sauber **waschen** lassen. Auch das **Fahrgestell muß gut gereinigt** werden, damit sich nicht in den Schmutzkrusten ein zu guter Nährboden für die Rostbildung entwickeln kann. Dieser Rostgefahr beugen wir am sichersten vor, wenn wir das ganze Fahrgestell und insbesondere die Federn mit **Rostschutzöl einsprühen** lassen. Auch die **Lackierung und der Kunstlederbezug** müssen selbstverständlich wirksam geschützt werden und für diesen Zweck eignen sich alle gebräuchlichen Lack- bzw. Kunstlederpflegemittel. Schließlich dürfen wir bei diesen Vorbereitungsarbeiten die **verchromten Teile** am Wagen nicht vergessen, die mit Vaseline oder einem sonstigen säurefreien Fett bzw. Oel einzureiben sind, um der Rostbildung vorzubeugen. Damit haben wir das Nötige getan, um den Wagen äußerlich in gutem Zustand zu erhalten.

Wir müssen aber auch dem **Motor** mit allen seinen Nebenaggregaten gleichfalls einige Aufmerksamkeit zuwenden, sonst bezahlen wir dieses Versäumnis in Form kostspieliger Reparaturen. Das Wichtigste im Rahmen dieser Arbeiten ist das **Ausbauen der Batterie,** die wir zweckmäßigerweise einer Autoelektriker-Werkstätte in Pflege geben. Bleibt dagegen die Batterie unbeachtet im Wagen, dann ist sie bestimmt nach einem Viertel- oder Halbjahr restlos zerstört.

Bei wassergekühlten Motoren müssen wir selbstverständlich das **Kühlwasser ablassen.** Dabei ist darauf zu achten, daß verschiedene Motoren mit zwei Kühlwasserablaß-Hähnen bzw. -Schrauben ausgerüstet sind.

Gutes **Oel,** das noch nicht übermäßig lang im Motor war, brauchen wir nicht ablassen. Wurden aber Oele minderer Qualität verwendet, oder ist das Oel wegen schlechtem Zustand des Motors zu stark verschlammt, dann tun wir besser daran, die ganze Kurbelgehäusefüllung abzulassen und dafür dünneres Spülöl aufzufüllen. An Getriebe und Antriebsachse ist nichts vorzubereiten.

Den **Brennstofftank,** der ja auch meistens bis auf wenige Tropfen leergepumpt wurde, wollen wir ganz entleeren und auch aus dem Vergaser soll der letzte Tropfen entfernt werden. Normalerweise würden ja gute Benzine und Gemische dem Tank sowie den Leitungen und dem Vergaser nichts anhaben können, aber vielleicht wurde zwischendurch doch einmal schlechtes Benzin getankt, das bei längerer Lagerzeit womöglich den ganzen Tank und alle Leitungen verunreinigt. Auch mit Rücksicht auf die Feuersgefahr ist es ratsamer, den Wagen trocken zu legen.

Den **Reifen** ist es zuträglicher, wenn wir uns die Mühe machen, **Hinter- und Vorderachse hochzubocken,** denn so sind dann die Reifen vollständig entlastet. Wer sich dieser Mühe nicht unterziehen will, läuft Gefahr, daß die Reifen schlapp werden und dann ermüdet an der Auflagestelle das Gewebe zu rasch. Kann der Wagen mit Rücksicht auf möglichst schnelle Betriebsbereitschaft nicht hochgebockt werden, so ist es unumgänglich notwendig, die Reifen zum Schutz vor Bodenfeuchtigkeit auf Holzbrettchen zu stellen und den Reifendruck öfters nachzuprüfen.

Zum Schluß decken wir das ganze Fahrzeug mit einer **Plane oder mit Packpapier** zu, nachdem vorher die Seitenfenster des Wagens teilweise geöffnet worden sind. So ist der Wagen gut versorgt und wenn die Garage gut entlüftet ist, können sich bestimmt keine Schäden einstellen.

Alle Geschäftsstellen des Deutschen Automobil-Clubs sind überdies gerne bereit, jedem DDAC-Mitglied soweit als möglich bei der Einwinterung der Kraftfahrzeuge mit Rat und Tat zu helfen. —

9a

.... und auf die Batterie nicht vergessen!

Auto-Batterien erleiden eine dauernde Selbstentladung, die pro Tag etwa 1% ihrer Kapazität beträgt. Bei stark verbrauchten Batterien ist natürlich der Entladeverlust noch viel größer. Bleibt die Batterie längere Zeit in entladenem Zustand stehen, dann verhärten die Platteneinsätze und damit verschlechtert sich das Stromspeichervermögen bzw. die Batterie wird vollständig unbrauchbar.

In unseren Auto-Batterien stecken aber wertvolle Devisen, nämlich Bleiverbindungen, mit denen sparsam umgegangen werden muß. Deshalb müssen die Batterien hinterstellter Fahrzeuge ausgebaut und sachgemäß gepflegt werden.

1. Die **zuverlässigste Batterienpflege** ist gewährleistet, wenn die ausgebaute Batterie einer **Autoelektriker-Werkstätte** in Pflege gegeben wird. Dabei wird die Batterie etwa alle 4 — 5 Wochen nachgeladen. Alle 8 bis 10 Wochen wird die Batterie mit 10-stündigem Entladestrom (das ist bei einer 75-Amperestunden-Batterie 7,5 Amp. und bei einer 90er Batterie 9 Amp.) entladen und anschließend wieder aufgeladen.

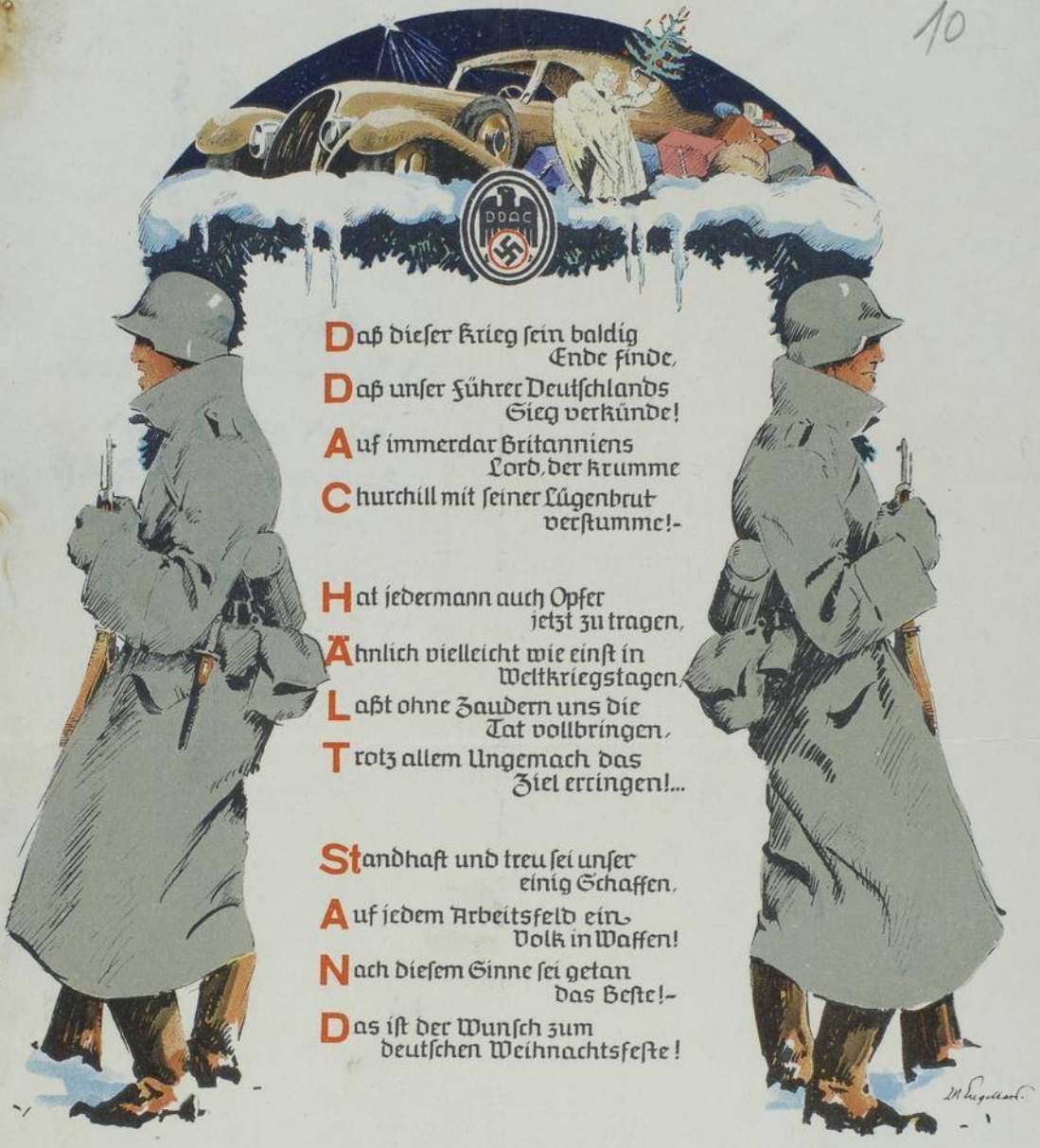
2. Es besteht auch die Möglichkeit, die Batterie **dauernd mit so viel Strom zu versorgen, daß die Selbstentladung ausgeglichen** wird. Das ist aber schwieriger, weil die Selbstentladung vom Zustand der Batterie abhängig ist und daher nicht genau bekannt ist. Im Durchschnitt kann man den Dauerladestrom für eine 75er Batterie mit 0,03 Amp. und für eine 90er Batterie mit 0,04 Amp. ansetzen. Bei älteren Batterien ist der Dauerladestrom so reguliert, daß die Ladespannung der Batterie zwischen 2,2 und 2,3 Volt bleibt.

3. Vielfach wird auch die **„stille Aufbewahrung"** der Batterie empfohlen. Bei dieser Methode wird die Batterie zuerst 10 Stunden lang mit einer Stromstärke aufgeladen, die 1/10 der Amperestunden-Kapazität betragen soll. (Bei einer 75er Batterie 7,5 Amp., bei einer 90er Batterie 9 Amp.). Anschließend muß die Batteriesäure ausgegossen und dafür bis über den oberen Plattenraum destilliertes Wasser eingefüllt werden. Hierauf ist die Batterie nochmals 5 — 6 Stunden mit der gleichen Ladestromstärke wie vorher aufzuladen. Die noch geringe Säurereste enthaltende Batteriefüllung ist gleichfalls zu entfernen und durch destilliertes Wasser zu ersetzen. Eine so behandelte Batterie kann man, wenn die Plattensätze vollständig mit destilliertem Wasser bedeckt sind, nach dem Einschrauben der Verschlußstopfen lange Zeit stehen lassen, aber die Batterie muß in einem Raum unterstellt werden, in dem die Temperatur nicht auf den Gefrierpunkt sinkt. Zur Wiederinbetriebnahme der so behandelten Batterie ist normale Aufladung erforderlich, wobei besonders auf richtige Regulierung der Säuredichte zu achten ist.

Der Beitragseinzug

hat an unsere Mitgliederabteilung größte Anforderungen gestellt und konnte trotz Einberufung zahlreicher Mitarbeiter zum Wehrmachtsdienst reibungslos durchgeführt werden. — Wenn Briefe unserer Mitglieder in Einzelfällen nicht sofort beantwortet werden konnten, oder ab und zu ein Irrtum unterlaufen ist, so bitten wir Sie, dies zu entschuldigen und zu berücksichtigen, daß unsere Mitgliederabteilung im Laufe von acht Wochen etwa 40000 Briefe einzeln zu beantworten hatte.

10



Daß dieser Krieg sein baldig
Ende finde,
Daß unser Führer Deutschlands
Sieg verkünde!
Auf immerdar Britanniens
Lord, der krumme
Churchill mit seiner Lügenbrut
verstumme!-

Hat jedermann auch Opfer
jetzt zu tragen,
Ähnlich vielleicht wie einst in
Weltkriegstagen,
Laßt ohne Zaudern uns die
Tat vollbringen,
Trotz allem Ungemach das
Ziel erringen!...

Standhaft und treu sei unser
einig Schaffen,
Auf jedem Arbeitsfeld ein
Volk in Waffen!
Nach diesem Sinne sei getan
das Beste!-
Das ist der Wunsch zum
deutschen Weihnachtsfeste!

Kriegsweihnacht
1939

DDAC-Weihnachts-Darbietungen

Wie in früheren Jahren haben wir auch heuer ein zweckmäßiges, kleines Weihnachtsgeschenk für unsere Mitglieder vorgesehen. Diesmal ist es eine kunstlederne **Kartentasche**, die der schonenden Aufbewahrung unserer DDAC-Straßenkarten und verschiedener Kraftfahrzeugpapiere dienen soll. Da es wegen Lieferungsverzögerungen leider nicht möglich ist, diese Kartentasche noch vor Weihnachten zum Versand zu bringen, wird sie gemeinsam mit der neuen DDAC-Straßenkarte im Frühjahr 1940 in die Hände unserer Mitglieder gelangen.

Für unsere DDAC-Frontkameraden haben wir ein zusätzliches Weihnachtsgeschenk die

DDAC-Frontausgabe der „Deutschen Kraftfahrt-Motorwelt"

geschaffen, welche beginnend mit Januar 1940, monatlich und vorerst für das erste Halbjahr kostenlos durch die Feldpost zugestellt wird. Ich bitte die Clubmitglieder uns bei der Feststellung von Feldpostanschriften unserer DDAC-Frontkameraden zu helfen.

Der Deutsche Automobil-Club

H. Stuckmann

Präsident

Hotel Lill[illegible] St. Gilgen Salzkammergut

Foto v. Gerstberger

Echte Photographie

11a

Herrn Staatssekretär
Dr. Frank
Prag XII.
Hradschin
Burgsprotokollat

86503

1 RM

3/8 40

Hochgeehrter Herr Staatssekretär!

Ich werde 1 Kamm Kaporzeug welche Sie auf Ihrem Zimmer vergessen haben, heute an Sie noch senden. Entschuldigung wird es entschuldigen

Mit Heil Hitler

Ebner

12

7. August 1940.

ab 7. 8. 40 Sy

1.) An Herrn
Hotelbesitzer Ebner,
St. Gilgen a. Wolfgangsee,
Haus Billroth.

Sehr geehrter Parteigenosse Ebner !

Für Ihre Karte vom 3.8.1940 und für die Übersendung der Schlafanzüge danke ich Ihnen. Meine Frau und ich denken noch immer an die Tage, die wir in Ihrem schönen Hause und unter Ihrer sorgfältigen Betreuung verleben durften. Ich wünsche Ihnen selbst weiterhin recht gute Erholung und bin mit

H e i l H i t l e r !
Ihr

P.S.

Zum Ausgleich Ihrer durch die Übersendung der Schlafanzüge gehabten Unkosten habe ich den Betrag von RM 1.-- in Freimarken angeschlossen.

2.) Z.d.A.

XII G

Mitteilungen

München, im Mai 1940

der Hauptverwaltung des DDAC

Auch im Krieg DDAC-Karten!

Wenn Landkarten im Kriege auch nicht dazu dienen können unsere Urlaubspläne sorgfältig vorzubereiten und uns auf Ausflugsfahrten zu begleiten, so wollen wir trotz Stillegung der Kraftfahrtouristik aus verschiedenen Gründen nicht darauf verzichten, unseren Mitgliedern die gewohnte Frühjahrs-Kartensendung zu übermitteln. Unsere Touristische Abteilung hat viel Mühe und Arbeit aufgewendet, um wieder einmal zwei Kartenwerke herauszubringen:

Die DDAC-Straßenzustandskarte von Deutschland 1:1100000, Ausgabe 1940

berücksichtigt bereits die seit Kriegsbeginn eingetretenen großen Gebietsveränderungen und hat gegenüber früheren Ausgaben eine erhebliche **Ausdehnung in östlicher Richtung** bis zur deutsch-russischen Interessengrenze erfahren. — Dadurch war es zugleich möglich, das ganze Gebiet der Slowakei und den größten Teil Ungarns darzustellen. — Im nationalen Interesse mußte bei dieser Ausgabe auf die bisher übliche Darstellung des Zustandes der Reichsstraßen verzichtet werden. — Wir hoffen unseren DDAC-Frontkameraden und Mitgliedern in der Heimat mit dieser **vergrößerten** und auch anderweitig **vielfach verbesserten** Deutschlandkarte eine brauchbare, klare Übersicht über den deutschen Lebensraum zu vermitteln.

Die DDAC-Europakarte 1:5000000, Erstausgabe 1940

unterscheidet sich von den bisher erschienenen ähnlichen Karten durch einen nach Ost und Südost erweiterten Ausschnitt. — Nicht nur der größte Teil des europäischen Rußland, sondern auch angrenzende asiatische Landstriche der UdSSR., darunter Transkaukasien und das transkaspische Gebiet bis zum Aralsee ist erfaßt worden. — Von Vorderasien konnten die Türkei, Syrien, Palästina mit Transjordanien und der Irak gänzlich, der Iran und Saudi-Arabien teilweise einbezogen werden.

Die eingefügte kleine **Weltübersichtskarte** vermittelt einen Gesamtüberblick über die bisherige Besitzverteilung der Erde.

Die DDAC-Europakarte soll es unseren Mitgliedern erleichtern, sich über den örtlichen Stand der Kriegslage im Westen und Norden des Kontinents, sowie auch über kommende Ereignisse im Mittelmeer- und Balkanraum fortlaufend zu unterrichten. — Neben den wichtigsten **Schienenwegen** wurde auch das Netz der **Hauptverkehrsstraßen** berücksichtigt, so daß diese Karte unseren Mitgliedern auch als touristische Übersichtskarte von Europa dienen kann.

Die angekündigte DDAC-Kartentasche

kann leider auch diesmal noch nicht an unsere Mitglieder geliefert werden, da der dafür bereitgestellte Rohstoff kriegswichtigen Zwecken zugeführt werden mußte. Diese Darbietung muß daher bis auf weiteres zurückgestellt werden. — In Form der DDAC-Europakarte haben wir uns bemüht, einen vollwertigen und den Erfordernissen der Zeit besser entsprechenden Ersatz zu schaffen.

DDAC-Bordbücher führen!

Im Zusammenhang mit der Anordnung des Korpsführers vom 11. 4. 1940 verweisen wir nochmals auf die Notwendigkeit für bewinkelte Kraftfahrzeuge ein Fahrtenbuch zu führen, aus welchem Datum, Ziel, Zweck und Länge jeder einzelnen Fahrt hervorgeht. — **Der Korpsführer hat für diesen Zweck das DDAC-Bordbuch anerkannt.** — DDAC-Bordbücher sind bei allen Geschäftsstellen sowie bei der Hauptverwaltung des DDAC erhältlich.

13a

80667

Unsere Technische Abteilung empfiehlt:

Frühjahrsarbeit am stillgelegten Kraftfahrzeug.

Nach Abschluß dieses strengen Winters sind die bei Beginn des Krieges vorgenommenen Arbeiten, die zur Überwinterung des Fahrzeuges dienten, zum Teil überholt oder bedürfen einer Ergänzung. Im Nachstehenden sollen darum nochmals die Arbeiten besprochen werden, die für den Schutz unseres stillgelegten Kraftfahrzeuges während der kommenden Monate unerläßlich sind:

Das Kühlsystem.

Bei Beginn des Winters haben sehr viele Fahrzeugbesitzer keine Möglichkeit gehabt, Frostschutzmittel zu besorgen, und waren daher gezwungen, das Kühlwasser abzulassen. Da aber bekanntlich Eisen, vor allen Dingen Gußteile, zur Rostbildung neigen, müssen jetzt im Frühjahr, nachdem die Frostperiode beendet ist, Arbeiten vorgenommen werden, die ein weiteres Rosten verhindern. Zu diesem Zweck ist es vorteilhaft, das Kühlsystem einer gründlichen Reinigung zu unterziehen, d. h. mehrfach durchzuspülen. Nachdem das Wasser wieder vollkommen klar die Ablaßhähne verläßt, stellt man sich ein 2%iges Gemisch von Korrosionsschutzöl in Wasser her, d. h. also auf 10 Ltr. Kühlwasserinhalt 0,2 Ltr. Korrosionsschutzöl. Dieses wird nach Verschließen der Ablaßhähne in den Kühler eingefüllt. Bei Beginn der neuen Frostperiode darf jedoch nicht vergessen werden, das Kühlwasser wieder abzulassen, da Korrosionsschutzöl kein Frostschutz ist. Kühler, die Frostschutzmittel ohne Korrosionsschutzöl jetzt noch enthalten, kann man nachbehandeln, d. h. man läßt die Kühlflüssigkeit mit Frostschutzmittel ab und füllt sie nach Zusatz von 2% Schutzöl wieder ein. — Auf keinen Fall soll das Frostschutzmittel fortgeschüttet werden. Wer aus irgendwelchen Gründen das Frostschutzmittel aus dem Kühler entfernen will, soll dieses ablassen und einige Tage stehen lassen, damit die Verunreinigungen sich setzen; dann ist später diese Frostschutzlösung wieder zu verwenden.

Eine andere Möglichkeit besteht darin, in den Kühler ein Gemisch von Wasser und 10—15% Korrosionsschutzöl zu füllen, dies einige Tage im Kühler zu belassen und dann zu entleeren. Nach 5—6 Monaten müßte diese Arbeit wiederholt werden, da das Schutzöl verdunstet. Beim Ablassen dieses Gemisches überziehen sich alle wasserumspülten Teile mit einer Ölhaut, die weitere Rosterscheinungen verhindern. Bei großen Fahrzeugparks ist es auf diese Weise möglich, mit der vom 1. Fahrzeug abgelassenen Füllung weitere Fahrzeuge zu befüllen und damit eine Ersparnis an Schutzöl herbeizuführen. Zweckmäßigerweise fängt man in solchen Fällen bei dem Kühler mit größtem Inhalt an. Ein kurzzeitiges Warmlaufenlassen der Maschine ist vorteilhaft, weil dadurch eine gute Verteilung der Emulsion erreicht wird.

Der Motor.

Da die Schutzöle eine starke Kriechwirkung haben, lassen sie sich auch vorteilhaft zum Einsprühen in die **Zylinder**, d. h. zum Schutz der Kolbengleitflächen verwenden. Zu diesem Zweck schraubt man die Zündkerzen heraus und nimmt entweder eine Spritzpistole, wenn diese nicht vorhanden eine Flit- oder andere Zerstäuberspritze und zerstäubt damit das angewärmte Korrosionsschutzöl durch die Kerzenöffnung in den Zylinder. Hat man die Möglichkeit, die Maschine durch fremden Antrieb, Anlasser, Kickstarter usw. zu bewegen, so kann das Öl auch in die Ansaugleitung eingespritzt werden. Dabei ist zu beachten, daß vorher der Vergaser entleert und die Kraftstoffzufuhr abgestellt sein muß. Ein anderer Weg ist, das Korrosionsschutzöl nach Ausschrauben der Zündkerzen in den Zylinder einzufüllen. Pro Zylinder können rund 20—25 ccm verwendet werden. In diesem Falle wird der Motor durchgedreht, damit sich das Öl gleichmäßig verteilt. Das Durchdrehen ist alle 10—12 Wochen zu wiederholen. Will man Schwitzwasserbildung vermeiden, so läßt man die Kerzen ausgeschraubt, muß jedoch das Kerzenloch dann durch Drahtgaze oder dergl. abdecken. Unbedingt erforderlich ist jedoch das Offenhalten der Kerzenöffnungen nicht, da Korrosionsschutzöl durch seine emulgierende Eigenschaft die vorhandene oder hinzukommende Feuchtigkeit unschädlich macht. Statt des Korrosionsschutzöles läßt sich für den Verbrennungsraum ebenfalls Speed-Öl verwenden. Speed-Öl hat außerdem noch die Eigenschaft vorhandene Rückstände zu lösen. Kurzzeitiges Laufenlassen des Motors, ohne daß dieser seine normale Temperatur (zirka 80°) erhält, ist wegen der Entstehung von Kondenswasser nicht vorteilhaft.

Übersehen wird gewöhnlich bei der Behandlung des Motors die **Ventilkammer**, trotzdem allgemein bekannt ist, daß die Ventile durch langes Stehen sehr leicht zum Hängenbleiben neigen. Wir empfehlen, den Ventildeckel abzunehmen und die Ventilkammer, nachdem sie gründlich gereinigt ist, mit Korrosionsschutzöl einzunebeln.

In diesem Zusammenhang müssen auch einige Worte über das **Kurbelgehäuse** gesagt werden. Ist noch gutes Öl in der Ölwanne enthalten, dann genügt, wie schon vorher angegeben, ein Durchdrehen der Maschine in Abständen von 10—12 Wochen. Ist das Öl jedoch verbraucht, dann ist es vorteilhaft, dieses verbrauchte Öl abzulassen, entweder durch neues zu ersetzen oder aber das Kurbelgehäuse gut durchzuspülen und durch den Öleinfüllstutzen und die Ölablaßschraube mit Korrosionsschutzöl einzustäuben.

Das Fahrgestell.

Ehe man eine Sache schützt, muß naturgemäß der Schmutz entfernt werden. Dies ist Vorbedingung für die Konservierung des Fahrgestells. Das Fahrgestell ist gründlich zu säubern. Nachdem die Gummiteile am Fahrgestell abgedeckt sind, kann mit der Verneblung von Korrosionsschutzöl begonnen werden. Bei Fehlen von Preßluft kann auch hier mit einem Handzerstäuber die Arbeit vorgenommen werden. In allen solchen Fällen ist es jedoch vorteilhaft, das Öl handwarm vorzuwärmen. Da Kor-

rosionsschutzöl verdunstet, müssen die besprochenen Arbeiten nach 5—6 Monaten wiederholt werden, weil die Wirkung des Schutzöles nach dieser Zeit aufgehoben ist.

Etwa noch im **Brennstoffbehälter** verbliebener Treibstoff kann keinen Schaden anrichten. Es ist darum gleichgültig, ob der Brennstoff entleert wird oder im Tank bleibt, vorausgesetzt, daß es sich um Markenbrennstoff handelt, von dem man weiß, daß er nicht zum Verpichen von Leitungen usw. führt.

Daß Gummi mit der Zeit hart wird ist bekannt. Um die **Reifen** vor dem Brüchigwerden zu schützen ist es nötig, diese trocken, kühl und dunkel aufzubewahren. Nur auf diese Weise ist es möglich, daß die Alterung verzögert wird. Wer die Reifen abnimmt, hat damit gleich die Gelegenheit, die **Felgen**, die innen leicht Rosterscheinungen zeigen, mit einer Stahlbürste vom Rost zu befreien und sie neu zu streichen.

Wer auf diese Weise sein Fahrzeug gegen Korrosion schützt, wird es nach Aufhebung des Fahrverbotes wieder ordnungsmäßig in Dienst stellen können. In Sonderfällen, die in dieser Abhandlung nicht alle besprochen werden können, steht die Technische Abteilung des DDAC auf schriftliche Anfrage mit Auskünften gerne zur Verfügung.

Unsere Juristische Zentrale berichtet:

Zum Inkrafttreten des Gesetzes über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter.

Das Gesetz über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter tritt am 1. Juli 1940 mit seinen entscheidenden Vorschriften in Kraft. Zu diesem Zeitpunkt muß der Halter eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers, die ihren regelmäßigen Stand im Inland haben, eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Sach- und Personenschäden abgeschlossen haben. Von der Versicherungspflicht ausgenommen sind einmal nach der persönlichen Seite hin eine Reihe von Körperschaften des öffentlichen Rechts. Nach der sachlichen Seite hin unterliegen der Versicherungspflicht nicht Kraftfahrzeuge, deren Höchstgeschwindigkeit 6 km je Stunde nicht übersteigt, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, deren Höchstgeschwindigkeit 20 km je Stunde nicht übersteigt, Anhänger, die den Vorschriften über das Zulassungsverfahren nicht unterliegen, und maschinell angetriebene Krankenfahrstühle.

Die Versicherungspflicht gilt für **stillgelegte Fahrzeuge** nur dann, wenn für sie am 17. 1. 1940 ein Haftpflicht-Versicherungsvertrag bereits bestand, ferner für Fahrzeuge, die auf Grund behördlicher Anordnung in betriebsfähigem Zustand gehalten werden müssen, und schließlich für Fahrzeuge, die auf Grund behördlicher Ermächtigung zu einzelnen Fahrten benutzt werden. Soweit stillgelegte Kraftfahrzeuge nicht gegen Haftpflicht versichert sind, braucht auch bis zu ihrer Wiederinbetriebnahme keine Haftpflichtversicherung abgeschlossen zu werden, denn sie befinden sich ja nicht in Gebrauch; es kann durch sie daher auch kein Sach- oder Personenschaden verursacht werden. Bei stillgelegten Kraftfahrzeugen, die im Zeitpunkt der Stillegung gegen Haftpflicht versichert waren, ruht die Versicherung. Durch den Bestand dieser Ruheversicherung gelten sie aber nach ausdrücklicher gesetzlicher Vorschrift als ordnungsgemäß versichert.

In Zukunft ist die **Neuzulassung** eines Kraftfahrzeuges davon abhängig, daß der Antragsteller der Zulassungsstelle mit dem Antrag auf Zuteilung des amtlichen Kennzeichens die Versicherungsbestätigung vorlegt.

Die Halter von bereits zugelassenen Kraftfahrzeugen, die keine den gesetzlichen Vorschriften entsprechende, d. h. **ausreichende** Haftpflichtversicherung abgeschlossen haben, sind verpflichtet, das Kennzeichen ihres Fahrzeuges entstempeln zu lassen und den Kraftfahrzeugschein oder Anhängerschein an die Zulassungsstelle abzuliefern.

Das Gesetz schreibt gewisse Mindest-Versicherungssummen vor. Die Halter von Krafträdern, Personenkraftwagen bis zu 6 Plätzen und von Güterfahrzeugen, Zug- und Arbeitsmaschinen einschließlich der Anhänger, die bereits eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen haben, haben damit auch ihre Fahrzeuge nach den Bestimmungen des Gesetzes und seiner Durchführungsverordnung ordnungsgemäß versichert, gleichgültig, ob das Fahrzeug augenblicklich im Betrieb ist oder nicht. Stillgelegte Kraftfahrzeuge gelten nicht nur dann als ordnungsgemäß versichert, wenn für sie am 17. 1. 1940 eine Ruheversicherung bestanden hat, sondern auch, wenn sie zu diesem Zeitpunkt nicht gegen Haftpflicht versichert waren.

Die Halter von Kraftfahrzeugen der vorerwähnten Gruppen brauchen die Mindest-Versicherungssumme nicht zu erhöhen, weil die für diese Gruppe vorgeschriebene gesetzliche Mindesthöhe von RM. 100 000.— für Personenschäden und von RM. 10 000.— für Sachschäden mit den Mindest-Deckungssummen des gegenwärtig geltenden Einheitstarifes für die Haftpflichtversicherung dieser Gruppen von Kraftfahrzeugen übereinstimmt.

Zur Beschaffung einer Versicherungsbestätigung und zu deren Vorlage an die Zulassungsstelle sind nur die Halter von Kraftfahrzeugen verpflichtet, die neu zugelassen werden.

Eine ins Einzelne gehende Darstellung des gesamten Fragenkreises wird in einigen Wochen im „DDAC-Kriegswirtschaftsdienst" erscheinen. Bis dahin kann erwartet werden, daß über verschiedene noch bestehende Zweifelsfragen bei der Anwendung des Gesetzes und seiner Durchführungsbestimmung Klarheit besteht.

14a

Die Neuordnung der strafrechtlichen Vorschriften über fahrlässige Tötung, Körperverletzung und Flucht bei Verkehrsunfällen.

Durch eine Verordnung des Ministerrats für die Reichsverteidigung vom 2. April 1940 ist die Verfolgung leichter, vorsätzlicher, sowie aller durch Fahrlässigkeit verursachter Körperverletzungen in erster Linie von der Stellung eines Strafantrages durch den Verletzten abhängig gemacht. Die Strafverfolgungsbehörden verfolgen diese Straftaten in Zukunft von Amts wegen nur dann, wenn wegen des besonderen öffentlichen Interesses an der Strafverfolgung ein Einschreiten von Amts wegen geboten ist. Damit ist das Tatbestandsmerkmal der Übertretung einer Amts-, Berufs- oder Gewerbepflicht, mit der eine derartige Körperverletzung begangen wurde, aus dem Gesetz verschwunden. Diese gesetzliche Neuordnung ist für den Kraftfahrer von weittragender praktischer Bedeutung. Die Rechtssprechung des Reichsgerichts hatte nämlich die Berufsfahrereigenschaft schon in all den Fällen angenommen, in denen ein Kraftfahrzeug nur hilfsweise zur Erleichterung oder Förderung einer ganz anders gearteten Berufstätigkeit benützt wurde. Es sah also als Berufsfahrer beispielsweise den Arzt oder den Handlungsreisenden an, der ein Kraftfahrzeug in seinem Beruf benützte. Die Rechtssprechung des Reichsgerichts ging so weit, den erhöhten Sorgfaltsmaßstab nicht nur auf das Verhalten bei Fahrten anzuwenden, die sich wegen ihres wirtschaftlichen oder zeitlichen und technischen Zusammenhangs mit dem eigentlichen Beruf als dessen Hilfs- oder Nebenverrichtungen darstellten. Die Berufsfahrereigenschaft wurde auch auf Fahrten erstreckt, die ohne jeden Zusammenhang mit der Hauptberufstätigkeit unternommen wurden, z. B. auf Vergnügungsfahrten oder sportliche Zuverlässigkeitsfahrten. In allen diesen Fällen trat die Verfolgung leichter fahrlässiger Körperverletzungen von Amts wegen ein.

Der Korpsführer, als Führer der deutschen Kraftfahrt, hat auf Anregung des DDAC den Herrn Reichsminister der Justiz gebeten, dieser Rechtssprechung im Wege der Gesetzesänderung ein Ende zu bereiten. Die Verordnung vom 2. April 1940 hat die im Interesse aller Verkehrsteilnehmer gelegene Anordnung gebracht.

Das Gesetz beseitigt außerdem für den Tatbestand der **fahrlässigen Tötung** den strafschärfenden Grund der Verletzung einer Aufmerksamkeitspflicht, zu deren Beobachtung der Täter vermöge seines Amtes, Berufes oder Gewerbes besonders verpflichtet war. Bei dem Vorliegen dieses Tatbestandmerkmales konnte die Strafe bis auf 5 Jahre Gefängnis erhöht werden. Auch hier erfolgte die Streichung dieses Tatbestandmerkmales, weil sein Vorliegen ohne Beziehung zur Frage der Gemeinschaftswidrigkeit des Verhaltens des Täters ist.

Auf der anderen Seite bringt das Gesetz eine Erweiterung des Strafrahmens für die Fälle der fahrlässigen Tötung und der fahrlässigen Körperverletzung. Die Beschränkung auf eine Gefängnis-Höchststrafe bis zu drei Jahren im Falle der fahrlässigen Tötung ist beseitigt. Die Gefängnis-Höchststrafe bei fahrlässiger Körperverletzung ist von 2 Jahren auf 3 Jahre geändert. In dieser Gesetzesänderung kommt die Bedeutung, die das Gut der körperlichen Unversehrtheit des Einzelnen für die Gemeinschaft hat, besonders klar zum Ausdruck.

Auch der Tatbestand der **Führerflucht** ist neu geordnet. Bisher war nur der flüchtige Führer eines Kraftfahrzeuges mit Strafe bedroht. In der Beschränkung auf diesen Personenkreis zeigte sich deutlich, daß der Kraftfahrer auch insoweit nicht in die Front der übrigen Verkehrsteilnehmer eingegliedert war. Mit dem Gedanken der Verkehrsgemeinschaft ist dies nicht vereinbar. § 22 des KFG. ist daher gestrichen. Im Strafgesetzbuch ist ein neuer § 139a eingefügt. Die neue Bestimmung erfaßt nun alle Gruppen von Verkehrsteilnehmern. Künftig wird jeder, der sich nach einem Verkehrsunfall, an dem er beteiligt war, der Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs oder der Art und Weise seiner Beteiligung an dem Unfall durch Flucht entzieht, mit Gefängnis bis zu 2 Jahren und mit Geldstrafen bis zu RM. 10 000.— oder mit einer dieser Strafen bestraft. Es ist also nicht nur der persönliche Kreis der Täterschaft, sondern auch der sachliche erheblich erweitert. Fahrerflucht begeht in Zukunft nicht nur derjenige, der sich der Feststellung seiner Person oder seines Fahrzeugs entzieht, sondern auch, wer die Art und Weise seiner Beteiligung an dem Unfall einer sachgemäßen Aufklärung entzieht.

Die neue Bestimmung nimmt ferner dem Täter die Möglichkeit, sich dadurch straffrei zu machen, daß er spätestens am nächstfolgenden Tage nach dem Unfall Anzeige bei der Polizeibehörde erstattet und die Feststellung des Fahrzeugs und seiner Person bewirkt.

Auch hier wurde der Strafrahmen erheblich erweitert; an die Stelle von Geldstrafen oder Gefängnis bis zu 2 Monaten ist Gefängnis bis zu 2 Jahren oder Geldstrafe bis zu RM. 10 000.— getreten. Für besonders schwere Fälle ist Gefängnis nicht unter 6 Monaten oder Zuchthaus vorgesehen. Die neue Bestimmung erklärt auch den Versuch für strafbar.

Eine Bitte unserer Abteilung Grenzverkehr:

Club-Kameraden denkt daran, daß es wichtig ist, **alle Triptiks** und **Carnets de Passages** dem Club wieder zurückzugeben! Durchsucht die Seiten- bzw. Packtaschen Eurer Fahrzeuge, haltet Nachschau in Eurem Schreibtisch — und vergeßt nicht die Dokumente dem Club mit Einschreibebrief zukommen zu lassen.

N/0064