Seite VIII / Frankfurter Rundschau

AUTO* MOTOR-VERKEHR

Samstag, 17. Februar 1968, Nr. 41

Jeder sechste Besitzer eines bundesdeut-
schen Führerscheins ist derzeit beim Kraft-

fahrer-Bundesamt in Flensburg als „Verkehrs-
sünder" registriert. Dabei konnten um die
Jahreswende rund 800000 yerkehrssünden.
wieder aus der Kartei gelöscht werden, denn
sie sind verjährt: Geldstrafen bis 500 Mark
schon nach zwei Jahren, Geldstrafen über 500
Mark und Haftstrafen bis drei Monate nach

fünf Jahren. Nur lange Freiheitsstrafen blei-
ben zehn Jahre lang in der Verkehrssünder-
kartei registriert. mpd

Photochromatisches Glas wurde von der
Firma Corning Glas International, einer der
größten Glasproduzenten von Amerika, ent-
wickelt. Dieses Sonnenschutzglas ist im Nor-
malzustand hell und klar wie normales Fen-
sterglas. Fällt jedoch Sonnenlicht auf die
Scheibe, so färbt es sich dunkler, und zwar
neutral grau. Grau ist wichtig, denn beim
Durchblick durch die so getönte Scheibe blei-
ben alle Färben unverfälscht erhalten. Ver-
schwindet die Sonnenbestrahlung, verliert das
Glas die angenommene Grautönung. Dieser
Vorgang ist beliebig oft wiederholbar. Leider
verstreichen vom Hell- zum Dunkelwerden
und umgekehrt einige Minuten. Bei Verwen-
dung des Glases für die Seitenscheiben eines
Autos spielt diese Trägheit keine Rolle, bei
der Windschutzscheibe jedoch schon. 'Fährt
man vom grellen Sonnenlicht in einen mäßig
beleuchteten Tunnel, so müßte die automa-
tische „Sonnenbrille" sofort ansprechen. Viel-
leicht gelingt es den Coming-Wissenschaftlern,
ihr Sonnenschutzglas noch um einiges
„schneller" zu machen. kab

r^^^P

Von unserem Fachmitarbeiter Eberhard Seifert

beinahe klassische Unfallspitze in den Fe-
rienmonaten Juli/August gründlich abgebaut
werden.

Aus den Erfahrungen dieser Aktion, die
sich zur Nachahmung empfiehlt, soll ein „Mo-
dellhandbuch" entstehen, eine Art Leitfaden
für künftige Maßnahmen. Der bayerische In-
nenminister Merk, der an der Pressekon-
ferenz, die über das Ergebnis der Aktion be-
richtete, teilnahm, lobte vor allem die neuent-
wickelte Unfallursachen-Steckkarte, die jetzt
zum erstenmal in einem größeren Bereich,
im Regierungsbezirk Schwaben, erprobt wer-
den soll. Im Gegensatz zu den bisher
üblichen Unfall-Steckkarten, die nur Sach-
schaden, Verletzte oder Getötete in verschie-
denen Farben markieren, die die Unfallfolgen
darstellen, werden jetzt auch die Unfallur-
sachen erfaßt.

In einem Kommentar zu der Aktion be-
klagte Rechtsanwalt Jacobi vom HUK-Ver-
band, daß es bei Unfällen im Straßenverkehr
an jener klaren Zuständigkeit fehlt, die in
der Industrie längst erreicht ist. Seit Jahr-
zehnten gehört es zu den gesetzlichen Auf-
gaben der Berufsgenossenschaften, Arbeits-
unfälle zu verhüten, wie es in der Reichs-
versicherungsordnung festgelegt ist: ein gutes
Beispiel für Selbstverantwortung durch
Selbstverwaltung. Wenn es sich aber im' Be-
reich des Straßenverkehrs nicht um Arbeits-
unfälle oder um Unfälle auf dem Weg'-Von
und zur Arbeitsstätte handelt, bleibt es mehr
oder minder dem Zufall überlassen, ob hier
etwas für die Unfallverhütung geschieht. So
gesehen war die „Aktion Nr. Sicher" ein
Beispiel, was durch Zusammenarbeit aller

Kräfte auf dem Gebiet des Straßenverkehrs
geschehen kann: Sie hat mindestens 20 Men-
schen das Leben gerettet und 70 vor schwerem
Siechtum bewahrt.

Als Erfahrungen für ähnliche Aktionen
im Dienste der Unfallverhütung nannte Jaco-
bi folgende Gesichtspunkte:
Überprüfung des gesamten Straßennetzes
einer Gemeinde oder eines Kreises auf Män-
gel und Gefahrenstellen;
Einsatz hauptberuflicher Verkehrsingeni-
eure in Kreisen und Gemeinden;
Einführung der Unfall-Steckkarte, um
Schwerpunkte gefahrenträchtiger Straßen-
stellen zu ermitteln;
Einführung des Verkehrsunterrichtes auch
in Kindergärten sowie Schulung der Kinder-
gärtnerinnen für diese Aufgaben;
Beeinflussung der Jugendlichen über Ju-
gendgruppen sowie Schulung der Jugend-
gruppenleiter;
Veranstaltung von Lehrerseminaren für
die Verkehrserziehung in den Schulen;
Fortbildung der Führerscheinbesitzer
durch gezielten Verkehrsunterricht in defen-
sivem Fahren;
Veranstaltung von Kursen in Erster Hilfe.
Abschließend forderte Jacobi eine tiefere
Unfallursachenforschung, Richtlinien von Ex-
perten, was man tun kann, um erkannte Un-
fallursachen auf technischem und menschli-
chem Gebiet einzudämmen, sowie eine An-
passung des Verkehrsstrafrechtes einschließ-
lich des geplanten Bußrechtes an die For-
derungen der Erziehung. Mit anderen Worten:
Der Staat soll nicht vergelten, sondern er-
ziehen.

Vor einem Jahr startete der Allgemeine
Deutsche Automobilclub in Verbindung mit
dem HUK-Verband als Dachorganisation der
westdeutschen Kraftfahrzeugversicherer und
der Landesverkehrswacht Bayern den Modell-
fall „Nr. Sicher". Es wurde zu diesem Zweck
ein begrenztes Gebiet südöstlich von München
ausgewählt, und zwar die Landkreise Rosen-
heim und Bad Aibling mit der Stadt Rosen-
heim, weil es in seiner Verkehrsstruktur für
den größten Teil der Bundesrepublik typisch
ist. Die Initiative ging also nicht vom Staate
sondern von privaten Organisationen aus. Der
Erfolg der Aktion auf einer Fläche von
1170 Quadratkilometern, wo 170 000 Men-
schen wohnen, die 46 000 Kraftfahrzeuge be-
sitzen und auf einem Straßennetz von 2200
Kilometer bewegen, beweist zugleich, wie
wichtig unter Verzicht auf Improvisation ge-
zielte Planung ist.
' Mit einer „Entwicklungshilfe" von 250 000
Mark, an der sich außer den bereits genann-
ten Institutionen auch noch das bayerische
Innenministerium und das Kuratorium „Wir
und die Straße" beteiligten, wurden straßen-
bautechnische Maßnahmen, polizeiliche Ver-
kehrsüberwachung und Verkehrserziehung %
sowie Verkehrsaufklärung beglichen. Mit
60 000 Bürgerbriefen und 5000 Plakaten sowie
zahllosen Verkehrskursen bis zum Geschick-
lichkeitsturnier wurde das Gemeinschaftsbe-
wußtsein im beispielhaften Zusammenspiel
aller an den Unfallverhütung interessierten
Kreise, von der Polizei bis zur Ortsverkehrs-
wacht und Jugendorganisationen, angespro-
chen. Mit Hilfe von Verkehrsingenieuren ent-
schärfte man gefährliche Straßenstellen und
bereinigte unübersichtliche Kreuzungen, um
unfallfördernden Situationen keinen Vor-
schub zu leisten. Gleichzeitig stellte man ein
umfassendes Programm kurz- und langfristi-
ger Abhilfemaßnahmen auf, damit die vor-
handenen Mittel für den Straßenbau optimal
eingesetzt werden konnten.
Der Erfolg dieser gezielten Bemühungen
spiegelt sich in folgenden Zahlen: Die seit
zwölf Jahren kontinuierlich nach oben klet-
ternde Kurve der Verkehrsunfälle fiel von
1966 auf 1967 zum erstenmal unter den Stand
von 1965: Insgesamt ereigneten sich im Ak-
tionsraum Nr. Sicher 12,7 Prozent weniger
Unfälle. Außerdem gab es 22,9 Prozent we-
niger Getötete und 3,3 Prozent weniger Ver-
letzte. Auch die Zahl der Schwerverletzten
nahm um 8,2 Prozent ab.
Damit ist eindeutig bewiesen, daß Ver-
kehrsunfälle kein unvermeidlicher Schick-
salsschlag sind, den man hinnehmen muß.
Obwohl der Fremdenverkehr,- wie an Hand
von Ubernachtungszahlen und polizeilichen
Verkehrszählungen bewiesen wurde, ebenso _
groß wie im Vorjahr war, konnte doch die

Viele Kraftfahrer glauben, ihnen drohe
keine Gefahr, weil sie nur maßvoll trinken
und die Promillegrenze derzeit noch mit 1,3
Promille recht hoch angesetzt ist. Die meisten
wissen aber gar nicht, wie schnell diese Pro-
millegrenze erreicht wird, vor allem in einer
„langen Nacht". Die sogenannten „Alkohol-
tabellen" täuschen oft sehr, zumal die Pro-
millewerte nicht nur von der Menge und der
„Schärfe" der Getränke, sondern noch von vie-
len anderen Umständen abhängen. Darüber
hinaus aber ist es ein Trugschluß zu glauben,
ein Kraftfahrer könne nur dann bestraft wer,-
den, wenn bei ihm ein Blutalkoholgehalt von
mehr als 1,3 Promille festgestellt wird. Bei
diesem Wert beginnt lediglich nach der Recht-
sprechung die „absolute Fahruntüchtigkeit".
Bestraft werden kann ein Kraftfahrer aber
auch, wenn die Blutprobe weniger als 1,3 Pro-
mille ergeben hat, ihm aber nachzuweisen ist,
daß seine Fahrtüchtigkeit durch Alkoholgenuß
beeinträchtigt gewesen ist — und das ist bei
fast allen Kraftfahrern schon ab etwa 0,8 Pro-
mille der Fall. mpd

Wenn nicht alles täuscht, bleibt der Old-
timer-Look nicht länger Hobby einiger gut
betuchter Autofreunde, War es in der Ver-
gangenheit der Excalibur SS aus Amerika,
der für knapp 50000 Mark das Gefühl ver-
mittelte, einen jener sagenhaften Mercedes-
SSK-Typen der 30er Jahre zu fahren, ohne
dabei des technischen Fortschritts bei Fahr-
werk und Motor entraten zu müssen, so kann
man jetzt in Europa auch für relativ wenig
Geld ein »altmodisches* Auto erwerben. Die
italienische Firma Siata, eng mit Fiat liiert,
brachte auf der Basis des Fiat 850 ein ver-
gnügliches Cabriolet heraus, das vor allem
bei jungen Leuten viel Anklang finden wird.
Der Siata »Spring 850* (oberes Bild), wie
er sich nennt, ist auch in der Bundesrepublik
zu haben, und zwar für den maßvollen Preis
von rund 7000 Mark. Das Angenehme an der
Sache ist dabei, daß die Fiat-Organisation für
den Service geradesteht, w&il ja nur das
»Kleid", nicht aber Fahrwerk und Motor vom
Original-Fiat 850 abweichen. So ist also der
»Spring 850" trotz seiner allerdings zu klotzig
geratenen Kühlerattrappe ein Heckmotorwa-
gen. Die pompöse vordere Haube bietet be-
scheidenen Raum für einiges Gepäck. Serien-
mäßig sind übrigens bei diesem erstaunlichen
Preis bereits Holzlenkrad, Speichenräder,
Gürtelreifen, Steckfenster, Drehzahlmesser
und umklappbare Windschutzscheibe.- Eine

nicht zu unterschätzende Versuchung für den
unseres gleichgeschalteten Automobilge-
schmacks überdrüssigen Liebhaber „altmodi-
scher" Formen also. Die Münchener Firma
Urbach KG macht's möglich,..
Die englische Firma Morgan nahm sich
unterdessen den alten Jaguar aus der Mark-
Serie zum Vorbild für einen bildschönen
Sportwagen im betagten Gewand. Dieser
Morgan Spezia! (mittleres Bild) basiert dabei
auf dem Triumph TR 4 A, dessen 114-PS-Vier-
Zylinder-Motor er auch übernahm. Der Old-
timer-Sportwagen soll es damit auf 180 km/st
bringen. Wegen der winzigen Serienstück-
zahlen hat der Wagen allerdings einen pom-
pösen Preis. Auf dem bundesdeutschen Markt
ist er nicht zu haben.

Zu haben ist dagegen wieder der pracht-
volle Alfa Romeo Quattroruote (unteres Bild)
auf der Basis der 1600er-Modelle. Für runde
18 000 Mark karfri man sich auch in der Bun-
desrepublik das königliche Vergnügen eines
offenen Wagens mit faszinierender Zagato-
Karosserie leisten. Der. 1,6-Liter-Doppelnok-
kenwellenmotor der Giulia-Reihe leistet 106
PS und verleiht dem eleganten Klassiker eine
Höchstgeschwindigkeit von 155 km/st. Im
»Ernstfall" ist er über jeden Alfa-Händler be-
ziehungsweise die Frankfurter Deutschland-
zentrale von Alfa zu haben.
(FR-Bilder: Lehmann]

dritten Plätze in den Klassenwertungen vor-
gesehen. Die meisten Siege wurden im ver-
gangenen Jahr mit dem Renault 8 Gordini
errungen. . fr

Führerschein auf Probe?
Einen Führerschein auf Probe für 'alle
Führerschein-Neuerwerber einzuführen, :

be-
fürwortete der Beirat der Deutschen Ver-
kehrswacht kürzlich in Hannover. Die Ver-
kehrswacht ist ferner der Ansicht, daß die
Führerscheininhaber, die im Verkehr auffäl-
lig geworden sind und bei denen die Vermu-
tung besteht, daß sie den Verkehrsanforde-
rungen nicht entsprechen, auf ihre Fahrtaug-
lichkeit überprüft werden müssen. fr

GM-Niederlassung in Wiesbaden
Kürzlich hat sich im Frankfurter US-Tra-
de-Center die voriges Jahr gegründete Gene-
ral Motors Deutschland GmbH offiziell vorge-
stellt. Sitz der Gesellschaft ist Wiesbaden. Ziel
ist es, die folgenden General-Motors-Fabri-
kate in Deutschland zu vertreiben und sie
über den Kundendienst zu betreuen: Chevro-
let, Oldsmobile, Pontiac, Buick, Cadillac,
Vauxhall-Personenwagen, Bedford-Lastwa-
gen, Allison-Getriebe, Detroit-Dieselmotoren,
Frigidaire-Kühl-, -Haushalts- und Klimage-
räte sowie AC-Delco-Ersatzteile. Opel bleibt
in eigener Regie, Euclid-Baufahrzeuge wer-
den weiterhin von Charles Keller in Düssel-
dorf verkauft und Erzeugnisse der Elektro-
motive Division werden nach wie vor von der
General Motors Continental in Antwerpen be-
treut. Die Anschrift der General Motors
Deutschland GmbH lautet: 6200 Wiesbaden,
Mainzer Straße 131, Telefon 0 6121/70 41,
Fernschreiber 4-186768. mot

Automatische „Sonnenbrille"

800000 Sünden gelöscht

Jm üohhsdfyahhsn notisüd

Oldtimer-Träume werden wahr

Keine Narrenfreiheit
Für Kraftfahrer kann es auch in der „när-
rischen Zeit" keine „Narrenfreiheit" geben.
Nach diesem Grundsatz hat die Polizei selbst
der Faschingshochburg München bis zum
Aschermittwoch eine verschärfte Jagd auf
Alkoholsünder angekündigt. Aber auch in den
rheinischen Zentren des Karnevals wird die
Polizei kein „Auge zudrücken", wenn sie einen
„Jecken" angetrunken am Steuer seines Kraft-
fahrzeuges antrifft.
Betrunkene Kraftfahrer bedeuten höchste
Gefahr für alle Verkehrsteilnehmer. Sie haben
weder Nachsicht noch „mildernde Umstände"
verdient. Wer eine Faschings- oder Karnevals-
veranstaltung besucht, braucht deshalb als
Kraftfahrer nicht abstinent zu sein. Man kann
aber von ihm verlangen, daß er die Gefahr
kennt und auf sein Auto verzichtet. Wer sich
in betrunkenem Zustand an das Steuer setzt,
kann sich später vor Gericht nicht damit ent-
schuldigen, er habe im Zustand verminderter
Zurechnungsfähigkeit gehandelt.

Saab nun auch in Deutschland

Für den Vertrieb von Kraftfahrzeugen,
elektronischen Geräten und anderen Erzeug-
nissen der schwedischen Muttergesellschaft
wurde jetzt die SAAB Deutschland.GmbH in
Frankfurt/Main eingetragen. ' mot

Renault fördert Motorsport

Renault will die Leistungen der deutschen
Privatfahrer belohnen, die aus eigener Initia-
tive auf Renault-Fahrzeugen Motorsport be-
treiben. Die Deutsche Renault zahlt deshalb
Geldprämien an Privatfahrer, die bei von der
ONS anerkannten Motorsportveranstaltungen
Erfolge erringen. Diese Prämien sind für Ge-
samtsiege und für die ersten, zweiten und

• Preise für die Dyane 6
Die Dyane 6, das neue Citroen-Modell mit
600-ccm-24,5-PS-Motor, wird vom März an
auch in der Bundesrepublik erhältlich sein. Die
Preise für die einzelnen Modelle wurden jetzt
von der Citroen-Automobil-AG in Porz bei
Köln bekanntgegeben. Danach kostet die Li-
mousine in Standardausführung 4697 Mark,
während das besser ausgestattete „Comfort"-
Modell 4972 Mark erfordert. Daneben wird es
auch zwei Kombiversionen zu 4807 beziehungs-
weise 5082 Mark geben. Zu allen Preisen kom-
men noch 100 Mark „Vorfracht" sowie die übli-
chen Ueberführungskosten ab Köln hinzu, fr

Ford-Automatik teurer

Die Aufpreise der deutschen Ford-Auto-
matik wurden jetzt vom Werk von 950 auf
1050 Mark erhöht. Als Grund gibt das Werk
den zusätzlichen Einbau eines Getriebeöl-
kühlers an. Er sorgt dafür, daß sich das Oel
im hydraulischen Drehmomentwandler nur
noch geringfügig erwärmt. Damit sind die mit
automatischem Getriebe ausgestatteten Ford-
Wagen nun auch für Anhängerbetrieb ge-
. eignet. mot
Simca-Automatiken billiger
" Die automatischen Getriebe in Simca-Wa-

gen sind seit kurzem im Bundesgebiet billiger.
Die Ferodo-Automatik im 1100 kostet gegen-
über 575 Mark jetzt nur noch 495 Mark. Die
Borg-Warner-Automatik im 1501 verbilligte
sich von 1000 auf 850 Mark. Simca will damit

die Verbreitung -der Automatik fördern, mot
Jeder fünfte Porsche

Die Porsche KG in Stuttgart-Zuffenhausen
ist mit dem Interesse an der „Sportomatic"
sehr zufrieden. Ueber 20 Prozent der Sechs-
zylinder-Typen werden augenblicklich mit
diesem wählautomatischen Getriebe verlangt.
mot

Was man beim Gebrauchtwagenkauf wissen sollte
Hochglanz ist oft verdächtig / Echtheit des Tachometerstandes schriftlich bestätigen lassen / Nützliche kleine Liste

Der Kauf eines Gebrauchtwagens ist immer
mit einem gewissen Risiko verbunden. Dieses
Risiko, vor allem bei Käufen direkt von Pri-
vat zu Privat, läßt sich mindern, wenn man
als Käufer einigermaßen über die Dinge Be-
scheid weiß, welche beim Kauf später eine
Rolle spielen können.
Es gibt viele ehrliche, gutgesinnte Verkäu-
fer von Gebrauchtwagen, aber auch solche,
die mit allen Tricks die Mängel des abzusto-
ßenden Wagens zu verbergen suchen. Wichtige
Hinweise darauf, ob ein Wagen gut gepflegt
und angemessen gefahren wurde, erhält der
Käufer meist bei einer Probefahrt mit dem.
Besitzer des Wagens. Wer dabei scharf auf-
paßt, wird bereits einige eventuelle Täu-
schungsmanöver durchschauen.
Da die Zahl der gefahrenen Kilometer auf
den Kaufpreis einen bestimmten Einfluß hat,
begnüge man sich nie mit der mündlichen Be-
stätigung, daß der Tachostand stimme, son-
dern lasse sich schriftlich versichern, daß der
Originaltacho eingebaut und daran keine Re-

paraturen vorgenommen wurden. Jede Auto-
marke hat einen Bereich gefahrener Kilome-
tern oberhalb dessen meist teure Revisionen
fällig werden. Man erkundige sich bei Besit-
zern dieser Marke, wie die diesbezüglichen
Erfahrungen sind, und überlege sich darauf,
of man gewillt ist, zugunsten eines niedrigen
Kaufpreises nach mehr oder weniger kurzer
Betriebszeit dann Geld für derartige Repara-
turen zu investieren.

In welchem Zustand sich ein Wagen allge-
mein befindet, läßt sich übrigens inder kalten
Jahreszeit viel eher herausfinden als im Som-
mer, denn kleine Schwächen zeigen sich im
Winterbetrieb eher.

Das Aeußere allein darf beim Gebraucht-
wagenkauf niemals den Ausschlag geben. Ein
hochglanzpolierter Wagen ist eher verdächtig
als ein unter der Laternengarage etwas matt-
gewordener, aber sonst mechanisch gut erhal-
tener Wagen, denn mancher matt präsentierte
Lack ist in der Schicht noch weidlich dick, da-

gegen mancher hochglanzpolierte nur noch ein
Hauch von ehemals.
Türscharniere und Türschlössef kontrolliert
man auf ihr gutes Schließen ohne Klemmen
und ohne Gewaltanwendung; alle Fenster-
scheiben müssen einwandfrei zu kurbeln sein.
Dann geht's weiter in der Funktionsprüfung:
brennt jede Lampe, funktioniert das Abblend-
system, das Stoplicht? Funktioniert der Schei-
benwischer, die Sitzverstellung, der Starter?
Am besten macht man eine solche Inspek-
tion mittels einer vorher angefertigten Liste,
kreuzt sich Mängel sofort an und hat dann die
Gewähr, daß innerhalb von rund zehn Minu-
ten das Wesentliche kurz überprüft wurde.
Flecken auf den Sitzpolstern wie an der Decke
sind keine schlimmen Mängel, lassen aber
meist den Schluß zu, daß der Besitzer kein
besonders sorgfältiger Wagenpfleger gewesen
war. Nicht blenden lassen von funkelnagel-
neuen Sitzbezügen, diese sind meist verdäch-
tiger als keine oder schon weidlich abge-
nutzte, mid

DIE ERSTEN POLNISCHEN FIATS rollen jetzt von den Montagebändern der Warschauer Automobil-werke FSO-Automobilwerke. Gemäß einem Lizenzabkommen werden dort Fohrzeuge des Typs Fiat 125 gebaut. Allerdings besitzen sie nicht den aufwendig gebauten Doppelnockenwellenmotor des Originals, sondern das 1300-ccm-Triebwerk des früheren Fiat 1300. Nicht zuletzt wegen der niedrigen Oktanzahl des polnischen Kraftstoffes wurde diese Wahl getroffen. Jedenfalls zeigt der neue „Fiat 125 P", wie der Wogen offiziell heißt, daß sich auch in Polen die Zeit des Basteln.s an ver-alteten Konstruktionen und einer unrentablen Produktion mit niedrigen Stückzahlen dem Ende nähert. Auch Gomulkas Staat reiht sich unter die ernsthaften Automobilbauer ein. Polens Bevölkerung hat diesen „Stapellauf" der ersten polnischen Fiats mit beträchtlichem Interesse verfolgt, rückt doch damit der Wunsch nach einem eigenen Auto und das damit verbundene Mehr an individueller Frei-
heit auch für sie näher. (Bild: AP)

Genfer Salon mit Rekordzahlen
Der internationale Genfer Autosalon findet
dieses Jahr vom 14. bis 24. März statt. An
über 600 Ständen werden die neuesten Per-
sonenwagen, Nutzfahrzeuge, Baumaschinen
und Zubehörteile ausgestellt. Ueber 1300 Aus-
steller aus 25 Ländern werden sich am
38. Autosalon in Genf beteiligen. Diese Zah-
len bedeuten für Genf einen neuen Teilneh-
merrekord. , np

Verantwortlich f. d. Motorseite: Feter Klinkenberg

Mehr als 20 Mensehen durften ihr Leben behalten
„Aktion Nr. Sicher" wurde ein voller Erfolg / Das richtungweisende Experiment von Rosenheim