



30.09.1949 – 607 507

Rathgeber
1909 – 1913
1951 – 1952

Die am 16. Oktober 1852 gegründete Waggonfabrik Joseph Rathgeber, München, nahm 1909 für die Bayrischen Truppen den Lizenzbau von > Büssing Subventionswagen auf. Die bayerische Heeresleitung war an den Subventionslastwagen der Braunschweiger sehr interessiert, durfte jedoch nur bayerische Firmen fördern. Rathgeber erhielt für das Subventionsjahr April 1909 bis April 1910 insgesamt 10 Subventionslastzüge für 10 t Nutzlast (6 t plus 4 t) gefördert. In die 5 – 6-t-Lastwagen wurden Original-Büssingmotore eingebaut. Nach der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft (21. Oktober 1911) wurde die Fabrik nach Moosach verlegt.

Ein herausragendes Ereignis war die Teilnahme von Rathgeber-Armeelastzügen neuer Bauart (Typ 1913) an einer militärischen Prüfungsfahrt im Oktober 1912 über eine Strecke von 2054,6 km durch die Mittelgebirge des Deutschen Reiches. Sie waren nach den für alle Hersteller verbindlichen Vorlagen Büssings entstanden.

Um in der Moosacher Fabrik gefertigte Eisenbahnwaggons zum Güterbahnhof zu bringen, benutzte Rathgeber damals schon ein modernes Straßen-Schienensystem. Damit zog man dreiachsige Postwaggons mit 18 800 kg. Nachdem man die letzten Armeelastzüge für das Subventionsjahr 1913/1914 abgeliefert hatte, stellte man die Lkw-Fertigung ein und widmete sich wieder ganz der Waggonproduktion. Für 30 Armeelastzüge und 5 einzelne Motorwagen des Typ A.L.Z. 13 hatte Rathgeber die staatliche Förderung erhalten.

Nach dem zweiten Weltkrieg karosierte Rathgeber > Krauss-Maffei-Omnibusse und fertigte von 1951 bis 1958 > Famo Raupenschlepper für die Famo-Vertriebsgesellschaft.

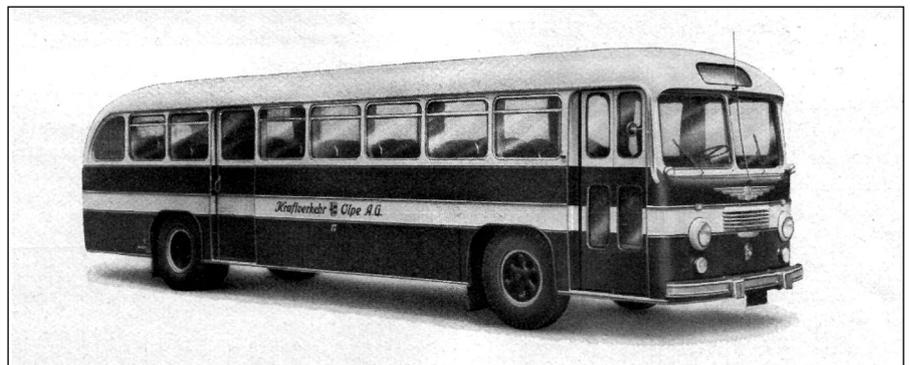
Rathgeber wandte sich 1951 mit dem Niederflur-Omnibus RO 4000 eigenen Produktionen zu. Wahlweise war das Fahrzeug mit einem im Heck quergestellt angeordneten, luftgekühlten Vierzylinder-Deutz-Dieselmotor (90 PS) oder einem wassergekühlten Vierzylinder-Steyr-Dieselmotor (90 PS) mit unterteiltem Brennraum ausgerüstet. Fahrwerk und Aufbau des Großraumfahrzeugs mit Breitspurfederung bilde-

ten eine konstruktive Einheit. Im Reiseverkehr waren 39 Sitzplätze vorhanden, im Linienverkehr standen 35 Sitz- und 10 Stehplätze zur Verfügung. Betriebsfertig brachte der RO 4000 5,4 t auf die Waage, das zulässige Gesamtgewicht betrug 8,5 t. Nach 25 Exemplaren stellte man die Fertigung des RO 4000 bereits 1952 wieder ein.

1956 erfolgte die Übernahme der Aktienmehrheit der Waggonfabrik Rathgeber durch die namhafte Aufbaufirma F. X. Meiller.



Rathgeber RO 4500 von 1951



Rathgeber-Reisebus

JOS. RATHGEBER A.G. MÜNCHEN 54

OMNIBUSSE

OBUSSE

ANHÄNGER

RATHGEBER

schnell — sicher — bequem

Rathgeber-Werbung von 1951