



(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
11.09.1996 Patentblatt 1996/37

(51) Int. Cl.⁶: E04H 6/24, E04H 6/06

(21) Anmeldenummer: 96101971.8

(22) Anmeldetag: 12.02.1996

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH DE DK ES FR GB GR IE IT LI LU NL PT
SE

(72) Erfinder: **Schneider, Bernard,**
Schneider Werk St. Wendel
D-66606 St. Wendel (DE)

(30) Priorität: 10.03.1995 DE 19508576

(74) Vertreter: **Bernhardt, Winfrid, Dr.-Ing.**
Kobenhüttenweg 43
66123 Saarbrücken (DE)

(71) Anmelder: **SCHNEIDER WERK ST. WENDEL**
GmbH & Co. KG
D-66606 St Wendel (DE)

(54) **Mehrgeschossige Garage**

(57) Eine mehrgeschossige Garage besteht aus Baueinheiten darstellenden, in gewünschter Zahl aufeinanderstellbaren, Boxen (4). Sie weist einen Aufzug (7) allein für eine senkrechte Reihe der Boxen (4) auf in Form einer an zwei Führungen (9), die an senkrechten Ecken der Reihe verlaufen, freitragend angebrachten Hubbühne (8) sowie eine selbsttätige Einrichtung zum Verschieben des Kraftfahrzeugs zwischen der Hubbühne (8) und der jeweiligen Box (4). Die Führungen (9) setzen sich aus jeweils an den genannten Bau-

einheiten angeordneten Stücken zusammen. Die Boxen (4) sind jeweils mit einer Plattform (38) versehen, die mittels eines schmalen Wagens (45) auf die Hubbühne (8) und zurück verschiebbar ist. Der Wagen (45) bleibt in der Box (4) und das Kupplungsteil (49) ist an einer an dem Wagen (45) vorspringenden, in der einen Endstellung des Wagens (45) bis über die Hubbühne (8) reichenden Brücke (51) angeordnet.

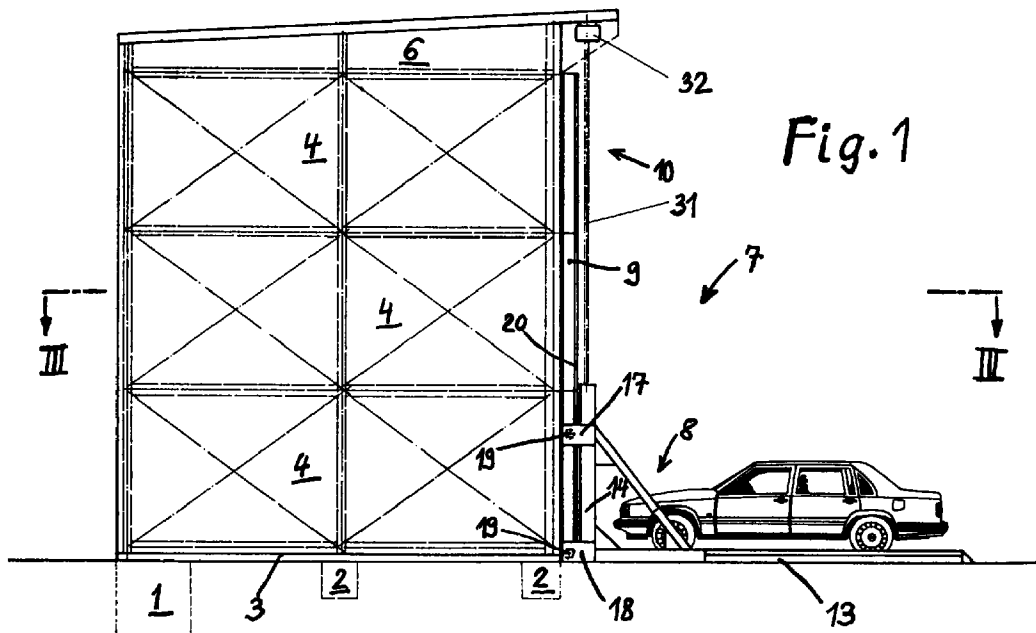


Fig. 1

Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine mehrgeschossige Garage.

Mehrgeschossige Garagen haben einen erhöhten Platzbedarf, nämlich für die Verbindung zwischen den Geschossen. In der Regel besteht die Geschoßverbindung aus einer Auffahrrampe und einer Abfahrrampe. Der Aufwand und der Platzbedarf dafür sind so hoch, daß sie sich nur für Parkhäuser und Tiefgaragen lohnen.

Etwas vermindert ist der Platzbedarf bei nach Art eines Hochregals über einen Aufzug und Querverschiebeeinrichtungen beschickten Parksystemen. Er ist aber gleichfalls noch beträchtlich und desgleichen der Aufwand.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine auch als kleinere Anlage wirtschaftlich tragbare mehrgeschossige Garage mit geringem Platzbedarf zu schaffen.

Gemäß der Erfindung wird dieser Zweck dadurch erfüllt, daß die Garage aus Baueinheiten darstellenden, in gewünschter Zahl aufeinanderstellbaren Boxen besteht und einen Aufzug allein für eine senkrechte Reihe der Boxen aufweist in Form einer an zwei Führungen, die an senkrechten Ecken der Reihe verlaufen, freitragend angebrachten Hubbühne sowie eine selbsttätige Einrichtung zum Verschieben des Kraftfahrzeugs zwischen der Hubbühne und der jeweiligen Box.

Der Platzbedarf besteht hier in der Grundfläche einer Box zuzüglich der nur zeitweiligen Inanspruchnahme des Platzes vor der Garage durch die Hubbühne.

Beispielsweise können so statt einer Einplatz-Garage mit kleinem Vorplatz an der Giebelseite eines 1 1/2-stöckigen Hauses drei oder vier Garagenplätze übereinander angeordnet werden.

Es können sehr kleine Flächen genutzt werden, beispielsweise in Höfen oder Baulücken.

Der nur zeitweilig für die Hubbühne benötigte Platz steht auch für andere Zwecke zur Verfügung, beispielsweise als Durchfahrt oder, je nach den Umständen, auch als Stellplatz.

Die Hubbühne kann in Abhängigkeit von den Platzverhältnissen an der Querseite oder der Längsseite der Boxen angeordnet sein.

Die Boxen selbst benötigen weniger Breite als ein normaler Garagenplatz, da man nach Abstellen des Kraftfahrzeugs auf der in ihrer unteren Endstellung befindlichen Hubbühne noch in Bodenhöhe aussteigt und das Verschieben des Kraftfahrzeugs in die Box und aus ihr heraus selbsttätig erfolgt.

Mit ihrer Errichtung aus den, mindestens weitgehend, vorgefertigten, Baueinheiten bleibt der Aufwand für die Garage tragbar, insbesondere bei Zusammensetzen auch der genannten Führungen aus, wie vorzugsweise vorgesehen, jeweils an den Baueinheiten angebrachten Stücken.

Nach einer Variante der Erfindung ist vorgesehen, daß die Garage aus Baueinheiten darstellenden, in gewünschter Zahl aufeinanderstellbaren Boxen besteht und einen Aufzug allein für zwei senkrechte Reihen der Boxen aufweist, zwischen denen der Aufzug angeordnet ist in Form einer an mindestens zwei Führungen, die an senkrechten Ecken der Garage verlaufen, angebrachten Hubbühne, und ferner eine selbsttätige Einrichtung aufweist zum Verschieben des Kraftfahrzeugs zwischen der Hubbühne und der jeweiligen Box.

Für diese Variante gilt weitgehend das Gleiche, wie es vorstehend zur ersten Variante ausgeführt wurde.

Obwohl in diesem Falle vier Ecken zur Verfügung stehen, an denen gleichermaßen Führungen für die Hubbühne angebracht sein könnten, ist auch hier die Hubbühne vorzugsweise freitragend an zwei Führungen angebracht, die an senkrechten Ecken nur einer der genannten Reihen verlaufen. So kann dieselbe Konstruktion des Aufzuges eingesetzt werden wie für die erste Variante.

Die Einrichtung zum Verschieben des Kraftfahrzeugs zwischen der Hubbühne und der jeweiligen Box besteht nach einer vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung darin, daß die Boxen jeweils mit einer Plattform versehen sind, die mittels einer Verschiebeeinrichtung auf die Hebebühne und zurück verschiebbar ist.

Soll ein Kraftfahrzeug geparkt werden und wird dazu die normalerweise in angehobener Stellung befindliche Hubbühne angefordert, fährt die Hubbühne zuerst vor die betreffende Box und nimmt die Plattform auf. Das Fahrzeug wird, nachdem die Hubbühne den Boden erreicht hat, auf der Plattform abgestellt.

Es wäre jedoch auch möglich, das Fahrzeug in rollfähigem Zustand unmittelbar auf die Hubbühne zu stellen, auf der es gegen Rollen gesichert wird, und es mittels einer geeigneten Einrichtung in die Box zu ziehen und wieder heraus. Ebenfalls wäre es möglich, die Hubbühne und die Box mit einem Rollenförderer auszurüsten.

Nach einer besonders vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung besteht die Verschiebeeinrichtung für die Plattform aus einem schmalen Wagen, der mit einem die Plattform fassenden sowie freilassenden Kupplungsteil versehen ist.

Der Wagen kann in der Box bleiben. Dafür ist das Kupplungsteil vorzugsweise an einer am dem Wagen vorspringenden, in der einen Endstellung des Wagens bis über die Hubbühne reichenden Brücke angeordnet, um dort die Plattform an dem an dieser angeordneten anderen Kupplungsteil zu fassen bzw. freizulassen.

Damit verbleiben alle stromführenden und sonstigen Antriebsorgane geschützt und ohne die Sicherheit zu gefährden in der Box. Die außenliegende Hubbühne mit der Plattform und überhaupt der gesamte Aufzug, dieser ggf. mit Ausnahme einer unter einem vorspringenden Dach der Garage angeordneten Winde, bestehen nur aus einfachen, mechanischen Bauelementen, die durchaus der Witterung ausgesetzt werden können,

wenig störungsanfällig sind und das Unfallrisiko gering halten.

Die Plattform stellt vorzugsweise zugleich den Boden der Box dar, d.h. ein fest eingebauter Boden kann entfallen.

Nach einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung ist die Hubbühne im wesentlichen rahmenförmig.

Sie kann dann dazu benutzt werden, das Fahrzeug nur so weit anzuheben, daß man, auf dem Boden stehend, daran arbeiten kann, z.B. um einen Ölwechsel vorzunehmen.

In weiterer vorteilhafter Ausgestaltung der Erfindung ist eine Dach-Baueinheit vorgesehen, in der eine Zugeinrichtung, vorzugsweise ein Kettenzug, für die Hubbühne angeordnet ist.

Ebenso kann eine Basis-Baueinheit vorhanden sein, etwa in Form einer Platte.

Auch vorgefertigte Fundamente wären möglich. Mindestens werden vorgefertigte Fundamentalschalungen zu dem jeweiligen, an der Baustelle nur noch montierten, Bausatz gehören.

Vorzugsweise ist die Garage in Stahl-Gerüstbauweise ausgeführt.

Fertigboxen aus Beton könnten jedoch ebenfalls verwendet und als Ganzes aufeinandergesetzt werden.

Die Zeichnung gibt ein Ausführungsbeispiel der Erfindung wieder.

Fig. 1 zeigt eine Garage in Seitenansicht,

Fig. 2 zeigt die Garage in Stirnansicht gemäß Fig. 1 von rechts,

Fig. 3 zeigt die Garage in einem waagerechten Schnitt nach Linie III-III in Fig. 1,

Fig. 4 zeigt einen Ausschnitt aus Fig. 1 in größerem Maßstab,

Fig. 5 zeigt einen Schnitt nach Linie V-V in Fig. 4 in noch einmal größerem Maßstab,

Fig. 6 zeigt ein Einzelteil in isometrischer Darstellung und

Fig. 7 zeigt ein anderes Einzelteil in isometrischer Darstellung.

Auf Betonfundamenten 1 und 2 liegt in Höhe der Bodenoberfläche eine Basisplatte 3.

Auf dieser sind übereinander drei Boxen 4 aufgestellt. Die Boxen 4 stellen jeweils eine für sich vollständige Baueinheit dar. Sie sind in Stahl-Gerüstbauweise ausgeführt und beispielsweise mit Trapezblech verkleidet. Statt eines Bodens oder einer Decke haben sie einen aus Fig. 3 ersichtlichen Versteifungsrahmen 5. Über der oberen Box 4 ist eine Dach-Baueinheit 6 von gleichem Grundriß wie die Boxen aufgesetzt.

Von den Betonfundamenten 1 und 2 bis zu der Dach-Baueinheit 6 sind jedoch alle Baueinheiten verschraubt, so daß die Garage im Ganzen einen zusammenhängenden Körper darstellt, der auch Zugkräfte aufnehmen kann und bei dem daher das größere Betonfundament 1 als Gegengewicht zu einer Last wirken kann, die von

einem auf der anderen Seite angeordneten Aufzug 7 getragen wird.

Die Garage könnte in dieser Bauweise bis zu sechs Boxen übereinander aufweisen.

Der Aufzug 7 besteht im wesentlichen aus einer Hubbühne 8, zwei an den Boxen 4 angebrachten Führungen 9 für die Hubbühne 8 und einem Kettenzug 10.

Die Führungen 9 setzen sich, lückenlos, aus Doppel-T-Profilen 11 zusammen, die jeweils an einem im Querschnitt dazu verdrehten Doppel-T-Profil 12 angeschweißt sind, das das vordere Ende einer der beiden Seitenwände der Box 4 bildet.

Die Hubbühne 8 besteht aus einem waagerechten Tragrahmen 13, der mit einem senkrechten Fahr- und Halterahmen 14 zusammengebaut ist unter Aussteifung durch zwei Streben 15 und verschiedene Versteifungswinkel 16.

Von dem Fahr- und Halterahmen 14 aus fassen jeweils zwei obere Wangen 17 und zwei untere Wangen 18 seitlich über die Doppel-T-Profile 11; an den Wangen 17 und 18 gelagerte Rollen 19 greifen von beiden Seiten her in die Doppel-T-Profile 11. Die Rollen 19 der oberen Wangen 17 liegen an den äußeren Querbalken 20 der Doppel-T-Profile 11 an, die Rollen 19 der unteren Wangen 18 an den anderen Querbalken 20 (Fig. 4,5). Außerdem sind von den äußeren Wangen 17 und 18 aus Seitenführungsrollen 21 gegen den Mittelsteg 22 der Doppel-T-Profile 11 gerichtet. Sie sitzen an Schwingen 23 und sind mittels Schrauben 24 justierbar (Fig. 5). An den inneren Wangen 17 und 18, die eine größere Höhe als die äußeren haben, sind ferner Sicherheitshaken 25 angelenkt. Ihnen zugeordnet ist jeweils eine Reihe von Langlöchern 26 in dem Mittelsteg 22 des Doppel-T-Profiles 11. Unter der Wirkung einer Feder 27 schnappen die Sicherheitshaken 25 in eines der Langlöcher 26 ein, wenn sie nicht mehr an einem durch eine Ausnehmung 28 der Wange ragenden rückwärtigen Hebel 29 von einem im Normalzustand dort befindlichen Blech 30 zurückgehalten werden. Dieser, gestrichelt gezeichnete, Fall tritt ein, wenn die Kette 31 des Kettenzuges 10 reißt.

Die Kette 31 des, mit einer Winde 32 an und einem nicht gezeichneten Kettenkasten in dem Dach-Bauelement 6 angeordneten Kettenzuges 10 ist an einem Joch 33 befestigt, das mit zwei Schenkeln 34 oben an dem Fahr- und Halterahmen 14 angelenkt ist und durch eine Feder 35 aus seiner Normalstellung herausgeschwenkt wird, wenn die Kette 31 nicht mehr daran zieht. Die beiden Bleche 30 sind an den Schenkeln 34 angeordnet und werden dann von der Ausnehmung 28 und dem Hebel 29 weggezogen.

Auf dem, mit schrägen Auffahrblechen 55 versehenen, Tragrahmen 13 sind zwei aus Winkelprofil bestehende Schienen 36 angebracht, die in den Boxen 4 jeweils durch auf dem Versteifungsrahmen 5 angebrachte Schienen 37 fortgesetzt werden.

Eine in Fig. 6 dargestellte Plattform 38 ist mit Laufrollen 39 und Seitenführungsrollen 40 eingerichtet, auf den

Schienen 36 und 37 zu liegen sowie verschoben zu werden.

Die Laufrollen 39 stehen dabei auf den waagerechten Schenkeln der Winkelprofile. Die Seitenführungsrollen 40 stoßen an die senkrechten Schenkel der Winkelprofile.

Die Plattform 38 besteht im Ganzen aus U-förmig angeordneten Balken 41 und 42, von denen die letzteren die Laufrollen 39 und Seitenführungsrollen 40 aufweisen, zwischen den Balken 42 angeordneten Verbindungen 43, die die Räder des Fahrzeugs zwischen sich aufnehmen und festhalten, und im übrigen aus einem durchgehenden, in einem mittleren Bereich aufgekropften Blech 44.

Verschiebbar ist die Plattform 38 durch einen in gleicher Weise mit Laufrollen 39 und Seitenführungsrollen 40 auf den Schienen 37 angeordneten, schmalen Wagen 45. Der Wagen 45 weist ein im wesentlichen aus einem rechteckigen Rahmen bestehendes Fahrgestell 65 auf sowie eine von diesem aus vorspringende Brücke 51. An dem Fahrgestell 65 ist beispielsweise ein Motor 46 aufweisender Reibrad- o.ä. Antrieb 66 angeordnet, der mit einem Mittelbalken 47 des Versteifungsrahmens 5 zusammenwirkt. An der Brücke 51 ist ein Kupplungsteil 49 eingerichtet, um einen am Ende der Plattform 38 angeordneten Bolzen 50 zu fassen und freizulassen. Das Kupplungsteil 49 besteht aus einem Einschnitt 65 in der Brücke und einem durch einen wiederum an dem Fahrgestell 65 angeordneten hydraulischen oder pneumatischen Stelltrieb 48 bewegbaren, den Einschnitt 67 verschließenden bzw. freigebenden Riegel 68.

Die Brücke 51 ragt in der einen Endstellung des Wagens 45 aus der Box 4, in der das Fahrgestell 65 verbleibt, hinüber auf die Hubbühne 8.

Das Garagentor besteht jeweils aus einem die Box verschließenden Rolladen, von dem in Fig. 4 eine Ecke des Rolladenkastens 52 sichtbar ist.

Die Garage ist mit einer den vorstehenden Beschreibungen entsprechenden Steuerung versehen.

Bei geneigtem Boden könnte sich in der unteren Endstellung der Hubbühne der Tragrahmen 13 auch der Neigung anpassen. In Ruhestellung könnte der Tragrahmen 13 hochzuklappen sein.

Die Plattform 38 könnte auch als Drehscheibe auf dem Tragrahmen angeordnet sein, um eine An- und Abfahrt im Winkel zu der Achse der Box zu gestatten. Mit zwei Drehscheiben auf der Plattform wäre es ggf. auch möglich, zwei Kleinautomobile quer in der Box unterzubringen und jedes unabhängig vom anderen ein- und auszaparken.

Patentansprüche

1. Mehrgeschossige Garage, dadurch gekennzeichnet, daß sie aus Baueinheiten darstellenden, in gewünschter Zahl aufeinanderstellbaren Boxen (4) besteht und einen Aufzug (7) allein für eine senk-

rechte Reihe der Boxen (4) aufweist in Form einer an zwei Führungen (9), die an senkrechten Ecken der Reihe verlaufen, freitragend angebrachten Hubbühne (8) sowie eine selbsttätige Einrichtung (38,45) zum Verschieben des Kraftfahrzeugs zwischen der Hubbühne (8) und der jeweiligen Box (4).

2. Mehrgeschossige Garage, dadurch gekennzeichnet, daß sie aus Baueinheiten darstellenden, in gewünschter Zahl aufeinanderstellbaren Boxen besteht und einen Aufzug allein für zwei senkrechte Reihen der Boxen aufweist, zwischen denen der Aufzug angeordnet ist in Form einer an mindestens zwei Führungen, die an senkrechten Ecken der Garage verlaufen, angebrachten Hubbühne, und ferner eine selbsttätige Einrichtung aufweist zum Verschieben des Kraftfahrzeugs zwischen der Hubbühne und der jeweiligen Box.
3. Garage nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Hubbühne freitragend an zwei Führungen angebracht ist, die an senkrechten Ecken nur einer der genannten Reihen verlaufen.
4. Garage nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß sich die Führungen (9) aus jeweils an den genannten Baueinheiten (4) angeordneten Stücken (11) zusammensetzen.
5. Garage nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Boxen (4) jeweils mit einer Plattform (38) versehen sind, die mittels einer Verschiebeeinrichtung (45) auf die Hubbühne (8) und zurück verschiebbar ist.
6. Garage nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Boxen (4), vorzugsweise aus Winkelprofil bestehende, Schienen (37) für die Plattform (38) aufweisen, die auf der Hebebühne (88) durch im wesentlichen gleiche weitere Schienen (36) fortgesetzt sind.
7. Garage nach Anspruch 5 oder 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Verschiebeeinrichtung (45) aus einem in der Box (4) bleibenden schmalen Wagen (45) besteht, der mit einem die Plattform (38) fassenden sowie freilassenden Kupplungsteil (49) versehen ist.
8. Garage nach den Ansprüchen 6 und 7, dadurch gekennzeichnet, daß der Wagen und die Plattform (38) mit Laufrollen (39), die auf den waagerechten Schenkeln der

genannten Winkelprofile (36;37) stehen, und Seitenführungsrollen (40), die an die senkrechten Schenkel der Winkelprofile (36;37) stoßen, versehen sind.

- 5
9. Garage nach Anspruch 7 oder 8, dadurch gekennzeichnet, daß der Wagen (45) in der Box (4) bleibt und das Kupplungsteil (49) an einer an dem Wagen (45) vorspringenden, in der einen Endstellung des Wagens (45) bis über die Hubbühne reichenden Brücke (51) angeordnet ist. 10
10. Garage nach einem der Ansprüche 7 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß der Wagen (45) ein im wesentlichen aus einem rechteckigen Rahmen bestehendes Fahrgestell (65) aufweist und mit einem Reibrad- o.ö. Antrieb (66) versehen ist. 15
11. Garage nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß das genannte Kupplungsteil aus einem Einschnitt (65) in der Brücke (51) und einem hydraulisch oder pneumatisch betätigten (48), den Einschnitt (65) verschließenden bzw. freigebenden Riegel (68) besteht. 20
12. Garage nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß der Einschnitt (65) auf einen an der Plattform angeordneten Bolzen (50) als das andere Kupplungsteil aufzuschieben ist. 25
13. Garage nach einem der Ansprüche 5 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß die Plattform (38) zugleich den Boden der Box (4) darstellt. 30
14. Garage nach einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß die Hubbühne (8) im wesentlichen rahmenförmig (13) gestaltet ist. 35
15. Garage nach einem der Ansprüche 1 bis 14, gekennzeichnet durch eine Dach-Baueinheit (6), in der eine Zugeinrichtung (10), vorzugsweise ein Kettenzug (10), für die Hubbühne (8) angeordnet ist. 40
16. Garage nach einem der Ansprüche 1 bis 15, ferner gekennzeichnet durch eine Basis-Baueinheit (3). 45
17. Garage nach einem der Ansprüche 1 bis 16, ferner gekennzeichnet durch vorgefertigte Fundamente (1;2) oder Fundamentschalungen. 50
18. Garage nach einem der Ansprüche 1 bis 17, dadurch gekennzeichnet, daß sie in Stahl-Gerüstbauweise ausgeführt ist. 55

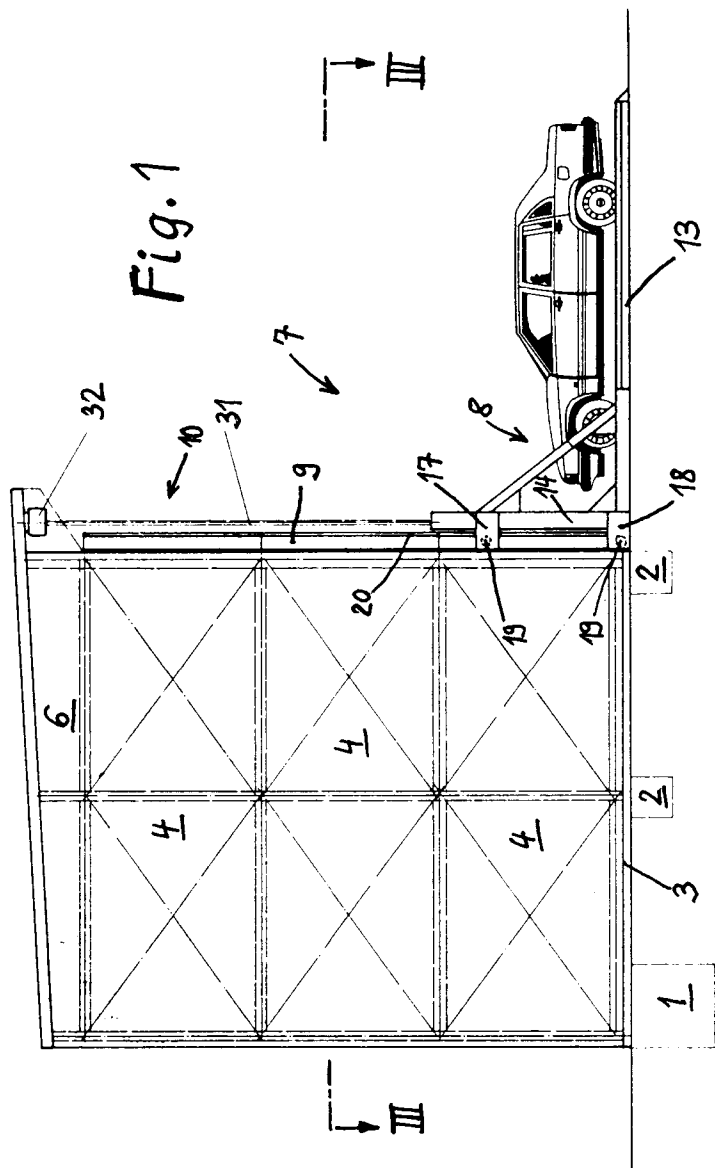


Fig. 1

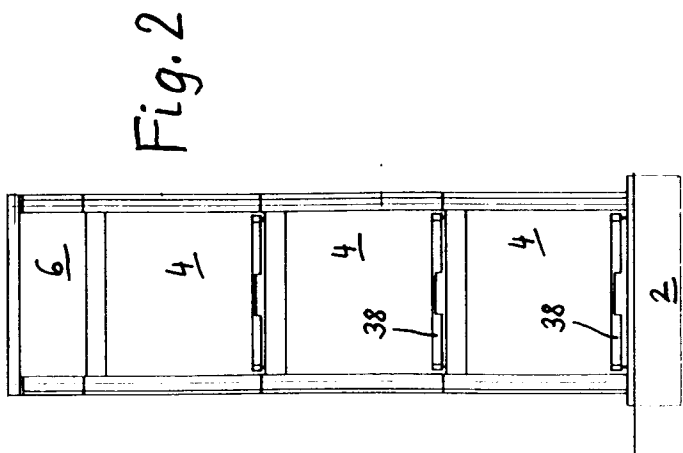


Fig. 2

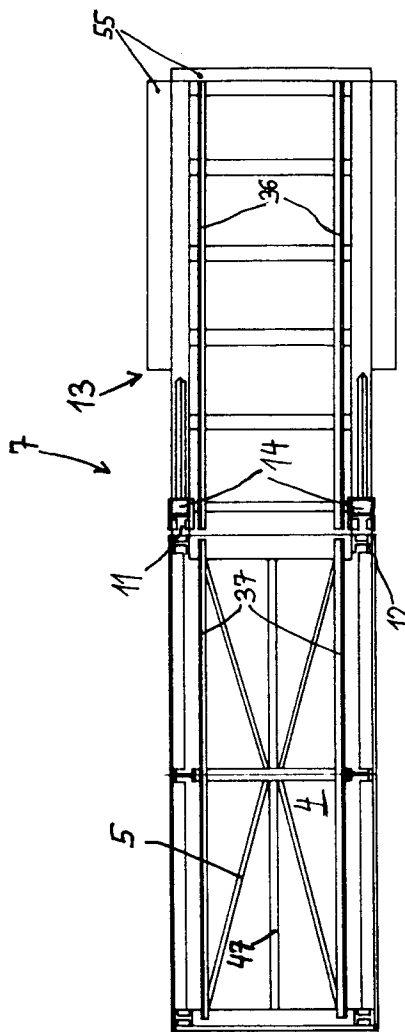


Fig. 3

Fig. 4

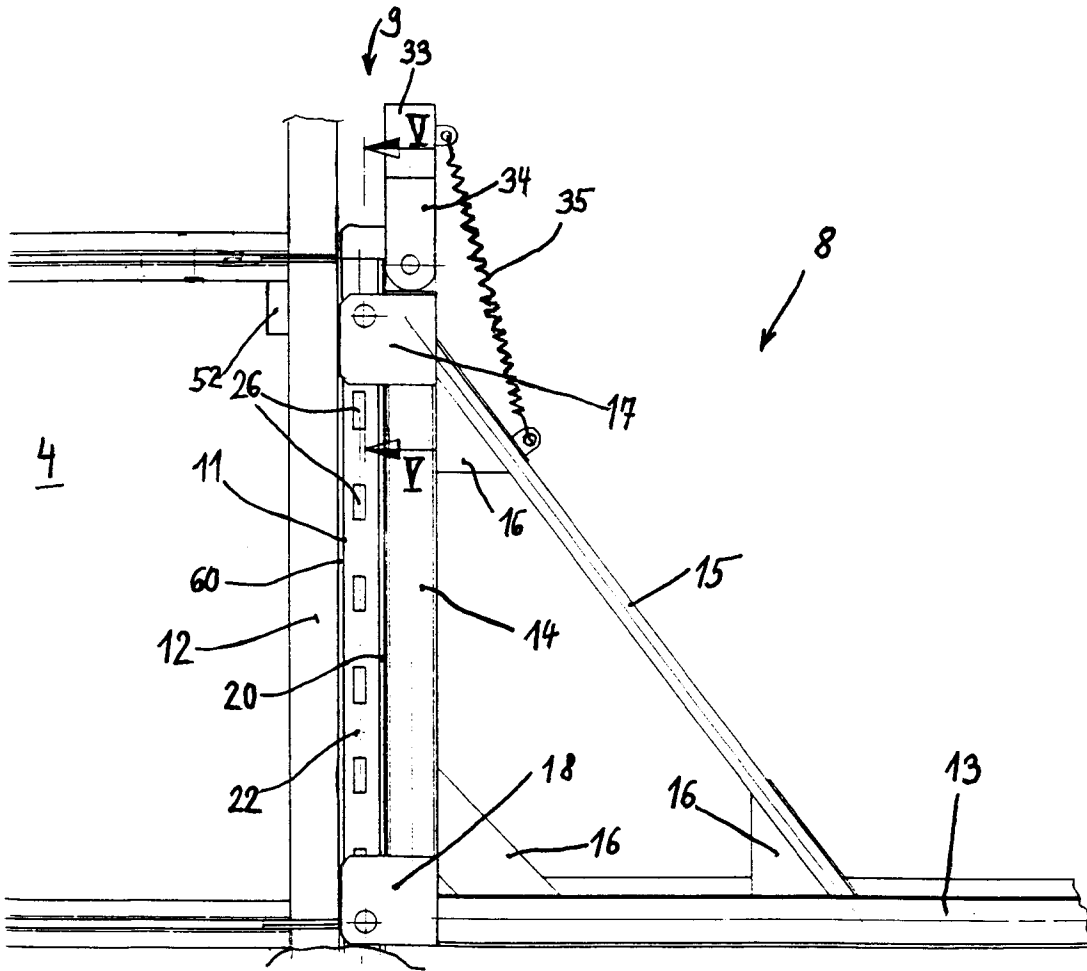
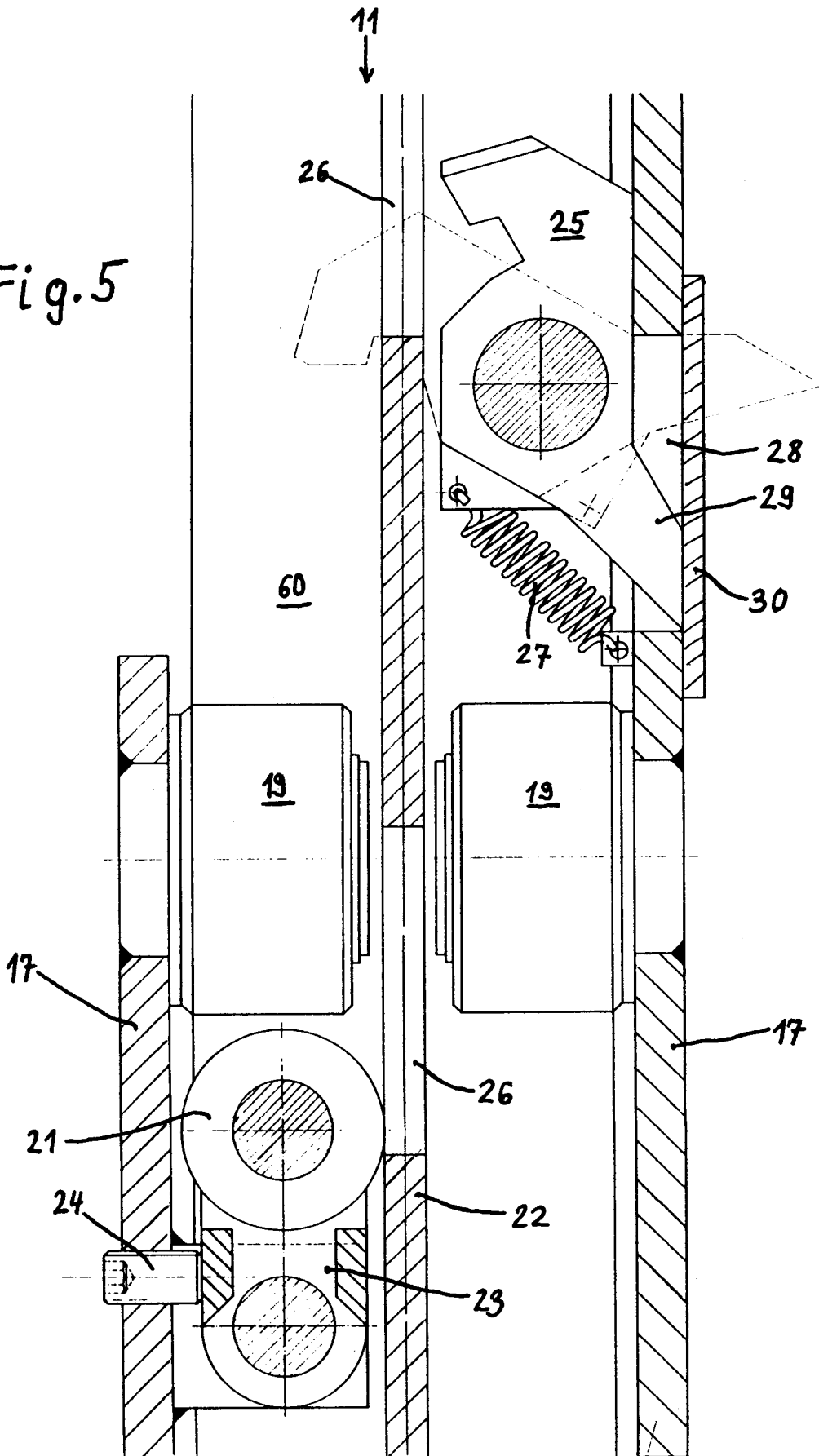


Fig. 5



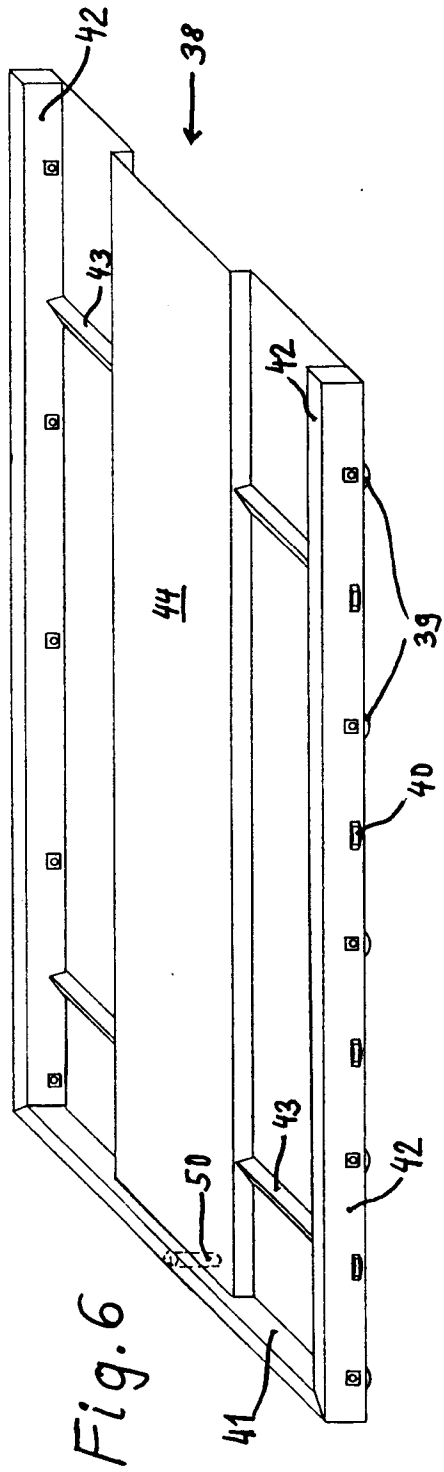


Fig. 6

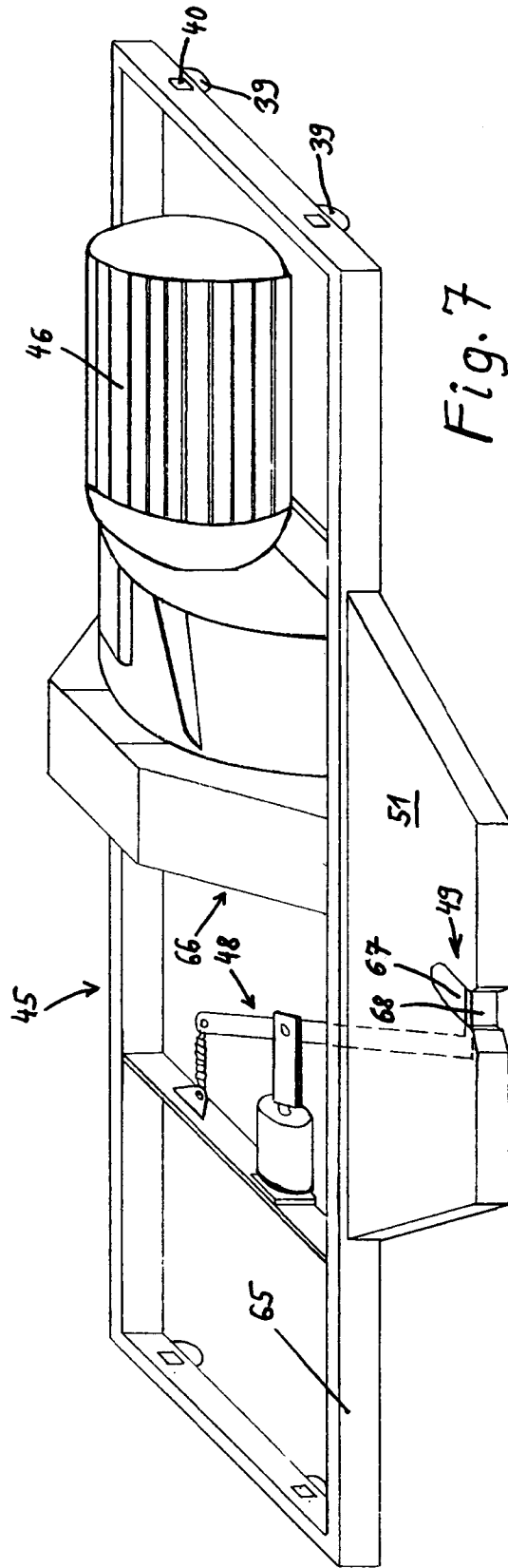


Fig. 7



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 96 10 1971

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
X	DE-U-93 14 884 (SCHNEIDER WERK ST. WENDEL GMBH & CO KG) 10. Februar 1994 * das ganze Dokument *	1,5,14,17	E04H6/24 E04H6/06
Y	---	2,3,6,13,18	
Y	WO-A-94 12410 (S. BEAUMONT ET AL) 9. Juni 1994 * das ganze Dokument *	2,3,18	
A	---	5,6,14,15	
Y	BE-A-642 370 (ETABLISSEMENT DARLEV) 4. Mai 1964 * das ganze Dokument *	6,13	
A	-----	7,8	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
			E04H
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 20. Juni 1996	Prüfer Delzor, F
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer andern Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur			

EPO FORM 1503 03.82 (POMC03)