

## *Das Stern - Zeichen*



*Gib der Vergangenheit in der Zukunft eine Chance !*

***MERCEDES-BENZ VETERANENCLUB Österreich***

---



**Liebe Stern-Zeichen-Leser !**

Wir haben versucht, vor der in Kürze beginnenden Urlaubszeit eine entsprechende Ferienlektüre für Sie zusammenzustellen.

Unser geschätzter Chefredakteur Axel Wolf befindet sich noch auf Studienreise, daher lag es an mir, die 2. Ausgabe von "Stern-Zeichen" zu gestalten.

Ich hoffe, daß es mir geglückt ist, diese Ausgabe in ansprechender Form zu gestalten.

Aus Platzgründen können die in "Stern-Zeichen" 1/93 angekündigten Berichte "Flossenstory", "Jellinek", und "Modellprofil W111 Coupes/Cabriolets" erst in "Stern-Zeichen" 3/93 erscheinen.

Ich wünsche Ihnen nun viel Spaß beim Lesen und einen erholsamen Urlaub.

Ihr Manfred Sommer

**INHALT:**

	Seite
CLUBNEWS	2
Typreferenten	
Kundmachung	
Nachbesetzung Obmann-Stv.	
Clublokal	
Oldtimer-Haftpflichtversicherung	
Protokoll Generalversammlung 1992	3
Kassabericht 1992	
Werkstatthandbücher	4
MBVC-Shop	5
Oldtimermesse TULLN	
MELANGE	6
Witze aus den 30er Jahren ...	
"BUICK 1925" - Sondermüll	7
Beispiel einer MB-Werbung	8
KALENDER	9
Oldtimerveranstaltungen	
RÜCKSPIEGEL	10
Ausfahrt Waldviertel	
Fahren im Konvoi	13
HISTORIE	15
100 Jahre Automobil in Österreich	
THEMA	17
Verchromen	
Ponton-Erinnerungen	23
KLEINANZEIGEN	25
Privat an Privat	
AKTUELLES	27
Frischer Wind	

**IMPRESSUM:**

Clubzeitung des  
„Mercedes-Benz Veteranenclub Österreich“  
Favoritenstraße 123  
1100 Wien

CHEFREDAKTEUR: i.V. Manfred Sommer

**MITARBEITER:**

Hannes Dominkovits  
Alexander Höchst  
Manfred Schmid  
Siegfried Siegl  
Manfred Sommer

Nachdruck des Inhaltes, ganz oder teilweise, nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung der Redaktion. Davon ausgenommen sind die von Mercedes-Benz anerkannten Clubs. Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar.

ERSCHEINUNG:  
vierteljährlich

## Kundmachung:

Wir haben vor, in Zukunft an den Clubabenden Podiumsdiskussionen zu veranstalten. Manfred Schmid wird an einem der nächsten Clubabende eine Diskussion zum Thema: 170V - Baujahr 1993 ??? leiten. Schreibt uns bitte, welche Themen für Euch interessant wären. Die Termine für Diskussionsabende werden gezielt bekanntgegeben.

## Nachbesetzung Obmann-Stv.:

Unser bisheriger Obmann-Stellvertreter, Herr Norbert Kirchhof, legte im April 1993 seine Funktion nieder und beendete gleichzeitig seine Mitgliedschaft in unserem Verein. Der Vorstand bedauert den von Herrn Kirchhof gewünschten Austritt und bedankt sich an dieser Stelle für die geleistete Arbeit. Gemäß Statut hat eine sofortige Nachbesetzung durch den Vorstand zu erfolgen. In der am 20. April 1993 einberufenen Vorsitzungsitzung wurde einstimmig Herr Günther Kenyeri für die Funktion vorgeschlagen. Herr Kenyeri nahm die Funktion des Obmann Stellvertreter an.

## Clublokal:

Jeden ersten Freitag im Monat treffen wir uns zu gemütlichen Besprechungen im Restaurant ULM, Hauptstraße 25-27, 2384 Breitenfurt-West.

## Oldtimer-Haftpflichtversicherung:

Derzeit gibt es die Oldtimer-Haftpflichtversicherung für Fahrzeuge bis Baujahr 1973. Dieser Zeitraum wird jährlich erweitert.

Weitere Auskünfte erteilt: Herr Manfred Sommer Tel.: 0663/88 15 82 oder 0222/39 66 54 (ab 18.00 Uhr)

## Typreferenten:

W 105/120/121/128/180 "Ponton":  
Christian Frühmann  
Tel.: 86 43 01/14 (Fa. IngloMark)

W 114/115 "Strich Acht":  
Karl Huber  
2442 Schranawand 21  
Tel.: 02254/35 67

und

Reimund Lehrkinder  
Halsriegelstraße 82  
2500 Baden  
Tel.: 02252/85 414

W 186/189 "Adenauer", W 100 "600"  
W 136/191, W116:  
Manfred Schmid  
Beckmannngasse 13  
1140 Wien  
Tel.: 894 33 52 (nur von 7.30 bis 8.30 Uhr)

W 110/111/112 "Heckflosse":  
Alexander Höchst  
Tel.: 0663/02 36 69



# **Protokoll der Generalversammlung vom 5. Februar 1993**

Teilnehmer: 31 Mitglieder

## **1. Unterstützende Mitgliedschaft**

Es wurde beschlossen, den Besitzern von MB-Fahrzeugen jüngeren Baujahres bzw. Interessenten des Vereins die Möglichkeit einer unterstützenden (außerordentlichen) Mitgliedschaft zu bieten. Um den ursprünglichen Vereinszweck (Pflege und Erhaltung klassischer MB-Fahrzeuge) nicht zu verändern, wird den außerordentlichen Mitgliedern weder das Stimmrecht in der Generalversammlung noch das aktive und passive Wahlrecht zustehen.

(Statutenänderung Punkt 7.1/7.2).

Der Mitgliedsbeitrag für unterstützende Mitglieder wurde mit öS 500,-- festgesetzt.

## **2. Aufnahmegebühr**

Es wurde beschlossen, eine einmalige Aufnahmegebühr von öS 250,-- einzuheben. Diese Aufnahmegebühr entfällt für Mitglieder anderer von der Mercedes-Benz AG anerkannter Clubs.

Weitere Diskussionspunkte bildeten die Clubzeitung, die Tullner Oldtimermesse, die Ausfahrten, die Rechnungsprüfung und ein etwaiger Beitritt zum ÖMVV (Österreichischer Motor Veteranen Verband). Abgestimmt wurde über diese Punkte jedoch nicht.

Schriftführer Alexander Höchst

## **KASSABERICHT 1992**

JAHRESABRECHNUNG 1.1.1992 bis 31.12.1992

MERCEDES-BENZ VETERANENCLUB Österreich

AUSGABEN			EINNAHMEN		
BELEGE:	ös	55.627,85	BELEGE:	ös	61.501,60
HANDKASSA:	ös	5.172,15			
BANKSPESEN:	ös	3,56			
KTO.STAND					
31.12.92	ös	698,04			
		-----			-----
	ös	61.501,60		ös	61.501,60

Aufgestellt: Wien, 4.1.1993

Geprüft: Wien, 1.3.1993

Kassier  
M. Sommer

Obmann  
H. Dominkovits

Rechnungsprüfer  
M. Bartik

## ***Aufteilung der Mercedes-Benz Werkstatthandbücher ab 1972***

Aufgrund vielerlei Anfragen veröffentlicht das Mitgliederservice/Ersatzteilreferendum eine Auflistung der Werkstatthandbücher ab 1972:

- Motoren	I	alle Benzinmotoren
- Motoren	II	alle Dieselmotoren + M115
- Kupplungen, Getriebe		
- Bremsen, Lenkung		
- Achsen		
- Unterdruck, Klimatisierung		
- Aufbau		
- Sonderwerkzeuge		
- Lackierung (Alle Farbtöne mit Muster, Serie - Sondertöne - Metallic ab 1963)		
- Wartungshandbuch	I	alle PKW ab 1968 bis 1979
- Wartungshandbuch	II	alle PKW ab 1980 -
- Sonderausstattung	I	107,108,109,111,113,114/115,116,123
- Sonderausstattung	II	126,201
- Elektrische Anlagen	I	107 bis 1985,114/115,116,123,126 bis 1985, USA bis 1985
- Elektrische Anlagen	II	107 ab 1986, 126 ab 1986, 201, USA ab 1986
- Elektrische Anlagen	III	124 bis 1989, 124 USA bis 1989
- Elektrische Anlagen	IIIA	124 ab 1989
- Elektrische Anlagen	IV	124 ab 1990, 124 USA ab 1990
- Elektrische Anlagen	V	201, 201 USA

Anfragen schriftlich an das Mitgliederservice/Ersatzteilreferendum  
Siegl Siegfried, Ebersdorf 59, 3200 Ober Grafendorf

## MBVC - Shop

Auf vielfachen Wunsch wurden vom Club Aufkleber und Wimpel mit unserem Logo versehen angeschafft.

Ein Exemplar des Aufklebers hat jedes Clubmitglied mit dieser Clubzeitung mitgeschickt bekommen.

Da wir in Zukunft planen, weitere Accessoires zu beschaffen, würden wir Euch bitten, uns mitzuteilen, welche Accessoires angeschafft werden sollten. Über das Echo werden wir in den weiteren Clubzeitungen berichten.

Aufkleber (innenklebend):  
Kosten: pro Stück öS 10,--

Wimpel (weiß/Club-Logo blau):  
Kosten: pro Stück öS 60,--

Bestellungen bitte schriftlich unter Angabe der gewünschten Stückzahl, beiliegendem Zahlungsbetrag, sowie adressiertem und frankiertem Rückkuvert (Achtung: bei Wimpelbestellung A5-Kuvert verwenden) an:

MERCEDES-BENZ  
VETERANENCLUB  
Österreich  
Shop-Verkauf  
Favoritenstraße 123  
A - 1100 Wien

## TULLNER Oldtimermesse 1993

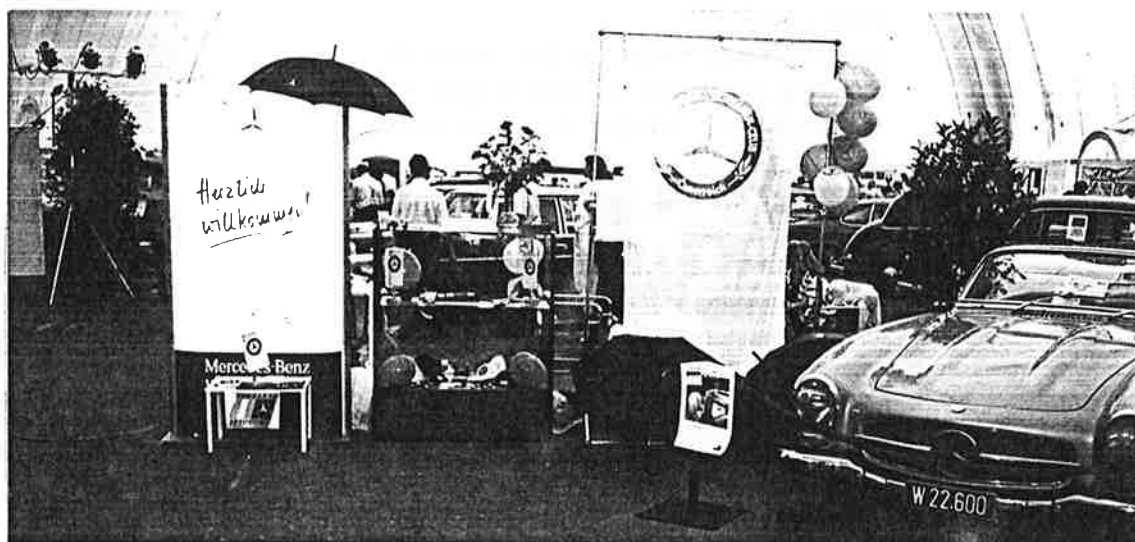
Vom 5. bis 6. Juni 1993 fand die Tullner Oldtimermesse statt. Wie jedes Jahr waren wir mit einem großen Clubstand vertreten. Zehn gepflegte Fahrzeuge stellten wir zu Schau. Wir danken den Besitzern der ausgestellten Fahrzeuge für die zur Verfügungstellung der Fahrzeuge.

Dieses Jahr starteten wir erstmals einen "MBVC-Shop-Verkauf", zum Einen mit Kommissionsware der Firma Wiesenthal & Co., zum Anderen mit selbst angekauften Accessoires. Der Verkauf erwies sich als voller Erfolg und wird zur ständigen Einrichtung unserer Clubpräsentation auf der Tullner Oldtimermesse werden.

Vor Ort konnten acht neue Mitglieder für unseren Club geworben werden. Zahlreiche Interessenten wurden über unseren Club informiert.

Wie jedes Jahr ist es dem Veranstalter OSCT (Oldtimer- und Sportwagenclub Tullnerfeld) in beeindruckender Weise gelungen, eine bestens organisierte Veranstaltung auf die Beine zu stellen. An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank an Manfred und Dascha. Bis 1994 !

Manfred Sommer



## *Witze, die man sich um 1930 erzählte ...*

"Also, hier hat die gnädige Frau den Autounfall gehabt ? Wie kam das ?" "Sehen Sie den großen Eckstein da vorne ?"

"JA "

"Nun, die gnädige Frau sah *ihn nicht* !"

### *Der Ehrenmann*

"Ohne Sicherheit kann ich Ihnen das Auto nicht auf Abzahlung verkaufen."

"Ich kann Ihnen aber Sicherheit geben: Das Wort *eines Ehrenmannes* !"

"Na schön, wir wollen mal sehen ! Bringen Sie den Herrn mal mit her !"

Tante: "Hast Du niemals Angst, die Kontrolle über den Wagen zu verlieren ?"

Neffe: "Ständig ! Ich bin bereits mit 2 Raten im Rückstand."

Er 1930: "Zum Teufel, jetzt ist mir die Zündkerze durchgebrannt !"

Sie: "Um Gottes willen, aber ohne Licht können wir doch garnicht mehr nach Hause kommen !"

"Meine Frau spricht immer hinter meinem Rücken."

"Und das läßt Du Dir gefallen ?"

"Es gibt keine andere Möglichkeit. Sie tut das nämlich nur beim Motorradfahren !"

### *Prüfung einer jungen Dame in der Fahrschule*

Auf die Frage "Was tun Sie, wenn Ihr Fahrzeug mit einem anderen Wagen zusammenstößt ?" erfolgte die blitzschnelle Antwort:

"Ich steige aus und lasse meine Unschuld feststellen !"

Chef zu seinem Verkäufer: "Habe da jehört, dat Sie enem Kunden widasprache", "merken Se sich een für allemal, wat ick Ihnen jetzt sajee: Kunden ham imma Recht !"

"Jawoll, gerne !" erwiderte der Verkäufer.

"Der Herr, dem ick da eben widasprachen hatte, meente, unsere Autos wären die erbärmlichsten Mistkarren von Europa !"



Abfallwirtschaftsgesetz: Amtsschimmel wiehert bei St. Pöltener Oldtimer-Sammler

## Ist ein „Buick 1925“ Sondermüll?

Rote Samtpolsterung, blaue Holzspeichenräder, mächtige Kotflügel und unter der Haube ein technischer Saurier (3,5 Liter, 65 PS). Buick Club-Cabrio, Baujahr 1925. Bislang im Museum Fort Lauderdale (USA), jetzt in St. Pölten.

Wunderding, Buben-  
traum, angeblich das ein-  
zige Exemplar in Europa,  
kaum schätzbarer Liebha-  
berwert.

Und doch prüfen Beam-  
te jetzt allen Ernstes, ob  
es sich dabei nicht um  
schlichten Abfall handelt.  
Ja, richtig gehört: Müll,  
Mist, Klumpert.

Das kam so: Oldtimer-  
Sammler Erwin Schoisen-  
geier (er hat in St. Pölten  
eine Kfz-Werkstätte) er-  
fuhr, daß das USA-Mu-  
seum zusperrt und nutzte  
die „Chance meines Le-  
bens“. Um wieviel, verrät  
er nicht, aber der Buick  
gehörte plötzlich ihm, und  
eine Spedition besorgte  
die Überfuhr. Erste Pro-  
bleme beim Zoll wurden  
nach einigen Tagen Hin-

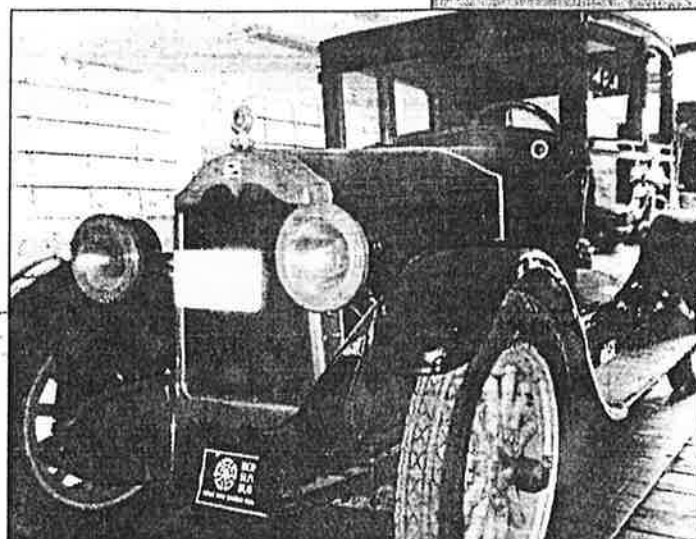
und Her gelöst. Doch  
dann ging's los:

Besuch vom Magistrat.  
Zuerst die Gewerbeabtei-  
lung, dann die Umwel-  
tenschutzabteilung. Stempel-  
marken, Gesuche, Bestäti-  
gungen, ob denn der Mo-  
tor lief, ob von dem Mo-  
dell weniger als 1500  
Stück zugelassen sind. Ja,  
und ein Sachverständiger  
des Landes müßte auch  
noch befaßt werden, hieß  
es zuletzt.

Schoisengeier, verzwei-  
felt: „Man hat mir an-  
fangs versprochen, die Sa-  
che unkompliziert zu re-  
geln.“

Grundlage des amtli-  
chen Treibens ist das neue  
Abfallwirtschaftsgesetz,  
das dem Import und Ex-  
port von Müll einen Riegel  
vorschieben soll. Es ob-  
liegt der Behörde, „bei  
begründetem Zweifel“ zu  
entscheiden, ob etwas  
„Wirtschaftsgut oder Ab-  
fall“ ist.

Was im gegenständli-  
chen Fall eigentlich keine  
Frage sein sollte.



Die zuständigen St. Pöl-  
tener Beamten waren  
Dienstag nicht erreichbar.  
Landes-Umwelthofrat  
Gottfried Krasa weiß: „Es  
gibt um die Auslegung des  
Gesetzes wilde Streite-

rien.“ So etwa, als kürz-  
lich einer glatze Reifen  
in den Libanon exportie-  
ren wollte. Hierzulande  
Abfall, dort erlaubt und  
gesucht.

Im Umweltministerium

meint man überhaupt, daß  
„die Bezirksbehörden mit  
der Exekution des Geset-  
zes eindeutig überfordert  
sind“. Dies sollten die Län-  
der besorgen.

MARTIN WIMMER ■

Quelle: KURIER vom 21. April 1993

## Wo sind die Oldtimer?

Fahrzeuge, die mehr als 25  
Jahre auf dem Buckel haben,  
können sich stolz Oldtimer  
nennen. Doch nur auf dem  
Sektor der Pkw haben sie je-  
nen Stellenwert, der ihnen zu-  
kommt: museale Relikte einer  
vergangenen Zeit, oft kostbare  
Sammelerstücke, chromblitzend  
und nur selten bewegt. Sie tra-  
gen deshalb, wenn sie wirklich  
einmal auf einem Oldtimer-  
Korso oder einer Veteranen-  
Ausstellung in Schwung  
gebracht werden, nur  
verschwindend wenig zur  
Umweltverschmutzung bei.

Anders sieht die Situation  
bei fast allen anderen Fahr-  
zeugkategorien aus, teilte

der ARBÖ unlängst in einer  
Presseaussendung mit. Denn  
aufgrund minimaler Fahrlei-  
stungen bzw. einer äußerst  
robusten Bauart werden land-  
wirtschaftliche Fahrzeuge of-  
fensichtlich wahre Methusa-  
lems. Den Weg in ein Museum  
schaffen sie aber nicht, denn  
sie müssen bis zum Ausein-  
derfallen dienen. So sind im-  
merhin 40 Prozent der Trak-

toren und 26,3 Prozent der  
Erntemaschinen älter als 25  
Jahre! Vor allem in den är-  
meren Gebieten Österreichs,  
wo die Landwirtschaft nicht  
weiß Gott was abwirft, bemer-  
ke ich oft unglaubliche Samm-  
lerstücke, etwa steinalte Steyr-  
Traktoren, die von der Qualität  
der Arbeit dieser österreichi-  
schen Werkstätte zeugen.

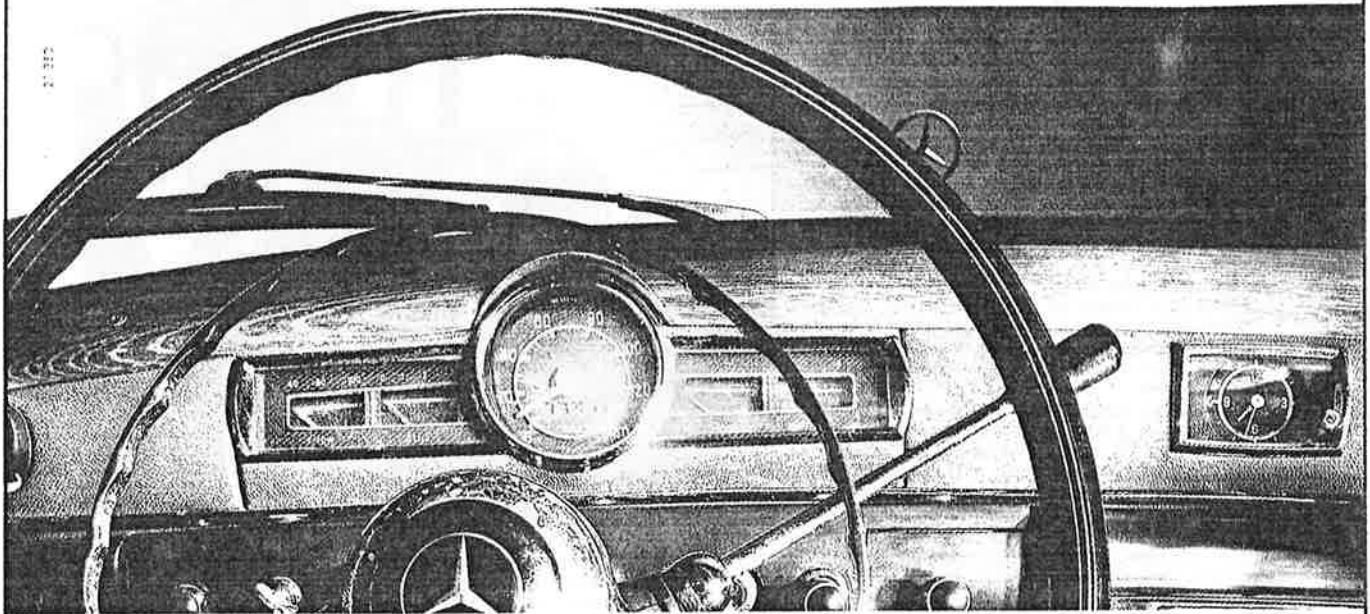
Leider kurven aber auch  
noch zahlreiche Lastautos und  
Busse dieser alten Jahrgänge  
auf unseren Straßen herum,  
und da wird's nicht nur  
ökologisch bedenklich, weil  
die Emissionswerte äußerst  
miserabel sind, sondern  
auch kriminell, denn  
modernen technischen Si-  
cherheitsstandards sprechen  
diese Museumsstücke Hohn.

Anteil der Fahrzeuge, die älter als 25 Jahre sind

Art	in Prozent	absolute Zahl
Traktoren	40,0	149.895
Erntemasch.	26,3	4.181
Motorräder	14,2	17.629
Mopeds	4,9	19.287
Motorkarren	3,9	422
Autobusse	2,3	200
Lastautos	1,4	3.781
Pkw	1,2	38.950

*Keine MB-Werbung von DAMALS - sondern von HEUTE*

Baujahr 1954, Tachostand 2.170.000 km.



# Für manche Weltrekorde braucht man etwas länger.

► Wenn es um Weltrekorde mit dem Auto geht, stößt man immer wieder auf den guten Stern. Im Guinnessbuch der Rekorde finden Sie zum Beispiel allein in der Disziplin „Ausdauer“ zwei Mercedes. Als Weltmeister im Dauerlauf ist der 180 D von Marinos Roumeliotis aus Iraklion auf Kreta eingetragen. Bau-

jahr 1954, Gesamtleistung 2.170.000 km. Und noch ist kein Ende in Sicht. Eine erstaunliche Kondition zeigte auch der Mercedes 200 von Herrn H. Hußmann aus Wuppertal. 1982 zugelassen, brachte er es in neun Jahren auf stolze 641.022 km. Mit dem ersten Motor, dem ersten Automatikgetriebe und der ersten Hinterachse.

► Ist es nicht beruhigend zu wissen, daß ein Mercedes neben all seinen offensichtlichen Vorzügen noch eine Reihe verborgener Qualitäten hat?



Mercedes-Benz  
Ihr guter Stern auf allen Straßen.

MERCEDES-BENZ AKTIENGESellschaft

**OLDTIMER VERANSTALTUNGEN 1993**

- 7.8.: 5. Int. Oldtimertreffen in Mönchdorf & OÖ-Rally Oldtimerverein
- 7.8.: 4. Salzburger Teilemarkt in Neumarkt/Wallersee Ö.G.H.K. Salzburg
- 31.7. - 1.8.: Galopprennbahn Freudenau, American Cars & Bikes Festival + Meeting  
(auch Euro-Oldies bis Bj. 65)
- 27.8. - 29.8.: 13. Int. Mercedes-Benz SL-Club Jahrestreffen in Koblenz
- 4.9. - 5.9.: Oldtimermarkt in Feldkirchen bei Graz
- 11.9. - 12.9.: 2. Crocodile Meeting, Treffen klassischer US-Fahrzeuge Graz/Stmk.
- 18.9.: 1. Herbstmarkt für Oldtimer am PS Marktgelände in Vomp/Tirol
- 18.9.: Veteranen- & Teilemarkt in Wels - Messegelände anstatt Kremsegg
- 25.9.: 2. Oldtimerfest auf der Burgruine Reichenstein
- 25.9.: 2. NÖ Oldtimer -, Raritäten und Teilemarkt/Schloß Zeillern

Club Abende:  
3.9., 1.10., 5.11.

## Eine Ausfahrt, die ist lustig .....

Waldviertler Impressionen vom 25. April 1993:

Das sehr gute Wetter am Ausfahrtstag lockte überraschend viele Mercedes - Freunde (ca. 80 Personen - 35 Fahrzeuge) aus Ihrer Lethargie.

In endgültiger Anzahl und Behebung erster Pannen (oder Resignation - des Organisators Fahrzeug blieb stehen) in Krems fuhr man mit üblicher großer Verspätung nach Zwettl.

Die Führung im Stift, die Eindrücke über den Arbeitsaufwand der Zisterzienser-Mönche und die Kälte in den Räumen wird allen unvergeßlich bleiben.

Trotz Teilnahme vieler unangemeldeter Gäste wurden alle beim Bergwirt in Moidrams bei Zwettl planungsgemäß abgespeist. Die Qualität war erwartungsgemäß, jedoch wurde nicht jeder satt.

Überraschend und unverstündlich viele ließen sich die Führung durch die Papiermühle Mörtzinger (Beschreibung in dieser Ausgabe) entgehen. Der Bürgermeister-Abgesandte der Gemeinde Bad Großpertholz hielt eine Ansprache über die Umgebung und der Seniorchef der Mühle führte anschließend die Interessierten in die Kunst der händischen Papiererzeugung ein. Das Staunen war groß, als durch die Anlage geführt wurde und ein "freiwillig Bestimmter" ein Blatt Papier selbst schöpfen konnte. Das alte Anwesen begeisterte alle. Wartende Durstige wurden mit einer auf Clubkosten bereitgestellten Kiste gekühlten Biers getröstet.

In nochmals reduzierter Anzahl (!?) bewegte sich der (kümmerliche) Rest der vorher imposanten Autoschlange durch die wunderschöne Gegend des Waldviertels über Rastendorf (Vorsicht - links abbiegen bitte !) und Horn nach Maissau. Zwei Oldiefahrer hatten den Weg von der Papiermühle hierher alleine gefunden.

Nach Verursachung eines Verkehrsstaus beim (zweiten !) Tankstop in Zwettl (die Hauptstraße ist

kein Parkplatz !! - auch nicht für Clubmitglieder) lief der Rest im Weinhafen ein.

Der Wein am Heurigentisch ging auf Clubkosten - Prost !

Ein Liter Rotwein wurde als ET Nr. 1 ins Ersatzteilclublager aufgenommen.

Eine Ankündigung für eine geplante Ausfahrt (Geisterschloß-Führung mit Übernachtung in der Umgebung) kam überraschend gut an.

Die Reaktionen über den Veranstaltungsverlauf waren sehr positiv und somit kann man den gemeinsamen Tag als sehr gelungen bezeichnen.

### Resümee:

#### Positiv:

- Viele Teilnehmer (Rekordanzahl !)
- Sehr gepflegte Fahrzeuge (Toll !)
- Schönes Wetter (Gott sei Dank !)
- Interessantes Programm mit regem Interesse !

#### Negativ:

- Zu viele unangemeldete Teilnehmer
- Zu viele unnötige Tankstops  
(wie wär's mit morgendlichem Ergänzen ?)
- Fahrdisziplin in der Reihe verbesserungswürdig
- Zu viele Selbstentscheidungen  
(zu früh fahren, keine Abmeldung beim Organisator),  
wir sind doch eine gemeinsame Gruppe, ODER ?
- Bestellte Mahlzeiten nicht eingehalten

Stellt Euch vor, Ihr selbst seid Organisator ..... !

Vorschläge für neue Ausfahrten sind herzlichst willkommen !!!!!

Euer gestreßter Organisator  
Siegfried Siegl

# Alter Papiermacher Spruch

1689

„Ich sammel Sadern zu der Mühl,  
denn treibl mirs Rad das Wasser kühl,  
das mir die z'schnitten Sadern mähl.  
der Zeng in Wasser einquell.  
Draus mach ich Bogn, auf den Filz bring.  
durch die Press' das Wasser daraz zwing.  
Denn hent ich auf, loß trucken wern,  
Schneeweiß und glatt, so hat mans gern.

Mercedes-Freunde werden auf ihre Rechnung kommen

## Oldtimer-Tour durch's Waldviertel

WALDVIERTEL.- Der Mercedes Benz-Veteranenclub Österreich veranstaltet am Sonntag, 25. April, eine Ausfahrt, die durch das gesamte Waldviertel führt.

Von Wien aus geht es nach Krems, wo noch einige Teilnehmer erwartet werden. Über Lichtenau, Rastendorf treffen die Oldtimer um ca. 9.30 Uhr beim Stift Zwettl ein. Nach einer Führung und Mittagessen führt die Route über Großgerungs nach Bad Großpertholz, wo um ca. 14.30 Uhr die Pa-

piermühlen-Besichtigung auf dem Programm steht. Über Zwettl, Horn und Maissau geht es zurück nach Wien.

Alle Fans von Mercedes-Oldtimer kommen sicherlich auf ihre Rechnung. An dieser Fahrt haben sich bereits zwei Mercedes 170 S Baujahr 1950 in „black and white“ sowie ein Mercedes 220 Baujahr 1951 angemeldet. Insgesamt nehmen an die 35 „Oldies“ mit Baujahr 1950 bis 1979 teil.

*Nachsatz des Vorstandes:*

Das Waldviertel wird uns WIEDERSEHEN !

Landschaftlich, kulturell und menschlich immer einen Besuch wert. Dank der Information der Neuen NÖN Gmünder Zeitung war die Bevölkerung über unsere Ausfahrt genauestens informiert (siehe Zeitungsausschnitt).

Vielen Dank an die zahlreichen Interessenten für die freundliche Aufnahme und die uns entgegengebrachte Sympathie.

**Bis zum nächsten Mal !**

Quelle: Neue NÖN Gmünder Zeitung vom 22. April 1993

# Papier mit Vergangenheit

In der „Wurzmühle“ wird die ehemalige Mangelware aus Lumpen hergestellt / Von Harald Waitzbauer

Welt oben im Waldviertel, fast schon am Rande Österreichs, steht eine Mühle, die seit 200 Jahren ein Produkt erzeugt, welches heute nach Menge und Nachfrage gleichermaßen am Rande (der Konsumwelt) steht: Hadernpapier. Angesichts der 2 Millionen t Papier, die jährlich in Österreich erzeugt werden, gemahnt die an der Peripherie des Landes gelegene Papiermühle bei Großpertholz an eine Zeit, die bereits vor über 150 Jahren ihren Höhepunkt erlebt hat.

Die Dimensionen haben sich verschoben: Heute beschäftigen 33 Betriebe der österreichischen Papierindustrie zirka 12.000 Mitarbeiter. Jährlich werden über 5 Millionen im Holz für die Papier- und Zellstoffindustrie verarbeitet. Die Siebgeschwindigkeit der Papiermaschinen muß heute mindestens 1000 m pro Minute betragen, die Arbeitsbreite moderner Maschinen macht bereits über 7 m aus.

Zeitungs-, Druck- und Packpapier sind jedem Haushalt eine gewohnte Selbstverständlichkeit, ebenso wie Hygienepapier, Filterpapier und Papier für den Elektronikbereich nicht wegzudenkende Güter wurden. Betrachtet man dagegen jene Mühle im Waldviertel, die bei voller Auslastung vielleicht 20 t Papier in einem Jahr herstellen konnte, kann einem beinahe das Mitleid holen.

Und doch wurde auf diese und noch viel einfachere Art und Weise Jahrhundertlang der Papierbedarf für ganz Europa gedeckt. Sicher, es waren Hunderte, Tausende Mühlen, in denen Jahr um Jahr aus einer breiigen Masse Blätter zum Schreiben oder Bedrucken fabriziert wurden, solange, bis die Technisierung auch in diesem Bereich quasi von heute auf morgen Einzug hielt.

Papier war lange Zeit hindurch weit davon entfernt, Massenartikel zu sein. Für wen war es auch schon von großem Nutzen? Die breite Bevölkerungsschicht war des Lesens und Schreibens unkundig, ebenso auch die meisten Regierenden des Mittelalters. Damals war das Papier auch noch ein ganz und gar unbekannter Stoff, fleißige Mönche schrieben auf Pergament. Wie so oft waren es nicht die Europäer, die Papier herzustellen lernten, sondern die Chinesen. Über die ungeliebten Araber, die als Kulturmittler von Ost nach West in die Bresche sprangen, gelangte die Kunst des Papierhandwerks im 12. Jahrhundert schließlich auch ins Abendland und breitete sich ab diesem Zeitpunkt relativ geschwind über den Kontinent aus. Eine erste Papiermühle wurde 1276 in Fabriano in Italien errichtet, mit einiger Verspätung kam die neue Technik schließlich auch nach Deutschland und Österreich.

Im Zuge der aufkommenden Stadtkultur, der sich weitverbreitenden Handelsverbindungen, der Verlegung der Herrschaftssitze aus nächtlichen Burgen in repräsentative Stadtpaläste wurde das Papier zum unerlässlichen Gut. Der Buchdruck, die notwendigen Aufzeichnungen der Handelsleute, der sich ständig vergrößernde Verwaltungsapparat der Städte und Territorialfürsten bewirkte mit fortschreitender Zeit eine erste Hochblüte der Papiermacherei. Frühkapitalismus, Renaissance, Barock: Der Bedarf an Schreibpapier verlangte eine kontinuierliche Steigerung der Papierproduktion. Doch eine technische Innovation schien Jahrhundertlang nicht vorge-

sehen zu sein. Man betrieb eine extensive Produktionssteigerung: Da man den technischen Standard nur unwesentlich verbessern konnte, wurde dieses Manko durch zahlreiche Neugründungen ausgeglichen.

Die verstärkte Nachfrage nach dem Endprodukt Papier bedingte bald einen riesigen Bedarf an Rohstoff, dem sogenannten Hadern. Papier wurde damals nicht aus Holz, sondern fast ausschließlich aus Lumpen erzeugt. Zur Beschaffung der Hadern oder Lumpen schwärmten über Jahrhunderte die Lumpensammler aus, die mit helserem Geschrei in jeder Stadt, in jedem Dorf altes Hadernzeug einforderten. Eigene Gesellen waren durchaus, die diesem Gewerbe nachgingen. Die Ausdrücke „Lump“ oder „Hadernlump“ sind nur ein schwacher Nachhall auf diese längst vergangene Epoche heute eigentümlich anmutender, damals aber als selbstverständlich und notwendig erachteter Wanderberufe. Es wäre nicht die Barockzeit, hätte sie nicht für die vazierenden Lumpensammler sehr bald (natürlich zu Papier gebrachte) Verordnungen erlassen, die genaue Lumpensammelgebiete festlegten.

Die Territorialfürsten jener Zeit verfolgten mit dieser Maßnahme natürlich eine ganz bestimmte Absicht, nämlich die Sicherung des Hadernrohstoffes für ihre eigene Papierproduktion. Maria Theresia ließ sogar regelrechte Hadernmagazine anlegen. Doch es nutzten die strengsten Bestimmungen nichts. Der ständig steigende Papierbedarf führte zu anhaltender Rohstoffverknappung. Dadurch wurde, wie auch anders, der Hadernschmuggel zum einträglichen Geschäft. Auch die Suche nach anderen Rohstoffen, so experimentierte man etwa mit Hopfenranken, Brennesseln und Torfstielen, brachten keinen Erfolg.

Es dauerte noch bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, bis der Rohstoff Lumpen zunächst langsam, dann aber rapide durch den Rohstoff Holz abgelöst wurde. Aus dem Papierhandwerk erwuchs die Papierindustrie, die als Tagewerk nicht mehr ein paar läppische Kilo, sondern Hunderte Tonnen Papier herzustellen imstande war.

Übrig blieb die alte „Wurzmühle“ bei Großpertholz. Im nordwestlichen Waldviertel, einer Gegend, wo einmal bis zu 16 Mühlen standen, die aus Hadern das Papier machten.

Die Wurzmühle, für uns Heutige vielleicht ein Artefakt fast schon irreversibel gewordener Schnäpche: Holz als dominierendes Konstruktionsmaterial, ratternde Transmissionsriemen über konisch geformte Umlaufrollen,

nasses Papier bringen dem einzelnen die „Technik“ der nach einfachsten Möglichkeiten gebauten Papiermaschine automatisch in ihrem Grundprinzip nahe. Darüber, auf dem Trockenboden, die geschnittenen Papierbögen, flatternde Gesellen, die ihrem Gebrauch entgegnetrocknen. In einem Nebenraum der rohe Stoffberge von Hadern und Lumpen für den Anbeginn des Erzeugungsvorganges.

Die Wurzmühle ist für uns Heutige zweifellos ein Industriearchäologisches Kuriosum. Das Kuriosum liegt aber wahrscheinlich tiefer in der Papiermühle an sich, sondern in der Tatsache, daß sie im Abglanz einstmals besserer Zeiten nach wie vor in Betrieb steht. Dekoration bleiben hier lediglich die staunenden Besucher dieser im wahrsten Sinne des Wortes Provinzmanufaktur. Das Geräusch des Elektromotors und das Licht der Leuchtstoffröhren sind zusätzliche Bestärkung dieser anachronistischen Atmosphäre vor-märzlicher Idyllenillusion. Trotz ihrer Altertümlichkeit hat die Papiermühle in Großpertholz die langanhaltende Phase der manuellen Papierherstellung bereits überwunden gehabt. Die Technisierung des Betriebes. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bedeutete eine Produktionssteigerung auf saute 100 kg Papier pro Tag.

Die gesammelten und aufgetürmten Hadern wurden zunächst sortiert, groß zerkleinert und in einem Behälter, der mit Wasser gefüllt wurde, eingeweicht. Hatten die grob zerkleinerten Lumpen eine gewisse Fäule erreicht, was nach etwa einem Monat der Fall war, kamen sie in einen Trog, wo sie durch das mit Wasserkraft betriebene Stampfwerk weiter zerkleinert wurden. Ständig eingeleitetes Frischwasser sorgte zusätzlich für die Reinigung der sich auflösenden Hadern. Gerade an Hand dieser Prozedur zeigte sich das Dilemma der Papiermacherei: Der Rohstoff Hadern war natürlich leichter und schneller in dichtbesiedelten Gebieten, also in städtischen Gemeinwesen, aufzutreiben. Die Herstellung von Papier verlangte dagegen besonders reines Wasser, ein Grund, warum die meisten Papiermühlen auf dem Land verstreut zu finden waren.

Noch dazu war der Papiermüller in gewisser Hinsicht ebenso wie der Bauer abhängig von den Jahreszeiten. Sommers bestand oft akuter Wassermangel, so daß das mittels Wasserrad betriebene Stampfwerk seine Funktion nicht erfüllen konnte. Im Frühjahr nach der Schneeschmelze war zwar reichlich Wasser

vorhanden, doch wiederum zu schmutzig, als daß man es zur Hadereinreinigung hätte verwenden können.

Das zerfaserte Produkt aus dem Stampfwerk wurde als „Halbzeug“ bezeichnet. Dieses schüttete man anschließend in den sogenannten „Holländer“, eine in einem Granit- oder Marmortrog arbeitende walzenförmige Mahlmaschine, die das Halbzeug in eine breiartige Masse verwandelte. Der Holländer war eine der wenigen Modernisierungen im Papiergewerbe und breitete sich ab 1670 von Holland aus (daher der Name) nur träge auf dem Kontinent aus. Auch in Österreich war der Widerstand gegen diese Neuerung groß und noch 100 Jahre nach dessen Erfindung kam es in Graz anlässlich der Inbetriebnahme von Mahlmaschinen zu regelrechten Aufständen seitens der Papiermüller.

Den Faserbrei im Holländer nannten die Papiermacher das „Ganzzeug“. Vor dem Jahr 1800 wurde mittels eines in einem Rahmen gefaßten engmaschigen Siebs das Ganzzeug geschöpft, um es nach dem Abtropfen überzähliger Flüssigkeit auf einen Filz zu klatschen. So wurde ein Bogen Papier auf den anderen gelegt, immer mit einem Filz dazwischen, anschließend in einer Spindel- presse gepreßt und zum Trocknen auf dem Trockenboden einzeln aufgehängt. Nach 1800 kam die Papiermaschine auf und auch in der Wurzmühle bei Großpertholz wurde anscheinend sehr bald diese damals neue Technologie eingeführt: Ein Endlosieb, das um zwei Walzen läuft, machte es möglich, beliebig lange Papierbahnen zu produzieren, die auf einer weiteren Walze aufgerollt wurden. Das neue System begünstigte auch die gleichmäßige Venellung des Ganzzeugs auf dem laufenden Sieb, wodurch dem Papier eine einheitliche Stärke gegeben wurde.

Der Antrieb der Walzen, die vom Sieb umlaufen wurden, gestaltete sich früher manuell mit Hilfe einer Kurbel, in der Wurzmühle leistet man sich heute den Luxus eines Elektromotors. Je nach Belieben und Bedarf ist daher auch die Größe der einzelnen Papierbögen zu bestimmen, die, und daran hat sich nichts geändert, gepreßt und anschließend auf dem Trockenboden luftgetrocknet werden.

Hadernpapier ist in der heutigen Zeit selten geworden. Der Rohstoff Holz hat seinen Produktionsanteil hinter die Kommasstelle verwiesen, zumal es auch immer schwieriger wird, geeigneten Rohstoff zu finden, da Kunstfaser für die Herstellung von Hadernpapier ungeeignet ist. Von den ehemals 35 Papiersorten, die in der waldviertlerischen Wurzmühle hergestellt wurden, blieben einzig Mal- und Zeichenpapier, Büttenpapier für Urkunden sowie das von der pharmazeutischen Industrie geschätzte Filterpapier übrig.

Ein Umstand könnte indes zu einer kleinen Renaissance des Hadernpapiers führen: Auf Grund der unsachgemäßen Lagerung alter Schriften in Bibliotheken und Archiven bedürfen diese Kulturgüter immer häufiger und dringender einer umfassenden Restaurierung. Diese kann jedoch nur mittels ligninfreien Faserstoffes erfolgen; und Hadernpapier wäre da vom Rohstoff her das geeignete Material zur „Anfaserung“ beschädigter Papiere.



Waldviertler Papiermühle

Mörzinger

Erzeugung von handgeschöpftem Büttenpapier

3972 Bad Großpertholz 76

Tel. 028 57 / 240

## Fahren im Konvoi

### *Anschluß verloren !*

"Ich sehe die Ampel grün blinken, der Mercedes-Fahrzeugkonvoi biegt nach links ein, mein Vordermann rutscht noch bei gelb durch. Ich muß anhalten. Der Querverkehr setzt sich in Bewegung. Geschätzte 15 bis 20 Fahrzeuge passieren die Kreuzung.

Es wird wieder grün. Ich biege ebenfalls nach links ein. Vor mir sehe ich nur fremde Fahrzeuge. Dann kommt schon die nächste Kreuzung. Diesmal ohne Ampel. Links, rechts, oder geradeaus kann ich fahren. Da es keinen Hinweis auf eine Richtungsänderung gibt (kein Oldie weit und breit) fahre ich geradeaus weiter. Ob die Richtung wohl stimmt? Ich weiß es nicht.

Ich habe den Anschluß verloren."

### *Damit das nicht passiert:*

#### *Grundregeln des Konvoi-fahrens:*

##### 1. Blickkontakt halten

Das ist die erste und zugleich wichtigste Regel:

### *Achte auf den Hintermann !*

Fahre nur soweit voraus, daß der Blickkontakt zum Hintermann stets erhalten bleibt. Daraus ergeben sich folgende Verhaltensweisen für nachstehende Situationen:

Situation 1: Durch verkehrsbedingtes Anhalten wird der Konvoi zerschnitten.

Verhaltensweise: Der letzte "Durchgekommene" setzt die Fahrt nur soweit

fort, daß er vom zurückgebliebenen Hintermann noch ohne Schwierigkeiten gesehen werden kann. Allenfalls rechts ranfahren und warten. Der "Wartende" braucht nicht befürchten, den Anschluß zu verlieren, denn dessen Vordermann verhält sich genauso und fährt nur so weit, als es der Blickkontakt zuläßt. (Siehe nächste Seite Abbildung 1)

Situation 2: Einbiegen in unscheinbare Seitenstraßen

Verhaltensweise: Der Vordermann fährt nur so weit - mit verminderter Geschwindigkeit - in die unscheinbare Seitenstraße ein, daß er über den Rückspiegel (auch in Oldies serienmäßig eingebaut) das

korrekte folgen des Hintermannes kontrollieren kann. (Siehe nächste Seite Abbildungen 2 und 3)

##### 2. Unvorhergesehene Ereignisse

(z. B.: techn. Problem am KFZ, Übelkeit, dringendes Bedürfnis)

Verhaltensweise: Reduzieren der Geschwindigkeit, Hintermänner vorbeiwinken. Anhalten. Das Schlußfahrzeug hält ebenfalls an. Je nachdem wie zeitaufwendig sich die Problemlösung darstellt, wird danach entweder an die Gruppe angeschlossen, oder die Gruppe mittels Sprechfunk zum Anhalten aufgefordert.

##### 3. Beleuchtung

Wir fahren im Konvoi weil es uns Spaß macht. Außerdem wollen wir gut gesehen werden und uns von den "sonstigen Fahrzeugen" abheben. Deshalb: Abblendlicht einschalten !

##### 4. Teilnehmer, die die Gruppe vorzeitig verlassen

Verhaltensweise: Beabsichtigte "Ausreißer" sind dem Organisator zu melden. Eine Information der Hintermänner über die geplante Aktion wäre überhaupt das non-plus-ultra. Der Fahrzeuglenker, der beabsichtigt, der vom Konvoi vorgegebenen Richtung nicht zu folgen, gibt dem Hintermann durch Handzeichen zu verstehen, wo es für den Konvoi langgeht, während er selbst eine andere Richtung einschlägt.

Das wären die wichtigsten Regeln, bei deren Beachtung sichergestellt ist, daß ein Fahrzeugkonvoi auch ein Konvoi bleibt. Sie lassen sich zu folgendem einfachen Merksatz zusammenfassen:

***Die Richtung gibt der Vordermann an, die (Maximal)geschwindigkeit der Hintermann !***

Überlicherweise stehen bei Ausfahrten des Mercedes-Benz Veteranenclubs Leitfahrzeug und Schlußfahrzeug in Verbindung miteinander (Funkgerät, Funktelefon, Rauchzeichen mittels Auspuff) sodaß eigentlich gar nichts wirklich dramatisches passieren kann.

Sollte dann doch noch etwas schiefgehen, .... na dann gibt es wenigstens etwas zu erzählen;

meint Robert Wucsits

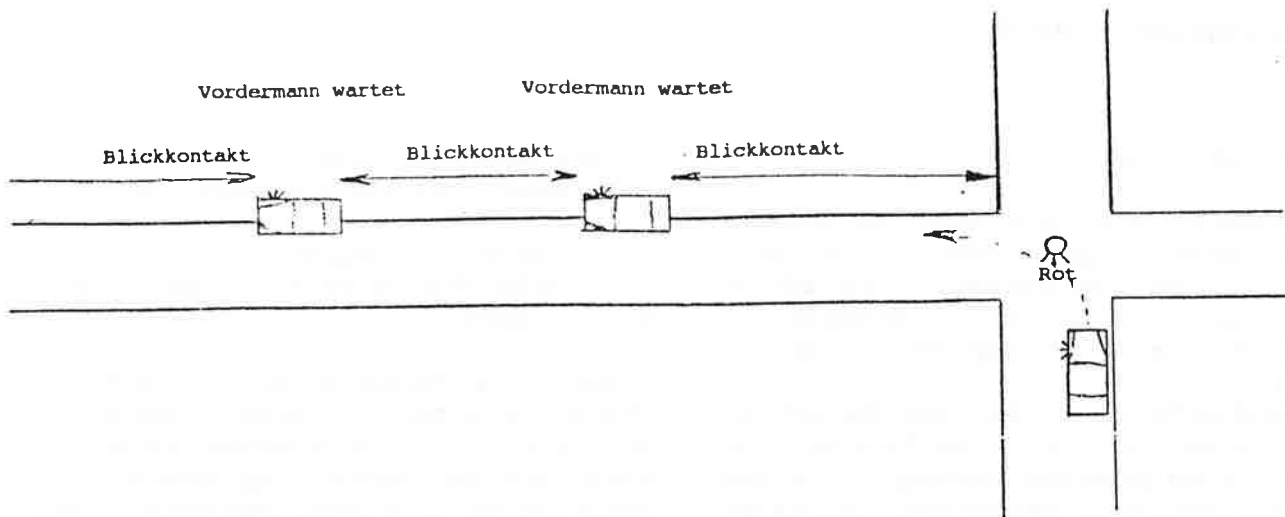


Abb. 1.: Jeder Vordermann hält Blickkontakt zum Hintermann

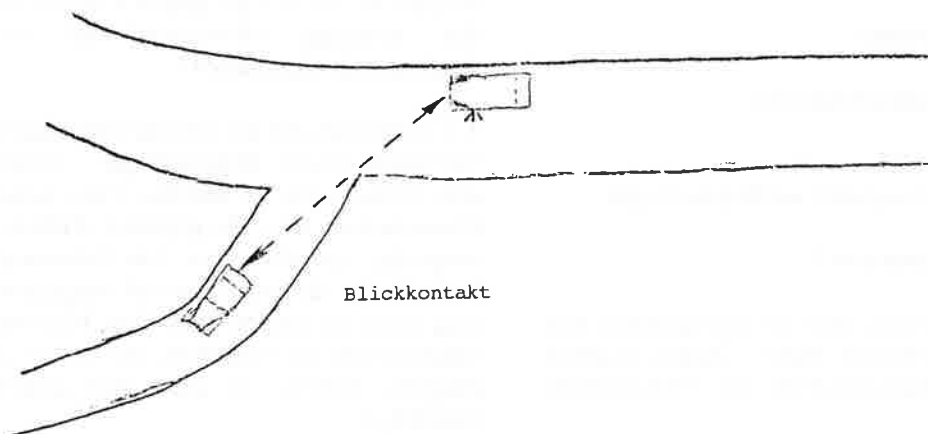


Abb. 2.: Richtig: Einbiegen des Vordermannes vom nachfolgenden Fahrzeug aus leicht erkennbar

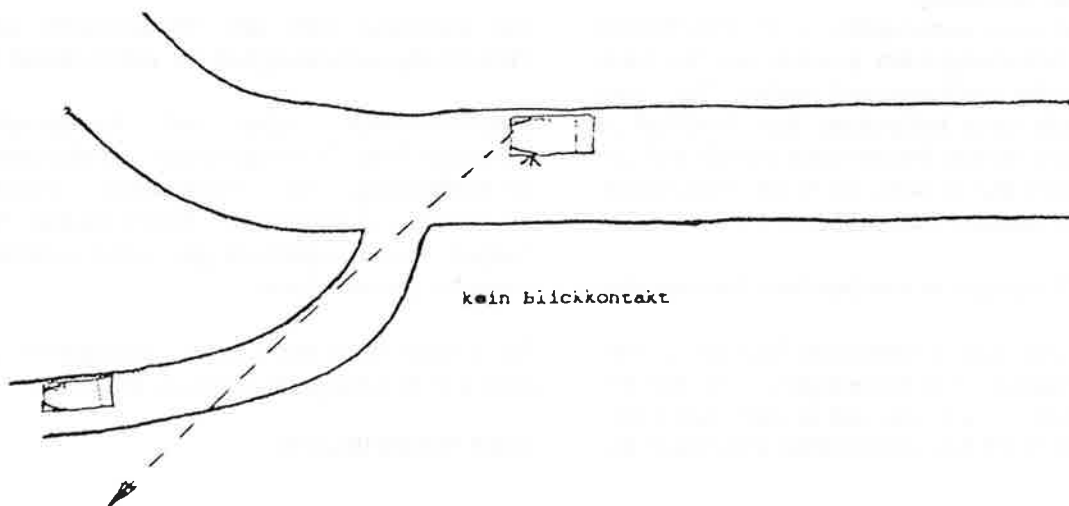


Abb. 3.: Falsch: Der einbiegende Vordermann ist nicht mehr erkennbar



## 100 Jahre Automobil in Österreich 1893-1993

Pressemitteilung von Mercedes-Benz Österreich:

Schon nach der ersten Ausfahrt, die Karl Benz mit seinem Straßenwagen mit Benzinantrieb unternahm, schrieb der Mannheimer Generalanzeiger 1886: "Wir glauben, daß dieses Fuhrwerk eine gute Zukunft haben wird, weil dasselbe ohne viele Umstände in Gebrauch gesetzt werden kann und weil es, bei möglichster Schnelligkeit, das billigste Beförderungsmittel für Geschäftsreisende, eventuell auch für Touristen, werden kann."

Wie vorausschauend doch dieser Redakteur war, der diese Zeilen verfaßte und den die stürmische Entwicklung des Automobils voll bestätigte. Heute hält der PKW-Bestand in Österreich bei 3,2 Mio. Fahrzeugen, etwa 1970 war es eine runde Million und vor 60 Jahren gab es bei uns überhaupt erst 30.000 PKW!

Begonnen hat die Motorisierung Österreichs genau vor 100 Jahren, als der Bregenzer Marinemaler Eugen von Zardetti bei Benz in Mannheim ein Dreirad-Velo mit 1 1/2 PS kaufte und dieses fabriksmäßig erzeugte Benzinautomobil in den ersten Märztagen 1893 per Bahn nach Konstanz geliefert erhielt. Der Begleiter wies Herrn v. Zardetti auf dem Weg nach Bregenz in die Kunst des Fahrens ein und es sollte sich bald herausstellen, daß es Herr Karl Benz persönlich war!

In der Ausgabe vom 11. März 1893 nahm die Vorarlberger Landeszeitung von diesem Ereignis kurz Notiz: "Eine Droschke mit Benzinantrieb ist seit einigen Tagen hier. Das Gefährt ist in der Konstruktion der eleganten Chaise gleich; der Wagen ruht jedoch vorne nur auf einem Rad, welches wie beim Veloziped behufs Direktion des Fahrzeuges nach links und rechts drehbar ist. Die Zündung wird durch Elektrizität bewirkt. Diese Neuheit übt einen eigentümlichen Reiz aus: Pferde unnötig, kein Scheuwerden der Rosse, kein Geschirr etc. Vorteile, die noch sehr ins Gewicht fallen werden, wenn

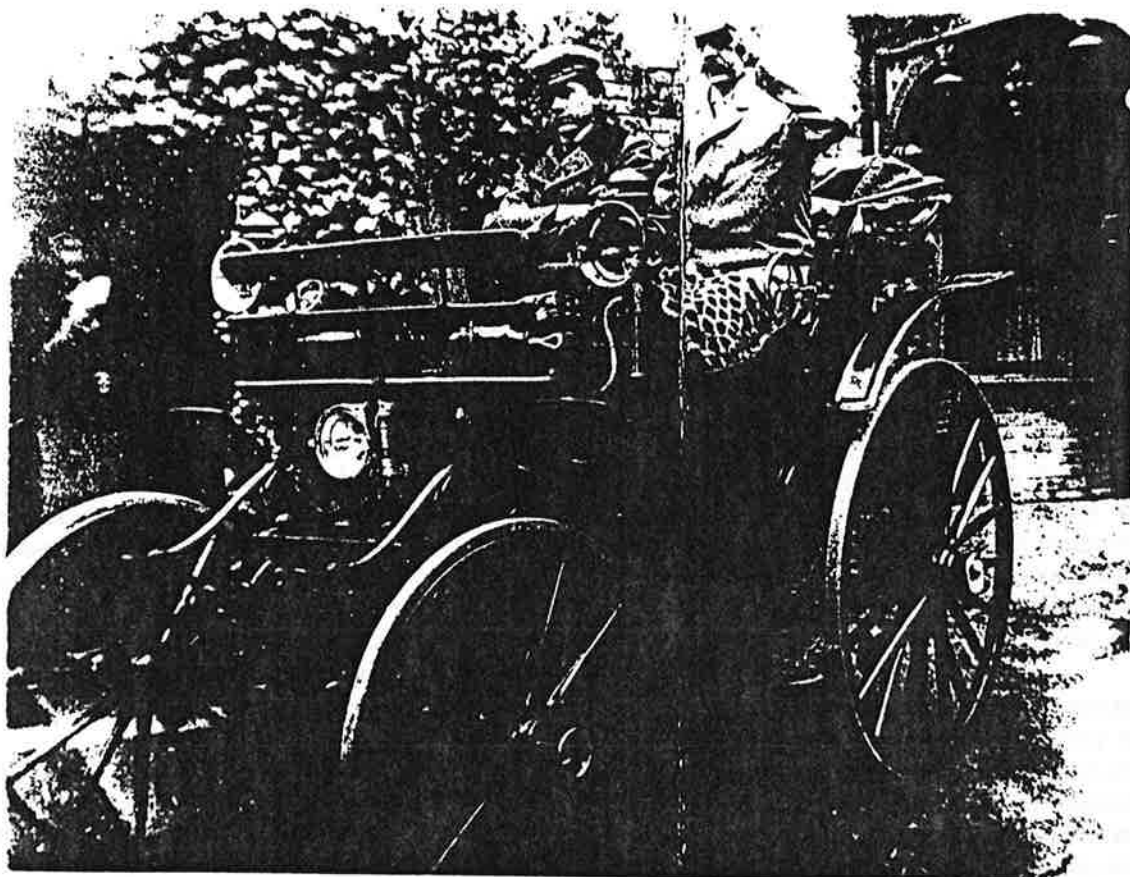
solche Fahrzeuge erst billiger sind. Jetzt kosten sie drei- bis viertausend Mark.

Der Wagen war ein Vorläufer des "Victoria", dessen Namensgebung den Sieg über die vorherigen Lenkungsprobleme symbolisierte, nachdem Karl Benz die Achsschenkel-Lenkung erfunden hatte. Zardetti ließ schon rasch seinen Wagen umbauen und außerdem die Motorleistung gleich auf 5 PS anheben. Nach dem Tode des Autopioniers im Jahre 1926 widmeten die Erben das Fahrzeug dem Technischen Museum in Wien, in dessen Beständen es sich heute noch befindet.

Über die weitere Motorisierung in der damaligen k.u.k. Monarchie weiß Österreichs führender Automobilhistoriker Hofrat Dr. Hans Seper zu berichten, daß Baron Theodor von Liebig der zweite Besitzer eines fabriksmäßig gefertigten Automobils wurde. Der Reichenberger Textilindustrielle unternahm 1894 die erste große Fernfahrt, die ihn bis nach Reims in Frankreich führte. Seinen Aufzeichnungen zufolge verbrauchte er für eine Strecke über 939 km 140 kg Benzin und man staune: 1.500 Liter Kühlwasser!

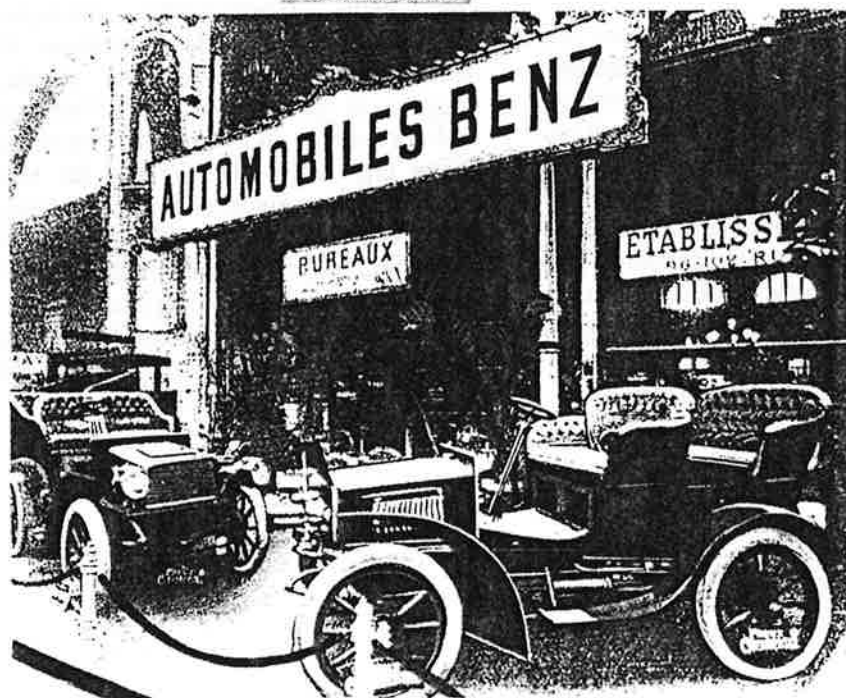
Doch schon der dritte österreichische Automobilbesitzer war wieder ein Vorarlberger, der Dornbirner Apotheker Karl Kofler, das Fahrzeug ebenfalls ein Benz Victoria.

Der erste fabriksmäßig erzeugte Benzin-Motorwagen, der in der damaligen Reichs- und Residenzstadt Wien gefahren wurde, war ein Peugeot. Er gehörte dem k.u.k. Hofwagenfabrikant Ludwig Lohner und wurde im November 1896 geliefert und sollte als Vorlage für seine eigenen Motorisierungsversuche dienen. Aber eigentlich war es ein Daimler, nachdem Peugeot die Auswertung aller französischen und belgischen Patente des Cannstatter Erfinders kaufte. Der "Daimler-Peugeot" entsprach in vielen Details dem Daimler-Stahlradwagen 1889, er hatte einen Zweizylinder V-Motor mit circa 4 PS Leistung.



Vor genau 100 Jahren: Eugen von Zardetti, der erste Automobilist Österreichs auf seinem Benz

Foto: VATC



## Chrom-Sorgen oder Wie finde ich eine Metallveredelung

Den folgenden Artikel drucken wir mit freundlicher Genehmigung des Autors Willy Krieg ab.

Bei Veteranen-Fahrzeugen der 20er, 30er und 50er Jahre spielen vernickelte und verchromte Teile eine große Rolle, sind sie doch in der Regel der Blickfang und der Schmuck des Fahrzeuges.

Waren Mitte der 20er Jahre nur einige Teile, wie Kühlermaske und Windschutzscheiben-Rahmen vernickelt, evtl. bei teureren Wagen auch die Scheinwerfer, so erreichte die Chrom-Euphorie Ende 1950 mit den amerikanischen Luxuswagen der Heckflossen-Ära ihren Höhepunkt. Wer jemals den Chrom eines US-Straßenkreuzers auf einem Haufen gesehen hat, der kann sich leicht ausrechnen, daß die Wiederaufbereitung der verchromten Teile und Galvanisierung erhebliche Kosten verursachen. Bedenkt man noch, daß die zu behandelnden Materialien sehr unterschiedlich in Ihrer Beschaffenheit sind, so wird einem erst richtig klar, welche Probleme das Neu-Verchromen bringt.

Gedacht sei hier vor allem an Beschläge, Tür- und Fensterhebel, sowie Außentürgriffe, die meist aus Zinkdruckguß bestehen, dessen Gefüge mikroskopisch wie ein Schwamm aussieht.

Das Aufblühen vorgenannten Materials hat schon manchen Verchromer und auch Veteranen-Eigner zur Verzweiflung gebracht.

Im Insider-Sprachgebrauch spricht man auch von "Chrom-Karies".

So weit als möglich sollte man versuchen, neue verchromte Teile zu bekommen. Aber auch dabei ist zu beachten, daß diese Teile nach kurzer Zeit korrodieren, oder matt werden können.

Chromteile altern auch dann, wenn sie in Kisten verpackt lagern. Man spricht hier von verlagerten Teilen, oder vom Verfall des Chroms durch Alterung.

Kluge Leute verchromen ihre Neuteile vor Anbau einmal frisch. Das kostet zunächst viel Geld, spart aber hinterher viel Ärger, Zeit und Geld.

Von Fall zu Fall sollten Sie sich hierüber mit Oldtimerfreunden oder Fachleuten beraten, die sich schon länger mit dieser Materie befassen.

Bei den meisten Teilen ist mangels Angebot nur eine Neuverchromung möglich.

Sehr teuer wird das Erneuern dann, wenn die Teile in schlechtem Zustand, oder besonders groß oder lang, oder aber verbogen oder durchgerostet sind. Auch besondere Legierungen des Materials können erhebliche Probleme aufwerfen.

Es muß noch einmal darauf hingewiesen werden, daß man so wenig wie möglich den Verchromungsvorgang wiederholen sollte, denn die Entchromung und die Galvanisierungs-Bäder (Neuverchromen) sind mit Chemikalien versehen, die Säure bilden. Je nach Dauer des Vorgangs können die zu behandelnden Teile mehr oder minder angegriffen werden, ja sogar zerstört werden.

Was macht man nun z. B. mit einer durchgerosteten Stoßstange?

Um den Gilb auszutreiben, wird zunächst geperlst. Nun wird die Kranke Stelle ausgeschnitten, ein neues Stück geformt und angepaßt und autogen eingeschweißt. Schutzgasschweißen entfällt hier, da kein porenfreies Gefüge erreicht wird.

Nach erfolgtem autogenen Schweißen wird die Stoßstange mittels fachgerechtem Hämmern erneut beigerichtet. Die grob reparierte Stelle wird nunmehr mittels Silberlot, und nur damit, ausgeglättet und möglichst egalisiert. Mit einer Bandschleifmaschine oder Feile wird nunmehr versucht, die Stelle so glatt wie möglich zu bekommen.

Es hängt sehr viel vom Geschick des Mannes ab, der vorgenannte Arbeiten durchführt. Eigentlich sollte man das einem Fachmann überlassen. Nur er kennt die zu benutzenden Materialien und deren korrekte Anwendung. Aber bis hierhin ist es möglich, die Restaurierung evtl. selber durchzuführen.

Doch nun muß die Sache zur Galvanik-Anstalt (Verchromerei) und muß nach intensiver Entfettung etwa 7 Stunden ins Kupferbad. Danach erfolgt ein Schleifen am Schleifbock mit Band, um Fasson an die hier als Beispiel dienende Stoßstange zu bekommen. Jetzt werden alle Bohrungen, die vorhanden sein müssen, nachgearbeitet.

Abermals wird die Stoßstange nun etwa 4 Stunden verkupfert und dann endlich nochmals geschliffen, poliert, entfettet und letztendlich doppelt vernickelt und verchromt.

Eine so behandelte Stoßstange hält ewig und rostet nicht mehr, bedingt durch die enorme Kupferschicht. Es wird hier nach dem Motto verfahren: wo

Material steht, da kann man, zwecks Egalisierung, auch etwas wegschleifen.

Wie bereits zu Anfang gesagt, lohnt dieser Aufwand bei besonders schlechten Teilen nur, wenn Ersatz nicht anders zu beschaffen ist. Sparen kann man dadurch, indem man sich ein anderes, besser erhaltenes Teil besorgt, da dann die Flickarbeit entfällt.

Einige Veteranen-Besitzer sind der Auffassung, daß das Verchromen im weitesten Sinne nur ein Eintauchen in Bäder ist, vergessen aber dabei, daß auch transformierter elektrischer Strom und Luft und damit Sauerstoff den Bädern zugeleitet werden müssen.

Bei Kühlermasken muß von Fall zu Fall geprüft werden, ob die Zierstäbe nicht ausgenietet und einzeln verchromt werden müssen, da oft ein korrekter Stromfluß nicht gewährleistet ist.

Oft wird beklagt, daß lange Wartezeiten entstehen, bis man seine veredelten Teile von der Galvanisier-Anstalt zurück bekommt. Bedenken Sie bitte auch dabei, daß die Verchromerei Ihre Teile zunächst entchromen und entnicken muß, dann grob- und feingeschliffen werden muß mittels Bandschleifmaschinen, nun verkupfern, oft auch mehrmals, wenn es höchste Qualität sein soll. Zwischenschleifen von Hand mittels Sandpapier verbessert die Sache erheblich. Nunmehr wird die verkupferte Fläche mittels rotierender Sisal- oder Hanf- Bürstenscheiben, die auf einer Drehmaschine aufgesteckt werden, hochglanz-poliert danach werden die Teile mit Hand in der Putzstube gereinigt, Tri gebadet und auf die Stelle aufgesteckt und mit Kupferdraht festgemacht. Bei Routine-Verchromung, also bei großen Serien gleicher Teile, machen das meist ungelernte Arbeiter.

Bei Reparatur-Verchromung ist es sehr entscheidend, daß dieser Vorgang von einem geübten Mann durchgeführt wird.

Sollte er z. B. ein falsch vorbehandeltes Teil mit aufhängen, so kann dieses in den Bädern zerstört werden. Aber auch die chemische Zusammensetzung des Bades kann verändert und damit der gesamte Verchromungsvorgang beeinflusst werden. Auch nicht richtig aufgehängte Teile, die ins Bad fallen, können das Bad zerstören und damit Ihre Neuverchromung schlecht ausfallen lassen, ganz zu schweigen, daß Sie das ins Bad gefallene Teil erst nach Entleeren des Bades zurück bekommen können.

Von diesen Vorfällen merkt der Kunde in der Regel nichts. Es drückt sich aber in langer Lieferzeit aus. Die zu verchromenden Reparatur-Teile sollten auf den kunststoffbeschichteten Gestellen so angebracht

sein, daß sie in einem bestimmten Verhältnis zu den Anoden stehen, die sich im Bad befinden. Die Gestelle werden mittels Kran in die Bäder eingelassen, wobei Stromfluß gewährleistet sein muß.

- Nur so ist einwandfreie Verchromung gewährleistet. -

Hier herrscht der Grundsatz, daß nur gleichbehandelte Teile, z. B. kein Messing zusammen mit verkupferten oder unverkupferten Teilen zusammen aufgehängt werden können.

Genau so wichtig ist die möglichst gleich Größe der aufzuhängenden Teile. Man kann also keine Stoßstange zusammen mit kleinen Zierleisten aufhängen. Kugel- oder halbkugelförmige Gegenstände erfordern besondere Behandlung, so z. B. ein Kühlergrill vom Jaguar XK 120, 140, 150. Hier können Stromströmungsprobleme auftauchen, die nur durch den Bau eines Plastik-Käfigs, der fest montiert sein muß, beseitigt werden können.

Bei dem Hilfskäfig muß es sich um ein Material handeln, welches ohne Leitmittel nicht zu verchromen geht.

Wie stelle ich als Veteranenfreund nun fest, wo meine zu veredelnden Teile gut aufgehoben sind, welche Verchromerei geeignet ist und welche weniger.

Der Veteranenfreund kann von sich aus einiges dazu beitragen, den Vorgang positiv zu beeinflussen.

Bevor Sie irgend eine Maßnahme treffen, sollten Sie zunächst einmal eine Galvanisier-Anstalt, Verchromerei oder Metallveredelung ausfindig machen.

Das Befragen von Veteranenfreunden und die oft erwähnte Mund - zu Mund - Propaganda können Ihnen behilflich sein. Der Besuch von Veteranen-Veranstaltungen, auch in Ihrer Nähe und Fragen an die dort anwesenden Veteranen-Eigner, können Ihnen bei der Urteilsfindung ebenfalls sehr hilfreich sein.

- Die Termine für Veteranen-Veranstaltungen finden Sie regelmäßig in Motor-Klassik. -

Welche Fragen sollten Sie an die in die engere Wahl gezogene Galvanisier-Anstalt stellen?

- Können Sie alte Motorrad-Auspuff-Anlagen und Tanks verchromen? -

Bei Bejahung sollte die nächste Frage lauten, ob in normalen oder im separaten Bad?

Hat die befragte Firma nur eine Bad-Batterie, so können Sie diese Firma schon streichen.

- Warum? - Werden Sie mit Recht fragen!

Hier die Antwort: Genau wie die Abgase die Umwelt verschmutzen, verunreinigen sie auch das Ge-

füge des Auspuffmaterials. Wir nennen das einmal Versotterung. Diese Schadstoffe würden in den Bädern aufgelöst und Ihre Chromteile verschmutzen. Auch können sie die chemische Zusammensetzung der Bäder negativ beeinflussen. Im ungünstigsten Fall kippt das Bad um, wie man so sagt.

Auch der Verchromer ist interessiert, seine Bäder sauber zu halten und nicht laufend erneuern zu müssen.

Bei dem zuvor erwähnten Tank verhält es sich ähnlich. Bei den dem Kraftstoff beigegebenen Zusätzen (Additiven) handelt es sich um Substanzen, die in den Säurebädern freigesetzt werden können und die chemische Zusammensetzung zerstören.

Die Schadstoffe sind selbst bei Sandstrahlen und sonstiger Reinigung nicht ganz zu beseitigen.

Die nächste Frage wäre:

- Haben Sie ein eigenes Labor ? -

Das gewährleistet in der Regel die regelmäßige Kontrolle der Bäder bezüglich der korrekten chemischen Zusammensetzung.

Eine doppelte Liste mit den von Ihnen in Auftrag zu gebenden Teilen sollten Sie ebenfalls mitbringen, wenn Sie die Chromerei aufsuchen.

Die Probleme des Verchromens sind noch viel erheblicher und umfangreicher, als hier dargestellt.

Manche Verchromereien nehmen auch keine Teile an, die vorbehandelt sind. Sie sind der Meinung, daß nur sie in der Lage sind, das Beste aus den Reparatur-Aufträgen, wie man solche Arbeiten nennt, zu machen.

In der Regel kann man diese Auffassung teilen. Auch juristisch steht man als Auftraggeber besser da, wenn man alles in eine Hand legt. Es gibt dann nicht die Einrede, daß ein Anderer die Schuld am nicht perfekten Gelingen trägt.

Noch zwei wichtige Hinweise:

Nicht die modernste Galvanik-Anstalt ist für Sie die geeignetste, sondern der schon seit Jahrzehnten bestehende Betrieb.

- Warum ? -

Der moderne Betrieb hat meist eine programmierte und damit eine automatisch gesteuerte Fahanlage. Das heißt, Stromstärke und Eintauch-Dauer sind vom Personal in der Regel nicht zu beeinflussen, bzw., es gibt nur einen Mann, der alles überwacht.

Bei sogenannten Reparatur-Verchromungen hängt es jedoch sehr davon ab, daß der Bedienende erstens sein Handwerk versteht, und zum anderen die Länge der Eintauch-Dauer und vor allem die Stromstärke beeinflusst.

Also sollte Ihrerseits die Frage gestellt werden, ob die Anlage vollautomatisch arbeitet oder nicht !

Ganz unwichtig ist auf jeden Fall, ob Ihnen der Verchromer sympathisch ist, oder nicht, ob er freundlich oder mürrisch ist. Chromleute sind aufgrund vorgenannter Probleme oft nicht gut gelaunt, das sagt jedoch nichts über deren Fähigkeiten oder Unfähigkeiten aus.

Der Verchromer wartet in der Regel nicht auf Reparatur-Verchromungs- Aufträge, verdient er doch sein Geld in der Regel mit Verchromen von Serien-Neuteilen. Indem hier immer das Gleiche gemacht wird, steckt darin der Gewinn.

Sollten Sie nach dem Preis fragen, so zeigen Sie KEINE Regung. Tiefes Durchatmen, oder etwa gar Aufschreien, veranlassen den Verchromer oft zu der Erklärung, daß er eigentlich für die Behandlung Ihrer Teile im Moment gar keine Zeit habe.

Andererseits eignen sich nur Verchromereien zur Behandlung Ihrer Teile, die grundsätzlich Kupfern, doppelt Nickeln und Chromen. Dies erkennt man auch daran, daß diese Firma moderne Fahrzeugteile verchromt.

Im übrigen gibt es solche Galvanik-Anstalten immer weniger, und deshalb rate ich zum behutsamen Umgang mit diesen Leuten.

Die Entsorgung der teilweise hochgiftigen Bäder (cyanidhaltig) verursacht erhebliche Kosten. Wer über die angeblich hohen Preise für Reparatur-Verchromen überrascht ist, sollte bedenken, daß man etwa 1 Million Mark aufwenden muß, um eine Metallveredelung zu errichten.

Bei modernen Fahrzeugen verwendet man matt schwarze Plastik-Stoßstangen. Diese verringern das Gewicht, zum anderen entfällt der Verchromungsvorgang. So gefertigte Teile einwandfrei verchromt, d.h., daß keine Pickel mehr vorhanden sind, keine Schleifspuren zu sehen sind, die Konturen der Teile noch stimmen, keine Blasen und Kratzer vorhanden sind, kein gelbliches Durchschimmern des Nickels zu erkennen ist, Rauigkeiten nicht vorhanden sind, so haben Sie es geschafft und können den nächsten 10 - 15 Jahren beruhigt entgegen sehen.

- VORAUSGESETZT - Sie streichen die Innenseite der verchromten Teile mittels Kunststoff-Farbe, die Sie in jedem Farbgeschäft bekommen können. Aber auch Außen-Schwimmbad-Farbe, oder Latex (Naturgummi) Farbe ist geeignet.

Willy Krieg

## Grund-Regeln im Umgang mit Chrom

- |                                 |  |
|---------------------------------|--|
| 1. Chrom ist matt               | mittels Chrompolierpaste polieren  |
| 2. Chrom bleibt matt            | mit Reiniger kurz einreiben, (Achtung, Gummihandschuhe tragen, säurehaltig, Entsorgung beachten), dann mit reichlich mit Wasser abspülen, Achtung: Radikal-Kur, bei zu langer Behandlung ist Chrom defekt. |
| 3. Chrom bleibt immer noch matt | neu verchromen   |
| 4. Chrom blättert ab            | Chrom muß erneuert werden  |
| 5. Chrom zeigt Rostpickel       | Methode 2., jedoch zeigt der Erfolg keine lange Dauer, also neu verchromen.  |

### *Wenn die Teile vom Verchromen zurückkommen:*

- |  |  |
|--|--|
| 1. Chrom zeigt braune Flecken und strahlt nicht überall                        | Teile sind konserviert, abwaschen mittels Waschbenzin, Spiritus oder Tri.  |
| 2. Chrom zeigt Schleifspuren   | schlechte Vorarbeit, nicht mehr zu ändern, oder neu verchromen.  |
| 3. scharfe Kanten  | zu stark und zu unregelmäßig geschliffen, in der Regel nichts mehr zu machen.  |
| 4. an den Kanten wie Streuselkuchen  | zuviel Strom und zu lange Eintauchdauer im Bad, neu verchromen.  |
| 5. weiße Flecken   | zuviel Strom, oder Aktivierungsproblem in der Vorbehandlung, kann bei Verchromer maschinell wegpoliert werden.         |
| 6. Oberfläche fühlt sich rauh an   | Bad war verschmutzt, kann beim Verchromer wegpoliert werden, oder neu verchromen.                                      |
| 7. es schimmert an einigen Stellen gelblich, vor allen an Bohrungen und Kanten | hier deckt der Chrom nicht, muß neu, oder vom Verchromer nachverchromt werden.   |
| 8. Oberfläche sieht, übertrieben ausgedrückt, wie Kraterlandschaft aus         | hier wurde mit Sicherheit nicht richtig vorgearbeitet, meist auch nicht verkupfert, Teile unbrauchbar, neu verchromen. |



9. Chrom hebt sich ab, oder zeigt  
Blasen oder Bläschen

meist falsche Vorbehandlung,  
möglicherweise Fettrückstände von  
Polier-Paste, oder Fingerabdrücke,  
muß neu verchromt werden,

10. es fehlen ein oder mehrere Teile

sofort nachforschen.

11. wenn Nachforschung ergebnislos

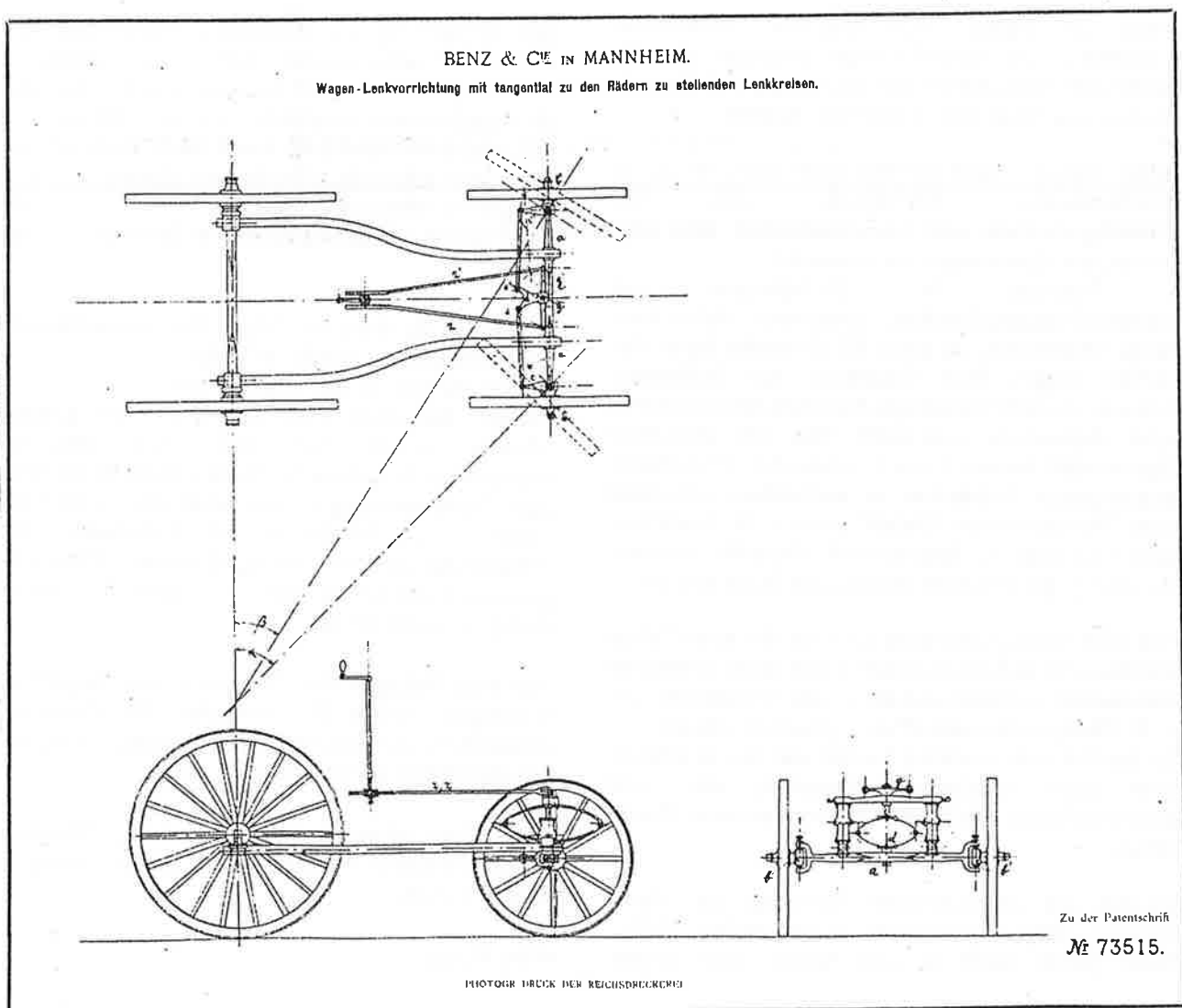
in der Regel gleiches Teil besorgen  
(bzw. ausleihen), nachfertigen lassen oder  
gebraucht besorgen, verchromen lassen, bzgl.  
Kosten sich mit Verchromer arrangieren.

12. alle vorgenannten Probleme sind  
nicht vorhanden

Herzlichen Glückwunsch,  
Ihr Chrom ist in Ordnung.

Bis auf Position 7 gelten vorgenannte Regeln auch beim Vernickeln.

Willy Krieg



## Anbau von verchromten Anbauteilen

Nachdem nun Ihre Chromteile in neuem Glanz erstrahlen und, je nach Behandlung, auch eine mehr oder weniger lange Lebensdauer erwartet werden kann, sind die Sorgen und Probleme noch nicht ganz ausgestanden. Wohl dem, der alle Teile vor dem Verchromen an die jeweilige Stelle angepaßt hat, wo das verchromte Teil seinen endgültigen Platz findet. Ein Verdrehen oder Verbiegen der neuverchromten Teile muß nämlich unbedingt vermieden werden !!!

Da Chrom und Nickel sehr hart, das zu verchromende Teil aber in der Regel weich ist, wie z. B. Blech, oder Messing- oder Kupferblech usw., stellen sich unterschiedliche Spannungen an der Oberfläche und beim Basismaterial ein. Auch Teile aus Zinkdruckguß sind mit äußerster Vorsicht und Sorgfalt anzubauen oder anzuschrauben.

Beim Überdrehen durch Anziehen, Andrücken, Verdrehen oder Hinziehen oder Drücken, wird die harte Chrom/Nickelschicht beschädigt, und die neue Zerstörung dieser Galvanoschicht beginnt.

Also: immer spannungsfrei montieren, so z. B. Kühlermasken, Stoßstangen etc. mit Unterlegscheiben oder Gummischeiben ausdistanzieren, um Spannungen zu vermeiden.

- Vorsicht bei Stoßstangen mit Innenbefestigungslaschen, geeignete Schraubenlänge verwenden, da sonst die Schraube beim Anziehen wegen ihrer Überlänge die Außenhaut zerstört. Auch übermäßiges Anziehen der Schrauben aller Anbauteile vermeiden. Das ruft punktuelle Spannungen hervor. Um ein Lösen der nur handfest angezogenen Schrauben zu vermeiden, verwende man "Schraubenfest-Kleber" (wie z. B. Locktite), oder man benutze, falls möglich, doppelte Muttern, die man gegeneinander anzieht und damit kontert.

Vor dem Anbau von neuen oder verchromten Teilen sollten diese auf den sichtbaren und nicht sichtbaren Innenseiten entfettet und mit einem Schutzlack, wie z. B. flüssigen Kunststoff etc., versehen werden. Es handelt sich natürlich hierbei um die sichtbaren oder nicht sichtbaren Innenseiten, die nicht glanzverchromt sind, also die sogenannten Rückseiten.

Gemäß den physikalischen Gesetzen des Herrn Faraday, dem sogenannten Faraday'schen Käfig, fließt Strom nicht in eine Kugel, oder einem

kügelähnlichen Gebilde. Nach diesen Feststellungen soll ja auch kein Blitz in ein Auto einschlagen, weil das Auto wie ein Kugel wirkt. Den Wissenschaftlern ist es bis heute nicht gelungen, diese naturwissenschaftlichen Gesetze zu überwinden.

Ohne Stromfluß passiert im Galvanikbad überhaupt nichts. In diesem Fall also: Es geht nicht ohne Strom. Ohne diesen gelangt weder Nickel noch Chrom in Innen- und Hohlräume. Denn Strom fließt ja nicht in Innen- und Hohlräume, weil das nach den physikalischen Gesetzen nicht sein kann. Folgedessen muß man andere Rost- und Korrosionsmaßnahmen selber ergreifen. Ein Einfetten mit Verdünnung oder Waschbenzin oder Ähnlichem ist daher unbedingt erforderlich.

Vorsicht: - Giftige Gase, bei Anwendung unbedingt Anwendungshinweise streng beachten.

Die Anwendung von Ballistol als Rostschutz kann nicht empfohlen werden. Ballistol, bei Jägern und Waffenliebhabern wohl bekannt und bei manchen als Geheimmittel empfohlen, zerstört den Lack, so daß Korrosion einsetzen kann. Mag Ballistol dem Jagdmann auch als Allheilmittel dienen, wie z. B. Magenverstimmung seines Hundes, - hier, beim Oldtimer als Dauerrostschutz, ist Ballistol ungeeignet.

Nun noch ein Wort zur Pflege des neuverchromten oder vernickelten Oldtimer-Teiles.

Mit einem Satz ist hier alles gesagt, Polieren Sie diese Teile genau mit den gleichen Mitteln, womit Sie auch Ihre lackierten Karosserieteile behandeln. Rückfettung ist die wichtigste Voraussetzung für den Erhalt des verchromten Teiles. Auch Wachs ist als Erhaltungs- und Pflegemittel geeignet, bei total mattem Chrom sogenannte Chrompflegemittel einsetzen, aber erst mit Autopolitur versuchen.

Vor dem Stilllegen des Oldtimers, vor Beginn der Winterzeit, sollten Sie entweder alle Chromteile einwachsen mit Autowachs oder Autopolitur, oder mit säurefreier Vaseline einstreichen.

So gepflegt haben Sie hoffentlich lange Freude an Ihrem Veteranen-Fahrzeug und seinen hochglänzenden Teilen.

Willy Krieg



## DB Ponton Erinnerungen

Den folgenden Artikel drucken wir mit freundlicher Genehmigung des Autors Willy Krieg ab.

Da wir keine Ponton-Mercedes besitzen, will ich mich einmal zurückerinnern an meine Lehrzeit, die im Jahre 1953 begann.

Zur damaligen Zeit gehörte ich der Gilde der Autoschlosserlehrlinge an. Die wesentliche Tätigkeit eines derartigen Mitgliedes waren sehr geistreiche und verantwortungsvolle Arbeiten, nämlich Autos waschen, von oben bis unten, Öl wechseln und Abschmieren, und zwar in einer Häufigkeit, daß man dabei zum Perfektionist wurde.

"Für das spätere Leben war diese verantwortungsbewußte Tätigkeit von unermesslichem Wert." - Der Wert war pädagogisch und fachlich vollkommen wertlos. -

Aber es gab auch strategische und marktpolitische Überlegung zwischen Meister, Gesellen und, immerhin war die BRD 1953 schon eine Demokratie, auch mit den Lehrlingen, über die Produkte der Auto-Industrie und was diese eigentlich zu tun hätte.

Es gab den Slogan, daß das Traumauto der damaligen Zeit ein Mercedes 220 mit Opel-Motor sei. Für eine D-Benz Vertretung, bei der ich damals lernte, eine fast unglaubliche Synthese. Gewichtig konnte der Meister, der im Kriege Schnellboot-Matrose war, seine Ideen vortragen. Auch hatten wir Lehrlinge jederzeit (auch in der Mittagspause) damit zu rechnen, daß uns Fragen gestellt wurden.

Hier eine Kostprobe: "Was ist das Gegenteil von Kompression?"

Meine Antwort war: "Vacuum!"

Aber falsch, - Dekompression war angeblich die richtige Antwort. Auf die Frage, wie kommt Kraftstoff (kurz Sprit genannt) in den Vergaser, lautete die Antwort, nicht mittels Gefälle oder mittels Pumpe, sondern - durch die Leitung.

Derart belehrt ging man mit gemischten Gefühlen wieder an die "Verantwortungsbewußte" Arbeit, wie Wagen waschen, Öl wechseln, usw., na, Sie wissen ja schon.

Einer der Lehrgesellen war im Krieg Bordmechaniker in einem Bomber. Wenn ich heute darüber nachdenke, war wohl bei den Stukas. Ein anderer war Zentrale-Maat auf dem U-Boot. Er verdiente den Namen "Lehrgeselle" zu Recht. In jeder erdenklichen Situation wußte dieser Mann, was er

tun mußte. Manchmal vergaß er das pünktliche Erscheinen im Betrieb. Das lag dann am Alkohol. Aber selbst unter "Strom", oder gerade dann, war er für mich der absolute Weltmeister der Autoschlosser, und ich habe immer gehofft, daß ein klein wenig auf mich abfärben würde.

Der Chef nun selber war im Krieg Korvetten-Kapitän, und so war dann in meiner Lehrfirma die Formation der ehemaligen Deutschen Streitkräfte, bis auf die reitende Gebirgsmarine, voll vertreten.

Als aber nun 1953 der neue Ponton-Mercedes, Typ 180, erschien, da war der zweite Weltkrieg für zuvor genannte Herren ein zweites Mal verloren-

- Eine Welt stürzte zusammen. -

Nein, sooo hatte ein Mercedes nicht auszusehen. Der hatte ja kein Chassis mehr, und auch sonst war er von dem gerade herausgekommenen Ford 12 M kaum zu unterscheiden.

Wie mögen die Herren heute urteilen, da sich die Autos nur noch nach Größe und durch Aufkleben von Emblemen und Schriftzügen unterscheiden !?.

Nein, vor allem beim "Türeschließen" hörte sich das nicht, wie bei Mercedes üblich, an.

Obwohl der Typ 170 S-V schon eine Ganzstahlkarosse besaß und damit praktisch die Ganzmetallbauweise ankündigte.

Nach etwa einem Jahr hatten sich jedoch die Gemüter beruhigt, zumal auch Opel mit dem Modell Rekord die Lücke geschlossen hatte.

Bald kam dann auch der 220, dann der 220 S, und man hatte sich an 13"-Räder und all den technischen Neukram gewöhnt.

Und so war dann Nachbars-Lieschen und die üppige Rothaarige von gegenüber, zumindest unter den Lehrlingen, wieder Thema Nr. 1.

Da nun die neue DB-Ponton Baureihe mit soviel negativem Engagement innerbetrieblich eingeführt war, hatte man damals eine einseitige, vorgefaßte Meinung. Begünstigt, oder vielmehr negativ beeinflusst wurde die damalige Meinung auch noch dadurch, daß es Mode war, z. B. bei Opel, fast jährlich neue Karosserie-Kleider zu entwerfen und mehr oder minder, nach amerikanischem Vorbild, auf den Markt zu werfen.

Gemäß des damaligen Geschmacks fand man so etwas fortschrittlich und durchaus schick.

Bei Mercedes gabs fast immer das Gleiche. - Wenig aufregend ! - Als ich dann aber etwa 1961, als stolzer Jung-Unternehmer, - nun - mehr mit Frau und Sohn -, mit viel Mut, aber wenig Geld, einen 220 S erwarb, da lernte ich erst richtig, welch treuer Freund ein Ponton-Mercedes sein kann.

Wenn man bestimmte Spielregeln, wie z. B. das Unterlassen von Bremsen in Kurven, usw., einhielt, gab es keine Probleme.

Natürlich mußte man Kraftstoff tanken, Öl wechseln, ab und zu Kerzen, Zündkontakte und Reifen wechseln, und soweit ich mich erinnere, war er bei forscher Fahrweise auch recht durstig. Der Motor

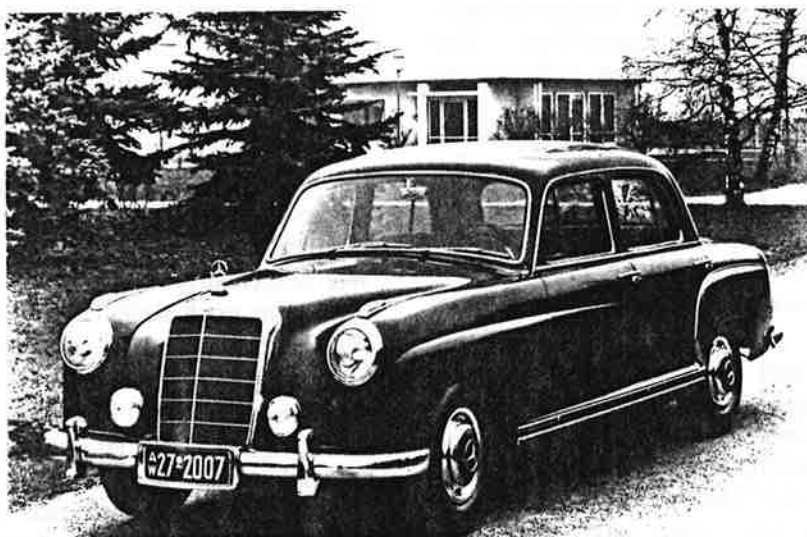
war etwas laut, und ein Sprichwort sagte, daß ein Mercedes-Ponton nur dann kaputt zu kriegen sei, wenn man ihn in die Werkstatt zur Inspektion bringe.

Verkauft habe ich ihn dann, weil im Kofferraum die Aufhängungen der Stoßdämpfer ausgebrochen waren.

- Alles in allem war es ein Auto, das seinen Mann stand. -

Und dieses Urteil aus dem Munde eines äußerlich erwachsenen Mannes, von der "Gilde der Autoschlosser", sollte doch Gewicht haben !

Willy Krieg



## VERKAUFE

Fast-Oldtimer:

Mercedes 280SE, Automatik, Bj. 12/73, komplett restauriert, neu lackiert, rot, techn. 1a, mit Extras. VP. ca. 85 75.000,--.  
Telefon: 02738/2168

W111: Neuwertige Ate Bremszangen vorne

PONTON: Neue Stoßstangen vorne und hinten, rostfreie Felgen

W109: - Palisander Holzausstattung, restauriert, wie neu  
- Lederausstattung rot, guter Originalzustand, mit roten Teppichen  
- detto, hellbeige, neu beschichtet  
- 2 vordere Rohrbautüren, wie neu, schwarz  
- 1 Motor 3,5 l Automatik, auf Wunsch mit Getriebe, noch eingebaut  
- Neue Bremszangen Ate hinten

Herr Siegl 16.00 - 17.00 Uhr (alle Preise auf ernste Anfrage) Tel. 02747/2561

Verkaufe 220 SEb Coupe, Bj. 62, Leder neu  
Hr. Wagner, Tel. 02626/64010

Verkaufe 280 C

Hr. Rudolf Hofer, Techn. Leiter, ab 7.30 Uhr, Tel. 0222/3305332/20

Verkaufe 450 SEL Bj. 1973/12, Klima, SD, smaragdgrünmetalllic, Velour  
VB 85 50.000,--

Hr. Vollmost, Tel. 0222/6228452

Verkaufe /8C, 2 Wracks, div. Teile

Hr. Greif, Mo-Do 8.00 - 20.00 Uhr, Tel. 0222/6167160

Verkaufe schönen 220 oder 230 HF, Bj. 67, günstig

Hr. Andreas Kowarz, Nähe Krems, Tel. 02735/74134

Verkaufe Mercedes 240 D/8, Motor mit wenig Kilometer

Hr. Ing. Werner Pötsch, 1100 Wien, Gudrunstr. 114/35,  
Tel. 0222/6033766

Verkaufe original 190 SL-Uhr um 85 5.000,--

Hr. Wadas, Tel. 0222/7143385

Verkäufer Mercedes 450, Motor kompl. überholt, mit Automatikgetriebe

Hr. Schuster, OSCT, Tel. 0222/3967784

Verkaufe von 190 SL - Kopf komplett, Auspuffkrümmer, Kardanwelle

Hr. R. Kraft, 2230 Gänserndorf, Tel. 02292/7217 oder /3424

Verkaufe von 190 b - Benzin Motor, steckt

Hr. R. Kraft, 2230 Gänserndorf, Tel. 02292/7217 oder /3424

Verkaufe Adenauer mit Pontonuhr

Hr. Valente, Tel. 0222/3947165

Verkaufe Motor für 190 C (121.924-10-018390) zerlegt, aller Lager-  
schalen schlecht, Kurbelwelle gut, ohne Klima, ohne Anlasser, einige  
Ventile schlecht, Führung schlecht, VB 85 2.000,--

Hr. Hannes Seggl, Salzlande 15/45, 8706 Leoben, Tel. 03842/43373

Verkaufe Original WHB-Reprint, PKW-Typen ab Bj.1968, W108, 109, 111

Coupe und Cabriolet, W113

(280 S/8, 280 SE/8, 280 SEL/8

280 SL/8, 300 SEL/8, 300 SEL/8 6.3

280 SE/9 3.5, 300 SEL/9 3.5)

mit Rechnung von Mercedes statt 85 1.320,-- um 85 1.200,--

Hr. Hannes Seggl, Salzlande 15/45, 8706 Leoben, Tel. 03842/43373

Verkaufe 2. Stk. Original Bosch Scheinwerfer für 180 D, Bj. 1957,

a 85 1.900,--

Hr. Reinhard Paur, Peischingergasse/Hardlgasse, 2700 Wr. Neustadt,

Tel. 02622/3773 oder /5751

## SUCHE

W109/3,5: - 1 Stk. originaler Zusatzscheinwerfer neuwertig

- Mittelsitzpolster vorne, längste Ausführung

- Armaturenbrett/polster oben und unten, Ausführung für Klima in rot

- Fensterschlüssel hinten schwarz links und rechts, neuwertig detto  
vorne links, rot

Herr Siegl Telefon: 02747/2561 (16.00 - 17.00 Uhr)

Suche 200 D Bj. 65 oder 66 zum Restaurieren um ca. 85 10.000,--

Fa. Haag - Hr. Franz verlangen, Tel. 02264/238

Suche W107 Holz Armaturen Brett und Konsole etc.

Hr. Lim Erwin, Schloßsee 117, 2522 Oberwaltersdorf

Suche für Mercedes 220 SB Bj. 1960 einen Tank

Tel. 02633/47216

Suche für Mercedes 190 B Blechteile und Türen

Hr. Kainrath, Hauptstraße 121, Straßhof

## TAUSCHE

Tausche 220 S Cabrio gegen SL (W107) oder ähnliches

Hr. Prack, Tel. 0222/3103603

## Vorschau:

In der nächsten Ausgabe ist es dann soweit, die Flossenstory eines Besitzers einer 300 SE-Flosse. Das Thema Katalysator im Oldtimer wird fortgesetzt. Vielleicht ist es uns bis dahin

auch gelungen, Freund Jellinek in seiner Gruft zu erwecken, um uns mit einer weiteren Story zu erfreuen.



*Offen für alle*

*Mercedes-Benz Veteranen*  
*1926 — 1976 \**

\* Serienbeginn vor 1976.

**JEDEN SONN- UND FEIERTAG VON  
11UHR 30 BIS 15 UHR**

### **"FESTSCHMAUS IM WIENERWALD"**

GROSSES MITTAGSBUFFET MIT ERLESENEM AUS DER  
WIENER KÜCHE, NEUENTDECKTES AUS DER K.K.  
MONARCHIE UND KULINARISCHE SCHÄTZE AUS  
GROBMUTTERS KOCHBUCH.

GENIEßEN SIE DIE TYPISCH ÖSTERREICHISCHE KÜCHE  
VON ANNO DAZUMAL, BEDIENEN SIE SICH AM BUFFET  
SOVIEL UND SOOFT SIE WOLLEN, ES WIRD IHNEN  
GENAUSOGUT SCHMECKEN WIE DAMALS BEI  
GROBMUTTER! JEDE WOCHE WERDEN ANDERE  
GAUMENFREUDEN ANGEBOten.

PAUSCHALPREIS PRO PERSON ÖS 190,-  
KINDER BIS 12 JAHRE ZAHLEN DIE HÄLFTE.

**RESTAURANT ULM**

HAUPTSTRASSE 25

BREITENFURT-WEST

TEL. (02239)2249

BITTE RESERVIEREN SIE RECHTZEITIG!

**Frischer Wind, oder Neues aus der Veteranen-Szene**

Nachdem der Gesamtverband der Veteranenclubs, DEUVET, nur Autos bis Baujahr 1955 und darüber hinaus einige alte Autos, als sogenannte Erwartungsautos, oder Anwärter auf die Betitelung Oldtimer zulassen wollte, ist das Thema vom Tisch.

Die Weltdachorganisation FIVA hat entschieden, daß alle Autos, die älter sind als 20 Jahre, auch Oldtimer sind. Das interessiert einige Oldtimerbesitzer überhaupt nicht, obwohl das für eine zukünftige Oldtimer-Versicherung eine entscheidende Rolle spielen kann. Auch für Ausnahmeregelungen, wie Befahren von Städten mit Smog-Regelung, oder die Erteilung von vorübergehenden Kennzeichen, hat vorgenannte Entscheidung eine große Bedeutung im Positiven. Positiv ist auch, daß das Aufbegehren einiger Oldtimer-Besitzer die Gemüter erhitzt hatte und zum Nachdenken und Handeln bewegt hat.

Die Oldtimer-Leute lassen eben nicht alles mit sich machen. Den Einzelkämpfern unter den Oldtimer-Leuten sei gesagt, Oldtimer-Clubs haben ohne weiteres ihre besondere Bedeutung.

Der Mercedes-Veteranen-Club (MVC) hat sich gespalten. Nunmehr sind die teuren und großen Vorkriegs-Mercedes im "Mercedes-Benz Kompressor Club." zusammengefaßt. Die meisten Besitzer der S, SS, SSK und 380, 500K und 540K sind dem Rufe von Ernst Beeh gefolgt und haben sich hier einen eigenen Club geschaffen. Fast alle sind aber auch Clubmitglied im MVC geblieben.

Das riecht allerdings nach Abschotten von der übrigen Masse der Mercedes-Oldtimer-Eigner. Ob man W.A. Seidel damit und vor allem sich selbst einen großen Gefallen getan hat, bleibt abzuwarten.

Der neue Club hat die Unterstützung der Mercedes-Benz AG.

Ich meine allerdings, daß 1800 MVC-Clubmitglieder mit 170 + S + 300 + S, kurzum alle übrigen, mit Vollrahmen ausgestatten Vor- und Nachkriegs-Mercedes nicht weniger Reklame-Effekt erbringen, als 28 noch so hervorragende Raritäten, wie SSK, 500K, 540K.

Ich denke, daß 1800 mal den Stern in der Öffentlichkeit zeigen mehr bringt. W.A. Seidel, der seit Jahrzehnten die Mercedes-Benz Flagge

immer hochgehalten hat, lange bevor andere auch auf den Gedanken kamen, hat man wohl dadurch etwas in die zweite Reihe gestellt. Ohne Zweifel jedoch war und ist die Unterstützung von Mercedes-Benz für die verschiedenen Mercedes-Clubs hervorragend. Ich denke mal, daß nur noch Jaguar und BMW ähnlich großartige Unterstützung und Hilfe gewähren.

Wie Sie bereits von anderer Seite erfahren haben, hat Mercedes-Benz sein Oldtimer-Center in Fellbach eröffnet. Auch Porsche hat seine Tätigkeit auf diesem Felde aktiviert.

Das bedeutet für den Oldtimerfreund, daß er seine Mercedes-Teile ab sofort bei seiner Mercedes-Niederlassung bestellen und erwerben kann.

Ein Test von mir hat ergeben, daß verschiedene Teile preiswert zu bekommen sind. Neuerdings gibt es Kataloge mit 1993er Preisen, die man für DM 20,-- pro Stück beim Center abrufen kann.

Der Schwerpunkt liegt zur Zeit noch bei den 50er und 60er Jahren-Autos. Es soll auch nicht verschwiegen werden, daß es eine große Anzahl Teile zur Zeit nicht gibt. Das soll sich mit der Zeit aber ändern. Einige Oldtimerteile-Händler sehen diese Entwicklung mit gemischten Gefühlen. Einige aber sollen von Mercedes kooperativ mit einbezogen werden, so wie es eigentlich immer schon war. Andere Händler sehen ohre Existenz bedorht. Wieder andere könnten zu Lieferanten für Mercedes werden.

Eine Aufwertung der Veteranen-Szene ist der Einstieg der vorgenannten Firma allemal. Es können ja nicht mehr eine Handvoll "Spinner" sein, die sich um Oldtimer kümmern, wenn so große Firmen, wie z.B. Mercedes-Benz, sich ihrer annimmt, sei es nun zwecks Restauration, Ersatzteilbeschaffung, oder fachmännische Beratung. Zumindest ist alles so vorgedacht.

Auch die Aufgabe der Heranführung von Oldtimer-Liebhabern an die aktuelle Mercedes-Produktion konnte sich Vorstandsmitglied Hubbert in seiner Eröffnungsansprache am 19. Mai 1993 in Fellbach gut vorstellen.

Die Zukunft wird zeigen, was Wunschdenken ist und was Wahrheit. Ich meine allerdings, wenn Mercedes-Benz solch eine Sache anpackt, dann wird schon etwas daraus werden.

Zumindest ist der Handel mit vom Werk noch lieferbaren Oldtimer-Ersatzteilen ab sofort zu Original-Preisen möglich, wobei Spekulan-

ten in die Röhre schauen werden. Gar manche Deutsche Mark, die diese Leute nur dadurch gemacht haben, weil sie die umgeschlüsselte Teile-Nummer kannten, wird ihnen in Zukunft entgehen. - Die Oldtimer-Leute wirds hoffentlich freuen. -

In diesem Zusammenhang sei noch erwähnt, daß auch die Zulieferindustrie von Mercedes-Benz angehalten wird, alte Bestände oder Neufertigungen von Teilen auf noch vorhandenen oder neu erstellten Werkzeugen, ab sofort erst einmal Mercedes-Benz angeboten werden muß. Soweit diese Zulieferfirmen noch für die jetzige Produktion Teile an Mercedes liefern, klappt das ausgezeichnet. Entgegen anders lautenden Meldungen oder Meinungen verläuft das Geschäft auf dem Oldtimersektor nicht so schlecht, wie allgemein angenommen. Zumindest auf dem Ersatzteil- und Restaurationssektor trifft das zu.

Die Preise für alte Autos fallen aber weiterhin, was man von Ersatzteil- oder Restaurationspreisen nicht sagen kann.

Eine preisgünstige Restauration oder Wiederherstellung von Teilen ist solange nicht möglich, wie die Kosten nicht gesenkt werden können.

Gesteigerte Umweltauflagen in den Betrieben und bisher nicht gefallenen Löhne oder Lohnnebenkosten können keine Preissenkung hervorrufen.

Meine Prognose für die nächsten Jahre lautet: 1994 im Frühjahr eine Belebung der Konjunktur, hervorgerufen durch mehrere Wahlen im gesamten Jahr 94, dann erneuter Einbruch bis Frühjahr 1996. Dann könnte sich die Konjunktur beleben, was weltweit erwartet wird.

Also, bis dahin müssen Sie Ihre Kauf- oder Restaurationsträume verwirklicht haben, denn von da an gehts bergan, auch mit den Preisen.

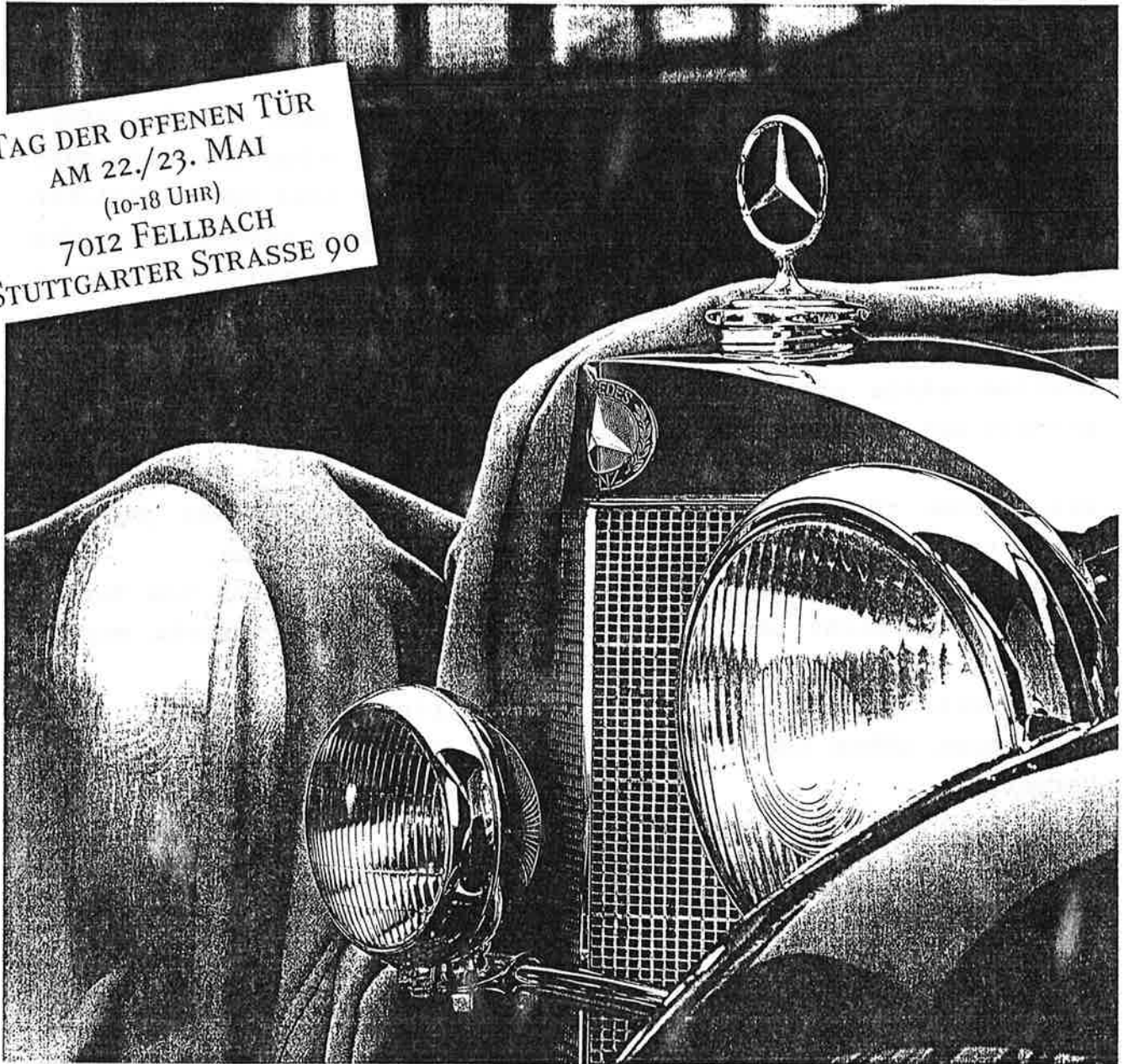
Bei der Zeitschrift Motor-Klassik hat der Chefredakteur gewechselt. Der neue alte Mann heißt Mike Riedner.

Der bisherige Chefredakteur Dirk-Michael Conradt und der ebenfalls ausscheidende Redakteur Hermann Ries bleiben jedoch der Oldtimer-Szene erhalten. Sie werden einen Dienstleistungsbetrieb eröffnen, wie aus einem Schreiben der Motor Presse, Stuttgart, vom 25.6.93, an uns, hervorgeht.



# LICHT AUS – SPOT AN!

TAG DER OFFENEN TÜR  
AM 22./23. MAI  
(10-18 UHR)  
7012 FELLBACH  
STUTTGARTER STRASSE 90



## WIR SIND DA!

DAS NEUE  
OLDTIMER-CENTER  
VON MERCEDES-BENZ

