

## **BOSCH und AMV vergeben 2005 erstmals den Bela Barenyi Preis**

Der Bela Barenyi-Preis wurde 2005 zum ersten Mal vergeben. Er wurde von der Arbeitsgemeinschaft für Motorveteranen (AMV) ins Leben gerufen, um nunmehr jährlich jene Persönlichkeit zu ehren, die hervorragende Leistungen zur Förderung der Traditionspflege für das historische Kraftfahrwesen geleistet hat.

Da der Drang des Menschen nach Freiheit seit jeher das Kraftfahrwesen ungeheuer verkörpert hat, vollendet erst die Sicherheit dazu, unsere Möglichkeiten. So gesehen, ist der Vater der Kraftfahrersicherheit - wie Barenyi immer schon genannt wurde - das würdigste und unbestreitbare hervorragendste Leitbild für das Kraftfahrwesen. Die Firma BOSCH, die so alt wie die Kraftfahrt selbst ist - und nicht nur Produzent sondern auch Vorkämpfer für die Motorisierung und gerade auch für diese Ideen war und ist - unterstützt in würdiger Weise die Auszeichnung für die erwähnten Persönlichkeiten, die mit dem Preis geehrt werden.

In einer geheimen Abstimmung wählt ein Komitee den jährlichen Preisträger. Dieser wird im Rahmen eines Presse-Fest-Aktes im Oktober proklamiert. Die heuer zur Ehrung vorgesehene Person ist seit Jahrzehnten im Dienste der österreichischen Motorveteranenszene unermüdlich aktiv tätig und hat das Geschehen in dieser auf das Positivste beeinflusst.

### ***„Oscar“ der österr. Veteranenszene - Der Bela Barenyi-Preis als höchste Auszeichnung***

Der Hausherr der ÖAMTC-Zentrale in Wien I, Schuberting Generalsekretär Dkfm. Peter Halouska begrüßte zu Beginn der Veranstaltung den Alleinvorstand der Robert Bosch AG Österreich, Herrn Dr. Uwe Thomas, der extra einen anderen Termin verschoben hatte, um hier sein zu können. Weiters den Vice President Corporate Communication von Bosch, Herrn Herbert Zimmermann, der selbst mit großem Einsatz an der Realisierung dieses Doppel-Projektes gearbeitet hat. Und Norbert Jurkowitsch, seit 30 Jahren verantwortlich für Bosch – Motorsport.

Der Dank, das ÖAMTC-Haus als Veranstaltungsort ausgewählt zu haben, ging auch an den Präsidenten der AMV, der Arbeitsgemeinschaft für Motorveteranen, Herrn Mag. Heinrich Clostermeyer. Als Laudator für das historische Fahrzeugwesen wurde Herr Primar Uni.Prof. Dr. Harald Hertz (Vizepräsident des ÖAMTC und neuer Vorsitzender der OSK) begrüßt. Unter den Ehrengästen befanden sich zahlreiche Persönlichkeiten aus dem historischen Fahrzeugbereich, wie beispielsweise Ing. Peter Denzel, Martin Pfundner, Prof. Ing. Fritz Ehn, Dipl.Ing. Hans Peter Drachsler, Alt-Vorsitzender der OSK HR Dr. Alfred Straffen u. weitere.

Dkfm. Halouska weist auf die Gründung des ÖAC 1896 hin und erinnert daran, dass der ÖAMTC Eigentümer des Siegfried Marcuswagens ist, der dem Technischen Museum Wien als Leihgabe überlassen wurde.

Als Hausherr dieses denkmalgeschützten Gebäudes fiel ihm der Entschluß leicht, als die Anfrage an den ÖAMTC mit der Bosch-Sonderausstellung herangetragen wurde. Generalsekretär Halouska hat mit großer Freude das Haus zur Verfügung gestellt, damit einerseits die Ausstellung „Bosch – ein Jahrhundert Werbung für das Automobil“ in Österreich gezeigt werden kann und andererseits damit auch ein Rahmen geboten wird für die erstmalige Verleihung des Bela Barenyi-Preises.

Allen, die mit dem Automobil zu tun haben, ist dieser große Österreicher, sein Wirken und Streben, ein Begriff. Bela Barenyi's Arbeit ist enorm wichtig, wenn es um die Fragen der Sicherheit geht. „Geht“ noch immer in der Gegenwartsform, denn Barenyi starb 1997, seine Ideen als „Vater der passiven Sicherheit“ im Automobil retten jedoch noch immer tagtäglich Menschleben.

Auch Bosch und der ÖAMTC schlagen den Bogen von „damals“ zu „heute“. Wenn nun erstmals der Bela Barenyi Preis vergeben wird, als Ehrung von besonderen Leistungen rund um das histo-

rische Krafftfahrwesen, dann ist es uns eine besondere Freude, dass unser Haus von den Organisatoren Bosch und AMV dafür als Veranstaltungsort ausgewählt wurde.

Primar Uni.Prof. Dr. Harald Hertz (Vizepräsident des ÖAMTC und neuer Vorsitzender der OSK) spricht sehr launig unter Bezugnahme auf seine Vorredner über drei wichtige Aspekte des historischen Fahrzeugwesens in Österreich.

## **Automobilhistorisch**

Das Auto ist heutzutage ein Teil unserer Zivilisation, es beherrscht unseren Alltag, unser Zeitalter - Österreich ist zweifelsfrei eines der Pionierländer in der Automobilentwicklung. Bereits 1870 betrieb Siegfried Marcus ein Fahrzeug mit Benzinmotor, neuere Forschungen versuchen zwar zu belegen, dass der 2. Marcuswagen, dessen Besitzer der ÖAMTC ist, nicht 1875 sondern erst 1888 gebaut worden wäre, doch im Gegensatz zum Benz-Dreirad von 1886 ist der 2. Marcus-Wagen eben doch wie ein richtiges Automobil mit 4 Rädern ausgestattet.

Die Historie des ÖAMTC ist nicht nur dadurch eng mit der Entwicklung im Automobilismus verbunden, auch war beispielsweise der ÖAC (= der österr. Automobilclub) als einer der beiden Elternteile des heutigen ÖAMTC maßgeblich an der Abhaltung der ersten österr. Automobil-Ausstellung beteiligt – sie fand am 15.5.1898 in der Rotunde im Wiener Prater statt – Anlaß war der 50. Jahrestag der Thronbesteigung von Kaiser Franz Josef I und im Rahmen der „Jubiläums Gewerbeausstellung“ hatte der damalige Präsident des ÖAC Gelegenheit, dem Kaiser die Erstlings-Produkte unserer Automobilindustrie zu zeigen und zu erklären.

Namen wie Jacob Lohner, Ignaz Schustala (Nesselsdorf) sind unter den ersten der damaligen Jahrhundertwende. Lohner stellte 1898 ein Benzinautomobil und ein Elektromobil konventioneller Bauart aus – und Nesselsdorf zeigte das Modell „Präsident“; dieses Fahrzeug war zu Ehren des Präsidenten (Gustav Graf Pötting) des 1898 mit 206 Mitgliedern gegründeten Österr. Automobil Clubs so genannt worden - es ist das erste industriell in der K+K-Zeit gefertigte österr. Automobil.

Und mit diesem Modell fanden 1899 die ersten Einschulungen von Chauffeuren statt, die der ÖAC organisierte – sozusagen die erste Fahrschule für Automobile. Die Stimmung war damals aber im allgemeinen gegen das Krafftfahrzeug – es machte sich ja auch unangenehm bemerkbar: mit lautem Knattern, Problemen bei der Verbrennung und dem Auspuff entquollen Ruß und Öldampf. Auf den damaligen Straßen lag dicker Staub und so hielt sich die Begeisterung in Grenzen, wenn so ein Ungetüm an den Menschen vorbeiratterte.

Zu den weiteren Problemen mit den schlechten Straßen, oftmaligen Fahrzeugreparaturen etc. kam auch die noch kaum vorhandene Treibstoffversorgung. Der Automobil-Club sorgte im Einvernehmen mit einer Verteilerfirma dafür, dass Benzinstationen (keine Tankstellen!) über ganz Österreich verteilt wurden. 1900 waren es 70 und 1908 bereits 600 solcher Stationen.

Die Förderer des Automobils waren interessanterweise die Tierschutzorganisationen – die vehement dafür eintraten, das unendliche Leid der Tiere, nämlich der Pferde, zu erleichtern.

1898 bauten die Brüder Gräf den ersten Kleinwagen, der mit einem Vorderradantrieb ausgestattet war. 1899 engagierte Ludwig Lohner den damals 24jährigen Ferdinand Porsche und es entstanden die berühmten Elektromobile, System Lohner-Porsche.

1906 ging Porsche zur Österr. Daimler-Motorenengesellschaft nach Wr. Neustadt – seine Zeit bei Austro Daimler war die längste Zeitspanne, die Porsche bei einem einzelnen Werk geblieben war.

Die Liste der österr. Automobilkonstrukteure umfasst mehr als 100 Namen - sie alle waren oft Konstrukteure, Handwerker, Prüfer und Tester in einer Person.

1907 wurde der „Verband österr. Automobil-Industrieller“ – heute besser bekannt unter „Fachverband der Fahrzeugindustrie Österreichs“ – gegründet.

1982 beging man das 75jährige Jubiläum dieses Verbandes und aus diesem Anlaß wurde die größte österr. Automobilveteranenausstellung in Österreich abgehalten; gemeinsam mit dem Technischen Museum Wien und dem ÖAMTC fand diese Präsentation auf Schloß Grafenegg statt.

Die Ausstellung auf Schloß Grafenegg im Jahr 1982 zeigte über 8 Dezennien, beginnend mit dem ersten Fronttriebler der Welt (von den Brüdern Gräf, 1898) bis hin zu den Allrad Geländefahrzeugen, wie Haflinger, Puch G und Pinzgauer aus der Produktion der Steyr Daimler Puch AG.

Der Haflinger wird seit 1974 nicht mehr erzeugt, der Puch G wird heute nur mehr unter dem Namen Mercedes hergestellt und die Pinzgauer-Produktion läuft nun erfolgreich in England, auch heißt die ehemalige Steyr Fahrzeugtechnik mittlerweile Magna Steyr.

## **Sportlich**

1894 gab es die erste Wettfahrt von Paris nach Rouen. 1898 wurde Erzherzog Franz Salvator Mitglied beim ÖAC, bekannterweise mocht Kaiser Franz Josef das Automobil nicht so besonders, der Erzherzog dagegen sehr ...

Am Pfingstsonntag 1899 wurde das erste Exelberg-Rennen vom ÖAC (gemeinsam mit dem Neuen Tagblatt) abgehalten und so wie damals der ÖAC wird nun auch im Juni 2006 der ÖAMTC beim Revival des Exelberg-Preises mit dabei sein, bzw. den Ehrenschutz übernehmen.

In der Geschichte des Automobils einzigartig sind beispielsweise die Semmering-Rennen.

1899 veranstaltete der ÖAC auch erstmals einen Klubausflug als Semmering-Bergpreis - 1900 dann wurde die Veranstaltung als erstes echtes Semmering-Rennen ausgetragen, nach 10 Jahren musste dieses Bergrennen eingestellt werden – die Beschwerden der ansässigen Bevölkerung wegen der Belästigung durch die Automobile waren zu stark.

1902 wurde die Fernfahrt Paris-Wien abgehalten.

Der ÖTC wiederum richtet Mitte der 20er Jahre Blumenkorsos, Ballonverfolgungsfahrten und Damenwertungsfahrten aus – damit auch Automobilisten und Motorradfahrer „mit bescheidenen Ambitionen“ teilnehmen können, wie es heißt. Rennen bzw. Pseudorennen und ÖTC-ähnliche Veranstaltungen wie damals finden sich auch in der heutigen Veteranenszene wieder. Hier ist die Informationstätigkeit seitens ÖAMTC und OSK gefordert, damit es nicht eines Tages zu so schweren Unfällen kommt, dass damit die gesamten Oldtimer-Fahrten in Mitleidenschaft gezogen würden.

## **ÖAMTC + historische Aktivitäten**

In den Räumlichkeiten des ÖAMTC wird 1962 der erste österr. Veteranenclub gegründet und zahlreiche Absplitterungen bzw. weitere Clubneugründungen bedingen dann 1977, dass der ÖAMTC eine erste Informations-Zusammenstellung auflegt.

Anfangs hatten die Clubadressen und Veranstaltungstermine noch Platz auf einem einzigen A 4 Blatt. Heute umfasst das Veteranen-Info-Buch bereits 300 eng bedruckte Seiten - es ist das älteste und gleichzeitig führende Informationswerk für Oldtimerfreunde in Österreich. Chefin und Antriebsfeder dieser und weiterer Projekte ist die seit fast drei Jahrzehnten gut bekannte Patricia Fischer, Mitarbeiterin unseres Clubs. Die Unabhängigkeit des ÖAMTC, gepaart mit dem Fachwis-

sen der Juristen und Techniker ist ein wichtiger Punkt für die Vertretung der historischen Fahrzeugbelange.

Die aktuellen Probleme der Oldtimer reichen von einer angestrebten „Licht-am-Tag-Lösung“ über steuertechnische Erleichterungen bis hin zur Verankerung des Begriffes des „historischen Nutzfahrzeugs“ im Gesetz. Mag. Heinz Clostermeyer, Präsident der Österreichischen Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen und der Arbeitsgemeinschaft für Motorveteranen legt in seiner Ansprache das schöpferische Leben des Namensgebers des Preises, Bela Barenyi dar. Seine Konzepte zur Kraftfahrt, beginnend mit der Entwicklung des Konzeptes des Volkswagens als noch jugendlicher (später von Porsche umgesetzt), die Innovationen zur aktiven und vor allem der passiven Sicherheit am Kraftwagen als Leiter der Vorausbildung Pkw bei Daimler-Benz, und die krönende Anerkennung seiner Leistungen durch die Aufnahme seiner Person in die Automotive Hall of Fame in Detroit. Barenyi hat das Kraftfahrzeug, nachdem es von den Pionieren der ersten Stunde mobil gemacht wurde und sich endlich selbst bewegte, sicher gemacht.

Hier spannt sich der Bogen zur aktuellen Situation in der Motor-Veteranen-Szene: Mit großem Aufwand werden in der Presse und dadurch in der Öffentlichkeit immer mehr Veranstaltungen hochgejubelt, die mit wirklicher denkmalpflegerischer Behandlung von historischen Kraftfahrzeugen fast nichts mehr zu tun haben. Motorsport ist angesagt: Teilweise ungeübte Fahrer auf logischer Weise technisch überholtem Gerät, das vor allem wenn man den zeitgeschichtlichen Aspekt betrachtet in höchst unzulässiger, dem Original nicht entsprechender Weise, als Sportgerät aufmunitioniert ist, beweisen sich als Rennfahrer. Geschwindigkeit dominiert über alles, Sicherheit ist Nebensache, fährt man doch um Tausendstel von Sekunden Rennen.

Endlich musste ein Gegengewicht geschaffen werden, ein in aller Öffentlichkeit hell leuchtendes Licht, der Bela Barenyi Preis. Dieser wird nunmehr jährlich jener Persönlichkeit feierlich übergeben, die sich besondere Verdienste um die Pflege und Aufrechterhaltung von authentischen, historischem Motorveteranengut verdient gemacht hat. 2005, zum ersten Mal, wird dieser Preis praktisch für das Lebenswerk einer würdigen Person vergeben. Der Hauptsponsor die Robert BOSCH AG und die Schirmherrschaft des ÖAMTC gewährleisten gemeinsam mit der AMV die Seriosität der Stiftung. Die erste Wahl der Jury fiel in geheimer Abstimmung einhellig auf Patricia H. Fischer, langjährige Chefredakteurin des Veteraneninfobuches.



Präsident Clostermeyer bei der Übergabe des Preises und der Urkunde 2005



Preisträgerin 2005: Patricia H. Fischer mit Bela Barenyi Preis und ÖAMTC Cheftät. Generalsekretär Dkfm. Peter Halouska, Univ. Prof. Dr. Harald Hertz

Zuschnitt aus der Rede und eines Interviews mit der Preisträgerin 2005, Patricia H. Fischer (Redaktionsleiterin des ÖAMTC-Veteranen-Info-Buches „Die Gelben Seiten der Oldtimer“).

In Hollywood dankt man der Familie, dem Hund, der Katze ...

Die Wahrheit ist, dass die Familie und die Beziehungen immer sehr darunter gelitten haben, wenn man pro Jahr über 20 Wochenenden bei Veranstaltungen unterwegs ist und auch zahlreichen Abenden und weiteren Wochenenden zuhause die Ruhe für Recherchen und Schreibereien findet. Damit ist man insgesamt einen langen Zeitraum über für Familie und Freunde nicht verfügbar.

Derzeit sind über 250 Clubs, 90 Museen, 80 Sachverständige, 450 Firmen, 90 Sachverständige usw. offiziell aufgelistet. Es gibt rund 120.000 historische Fahrzeuge in Österreich, nicht alle sind in Clubs vereint.

Der Umgang mit Erfindungen und historischer Fahrzeuggeschichte ist in Österreich sehr erstaunlich. Wer etwas gelten wollte, musste erst ins Ausland gehen, damit die Österreicher den Wert seiner Arbeit schätzen konnte. Auch einheimische Produkte scheinen nicht wirklich viel zu gelten, wenn es um die Fahrzeuge geht. Und so gibt es heutzutage kaum noch eine nennenswerte echte, österreichische Fahrzeugindustrie. Von den über 100 Firmen zur vorigen Jahrhundertwende blieb noch etwas übrig. Firmen wurden aufgekauft, verschmolzen, ausgelagert, aufgelassen. Die Namen wie ÖAF, Gräf & Stift, Steyr, Saurer usw. sind der heutigen Jugend kein Begriff mehr. Bald wird es auf unseren Straßen keinen Steyr-Lkw oder Gräf & Stift-Bus mehr geben, auslandsdominierte Produkte beherrschen die Verkehrsbetriebe, Transporteure, Reisebusunternehmen udgl.

Während Möbel, Bilder und ähnliches als Antiquitäten geschätzt sind, scheinen die Fahrzeuge noch immer die Aura des seligen Kaiser Franz Josephs auszustrahlen: bloß nicht anrühren. Gerade jene Firmen, die von den historischen Fahrzeugen bzw. seinen Besitzern „leben“, bringen keinen Unterstützungswillen auf. Ich denke dabei an Banken, Versicherungen, Mineralölfirmen.

So ließ beispielsweise der Werbe-Chef eines großen Waschmittelkonzerns die Oldtimerfreunde einmal wissen, dass man bloß nichts mit Oldtimern zu tun haben möchte ... doch wer braucht besonders viel Waschpulver, weil Kleidung immer wieder schmierig wird ...?

Dabei hat gerade diese Firma wieder alte Plakatmotive ausgegraben und neu vermarktet. Auch eine Möbelfirma hat eigene Häferl zum Jubiläum kreiert – mit alten Werbemotiven drauf.

Eine traditionelle Süßwarenfirma betrieb eine Oldtimertram, nun einen Fiaker, und im Shop wurden viele alte Dinge wie Modellfahrzeuge und Werbe-Blechschilder neu aufgelegt – aber weil nun das Gebäude unter Denkmalschutz steht, will man den Gerüchten nach die Produktion auslagern ...

Tradition ist gut, wenn man sich darauf berufen kann. Viele traditionelle Firmen kramen anlässlich von Jubiläen ihre Geschichte aus, aber nach dem Presse- u. PR-Rummel herrscht wieder das System „jung und dynamisch“ - spricht „weg mit dem alten Zeug“. Das ist dann die Zeit, in der Archive geschlossen oder gar aufgelassen werden, wo Konstruktionszeichnungen u.ä. im Müll landen. Unter dem Motto, man müsse sich doch vom alten Ballast befreien ...

Wer Glück hat, findet manche dieser Sachen unter dem Titel „Memorabilia“ dann sauteuer bei Auktionen wieder ...

Ich sehe es also als eine meiner Aufgaben an, historische Informationen zu dokumentieren, vor allem aber die Besitzer solcher Fahrzeuge und Unterlagen auf den Wert dieses Materials aufmerksam zu machen. Es ist mir gelungen, das Bewusstsein Einiger zu wecken, und damit auch einige Fahrzeuge und historisches Material vor der Verschrottung zu retten.

Ich könnte mir meine Tätigkeit bei keinem anderen als dem ÖAMTC vorstellen, denn er bringt die enge Verbindung mit der (österreichischen) Fahrzeuggeschichte bereits mit sich. - Auch wenn man die Chefs immer wieder an die geschichtlichen Aspekte erinnern muß - hier ist wirklich die Geschichte der Mobilität verankert durch die beiden Vorgängerclubs und die vielfältigen Projekte, die beide Clubs damals gestartet haben.

Angesprochen auf ihr Arbeitsumfeld, das doch von Männern dominiert ist, meinte Patricia H. Fischer: Als Frau hatte ich in der historischen Fahrzeugszene nie große Probleme, auch nicht bei den diversen Vorträgen oder in den nationalen und internationalen Ausschüssen. (Hier im Haus kommt halt manchmal noch der alte Herrenfahrerclub durch, aber das ist ja auch eine historische Variante ....)

Ich habe es mir nicht leicht gemacht, weil ich immer auf der Suche nach dem besten Weg für die historischen Fahrzeuge, deren Besitzer und unsere Mitglieder war und bin. Unabhängigkeit ist mir sehr wichtig, aber auch Offenheit und Transparenz. Solange ich für die historische Fahrzeugszene beim ÖAMTC tätig bin, werde ich kein aktives Mitglied bei einem Oldtimerclubs sein – nur so kann man für alle transparent bleiben. Ich vertrete die Automobile genauso wie die anderen Fahrzeugsparten, also auch Motorrädern, Dreiräder, Busse, Lkw, Sondersparten – schauen Sie sich nur die alljährlich wechselnden Titelseiten unseres Buches an. Die meisten Oldtimerleute reden nur für ihr eigenes Fahrzeug – ich setze mich für alle ein. Ich diskutiere keine technischen Details, das überlasse ich wirklich gerne den Technikern, aber wenn es darum geht, wesentliche Interessen zu vertreten – Licht am Tag, Verankerung der historischen Nutzfahrzeuge, Verbesserungen

bei Steuer und Maut – dann bin ich nicht zu bremsen. Hier geht es um etwas Wesentliches für unser rollendes Kulturgut.

Frau zu sein, hat mir gerade in dieser Szene immer zu einer anderen Sitzweise verholfen. Ich sehe die Oldtimerei als Art Familie. Mit allen Vor- und Nachteilen, aber doch einem gemeinsamen Ziel: nämlich die historischen Fahrzeuge zu erhalten und zu präsentieren.

Ein junger Kollege meinte vor kurzem, wenn man eine Aushilfe für mich einschulen würde, dann hätte der Neue doch in 3 – 4 Wochen alles intus und ich wäre damit voll entlastet. Da musste ich schon schmunzeln; vielleicht ist so eine Idee eine echte Männer-Idee ... aber Tatsache ist, dass ich lange Jahre lernen musste, doch das Glück hatte, noch bei vielen der alten Herren zuhören durfte, die die österreichische Veteranenszene überhaupt erst gegründet hatten. Ich hatte zahlreiche ausgezeichnete historische Kontakte im Ausland – leider sind die meisten der Vertreter alter Automobilnamen nun schon tot. Es gibt nicht mehr viele, die dieses Traditionswissen und –bewußtsein noch verkörpern, doch ich würde mein Wissen gerne weitergeben. Nicht damit sich jemand damit wichtig macht und meint, er müsste alles neu erfinden, sondern damit die echte Geschichte – vor allem aber die österreichische Fahrzeuggeschichte – nicht verloren geht.

Wie heißt es so schön? Wer die Geschichte nicht ehrt, ist die Zukunft nicht wert .... Unsere Fahrzeuggeschichte ist ein großes Stück unserer Identität, die gesamte Fahrzeuggeschichte in ihrer Vielfältigkeit ist ein großer Teil der Menschheitsgeschichte.

Zum Abschluß möchte ich noch etwas anmerken, das mir persönlich sehr am Herzen liegt. Der ÖAMTC hat nun 1,6 Mio Mitglieder, einige 1.000 davon sind Besitzer von Veteranenfahrzeugen, die älter als 40 (50) Jahre sind, viele davon sind seit Jahrzehnten in Familienbesitz und werden als Zeugnis der technischen Entwicklung des Kraftfahrzeuges liebevoll gepflegt und erhalten.

Als Interessensvertretung - wie wir es sind - ist auch das eine Aufgabe des ÖAMTC, diesen Personenkreis mit ihren beweglichen Kulturgütern zu unterstützen, damit das Veteranenwesen in Österreich jenen Stellenwert bekommt, den es in anderen Ländern, allen voran in Großbritannien und in der Schweiz, bereits seit langem hat – und der mit dem Stellenwert von Antiquitäten zu vergleichen ist. Österreich hatte eine Vielzahl an Erfindern, die leider oft im Heimatland nichts galten oder erst geschätzt wurden, wenn sie erfolgsgekrönt heimkehrten. Viel an historischerzinerend – und dass man nicht alle österr. Marken vergisst, dass nicht alles auf den Mist wandert, dafür setze ich meine ganze Kraft ein. Firmenstruktur wurde ruiniert, durch alte Herren, die die notwendigen Veränderungen nicht herbeiführen konnten, durch junge Manager, denen das Gefühl für die Sache fehlte oder durch die Banken, die vielfach als die Schuldigen zu finden sind, wenn sie zu Unzeiten Kredite fällig stellten und wo dann traditionsreiche Firmen wie Fische filetiert wurden, bis nichts mehr übrig blieb – all das gab es damals schon und es gibt das noch heute. Diese Geschichte ist faszinierend – und dass man nicht alle österr. Marken vergisst, dass nicht alles auf den Mist wandert, dafür setze ich meine ganze Kraft ein.