



1927 - Austro Daimler beim Tor am Rauhenkatsch, Liesertal Foto. Archiv Renate Hoerner, Braunau



NUR DAS HISTORISCHE FAHRZEUG ÜBERLEBT



Erweiterung der neuen Homepage

Auf unserer Homepage wurde nun auch ein Forum eingefügt. Jeder, der möchte, kann sich dort anmelden und mit Gleichgesinnten seine Erfahrungen austauschen, über vergangene und zukünftige Restaurationen berichten, anderen bei technischen Problemen helfen, oder selbst dort Hilfe suchen

Es soll vor allem ein Kommunikationsmedium sein, wo sich alle jederzeit treffen können und die Entfernung zwischen den Mitgliedern keine Rolle spielt.

Vielleicht sollten wir alle unsere Sammlungen neu überdenken und auf das Sammeln von Fahrrädern wechseln. Hier gibt es eine Lobby mit einer Durchschlagskraft, die Ihresgleichen sucht. Mit dem Fahrrad, ob neu oder historisch, können wir ab nächstem Frühjahr gratis mit der Wiener U-Bahn fahren. Das ist doch was – das brennendste Problem von Wien scheint gelöst.

Und was tun wir? Wir sammeln diese verabscheuungswürdigen Kraftfahrzeuge mit einem furchtbaren Verbrennungsantrieb und davon noch die möglichst alten, stinkenden. Und wollen damit auch noch dann und wann unterwegs sein.

Wir können aber ganz im Ernst etwas tun, um den Schwierigkeiten, die unausweichlich kommen, entgegen zu wirken und unseren Stand zu stärken. Denn es wird in absehbarer Zeit sicherlich noch schwerer werden, unsere Oldies in der Öffentlichkeit artgerecht zu betreiben. Neben immer strengeren Umweltauflagen dreht man uns wahrscheinlich die Versorgung mit den von uns gebräucherten Treibstoffen irgendwann einmal ab. Stellen wir daher unsere historischen Kraftfahrzeuge und - das ist bei den meisten noch nicht geschehen - unter den einzig vorhandenen, zumindest juristischen Glassturz.

Damit wird sichergestellt, daß unsere Kfz's in Zukunft nicht mehr mit den alten Gebrauchsfahrzeugen auf eine Stufe gestellt werden. Umweltzonen und schließlich generel-

les Fahrverbot werden damit für historische Fahrzeuge nicht wirksam.

In unzähligen Gesprächen mit den Behörden und uns, als Interessensvertretung, konnten wir Übereinstimmung in allen Punkten erzielen, sodaß einer formlosen Umschreibung auf „historisches Kraftfahrzeug“ nichts mehr im Wege steht.

Eingereicht wird bei der zuständigen Abteilung der jeweiligen Landesregierung. Dazu bedarf es des Zulassungsscheins, der Typen- bzw. Einzelgenehmigung, dem gültigen § 57 a Attest, sowie einem Gutachten eines für historische Fahrzeuge allgemein beeideten, gerichtlich zertifizierten Sachverständigen. Dieses Gutachten bestätigt die Zustandsklasse 1-3, sowie den Status „historisch“ des Kfz's.

Die Vorteile liegen auf der Hand: eine § 57 a Überprüfung nur mehr alle zwei Jahre, Ausnahme von Umweltbestimmungen und weiteren Verkehrsbeschränkungen. In baldiger Zukunft wird einleuchtender Weise bei rasantem Fortschritt des technischen Umbruchs in der Antriebstechnologie und des Kraftfahrzeugbaues „ein weiterer, althergebrachter Betrieb von klassischen Verbrennungsmotoren nicht mehr lange möglich sein.

Ein demonstratives in Betrieb setzen solcher Fahrzeuge wird nur unter dem Begriff „historisches Fahrzeug“ mit allen seinen Auflagen und Sondergenehmigungen vollzogen werden können. Und gemeinsam, als große Gruppe, sind wir allemal stärker!

H.C.

INHALT:

Seite 2: 75 Jahre Weltfahrt von Max Reich- 5. und letzter Teil

Seite 3: Bela Barenyi Preis 2011 Kilometerstein Nr. 4 am Exelberg - Teil 1

Seite 4: Werner Pusch - Gedenkfahrt Kilometerstein Nr 4 -Teil 2

Seite 5: Preis des Bürgermeisters von Wien Wolfgang Dudek berichtet

Seite 6: Landesgruppen Infos Mitteilungen, Leserbrief TMW-Info

Seite 7: MARKT

Seite 8: Organisation, Termine





Weltfahrt von Max Reisch mit Steyr 100

Eine österreichische Pionierleistung feiert die 75. Wiederkehr!



Der MVZ ist es Dank der Unterstützung und Hilfe von Dipl. Ing. Peter Reisch, dem Sohn des weltbekannten Orientfahrers und Reisejournalisten Prof. Dr. Max Reisch, möglich, in einigen Folgen über diese österreichische Pionierleistung zu berichten.

Das Bildmaterial stammt aus dem Reisch-Orient-Archiv in Bozen.

Die Sammlung der historischen Fahrzeuge in Bozen ist gerne gegen e-Mail-Anmeldung unter: reischarchiv@libero.it zu besichtigen.

Mehr als 14 Monate waren seit der Abreise von Max Reisch und Helmut Hahmann aus Wien vergangen. Sie hatten bahnbrechende Erfolge vorzuweisen und in den vergangenen 495 Tagen Dinge erlebt und Schwierigkeiten überwunden, von denen sie beim Start in Wien am 20. April 1935 keine Vorstellung gehabt haben.

Nun befanden sie sich mit dem Steyr 100 auf dem Weg von Japan an die Westküste Amerikas und sollten an Bord der „President Jefferson“ am



16. September 1936 Seattle erreichen. Das Besondere an dieser Überfahrt war das Überschreiten der Datumsgrenze am 180. Meridian. Sie erlebten damit den 10. September 1936 ein zweites Mal, und zwar als Meridiantag. Die Stunden, die sie auf der Fahrt durch Asien Richtung Osten „verloren“ hatten, wurden durch die Rückreise über den Pazifik wieder wettgemacht. Gemeinsam mit allen an Bord befindlichen Reisenden feierten sie dieses Ereignis gehörig.

Nach der Einreise in die USA bei Seattle mußten sie viele Formalitäten erledigen, mitgebrachte Früchte abgeben - wegen der Gefahr des Einschleppens von Pflanzenkrankheiten; ein weiterer Führerschein mußte von Max Reisch gelöst werden und sie mußten schon damals, die auch heute noch üblichen „mühsamen“ Einreiseformalitäten über sich ergehen lassen. Das Ausfüllen des unvermeidlichen Fragebogens, damals ca. 120 cm lang, blieb auch ihnen nicht erspart!

Nach einem Pressetermin und vielen Interviews starteten sie in Begleitung eines amerikanischen Studenten, den sie an Bord der „President Jefferson“ kennen gelernt hatten, zu der Fahrt entlang der Westküste Richtung San Francisco. Es war ein unbeschreibliches Gefühl für Max Reisch und Helmut Hahmann, nach den verschiedenen Arten von „Straßen und Wegen“, die sie auf ihrer Fahrt durch Asien benützt haben, nun in den USA auf herrlichen Asphaltstraßen zu fahren.

Sie besuchten auf ihrer Fahrt in Richtung Süden den 4.800 m hohen Mount Rainier im Bundesstaat Washington, ca. 100 km südlich von Seattle. Die Autostraße führte durch das „Tal des Paradieses“ bis hoch hinauf zu den Gletschern, wo sie in einem „Camp“ - in einer der 3.000 Unterkunftsmöglichkeiten der USA für Auto-



mobilitäten - für \$ 1,20 übernachten konnten. Weiter ging die Fahrt in Richtung Süden der

USA; immer wieder wurden sie von Polizisten auf schweren Indian-Motorrädern gestoppt, nach „woher und wohin“ befragt und sie mußten unzählige Zigaretten mit den Polizisten rauchen.



Auch der Besuch verschiedener National-Parks stand auf Ihrem Programm.



Beeindruckend waren die Sequoia-Wälder, die sie in stundenlangen Fahrten durchquerten. Jahrhunderte alte, bis zu 140 m hohe Bäume mit einem Umfang von ca. 35 Metern waren keine Seltenheit. Zwischen diesen Baumriesen fühlten sie sich eher wie in einem Dom, denn in einem Wald.

Obwohl die USA „vereinigte Staaten“ sind, waren die Grenzübertritte zwischen den einzelnen Bundesstaaten nicht so einfach. Strikte Einfuhrverbote von Pflanzen und Lebensmitteln zum Schutze der jeweiligen Landwirtschaft mußten eingehalten werden.

In Kalifornien angelangt, trennte sich der Student von Ihnen - er wollte „hitch-hiking“ per Anhalter nach Hause in den Osten der USA fahren. Auch den diversen verlockenden Angeboten, das für die Amerikaner etwas kurios wirkende Fahrzeug an Automobilsammler zu verkaufen und viel Geld dafür zu bekommen, haben sie widerstanden. Die Erfüllung ihrer Mission war für sie wichtiger!

Das herrliche Wetter und der PanAmerican Highway waren so verlockend, daß die beiden beschlossen, weiter in den Süden Richtung Mexico City zu fahren.



Shell Tankstelle in Form eines Tipis in New-Mexico

Nach Passieren der Grenze USA/Mexico änderte sich die Landschaft schlagartig; die Dörfer und die Menschen machten einen armseligen, verfallenen Eindruck, im Scheinwerferlicht bekam alles ein gespenstisches Aussehen und Max Reisch beschlich ein ungutes Gefühl, das er sich nicht erklären konnte. Auf der Fahrt durch diese gespenstische Landschaft gab es plötzlich einen lauten Krach aus der Hinterachse - das Differential war zum dritten Mal kaputt gegangen. Nun hieß es, einen Weg zurück in die USA zu finden, denn in Mexiko brauchten sie keine Hilfe erwarten. Zuerst schleppte sie ein Lkw, dann aufgeladen auf einem Sattelschlepper gelangten sie nach 450 km an die Grenze der USA nach Laredo. Als sie, hier angekommen, einen Bahntransport nach Houston zu einer großen Werkstatt überlegten, empfahl ihnen ein Wiener Geldwechsler, der seit Jahren in Laredo ansässig war, Mr. Blair und seinen Workshop aufzusuchen, denn, so versicherte der Ex-Wiener, der könne ihnen sicher helfen. Sie folgten dem Rat und gingen voller Zweifel zu Mr.

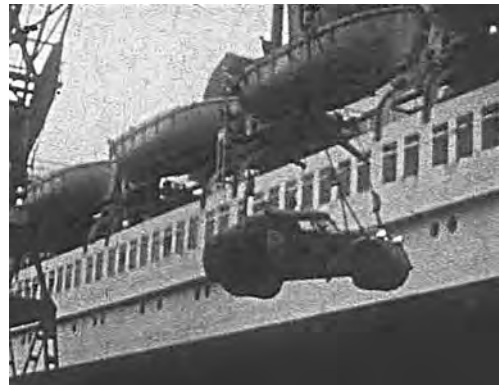
Blair und zeigten ihm die zerbrochene Differentialglocke - und der alte Mechaniker schaffte das schier Unmögliche. Aus den verrosteten Teilen eines uralten Dampflokomoils, das mit vielen ausrangierten Maschinenteilen hinter seiner Werkstatt in der Prärie, von Gras überwuchert, gelegen war, fertigte er in nur 4 Tagen ein neues Differential an! Und dieses Differential hat gehalten; Mr. Blair hat ein Meisterstück geliefert.

Sie waren wieder mobil und beschlossen auf schnellstem Wege nach Chicago zu fahren. In den nächsten 40 Stunden legte Max Reisch am Steuer des Steyr 100 fast 2.100 km zurück - mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 52,4 km/h!

Weiter ging's zu den Fordwerken in Detroit, wo sie als Ehrengäste empfangen, durch die Fabrik geführt und natürlich entsprechend werbetenisch vermarktet wurden.

Der Österreichische Gesandte in Washington, den sie auch aufsuchten, hat sie herzlich empfangen und eindringlich gefragt, wann sie in Wien eintreffen werden, denn man wartete schon auf seinen Bericht. Es hat natürlich auch eine Pressekonferenz gegeben und die gewaltige Leistung der Transasienexpedition wurde entsprechend gewürdigt.

In New York angekommen zog es sie zum Hafen und als die „Bremen“ einlief, wußten sie sofort, daß sie mit diesem Schiff zurück nach Europa fahren wollten. Viele hilfreiche Hände



waren ihnen behilflich, auch bei der Abwicklung der Formalitäten und bald glitt die Bremen, vorbei an der Freiheitstatue, hinaus auf den Atlantik.

Leider hatte Max Reisch auf der Überfahrt mit einer Gelbsucht zu kämpfen, doch Helmut Hahmann stand ihm als treuer Freund zur Seite.

Der Empfang durch die Presse in Bremerhaven, die Begleitung durch eine Wagenkolonne des ADAC nach Bremen mit Galaempfang, die Weiterfahrt nach München zum nächsten Empfang, das alles zu absolvieren wäre auch ohne Gelbsucht eine Leistung gewesen. Die Fahrt von Bremerhaven, wo sie am 27. November von Bord der Bremen gegangen waren, bis Wien dauerte, mit all den Empfängen und Pressekonferenzen, 8 Tage, sodaß sie erst



am 5. Dezember 1936 Wien erreichten. Der Empfang und die Begeisterung zum Willkommen waren entsprechend. Sie hatten die Mission erfüllt, mehr sogar noch, die erste Umfahrung der Erde mit einem Automobil war geglückt.

Am 20. April 1935 waren sie vom Sitz des ÖAC am Schuberting in Wien gestartet und am 5. Dezember 1936 sind sie wohlbehalten mit dem Steyr 100 zurück gekehrt.



Max Reisch und Helmut Hahmann hatten etwas Besonderes vollbracht!

Die Steyr-Werke nützten die Popularität von Max Reisch und vom Steyr 100 ausgiebig für Werbezwecke. In den Monaten nach der Rückkehr von der Weltumrundung unternahm Max Reisch diverse Vortragsreisen mit dem Steyr 100 und dann, am 6. Februar 1937, passierte der Unfall im Land Salzburg, bei dem ein entgegenkommendes Fahrzeug auf der falschen Seite daherkam und mit dem Steyr 100 kollidierte.



Max Reisch bekam ein paar Schrammen ab, der Steyr 100 wurde gewaltig verbeult. Er wurde in den Steyr-Werken wieder in Stand gesetzt und später bei verschiedenen Messen und Präsentationen erfolgreich ausgestellt.

Der Expeditionswagen überstand den 2. Weltkrieg mit einigen Blessuren. Max Reisch holte ihn nach der Reparatur zu sich nach Hause nach Tirol und nahm noch an verschiedenen Veranstaltungen mit dem Wagen teil. Nach dem Tod von Max Reisch im Jahre 1985 übernahm sein Sohn, Dipl. Ing. Peter Reisch die Pflege und Wartung des Wagens. Der Steyr 100 befindet sich heute noch in tadellosem, fahrbereitem Zustand und wird von Peter Reisch gepflegt und regelmäßig gefahren.



Vielleicht begegnen wir dem Steyr 100 demnächst einmal bei einer Veranstaltung!

Der Steyr 100 und die anderen Expeditionsfahrzeuge von Prof. Dr. Max Reisch sind gegen Voranmeldung per e-Mail: reischarchiv@libero.it in Bozen bei Familie Dipl. Ing. Peter Reisch zu besichtigen.

Über die Fahrt mit dem Steyr 100 in den Jahren 1935 und 1936 hat Max Reisch in 3 Büchern berichtet.

Die Ausgaben:
Transasien, Brockhausverlag, Leipzig 1939
Zwei Mann + 32 PS, Ullsteinverlag 1951
sind nur mehr antiquarisch zu erhalten.

Im Auto um die Erde, Verlag Wilhelm Ennsthaler-Steyr, 1984, ISBN 385068 176 9
kann noch über den Buchhandel bezogen werden.



Bela Barenyi Preis 2011 an Prof. DIng.Dr.h.c. J. Stockmar vergeben

Am 7. November 2011 konnten die **AMV** (Arbeitsgemeinschaft für Motorveteranen) und die **Robert Bosch AG** in den Räumen der **ÖAMTC-Zentrale** am Schuberttring im 1. Wiener Gemeindebezirk zum bereits **7. Mal den Bela Barenyi-Preis** verleihen.



Die Krönung unserer Aktivitäten ist die jährlich wiederkehrende Ehrung einer, von einer Jury ausgewählten Person, die Außergewöhnliches für das Kfz-Wesen geleistet hat oder leistet.

Das jeweils im Spätsommer tagende Komitee bewertet einerseits das Lebenswerk von Kandidaten, die als Aktive in der aktuellen Szene, als auch solche, die durch außergewöhnliche Leistungen in der Vergangenheit im Österreichischen Kraftfahrwesen sich hervorragende Verdienste erworben haben. Aber auch besondere Förderung oder Einsatz im Einzelnen und für einzelne Projekte als auch Projekte selbst im Dienste der historischen Kraftfahrt sind in den Satzungen als förderungswürdig und auszeichnungswürdig angesehen.

Dieses Jahr erging diese Ehrung an Herrn Prof. DIng. Dr. h.c. Jürgen STOCKMAR.



Die Ehrung und Preisverleihung fand traditionsgemäß im Gebäude des ÖAMTC am Schubert Ring, heuer zum ersten Mal in den neu adaptierten Räumlichkeiten des Generalsekretariats statt.

ÖAMTC-Gen.Sekr. DIng. Oliver Schmerold

Die Eröffnungsansprache hielt als Vertreter des ÖAMTCs, Gen. Sekr. Dipl. Ing. Oliver Schmerold.



Dipl. oec. Klaus Huttelmaier, (Bild oben) Alleinvorstand der Robert Bosch AG und Repräsentant der Bosch-Gruppe in Österreich, sowie Regional-verantwortlicher für Mitteleuropa, erinnerte an das schöpferische Potential des Namensgebers des Preises, Bela Barenyi und beleuchtete die Parallelen zu den laufenden Bosch-Aktivitäten und Innovationen.



Die Überreichung des Preises - ein goldener Löwe, Stärke und Größe symbolisierend - nahm der Präsident der AMV, Mag. Heinz Clostermeyer vor.

Im Anschluß daran hielt Univ. Prof. Dr. Hans-Peter Lenz die Laudatio. Als Weggefährte von Prof. DIng. Dr. h.c. Stockmar war es ihm, wie wohl keinem anderen möglich, auf dessen Leben und Lebenswerk einzugehen und der ver-



Univ. Prof. Dr. Hans Peter Lenz bei der Laudatio sammelten Festgemeinde nahezubringen. Hervorzuheben ist, daß Prof. Stockmar als Initiator des „Frank-Stronach-Institute“ (FSI), an der TU Graz ein hervorragendes Bindeglied zwischen der Universität und den einschlägigen Unternehmungen ist. Prof. Stockmars beruflicher Werdegang stand seit Ende seines Studiums ganz im Zeichen der Kraftfahrzeugtechnik. Er hält eine Reihe von Patenten auf dem automotiven Sektor und war in der Folge seines Berufslebens in mehreren namhaften, international renommierten Unternehmen der Automobilindustrie im Bereich Forschung und Entwicklung in leitender Funktion tätig.

In launigen Worten bedankte sich der Preisträger für die Ehrung, die ihm zu Teil wurde und präsentierte den Löwen dem zahlreich erschienenen Publikum, unter dem viel Prominenz aus der österreichischen universitären und historischen Fahrzeug- und Presseszene, sowie die Preisträger der vergangenen Jahre zu finden war.

Bei einem anschließend gereichten warmen Buffet, gesponsert von der Fa. Bosch und dem ÖAMTC, klang dieser Abend, sowie schon in den vergangenen Jahren, bei interessanten Gesprächen aus.



Bild oben u. unten: In den neuen Räumen des Generalsekretariats des ÖAMTC.



Text: L.+H.M.
Fotos: GeHu/VOZ + L.M.



von links nach rechts: DIng.O. Schmerold, Mag. H. Clostermeyer, Univ.Prof. Dr. H.P. Lenz, Prof. DIng. Dr. h.c. J. Stockmar, Dipl.oec. K. Huttelmaier

EXELBERG 2011

Wiederaufstellung des Kilometersteines Nr. 4 beim „Roten Kreuz“

Im Jahr 1899 schrieb das Neue Wiener Tagblatt unterstützt vom Österreichischen Automobilclub das Exelbergrennen zum ersten Mal aus. Es war eines der ersten Rennen in Österreich – Ungarn. Zehn Teilnehmer meldeten sich an - neun Dreiräder und ein Zweirad. Da die Veranstalter noch nie ein Rennen organisiert hatten, gab es jede Menge Pannen. Die Exelbergstraße sollte vom Finanzwachhaus (es steht auch heute noch am Beginn der Exelbergstraße) bergauf bis zum Kilometer 11 befahren werden, nach dem Wenden war bei Kilometer 4 das Ziel vorgesehen. Mit einer halben Stunde Verspätung wurde das Rennen gestartet. Ca. 2 Kilometer vor der vorgesehenen Ziel holten die Teilnehmer die Herren des Rennkomitees ein, die noch gar nicht auf ihrem Platz beim Wendepunkt ange-



kommen waren. Von diesen wurden sie aufgefordert schon jetzt zu wenden – nachträgliche Begründung: weil die Wende am Kilometerstein Nr.11 zu gefährlich wäre. Kritiker legten dies aber als Ausrede aus, weil die Herren selbst nicht rechtzeitig auf ihren Plätzen waren. Ein weiterer Diskussionspunkt ergab sich aus der Verlegung der Ziellinie um ca. 100 Meter. Der Rennfahrer Jakob Dietrich fuhr als einziger bis zum ursprünglich angegebenen Wendepunkt und wurde dadurch nur Vierter. Sein Protest wurde vom Komitee nicht anerkannt, wohl auch um den eigenen Funktionärskollegen, die die Wendepunktentscheidung getroffen hatten, nicht in den Rücken zu fallen.



Der leichte Spitzwagen

Das erste Rennen war zwar kein besonders gelungenes Ereignis, aber der Beginn einer jährlich wiederkehrenden Veranstaltung bis zum Jahr 1904. Als Lehre vom Jahr 1899 wurde bei den folgenden Rennen die Streckenführung verkürzt. Es wurden nur mehr die 4,2 km bis zum Kilometerstein Nr. 4 gefahren. 1910 wurde noch

einmal ein Rennen nur für Motorräder ausgeschrieben, dann gab es keine Wiederholung mehr. Es gab also nur 7 Exelbergrennen und dennoch verbindet sich mit dem Namen ein Mythos. Vielleicht weil es das erste Rennen in Ostösterreich war, vielleicht weil hier Ferdinand Porsche seine erste Rekordfahrt unternahm oder vielleicht auch deswegen, weil der Exelberg für die Wiener Bevölkerung leicht zu erreichen war, große Zuschauer-



Die Zuschauermassen am „Ameisenhügel“

ermengen anlockte und diese die Rennfahrergrößen hautnah erleben konnten.

In unserer Zeit konnte der historisch Interessierte zwar leicht nachvollziehen, wo der Start gewesen sein musste, aber den legendären Ziel - Kilometerstein Nr. 4 suchte man vergebens. Der war vor geraumer Zeit einem Lastwagen zum Opfer gefallen, der den Stein zertrümmerte. Den Kilometersteinteilen wurde keine Aufmerksamkeit geschenkt, sondern sie wurden immer, wenn sie gerade im Wege waren, etwas weiter gerollt und kamen immer weiter auseinander und gerieten in Vergessenheit. Sie wurden im Laufe der Zeit in die Erde eingeschwemmt und Pflanzen überwucherten sie. Dem Leiter des Döblinger Heimatkreises Wolfgang Schulz war es vorbehalten, die Spur

des Kilometersteines Nr. 4 wieder aufzunehmen, die Teile zu orten und in mühevoller, schweißtreibender Arbeit zu bergen. Wer da aber meinte, dass dann der Heimatforscher aus Leidenschaft von öffentlichen Stellen unterstützt wurde, irrte gewaltig. Sein Anliegen,



diesen historisch wertvollen Stein zu restaurieren und wieder an seinem ursprünglichen Standort aufzustellen, fand zwar überall Zustimmung, aber keinerlei finanzielle Unterstützung. Wolfgang Schulz ließ sich durch diese Knausrigkeit nicht aufhalten. „Dann bezahl ich die Restauration und das Aufstellen eben selber, aber der Stein muss wieder an seinen Platz“ war sein Kommentar zu der öffentlichen Zugeknöpftheit. Er machte sich mit seinen Freunden daran, den Stein zu bergen. Der Stein wurde zusammen gefügt und durch ein neu angefertigtes Stahlkorsett zusammengehalten. Wiederherstellung und Einfärben der Schrift vollendete die Restauration des Steines.

Fortsetzung auf Seite 4 unten





SOMMER-SCHLOSS-FAHRT 2011

WERNER PUSCH GEDÄCHTNISFAHRT - 30. JULI 2011



Als unser langjähriges Club- und Gründungsmitglied **Werner Pusch (1942-2010)** in der Nacht zum 19. Nov. 2010 nach langer, bewundernswert ertragener Krankheit für immer von uns zu den Veteranen – Ahnen gegangen ist, war so etwas wie eine Ära zu Ende.

Anlass genug, seine Person und vor allem seine Verdienste um die Oldtimer-Szene mit einer Gedächtnisfahrt zu würdigen.

Dankenswerter Weise organisierten Angie & Wolfgang Dudek im Rahmen der diesjährigen Sommer-Schloss-Fahrt am 30. Juli 2011 die Werner Pusch Gedächtnisfahrt.

Ich habe Frau Beatrix Albert und ihren Freund Ing. Florian Koch zu dieser Fahrt eingeladen. Frau Albert hat nachstehenden Text für die MVZ geschrieben.

Gottfried Binder.

Ein Samstag wie jeder andere? Wir haben eine Einladung zu einer Oldtimer-Ausfahrt! Das klingt spannend und wir freuen uns schon sehr darauf. Wo war doch gleich der Start? Am Zentralfriedhof? Wie gehabt, meint mein Freund eine Woche vorher im Brustton der Überzeugung: „Schatz! Natürlich weiß ich wo beim 9. Tor Zentralfriedhof, die Mylins-Bluntschli-Straße ist!“ Na gut, denke ich, soll so sein!

Jetzt, an diesem Samstagmorgen, sitze ich schon ganz unruhig und nervös im Auto. Denn wieder mal sind wir zu spät dran und ich fürchte, Flo hat keine Ahnung wo wir wirklich hin sollen. Als ich leise frage, wo denn das Treffen genau sei, kommt die Antwort: „Hast DU denn nicht nach gesehen? ICH weiß doch nicht, wo wir hinfahren sollen!“

Na ja - ein „Klassiker“ des Beziehungslebens! Also nimmt FRAU Handy zur Hand, aktiviert die Straßenkarte und ... findet natürlich auch keine Mylins-Bluntschli-Straße. Einfache Lösung:

Nicht zu finden, weil es richtig Mylins-Bluntschli-Straße heißen müsste.

Doch noch zeitgerecht angekommen staunen wir: Wow! Viele Teilnehmer mit ihren schönen Fahrzeugen sind schon vor Ort. Beeindruckend! Verschämt suchen wir uns mit dem VW Caddy einen Platz. Möglichst ein wenig weg von den glänzenden Zeugen mobiler Vergangenheit. Denn mit so einem „neumodischen Teufelszeug“ sollten wir doch respektvollen Abstand halten. Beide lieben wir Autos. Angesichts der schönen Fahrzeuge wird verständlich, wie stolz die Besitzer auf ihre liebevoll restauriert Lieblinge sind. Verständlich, dass diese Fahrzeuge ein wesentlicher Bestandteil und Inhalt des Lebens des Verstorbenen war.

Wir besuchten seine letzte Ruhestätte, zündeten eine große Grabkerze an und Frau Donath legte Blumen auf sein Grab. Nach einigen Minuten des stillen Gedenkens kehrten wir zu den Autos zurück und dann ist es so weit, es heißt:

Einsteigen bitte! Ich freue mich mit meinem Maskottchen im Peugeot 202, Baujahr 1947 von Elfi+Bernhard Theuermann mitfahren zu dürfen.

Super bequeme

Rücksitze hat

der Wagen!

Schnell stellt

sich ein angenehmes

Gefühl von Ruhe und

Stolz ein. Kein Handy

ist mehr wichtig, keine

SMS oder gar das Internet. Ich betrachte die

Landschaft, die vorüberzieht – oder besser vorüberwandert. Große Freude und Gelassenheit

erfüllen mich. Ich sehe Sonnenblumen, im Wind wiegen, Früchte auf den Feldern.

Jetzt ist es mir klar. Jemand der so viel Liebe,

Zeit und Geld für die Restaurierung seines

Oldtimers aufwendet, wird er auch belohnt. Die

Freude, die Besitzer empfinden, wenn sie stolz

ihren Oldie präsentieren können, ist die schönste

Belohnung für den enormen Aufwand.

Die Fahrt geht weiter und alles wird nebensächlich. Vieles, was gerade noch wichtig war, wird

unwichtig. Es ist, als wäre die Zeit stehen geblieben. Es ist eine Zeitreise ins Damals.

Die Fahrt ist wohl etwas anstrengend für den

guten Oldie. Der Peugeot 202 braucht dringend

eine Verschnaufpause! Aber was soll's, die

Aussicht von der Weinbergstraße nach

Gumpoldskirchen ist auch nicht zu verachten.



Doch bald geht es, nach fachkundiger Hilfe, weiter. Vermutlich hat dem Wagen das Hand-auflegen eines Autoflüsterers Kraft zur Weiterfahrt gegeben.

Mittagspause war bei der Augustinerhütte im Helental, bei der viel über Benzin, Blech und Pleuelstangen geredet wurde. Wir kamen auch mit dem Vizepräsidenten Peter Sailer ins Gespräch: Ein Mann mit enormen Wissen über Autos. Es bedarf offensichtlich nicht nur viel Liebe und Zeit, sondern auch Geschick und geschichtliches Wissen, um ein altes Auto zu neuem Leben zu erwecken. Denn die Jagd nach Ersatzteilen gleicht oft der sprichwörtlichen Suche nach der Nadel im Heuhaufen.



Am Nachmittag ging es weiter zum Automobil- & Motorradmuseum Austria von Dr. Jakob Barnea in Mitterndorf an der Fische. Die Idee dazu hatte Vizepräsident Peter Sailer. Nach Bezahlung einer „kleinen Eintritts-Spende“ bringt uns „The Rolling Fifties & Sixties“, sowie die „Sigmund-Halle 1-440 PS“ und die „VIP-Halle“ zum Staunen. Der Eigentümer führt durch das Museum.

Kurz vor der Weiterfahrt gibt es zur Stärkung, selbstgemachten Kaffee und Kuchen - von Angie Dudek bereitgestellt.



Um ca. 16.30 Uhr haben wir das Ziel der



Ausfahrt im Schloss Neugebäude in Simmering erreicht. Dort werden wir freudig von einer neugierigen Menschenmenge erwartet, die die vielen, schönen Fahrzeuge bewundert. Im Rahmen eines Simmeringer Bezirksfestes, das zu diesem Zeitpunkt im Schloss Neugebäude stattgefunden hat, konnten sich die Teilnehmer auf



Einladung der Organisatoren des Festes, laben und stärken. Nach einer entspannten Tagesausfahrt klingt für uns alle der Abend gemütlich aus.

Fazit: Ich habe erkannt, was es heißt einen Oldtimer zu besitzen: Stunden-, Tage-, Wochen lang, an seinem Liebling herumzudoktern. Mit Energie und Freude bei der Sache zu sein. Nicht aufgeben, auch wenn man sich oft fragt, ob dieses Problem überhaupt zu lösen ist. Denn das heißt: Immer wieder anfangen. Immer wieder weitermachen. Nicht aufgeben, durchhalten, jede freie Minute investieren. Und dazu gehört viel Liebe.

Liebe zur Zeit, Liebe zur Erinnerung, Liebe zur Partnerschaft, Liebe zum Auto, damit das Auto einem danken kann: Liebe zum Besitzer! Und ich danke Werner Pusch, war ein Mensch der diese Erkenntnis tief in seinem Herzen getragen hat.

Text: Beatrix Albert, Fotos: VOZ, M.Greiner, L.M.



EXELBERG 2011



Fortsetzung von Seite 3

Kilometerstein Nr. 4

Wiederaufstellung beim „Roten Kreuz“

Am 16. Juli war es dann soweit. Am Beginn der Exelbergstraße sammelten sich einige Oldtimerfahrzeuge, auch Kollegen der ÖGHK, um



mit ihrer Anwesenheit den historischen Hintergrund und die Bedeutung der automobilen Vergangenheit des Kilometersteins Nr. 4 zu



unterstreichen.

Am Festplatz angekommen, wurden die Oldtimer von einer Musikkapelle begrüßt. Als „Sieger“ im ersten Auto überreichte mir dann W. Schulz symbolisch den Original Siegerpreis des Exelbergrennen aus dem Jahre 1903.



Damals gewonnen vom Konstrukteur der Spitzwagen und später der Hiero Flugzeugmotoren - Otto Hieronimus - auf einem Spitzwagen. Eine tolle Gelegenheit den Preis aus seiner Vitrine zu holen und wieder an seinen Verleihungsort zu bringen.



Stefan Reitgruber mit dem Preis



Nach einer Festansprache von Gemeindevorsteher Karl Heinz Uldrych wurde der Stein dann unter dem Applaus der Anwesenden von Wolfgang Schulz enthüllt.

Anschließend lud er alle Gäste auf einen Imbiss und frisch gezapftes Bier ein. Es ist wohl müßig zu betonen, dass auch die Kosten für Musik, Speis und Trank von Wolfgang Schulz selbst getragen wurden.



Die einzige Unterstützung von öffentlicher Seite war die Bereitstellung der Parkplätze für die Oldtimer durch die Bundesforste.



Die Oldtimerszene kann vor der Begeisterung und dem Enthusiasmus des Heimatforschers Wolfgang Schulz nur mit einem lauten BRAVO den Hut ziehen.

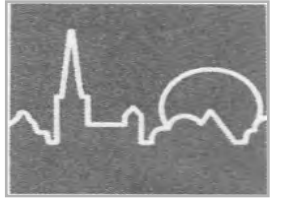
Wir danken Stefan Reitgruber für den Bericht. Fotos: M.Greiner, W.Schulz + S.+B. Reitgruber





PREIS des Bürgermeisters von WIEN

17. und 18. September 2011



Segway Fahrt unter Aufsicht v. ARBÖ-Vizeprärs. Beidler



Oldsmobil, Bj.1902 am ARBÖ-Verkehrsübungsplatz

Die von den Wiener Bezirken Leopoldstadt und Brigittenau gemeinsam mit der Österreichischen Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen - ÖGHK - gestaltete Ausfahrt für historische Kraftfahrzeuge, der „Preis des Bürgermeisters von Wien“, die heuer bereits zum 8. Mal stattgefunden hat, ist beinahe schon zur Tradition geworden.

Bei wunderbarem, spät sommerlichem Wetter versammelten sich knapp 60 historische Kraftfahrzeuge in der Prater Hauptallee zur gemeinsamen Fahrt zum Brigittaplatz, von wo aus der schon traditionelle Rundkurs der 1. Etappe startete. Das älteste, dieses Mal teilnehmende Fahrzeug - ein Oldsmobil aus 1902 - führte ein stattliches Feld von schönen, historischen und seltenen Fahrzeugen bis Baujahr 1978 - einen MG 1500 Cabrio - an. Besonders erfreulich war, daß neue Clubmitglieder der ÖGHK ihre seltenen, schönen, historischen Kraftfahrzeuge zur Ausfahrt mitbrachten.

Diese Ausfahrt ist eine gemütliche, ohne Streß behaftete Fahrt durch die Bezirke 2. und 20. mit Sonderprüfungen (SP) und Durchfahrtskontrollen (DK), die auch mehr der Kommunikation und dem Kontakt mit der Bevölkerung der beiden Bezirke, denn einem strengen Reglement dienen.

Bei herrlichem Wetter fand bei guter, mobiler Verpflegung die Mittagsrast in der Prater Hauptallee statt.

Auch die Nachmittagsetappe wurde wieder in der traditionellen Streckenführung (u. a. mit Fahrt entlang der Donau am Treppelweg) mit DK's und SP's absolviert.

Ein eigens zur Verfügung gestellter Bus brachte abends die Teilnehmer von der Prater Haupt-allee in das Wiener Rathaus und zurück, wo bei angeregten Gesprächen und gutem und reichhaltigen Buffet auf Einladung des Wiener Bürgermeisters, der erste Tag der Veranstaltung ausgeklungen ist.

Der Sonntagvormittag war dem gemeinsamen Spaß gewidmet. Gestartet wurde wieder von der Prater Hauptallee. Das Ziel war der neue Verkehrsübungsplatz des

ARBÖ nahe dem Rinterzelt. Dank der freundlichen Einladung des ARBÖ durften unsere Teilnehmer, unter fachgerechter Anleitung des Vizepräsidenten des ARBÖ Wien, Herrn Friedrich Beidler, ihr Können und ihren Mut mit der Fahrt mit einem SEGWAY unter Beweis stellen. Ein kleiner Rundkurs am neuen Verkehrsübungsplatz des ARBÖ war für diese „Sonderprüfung“, ohne spezielle Wertung, aber doch mit Ermitteln eines Siegers, bereitgestellt.

An dieser Stelle herzlichen Dank an Herrn Vizepräsidenten Beidler sowie an seine liebe Gattin, die unsere Teilnehmer geduldig und heiter betreuten.

Die Siegerehrung, die auf Grund von beinahe Überlastung der Prater Hauptallee, so viele Veranstaltungen haben an diesem Sonntag die Hauptallee bevölkert, bereits um 12.10 Uhr stattfinden mußte, wurde von Herrn Abg.z.NR Dr. Hannes Jarolim, LAbg. GR Erich Valentin und Vertretern der beiden Bezirke und unserem Präsidenten vorgenommen.



Den Gesamtsieg errang: Herr Vladislav Koudelka aus Tschechien mit einem Aero 30 Roadster, Bj. 1930.

Allen anwesenden Teilnehmern wurde von Präsident Mag. Heinz Clostermeyer und Vizepräsident Peter Sailer ein kleines Geschenk, als Erinnerung an diese Ausfahrt, überreicht.

Text: H.M. Fotos: GeHu, H.Hochmuth, M.Loy, L.M.



Weitere Bilder und die Ergebnisliste auf der Hoempage der ÖGHK: www.austria-motor-veterans.at/Galerie

Ein altes Foto machte uns zu Oldie-Süchtigen

Es begann im Winter 1991 mit einem Besuch bei einem alten Freund in Hummelbach. Dort war ein Tscheche auf Besuch und zeigte uns ein zerknittertes schwarz-weiß Foto von einem alten Auto. Er erzählte, dieses und andere alte Autos an-einen-Deutschen verkauft zu haben.



Gerne hätte ich das abgelichtete Auto auf dem alten Bild gekauft; aber leider, es hatte ja schon einen neuen Besitzer - oder doch nicht? Ein halbes Jahr später bekam ich den erfreulichen Anruf, daß ich dieses Auto - ein Skoda Popular Typ 20, Bj. 1934 - doch noch erwerben könne.

Nach Besichtigung des Wagens, der im Großen und Ganzen vollständig war und auch der Motor zu meiner großen Überraschung angesprungen ist, kauften wir den Wagen und transportierten ihn zu uns nach Hause nach Wien.

Im Winter 1992 begann ich mit der Restaurierung des Wagen. Erst zu diesem Zeitpunkt ist mir klar geworden, wie viel Arbeit, Zeit und Geld ich werde aufwenden müssen, um wieder ein schönes und technisch gut restauriertes Fahrzeug „back on the road“ zu bringen. Das komplette Auto wurde langsam in alle Teile

zerlegt. Je weiter die Zerlegung und Aufarbeitung der Teile fortschritt, umso mehr zeigte sich der schlechte Zustand der Substanz. Das Dach war nach 2-maligem Öffnen und Schließen nur mehr ein Leinentuch mit unzähligen Sprüngen und Rissen. Die Sitze waren für längere Zeit ein Nistplatz von Mäusen gewesen, die das Innenleben, besonders die Verschnürung der Federn, angenagt hatten. Die Blechteile und der darauf noch gut aussehenden Lack, die wir demontierten bzw. entfernten, stellten sich als stellenweise verrostet und löchrig heraus. Die Gummi- und Lederstücke gingen beim Zerlegen zum Teil in Brüche. Die Windschutzscheibe erhielt beim Ausbau - trotz aller Sorgfalt - einen Sprung.



Sicherung durch Splinten gängig gemacht. Nur dort, wo ein Teil unbrauchbar geworden war, mußten wir diesen natürlich erneuern. Das Auftreiben von passenden Originalteilen aus Tschechien oder entsprechender Nachfertigung

stellte sich als sehr zeitraubend heraus. Unser Glück war, daß der Vorbesitzer des Wagens diesen restaurieren wollte und schon viele Originaleile gesammelt hatte, die im Kaufpreis des Wagens inkludiert waren.

Meine Profession ist nicht im Kfz-Bereich angesiedelt; so mußte ich viel Lehrgeld durch Doppel- und Dreifacharbeiten bezahlen. Leider war auch die Hilfe von Dritten eher spärlich oder nicht sehr effizient; die von Fremden unbezahlbar!

Während der Arbeit versuchte ich auch, der Type des Wagens auf den Grund zu gehen. Es war höchst erfreulich, bei den Nachforschungen, auch im Werk in Mlada Boleslav (ehemals Jung Bunzlau) herauszufinden, daß es sich um einen Prototyp - mit der Bezeichnung Typ 418 - des Skoda Popular handelt und der Wagen so gut wie keine „Geschwister“ hat.



Wir haben die Ausgaben für das Auto festgehalten, die Stunden der Restaurierung haben wir aber nicht gezählt!

Mein Résumée: nur wer viel Geduld hat, darf sich an ein solches Unternehmen wagen!

Text + Fotos: Wolfgang + Angie Dudek

LANDESGRUPPE NIEDERÖSTERREICH-SÜD

Den Bericht - mit vielen Bildern - von der Herbstausfahrt der Landesgruppe Niederösterreich - Süd, die am 16. Oktober 2011 von Neunkirchen nach Eisenstadt, Neusiedl/See und Mönchhof geführt hat, bringen wir in der nächsten Ausgabe der MOTOR VETERANEN ZEITUNG, und zwar in der Nr. 143.



Das bunte Bild der Teilnehmer beim Eintreffen in Neunkirchen





Oldtimerausfahrt zur Torfbahn in Ainring.

Am 31.07.2011 organisierte unser Mitglied Alfred Kobler, vom ÖGHK Team West, eine Oldtimer-Ausfahrt zur Torfbahn in Ainring. Die erste Planung für den 24. Juli 2011 fiel nämlich buchstäblich ins Wasser. Am 31. Juli 2011 war uns der Wettergott gut gesonnen.

Treffpunkt und Abfahrt um 9 Uhr war am Parkplatz von unserem Clublokal, dem Gasthaus Winkler in der Linzer Bundesstraße 9. Die Route führte über Sterneckstraße, Ignaz-Harrer-Straße auf die Münchner Bundesstraße. Nach Freilassing ging's weiter Richtung Traunstein zum Ainringer Moos.

Hier erwartete uns Ernst Steinbrecher vom Verein Ainringer Moos e.V.

Er startete die kleine Torfbahn. Wir stiegen auf den Anhänger, nahmen auf den Bänken Platz und die Fahrt ging los. Nach einiger Zeit stoppte die Bahn, da sich ein weitverzweigtes Schienennetz vor uns befand. Eine Weiche mußte vom Lokführer gestellt werden, um unseren Zug ans richtige Ziel zu bringen. In der Zwischenzeit versuchten unsere Herren zum Spaß die Zugsgarnitur zu ziehen, was auch gelang.

Das Ainringer Moos, mit Blick auf den Untersberg, an der alten Römerstraße am Fuße des

LANDESGRUPPE SALZBURG



Högl (Bayerns Fernsehsender) gelegen, ist ein ganz besonderes Kleinod. Nach seiner industriellen Nutzung wurde es 2003 renaturiert und bietet seit dem, immer mehr und äußerst seltenen Tier- und Pflanzenarten eine neue Heimat. Aber auch auf den Menschen hat das Ainringer Moos schon immer eine ganz besondere Anziehungskraft ausgeübt. Man spürte den leichten Hauch der Kultstätten, Mythen und Märchen.

Ein sehr schönes Erlebnis war das Erklimmen des Aussichtsturms bei der alten Eiche. Hier hatte man einen wunderbaren Blick auf die Mooreseen, es war sehr erholsam. Ernst S. Erzählte die Geschichte des Torfabbaus und führte uns zu einem Platz, wo wir selbst Stechen durften. Ein kleiner Moorfrosch schaute uns dabei sehr kritisch zu.

Es ging zurück über das weitverzweigte Schienennetz - während der Fahrt konnten wir Beeren pflücken. Wieder am Startpunkt angekommen, stand eine Museumsbesichtigung mit Filmvorführung und Bericht aus der guten alten Zeit am Programm. Den kulinarischen Abschluss genossen wir bei Ernst Kronreif „Wirt aus Überzeugung“ in Hallein Taxach (unser Gastgeber bei den HMW und KTM Treffen) bei dem auch unser Moos- und Lokführer Ernst Steinbrecher anwesend war. Es war wieder eine herrliche Ausfahrt zur alten Technik, die aber nicht im Vordergrund stand, sondern ein Ausflug in die Natur, der eine Wohltat fürs Auge war. Einen herzlichen Dank an Friederike und Alfred Kobler und alle Teilnehmer, die bei der Ausfahrt mitgefahren sind.



Text + Fotos: Walburga Rauch

MITTEILUNGEN

Mit tiefer Betroffenheit geben wir Nachricht vom unerwarteten Ableben von



Herrn

Herbert SUSCHITZ

der am 20. August 2011 im 78. Lebensjahr verstorben ist.

Unter Teilnahme von vielen Klubkollegen ist er am 9. September 2011 in Gerasdorf zu Grabe getragen worden.

Wir bedauern, daß er bei unseren Veranstaltungen nicht mehr in unserer Mitte sein wird und werden unser langjähriges Clubmitglied sehr vermissen.



STERNFAHRT zur RÄDER-CLASSIC 2011 in Sigmundsherg.

Seit 2010 kann sich Sigmundsherg mit Fug und Recht Museumsgemeinde nennen. Zu dem, schon seit vielen Jahren ansässigen Eisenbahnmuseum unter der Führung von Rupert Öhlknecht, kam die Motorradsammlung unseres Clubmitglieds Prof. Dipl. HTL-Ing. Friedrich Ehn und seiner Gattin Mim, sowie das Kraftfahrzeugmuseum unseres ÖGHK Vorstandsmitglieds Otto Pessl dazu. Die 3 Museen, unter der tatkräftigen Unterstützung von Bürgermeister Göd beschlossen, das gemeinsame Auftreten in Form eines groß angelegten Festes unter dem Motto „Räder Classic“ zu feiern. Mit enormem Aufwand wurde ein Programm erstellt, das wohl allen - jung und alt - zur Freude und Spaß gereichen mußte. Mittelpunkt all dieser Aktivitäten waren natürlich die 3 Museen!

Beim Eisenbahnmuseum sah man mit Dampf-Diesel-, E-Loks in Aktion und eine Vorführung von E-Bikes. Die Melker Pioniere führten beim Kraftfahrzeugmuseum ihre mitgebrachten Spezialfahrzeuge vor. Auch ein Aufprall- und Motorradsimulator konnte hier getestet werden. Beim Motorradmuseum gab es unglaublich artistische Trial Vorführungen.

Nach Eintreffen der Teilnehmer an der ÖGHK Sternfahrt beim Kraftfahrzeugmuseum und der Teilnehmer der Motorradsternfahrt beim Motorradmuseum startet dann um 13 Uhr eine

gemeinsame Rundfahrt durch die Großgemeinde Sigmundsherg. Die historischen Fahrzeuge - verstärkt durch die Fahrzeuge der Teilnehmer am Feuerwehrtreffen - waren für die Besucher und Teilnehmer eine wahre Augenweide.

Da zum Zeitpunkt dieses Ereignisses auch



viele andere Veranstaltungen im südlichen Teil des Waldviertels stattfanden, blieb die erhoffte große Teilnehmer- + Besucherzahl aus. All jenen, die nicht nach Sigmundsherg gekommen sind, sei gesagt, daß sie ein wunderbares Fest mit vielen Attraktionen versäumt haben.

Aber Sigmundsherg ist leicht erreichbar, sowohl mit dem Auto, als auch mit der Bahn, die mitten im Museumsviertel ihre Station hat. Fahrt hin, ein Besuch von Sigmundsherg lohnt sich

Text:H.M., Foto: GeHu

LESERBRIEF

Wie schön, daß es immer noch Menschen gibt, die anderen Freude bereiten wollen; so die Organisatoren unserer diversen Clubveranstaltungen. Viel Mühe, viel private Freizeit, aber auch das Geld der Organisatoren kostet es, eine Veranstaltung vorzubereiten. Viele Kilometer müssen gefahren werden - ohne Aufwandsentschädigung - bis eine Ausfahrt mit all den damit verbundenen Aktivitäten fixiert ist.

Wie schön, wenn man dann, als Dank dafür, fröhliche Gesichter sieht und Lachen und Scherzen so manche Ecken und Kanten bei der Organisation vergessen machen.

Und trotzdem gibt es leider immer wieder Teilnehmer - Gott sei Dank sind es nur wenige - die durch ihr egoistisches, aggressives, teilweise beleidigendes Verhalten die Stimmung trüben - warum nur, warum muß das sein?

Sind sich diese Herrschaften eigentlich bewußt, daß sie sich damit außerhalb unserer Gesellschaft stellen und leider damit auch die Stimmung trüben? Haben sie daran Spaß, Außenseiter zu sein?

Ist Negativismus ihre Stärke, oder wollen sie absichtlich kränken?

Undiszipliniertheit und nicht befolgen organisatorischer notwendiger Anweisungen ist keine Stärke, ist auch nicht „fesch“, sondern gefährdet nur den Erfolg einer Veranstaltung und das Wohlwollen von Sponsoren.

Für jene die sich angesprochen fühlen, soll mein Brief ein Denkanstoß sein!

H.M.

Unser langjähriger Clubkollege



Herr

Ing. Ferdinand WALDMANN

ist nach langem, schwerem Leiden am 13. August 2011 im 78. Lebensjahr verstorben.

Mit ihm verliert die Oldtimer-Szene einen unermüdlichen Sammler.

Wir werden unserem langjährigen Clubmitglied und Aktivisten der ersten Stunden ein ehrendes Andenken bewahren.



Herbstausfahrt 2011 für Clubabend Wien-Besucher

Wie jedes Jahr, seit 1993, wird der erste „Clubabend Wien“ nach der Sommerpause im „Freien“ abgehalten. Lisl M. zuständig für vieles in der ÖGHK, aber mit vollem Herzen Club-Chefin für Wien, bemüht sich seit vielen Jahren diesen Spezial-Clubabend mit einem besonderen Programm und ausgesuchten Fahrtzielen, als Überraschung für die Teilnehmer zu gestalten. Es gelang ihr auch bei der diesjährigen Ausfahrt, die gleichzeitig ihre Verabschiedung aus der Landesgruppe Wien war, wieder, die Teilnehmer zu einem ganz besonderen Museum zu führen.

Bei wunderschönem Wetter - extra bestellt - versammelten sich 20 Fahrzeuge - der harte Kern des Wiener Clubabends - am Parkplatz bei der Floridsdorfer Brücke. Eine ausgesucht schöne Strecke führte uns durchs Weinviertel, vorbei an Schlössern, Burgen, vielen historischen Lichtsäulen und Marterln und durch Kellergassen nach Windpassing zur Familie Andrá, deren gigantische Traktoren-, Dampfmaschinen-, Standmotoren- und Techniksammlung das Ziel dieser Ausfahrt war. Nicht nur die Sammlung, die von Herrn Andrá senior und seinem Sohn Martin betreut wird, auch die Anlage des Wohnhauses und Museums mit all den Hallen eingebettet in die Landschaft, ist sehenswert.

Text: H.M., Foto: GeHu

Nachdem wir alle vom Besichtigen des Gebotenen erschöpft waren, ging es in geschlossener Kolonne zum späten Mittagessen in den nahe gelegenen Weinhof Burger in Kalladorf.

Im wunderschönen Innenhof des Weingutes waren für uns die Tische gedeckt und Herr und Frau Burger sowie ihr reizendes Damenteam verwöhnten uns mit bestem Essen. Auch bei dieser Ausfahrt übernahm die ÖGHK die Kosten für den Museumsbesuch und die Hauptspeise der Teilnehmer. Das schöne Ambiente und das Prachtwetter veranlaßten die Teilnehmer noch lange zu verweilen und mit munterem Geplauder klang diese gelungenen Veranstaltung aus.

Ich freue mich schon auf die nächstjährige Herbstausfahrt, die dann von Angie und Wolfgang Dudek gestaltet werden wird.



IN ARBEIT - Sonderausstellung

Arbeit ist ein Thema, das in hohem Maß mit Emotionen besetzt ist. Dabei kann es sich um die Freude über das Gelingen eines Werks handeln, um die Sehnsucht nach einer Änderung der gegenwärtigen Verhältnisse oder um die Angst, was die Zukunft für den Arbeitsplatz bringen mag. Wir tun uns heute schwer damit, die ungeheure Mühsal zu begreifen, die Arbeit noch vor wenigen Generationen für eine sehr große Zahl von Menschen mit sich brachte und welche existenzielle Notwendigkeit damit verbunden war. Der zeitliche Schwerpunkt der Ausstellung liegt im 19. und 20. Jahrhundert, also im Zeitraum seit der frühen Industrialisierung.

Die Schau „IN ARBEIT“ faßt vier Bereiche näher ins Auge. Ein Bereich, der technische Aspekte, betrifft den Umgang mit Geräten und Maschinen. So wird u.a. in den Objektgeschichten die Fließbanderzeugung in den Werken der Steyr-Daimler-Puch AG in Steyr an Hand eines Modells gezeigt. In arbeitsteiliger Produktion lief in Steyr, in den Jahren von 1936 bis 1940 vom Typ Steyr 50 bzw. Steyr 55 die Zahl von 13.000 Stück vom Band. Dieser kleine österreichische „Volkswagen“ erhielt die Bezeichnung „Steyr Baby“.

Text:
TMW/Pressestelle
Foto: APA Thomas Preiss
<http://www.technischesmuseum.at>



