



Blättle

Ausgabe 3/2011 9. Jahrgang

**Herausgeber: OldTimer Club Weissach e.V. Postfach 1210, 71287 Weissach
<http://www.ocw-weissach.de>**

**Redaktion und Layout: Roland Watzl, Kalkofenstrasse 3, 71287 Weissach
Telefon: 07044/3 22 17 roland.watzl@online.de**



Unser OCW-Schlepper



Auf ein Wort

mit der 3. und letzten Ausgabe des OCW-Blättle stehen wir fast am Ende des Jahres 2011. Das Jubiläumsjahr 125 Jahre Automobilgeschichte hat sehr deutlich gezeigt, daß das Interesse an Oldtimern nach wie vor ungebrochen ist. Ja, die Zulassungszahlen für historische Fahrzeuge steigen ständig und geben denen Recht die sich für den Erhalt historischer Fahrzeuge einsetzen. Auch der OCW hat dieses Jahr seinen Mitgliedern und Freunden wieder in hervorragender Weise eine Plattform für dieses schöne und interessante Hobby geboten.

Lassen wir das Jahr noch einmal an unserem geistigen Auge vorüberziehen: Alle Veranstaltungen, die der OCW besucht oder ausgerichtet hat oder bei denen Mitglieder unseres Vereins teilgenommen haben haben unseren Verein hervorragend präsentiert. Erinnern wir uns an den Umzug zum Pferdemarkt in Leonberg, an unseren großartigen Erfolg mit unserem Stand auf der Retro oder unser schon legendäres Marktplatzfest. Hier hat sich besonders gezeigt, welche Anziehung unser Verein und unsere Veranstaltung hat. Mit der Spielzeugsammlerbörse, unsere Ausfahrt, die Teilnahme am Solitude Revival sind wir überall geachtet und gefragt.

Über allem Lob darf man aber auch nicht vergessen, welche Anstrengungen und wieviel Arbeit hinter jeder Aktion stecken. So manches Mal kam man an die Grenze der Belastbarkeit und nur durch die Mithilfe von Freunden unseres Vereins waren die gestellten Aufgaben zu lösen.

Hier ist jeder Einzelne gefordert. Um es mal mit einem abgewandelten Wort von John F. Kennedy zu sagen: „Frag nicht was der Verein für dich tut, frage, was kann ich für den Verein tun!“

Als Redakteur des OCW-Blättle möchte ich mich bei allen bedanken, die mich mit Geschichten und Anregungen aber auch mit Kritik „gefüttert“ haben. Ich bin mit meiner Arbeit erst zufrieden, wenn alle Leser zufrieden sind. Weil aber niemals alle zufrieden sein können, ist es immer wieder Ansporn ein vielseitiges und wie ich hoffe, interessantes Heft zu produzieren.

Der OCW ist ein Sammelbecken vieler verschiedener Interessen und genau diese Mischung macht uns einzigartig. Dies scheint mir der richtige Weg zu sein Jung und Alt, Sammler und Fahrer verschiedener Fahrzeuge zu einem starken Verein zu machen. Wenn das Blättle dazu seinen bescheidenen Beitrag geleistet hat, freut es mich sehr.

Wir sind auf dem richtigen Weg, dürfen aber nicht stehen bleiben.

Ich wünsche allen ein frohes Fest und ein paar besinnliche Tage im Kreise ihrer Familie. Bleiben sie gesund und kommen sie gut ins neue Jahr.

Es grüßt herzlich vom
„rostigsten Hobby der Welt“

Roland

Weihnachtsgrüsse

Allen Clubmitgliedern, Freunden und Helfern des OCW wünschen wir eine gesegnete Weihnacht und einen guten Rutsch ins Neue Jahr.

Die Vorstandschaft des OCW

Wir begrüßen als neues Mitglied:

Norbert Rentschler, Turmweg 18, 75328 Schömburg 3

Wir gratulieren

Am 13. August hat unser Clubmitglied Holger Marquardt seine Mareen zum Traualtar geführt. Der OCW gratuliert nachträglich sehr herzlich.



8. Spielzeugsammlerbörse des OCW

Bereits zum 8. male hat der OCW in der Festhalle die traditionelle Spielzeugsammlerbörse veranstaltet. Wieder war die Halle ausgebucht und Händler aus Nah und Fern stellten ihre Schätze aus um einem interessierten Publikum wieder tolle Angebote zu bieten. 32 Aussteller präsentierten Spielzeuge aller Art, aber auch echte Sammlerschätze. Und so gab es auf den Tischen in der Strudelbachhalle alles vom Teddybären über die Modelleisenbahn bis hin zum einfachen Memory-Spiel.

Zu den Besonderheiten der Börse gehörte auch ein Stand mit Modellen alter Dampfmaschinen. Die stammten teilweise vom Anfang des 20. Jahrhunderts. Neben den mehrere Hundert Euro teuren Modellen gab es sogar eine echte Maschine: Ein Heißluftmotor von 1914, der einmal einen Springbrunnen angetrieben hat.

Auch für den kleinen Geldbeutel wurde vieles angeboten: Modellautos und Holzspielzeug, Puppen und anderes Spielzeug aus vergangenen Tagen. Die bunte Mischung machte auch diesmal die Börse für unsere Besucher besonders attraktiv.

Und nicht zu vergessen: Bewirtet war die Veranstaltung auch. Hier hätten wir noch ein paar helfende Hände gebraucht die bei der Generalversammlung im Januar so begeistert für den Erhalt der Börse mit Handzeichen gestimmt hatten.

(Fotos auf Seite 2)

VETERAMA Mannheim 2011: Europas größter Oldtimermarkt

Die Veterama Mannheim 2011 vom 7. bis 9. Oktober zählt zu den größten Oldtimermärkten Europas. Mehr als 4.000 Händler aus ganz Europa, rund 500 Fahrzeuge und natürlich jede Menge Ersatzteile.

Die VETERAMA Mannheim 2011 ist ein "Veteranen-Markt" der sich seit 1975 zu Europas größtem Oldtimer-Markt entwickelt hat. Inzwischen kommen mehr als 4.000 Aussteller aus ganz Europa am 2. Wochenende im Oktober nach Mannheim. Sie treffen dort auf fast 50.000 Sammler, die nach begehrten Teilen suchen.

Wer vor Jahren noch befürchtete das Oldtimerhobby sei mit den Besitzern des alten Eisens deutlich in die Jahre gekommen, kann beruhigt aufatmen. Immer mehr junge Leute steigen über die Youngtimer-Szene in das „rostigste Hobby der Welt“ ein. Im Jubiläumsjahr "125 Jahre Automobil" war die Messe bereits im Juli ausgebucht. Zulauf erhält die Veterama besonders durch Händler aus dem Ausland.

Gerade für Neueinsteiger ins Oldtimer-Hobby bietet die VETERAMA einen Spielplatz der

ungeahnten Möglichkeiten. Nirgendwo sonst bietet der „VETERAMA Marktplatz“ diese Fülle an Komplettfahrzeugen zu erschwinglichen Preisen. Mehr als 500 komplette Fahrzeuge warteten hier alljährlich auf neue Besitzer. Eine bessere Gelegenheit wird es erst wieder 2012 geben. Ersatzteile beschafft man sich dann gleich bei den rund 4.500 Ersatzteilständen auf dem riesigen VETERAMA Gelände. Hier wird die VETERAMA übrigens ihrem Image als Schraubermarkt voll gerecht: Ersatzteile für Youngtimer werden hier zurzeit noch zu unschlagbaren Preisen angeboten. Wer solch ein Fahrzeug sein Eigen nennt, kann sich jetzt schon für die kommenden Jahre gut eindecken.

Auch OCW-Mitglieder fanden den Weg nach Mannheim. Selbst wenn der Wettergott am Samstag Nachmittag einen Platzregen auf das Maimarktgelände prasseln lies, - die gute Stimmung ging deswegen nicht verloren. Rundum sah man zufriedene Gesichter. Auch im nächsten Jahr wird man OCW-ler wohl wieder auf der Veterama antreffen.

Süddeutsches Eisenbahnmuseum Heilbronn

Das relativ unbekanntes Museum befindet sich in Heilbronn in der Leonhardstrasse 15. Im historischen Ringlokschuppen, Baujahr 1893 befinden sich Lokomotiven aus 2 Jahrhunderten, fein säuberlich von den ca. 20 aktiven Mitgliedern restauriert und fahrbereit gehalten. Hier kann man die Technik noch im wahrsten Sinne „begreifen“.

Der Verein besteht aus ca. 300 Mitgliedern und hat sich der Aufgabe gestellt, die Technik aber auch die historischen Gebäude zu erhalten und zu pflegen. So entstand ein feines Museum für Dampf- und Diesellokomotiven sowie Wagenmaterial aus der Zeit von 1895 bis in die fünfziger Jahre. Nebenbei, wie gesagt, wird auch am Ringlokschuppen gearbeitet, der letzte aus der Zeit der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn.

Über 20 restaurierte Lokomotiven und ca. 10 weitere Fahrzeuge unterschiedlicher Epochen und Bauarten können besichtigt werden. Neben den betriebsbereiten Lokomotiven macht gerade die anschauliche Aufarbeitung von historischen Eisenbahnfahrzeugen das besondere Flair des Museums aus. Ersatzteile, Werkzeuge, und Ölkannen stehen bereit. Im Lokschuppen liegt der Geruch von Rauch und heißem Öl, eine Atmosphäre wie zur Dampflokzeit.

Wer für festliche Anlässe einen Raum mit historischen Fahrzeugen sucht wird hier fündig. Auch kann ein ganzer Dampfzug gemietet werden um auf ausgewählten Strecken die „gute alte Dampflokzeit“ wieder auferstehen zu lassen.

Der recht aktive Verein betreibt zu den Öffnungszeiten eine Cafeteria mit Sonnenterrasse. Sie bietet Platz für ca. 80 Personen.

Weitere Infos unter
www.eisenbahnmuseum-heilbronn.de

Öffnungszeiten sind von
März bis Oktober, Samstags,
Sonntags und Feiertags von
10-18 Uhr.

Wär das nicht mal was für ein
verregnetes Wochenende oder
so?



Augenweide... Ohrenweide... Hahnweide!!

Unter diesem Motto fand vom 4. bis 6. September auf der Hahnweide bei Kirchheim das grosse Fliegertreffen statt. Man darf mit recht behaupten, daß das alle 2 Jahre stattfindende Fliegertreffen in diesem Jahr das weitaus größte Ereignis war, das je auf der Hahnweide stattgefunden hat. Schon am Freitag ging es mit einer Sensation los: Über Stuttgart sammelten sich sechs Ju52 Maschinen um über das Remstal Richtung Hahnweide zu fliegen. Eine Korso von 6 Ju52 hat es bisher noch nicht gegeben, da die Maschinen in ganz Europa verstreut sind und eine Zusammenführung so vieler Tante Jus eine organisatorische Meisterleistung darstellt.

Am Samstag trafen sich dann über 300 Flugzeuge, davon allein mehr als 100 Doppeldecker. Von der Bleriot aus dem Jahre 1909 bis zum modernen Segelflugzeug und vom amerikanischen Bomber B-25 Mitchel bis zum ersten Turbojäger der Welt der Me 262 war alles vertreten. Die Flugshow bestand aus einer Aneinanderreihung von sensationellen Flugzeugen und Flugvorführungen. Alle aufzuzählen ist nicht möglich. Meisterlicher Kunstflug, vorgeführt von den Royal Jordanian Falcons zeigte Kunstflug vom Feinsten, die Bleriot, ein Flugzeug das als erstes den Ärmelkanal überflog wurde von seinem Piloten meisterlich vorgeflogen. Man war sofort an den Film: "Die tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten" erinnert. Was im Film durch Trickaufnahmen dargestellt wurde, wurde auf der Hahnweide Live gezeigt.

Ein große Zahl Flug- und Technikbegeisterter Fans, die Veranstalter sprechen von 20.000 Besuchern, hatten eine Gänsehaut als aus Manching von der Messerschmitt-Stiftung die Me 109 in Begleitung der Me 262 die Luft über der Hahnweide zum brennen brachte. Wer kann schon behaupten einen Turbojäger aus den 40-er Jahren in der Luft gesehen zu haben?

Am Nachmittag kamen aus Salzburg die „Flying Bulls“ mit ihrer B-25 und der P-38 Lightning, die einzige Maschine dieses Typs in Europa!

Trotz intensiver Sonneneinstrahlung und tropischer Hitze hielten die Besucher bis zum Abend durch und feierten jede Vorführung mit Beifall und Jubel. Auch wenn am Samstag um 19 Uhr ein Doppeldecker wegen Motorstörung Bruch machte und das Flugzeug mit einem Wert von über 35.000 Euro als Totalverlust abgeschrieben werden musste, die Freunde aller war groß, dass den beiden Piloten nichts passiert ist.

Am Sonntag wurde die Flugshow wiederholt, leider spielte dann am späten Nachmittag des Wetter nicht mehr so mit.

Mann muß vor den Veranstaltern den Hut ziehen: Das macht euch so schnell keiner nach!!!



Motormuseum Öhringen

Seit 1980 gibt es in Öhringen das Motormuseum, eine Sammlung hochklassiger Sport- u. Tourenwagen, sowie 100 Motorräder aus der Zeit von ca. 1945 bis 1965. Im Museum findet man auch eine Sammlung großformatiger Porträts genialer Konstrukteure und Firmengründer sowie eine bedeutende Sammlung von ca. 350 Emailleschildern, Fotoapparaten, Musikboxen, Mode und viel Liebens- und Sehenswertes.

Der Sammler Paul Heyd hat in seinem privat geführten Museum nicht nur automobiler Raritäten und Motorräder zusammengetragen.

Seine neue »Liebe« ist die Glaskunst "MODERNES GLAS". Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der so genannten "Studioglasbewegung", die zu Beginn der 1960er Jahre in den USA entstanden ist und schnell weltweit Anhänger fand. Die Sammlung in Öhringen umfasst die Arbeiten zahlreicher Künstler und Designer dieser Bewegung im Wesentlichen aus Europa, aus der Zeit von 1950 bis 2000.

Das Museum ist ein Kleinod für Kenner, eine wahre Schatztruhe, in dem es viele Geschichten und Geschichtliches zu entdecken gibt. Wer bei einem Besuch das Glück hat, vom Besitzer persönlich geführt zu werden, erfährt dann ganz nebenbei so manches nette Histörchen, so manche amüsante Anekdote.

Paul Heyd kennt sich aus mit technischen Details, aber erzählt auch aus dem Nähkästchen, wie und warum ein betagter Bentley oder ein rassiger Jaguar den Besitzer wechselte und bei ihm im Museum landete. Ein Besuch im Auto- und Motorrad-Museum ist immer ein Gewinn, nicht nur für Technik-Freaks.

Öffnungszeiten:

1. April bis 31. Oktober Di, Mi u. Do: 13–16 Uhr Sonn- und Feiertage: 13–17 Uhr

Eintrittspreise: Erwachsene 3,00 €, Jugendliche und Gruppen ab 20 Pers.: 2,00 €
Kinder bis 14 Jahre frei

Museumsleiter: Paul Heyd

Stettiner Straße 22 (Industriegebiet)
74613 Öhringen

Oldtimer Statistik: Erstmals mehr als 200.000 Oldtimer mit H-Kennzeichen

Der VDA hat wieder seine Oldtimer-Statistik veröffentlicht, erstmals sind mehr als 200.000 Fahrzeuge mit H-Kennzeichen auf Deutschlands Straßen unterwegs.

Oldtimer Statistik - Die Zahl der Oldtimer mit H-Kennzeichen ist innerhalb nur eines Jahres um rund 10% von 188.360 auf 208.319 gestiegen (Stichtag 31. Dezember 2010). "Die Zahlen zeigen, dass die Begeisterung für Oldtimer in Deutschland weiter wächst", so VDA-Präsident Matthias Wissmann. "Oldtimer sind Zeitzeugen einer Erfolgsgeschichte, die vor 125 Jahren mit der Erfindung des Automobils begonnen hat. Sie sind wichtige Sympathieträger, mit denen die Menschen oftmals besonders schöne Erinnerungen verbinden.

Oldtimer Modell Statistik

In der Rangliste der Modelle mit H-Kennzeichen steht der VW-Käfer mit 25.505 Fahrzeugen auf Platz eins. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Zahl der Käfer mit H-Kennzeichen um 9 Prozent. Danach folgen drei Modellreihen von Mercedes-Benz: Der "Strich-Acht" mit 6.725 Einheiten bleibt auf Platz zwei, gefolgt vom "SL" der Baureihe 107 (6.006 Exemplare), vor der Mercedes-

Benz-"Heckflosse" (4.850 Einheiten). Auf Platz fünf bleibt der Porsche 911/912 mit 4.629 Einheiten. Der schnellste Aufsteiger in den Top Ten der H-Kennzeichen-Oldtimer ist der Mercedes-Benz W 123, der Bestand kletterte um die Hälfte auf 4.111. Das Modell wurde von 1975 bis 1986 gebaut, derzeit erreichen also viele Fahrzeuge dieser Modellreihe das Oldtimeralter von mindestens 30 Jahren.

Rund zwei Drittel der Oldtimer aus Deutschland

Rund zwei Drittel der Oldtimer mit H-Kennzeichen kommen aus Deutschland. In der Markenwertung belegt nach wie vor Mercedes-Benz Platz eins. Der Bestand von Oldtimern dieser Marke stieg gegenüber dem Vorjahr um 10 Prozent auf 48.286 Einheiten. Danach folgen Volkswagen mit 39.769 (plus 14 Prozent), Opel mit 12.167, Ford mit 11.207 und Porsche mit 10.002 Fahrzeugen. Die zweitstärkste Gruppe sind Oldtimer aus England, die mit 28.321 Einheiten rund 14 Prozent des Bestands ausmachen. Danach folgen Autos mit H-Kennzeichen aus Italien mit 6 Prozent Anteil (13.201 Einheiten). Damit haben die Italiener die US-amerikanischen Oldtimer auf Platz vier verdrängt, von denen hierzulande 12.899 Exemplare angemeldet sind.

H-Kennzeichen

Das H-Kennzeichen wurde 1997 eingeführt, um kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut in der Bundesrepublik zu schützen. Voraussetzung für ein H-Kennzeichen ist neben dem Mindestfahrzeugalter von 30 Jahren ein guter Pflege- und Erhaltungszustand. Außerdem muss das Fahrzeug seit der Auslieferung weitgehend unverändert sein. Für Fahrzeuge mit H-Kennzeichen fällt ein einheitlicher Kfz-Steuersatz von 191,73 Euro an. Darüber hinaus haben die Fahrzeuge freie Zufahrt zu den Umweltzonen.

Nicht alle Autos, die älter als 30 Jahre sind, tragen ein H-Kennzeichen

Der Anteil der H-Kennzeichen an allen Fahrzeugen, die älter als 30 Jahre sind und über eine Zulassung verfügen, beläuft sich auf rund 58 Prozent. Das H-Kennzeichen ist das sichtbare Zeichen aller echten Oldtimer, die von ihren Besitzern über Jahrzehnte hinweg liebevoll und oft mit hohem Aufwand gepflegt werden und so den Originalzustand weitgehend erhalten haben.

Quelle: VDA / KBA

Amphicar

Die Anfänge der Firma Amphicar sind auf das engste mit dem Lebenstraum Amphibienfahrzeug des Konstrukteurs Hans Trippel verbunden, der schon 1932 mit seinem in Eigenregie entworfenen „Land-Wasser-Zepp“ für Furore sorgte. Unter den Fittichen von Adler durfte er weitere Amphibienfahrzeuge entwickeln und bauen, auch ein erfolgreicher Rennwagen mit Stromlinien-Karosserie ging auf sein Konto.

Die Idee eines schwimmfähigen Automobils hatte für ihn aber immer höchste Priorität. Die Regierung des Dritten Reichs bestärkte Trippel in seinen Visionen und förderte ihn mit Zuschüssen. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurde Trippel zu fünf Jahren Haft verurteilt, von denen er 35 Monate absaß. Kaum der Haft entronnen suchte er nach neuen Möglichkeiten, seinen Traum zu verwirklichen. Trippel hatte für seine 1958 gegründete Firma Eurocar GmbH einen Schwimmwagenprototyp fertig gestellt, den Alligator. Dieser Wagen traf bei einer Ausstellung in New York auf große Begeisterung. Spontan wurde in Nordamerika die Amphicar Corporation gegründet, die 25.000 dieser Fahrzeuge abnehmen wollte und einen Liefervertrag mit Eurocar einging.

Für dieses Projekt brauchte Trippel dringend entsprechende Kontakte zu Unternehmen, die eine

schnelle Umsetzung des Prototypen zur Serienfertigung durchführen konnten. Auf dem Genfer Automobilsalon 1959 traf er mit dem Unternehmer Harald Quandt einen geeigneten Partner mit wichtigen Verbindungen zur Automobilindustrie, denn Quandt war Hauptaktionär bei >BMW . Doch BMW weigerte sich, die Fertigung des Fahrzeugs zu übernehmen. Die beiden Partner wichen auf das Lübecker Unternehmen IWK in Schlutup aus, bei dem Quandt ebenfalls finanziell engagiert war.

Die Lieferverträge mit der Amphicar Corporation sahen für Vorführzwecke 35 Fahrzeuge vor, die unter enormen Zeitdruck in Handarbeit hergestellt wurden. Diese ersten Produktionsmuster waren keineswegs ausgereift, ihre zahlreichen Unzulänglichkeiten hinterließen bei den Präsentationen keinen guten Eindruck, schon jetzt hatte der Amphicar einen schlechten Ruf. Quandt übernahm nun das Heft der Handlung und stellte einige Ingenieure des untergegangenen Borgward – Imperiums zur Verbesserung und Weiterentwicklung des Amphicars ein; auf dem Weg zu höherer Qualität bei gleichzeitig zu senkenden Fertigungskosten wurden einige Bereiche so stark zusammengekürzt, dass Trippels Traum von weiteren Ablegern des Amphicars wie eine Seifenblase platzte. Der serienreife Amphicar zeichnete sich durch deutlich verbesserte Qualität aus, aber sein geistiger Vater hatte nur noch wenig Anteil an dessen Reifung gehabt, am Ende war er als externer Berater kaltgestellt worden.

Mit der Beendigung der Entwicklungsphase musste nun ein Werk für die Produktion der ausgemachten 25.000 Fahrzeuge gefunden werden, die großzügige Wirtschaftsförderung der Bundesregierung begünstigte die Entscheidung für DWM in West-Berlin. Hier wurden in mühevoller Handarbeit täglich fünf bis sieben, in Lübeck zwei bis drei Amphicars gebaut. Nicht nur die Wasserdichtigkeit des Rumpfes erzwang sorgfältige Bearbeitung, auch der von Triumph zugekaufte Herald – Motor beanspruchte Zeit zur Nachbearbeitung, er war zwar im Einkauf günstig aber wurde nicht immer vollständig oder gar lauffähig geliefert.

Die aufwändige Fertigung forderte ihren Tribut beim Kunden in Form eines sehr hohen Preises, die verlangten 11.800. – DM für ein Auto mit den Fahrleistungen und dem Platzangebot eines Käfers , der als Standard-Modell nur 3.810, – DM kostete, kurbelten den Absatz in Deutschland nicht eben an. Den Amerikanern war das Auto viel zu klein und ebenfalls zu teuer, es hatte daher zusätzlich zu seinem ohnehin schlechten Ruf einen schweren Stand.

Die Lage wurde durch ungeschultes Vertriebspersonal weiter verschlimmert, die bei Vorführungen vergaßen, das Ablaufloch der Bilge zu schließen. Die Wagen kenterten innerhalb weniger Minuten im Beisein der anwesenden Presse, die sich eine solche Schlagzeile nicht entgehen ließen. In Deutschland wurden daraufhin die Bilgen der nächsten Lieferung nach Amerika geschlossen ausgeliefert, was zum Vollaufen der Fahrzeuge durch Regen führte. Mehrere Hundert Schwimmwagen hatten sich in Regentonnen verwandelt, die empfindliche Mechanik im Inneren reagierte mit Leistungsverweigerung; eine Abordnung von vier deutschen Technikern sorgte für Abhilfe.

Abgesehen von dem desaströsen Eindruck, den der Amphicar mit seinen vielen Pannen den Kunden vermittelte, war er ein sehr robustes und haltbares Fahrzeug, das einen eingeschworenen Liebhaberkreis hinter sich scharen konnte. Zwar ein sehr kleiner Kreis, denn nur Wenige ließen sich auf das skurrile Gefährt ein und trotz gelungener Ärmelkanal-Überquerung blieben die Auftragsbücher leer. Die laue Nachfrage führte zunächst zur Einstellung der Fertigung in Lübeck, dann zur Reduktion derselben in Berlin und schließlich zum Ende der Teileproduktion 1965.

Bis 1968 waren genügend Teile vorhanden, um komplette Fahrzeuge zu montieren. Neue Abgas – und Sicherheitsvorschriften im Hauptabsatzmarkt USA bedeuteten dann das Ende des Amphicar und der eigens für ihn gegründeten Firma. Von den einstmals geplanten 25.000 Stück wurden 3.878 gebaut, die bis heute die einzigen in nennenswerten Stückzahlen produzierten zivilen Schwimmwagen geblieben sind.



Ab sofort E50

Ohne schlechtes Gewissen nach Malorca- demnächst kann das für immer mehr Fluggäste Realität werden. Bereits jetzt jettet die Lufthansa viermal täglich mit 50 Prozent Biosprit zwischen Hamburg und Frankfurt hin und her – vorerst nur in einem Triebwerk. Mit dem sechsmonatigen Versuch im Linienverkehr erspart man der Umwelt 1500 Tonnen des Klimagases CO₂. Andere Airlines verfolgen ähnliche Projekte.

Autofahrer hadern noch mit E10 – doch in der Luftfahrt ist schon die Zahl 50 erreicht.

Flugzeugturbinen vertragen den Bio-Kraftstoff. Das zeigen die Versuche, sagt Patrick Le Clerq, Experte beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Stuttgart. Weil das bei Autos verwendete Ethanol aus Mais in großer Höhe gefriert, setzt die Lufthansa derzeit vor allem auf das Wiesenkraut Leindotter und die Tropenpflanze Jatropha. Deren Öle erfüllen die scharfen Sicherheitsanforderungen und sind beigemischt bereits behördlich zugelassen.

Optimisten rechnen bereits 2030 damit, daß man weltweit nur noch mit Biomasse fliegt. Um das hinzukriegen, bräuchte man allein für die Passagierflüge eine Ackerfläche von der Größe Belgiens. Wie das gehen soll, ohne die Ernährung zu gefährden – das ist die Frage.

Wiederdesehen mit alten Kennzeichen

Dies ist eine komplette Liste aller erloschenen Kennzeichen die uns eventuell bald wieder auf den Strassen begegnen könnten. Noch ist aber nicht die letzte Entscheidung gefallen.

A

AE Auerbach (Vogtl.) (V)
AH Ahaus (BOR)
AIB Bad Aibling (RO)
AL Altena (LÜD, *ab 1975* LS, *ab 1979* MK)
ALF Alfeld (Leine) (HI)
ALS Alsfeld, *ab 1972* Vogelsbergkreis[1] (VB)
ALZ Alzenau in Unterfranken (AB)
ANA Annaberg (ERZ)
ANG Angermünde (UM)
ANK Anklam (OVP)
APD Apolda (AP)

AR Arnberg (MES, *ab 1979* HSK)
ARN Arnstadt (IK)
ART Artern (KYF)
ASD Aschendorf (Landkreis Aschendorf-Hümmeling) (EL)
ASL Aschersleben, *ab 1994* Aschersleben-Staßfurt (SLK)
ASZ Aue-Schwarzenberg (ERZ)
AT Altentreptow (DM)
AU Aue (ASZ, *ab 2008* ERZ)
AZE Anhalt-Zerbst (ABI)

B

BBG Bernburg (SLK)
BCH Buchen (Odenwald) (MOS)[2]
BE Beckum (WAF)
BED Brand-Erbisdorf (FG)
BEI Beilngries (EIH, *ab 1979* EI)
BEL Belzig (PM)
BER Bernau (BAR)
BF Burgsteinfurt (Kreis Steinfurt) (ST)
BG Bundesgrenzschutz (BP)
BGD Berchtesgaden (REI, *ab 1979* BGL)
BH Bühl/Baden (RA)
BID Biedenkopf (MR)
BIN Bingen/Rhein (MZ)
BIW Bischofswerda (BZ)
BK (*1956*) Backnang (WN)[3]
BKS Bernkastel-Kues (Landkreis Bernkastel) (WIL)
BLB Bad Berleburg (Kreis Wittgenstein) (SI)[4]
BNA Borna (L)
BÖ Bördekreis (BK)

BOG Bogen (SR)
BOH kreisfreie Stadt Bocholt (BOR)
BP (*1956*) Deutsche Bundespost[3]
BR Bruchsal (KA)
BRG Burg (JL)
BRI Brilon (MES, *ab 1979* HSK)
BRK Bad Brückenau (KG)
BRL Braunlage (Landkreis Blankenburg) (GS)
BRV Bremervörde (ROW)
BSB Bersenbrück (OS)
BSK Beeskow (LOS)
BTF Bitterfeld (ABI)
BU Burgdorf (H)[5]
BÜD Büdingen (FB)
BUL Burglengenfeld (SAD)
BÜR Büren (PB)
BÜZ Bützow (GÜ)
BZA Bergzabern (LD, *ab 1979* SÜW)

C

CA Calau (OSL)
CAS kreisfreie Stadt Castrop-Rauxel (RE)

CLZ Clausthal-Zellerfeld (Landkreis Zellerfeld) (GS)
CR Crailsheim (SHA)

D

DB Deutsche Bundesbahn

DL Döbeln (FG)

DI Dieburg (DA)
DIL Dillenburg (Dillkreis) (L, *ab 1990*
LDK)
DIN Dinslaken (WES)
DIZ Diez (Unterlahnkreis) (EMS)
DKB Dinkelsbühl (AN)

DS Donaueschingen (VS)
DT Detmold, *ab 1973* Lippe (LIP)
DUD Duderstadt (GÖ)
DW Dippoldiswalde, *ab 1994*
Weißeritzkreis (PIR)
DZ Delitzsch (TDO)

E

EB Eilenburg (DZ, *ab 2008* TDO)
EBN Ebern (HAS)
EBS Ebermannstadt (FO)
ECK Eckernförde (RD)
EG Eggenfelden (PAN)
EH Stadtkreis Eisenhüttenstadt und
Landkreis Eisenhüttenstadt (LOS)
EHI Ehingen (Donau) (UL)
EIH kreisfreie Stadt Eichstätt und
Landkreis Eichstätt (EI)

EIL Eisleben (ML, *ab 2007* MSH)
EIN Einbeck (NOM)
EIS Eisenberg (SHK)
ERK Erkelenz (HS)
ESA Eisenach (WAK, *ab 1998* auch EA)
ESB Eschenbach/Oberpfalz (NEW)
EUT Eutin (OH)
EW Eberswalde (BAR)

F

FAL Fallingbostal, *ab 1977* Soltau-
Fallingbostal (SFA)
FDB Friedberg (AIC)
FEU Feuchtwangen (AN)
FH Frankfurt-Höchst (Main-Taunus-Kreis)
(MTK)
FI Finsterwalde (EE)
FKB Frankenberg (KB)
FLÖ Flöha (FG)

FOR Forst (SPN)
FRW Bad Freienwalde (MOL)
FTL Freital (DW, *ab 2008* PIR)
FÜS Füssen (MOD, *ab 1979* OAL)
FW Fürstenwalde (LOS)
FZ Fritzlär (Landkreis Fritzlär-Homberg)
(HR)

G

GA Gardelegen (SAW)
GAN Gandersheim (NOM)
GC Glauchau (Z)
GD Schwäbisch Gmünd (AA)
GDB Gadebusch (NWM)
GEL Geldern (KLE)
GEM Gemünden am Main (KAR, *ab 1979*
MSP)
GEO Gerolzhofen (SW)
GHA Geithain (L)
GHC Gräfenhainichen (WB)
GK Geilenkirchen (Selfkantkreis
Geilenkirchen-Heinsberg) (HS)
GLA kreisfreie Stadt Gladbeck (BOT, *ab*
1976 RE)

GN Gelnhausen (HU, *ab 2005* MKK)
GNT Genthin (JL)
GOA Sankt Goar (SIM)
GOH Sankt Goarshausen, *ab 1962*
Loreleykreis (EMS)
GRA Grafenau (FRG)
GRH Großenhain (RG, *ab 2008* MEI)
GRI Griesbach im Rottal (PA)
GRM Grimma (MTL, *ab 2008* L)
GRS Gransee (OHV)
GUB Guben (SPN)
GUN Gunzenhausen (WUG)
GV Grevenbroich (NE)[6]
GVM Grevesmühlen (NWM)

GMN Grimmen (NVP)

GW Greifswald (nur der Landkreis) (OVP)

H

HAB Hammelburg (KG)
HBS Halberstadt (HZ)
HC Hainichen (MW, *ab 2008* FG)
HCH Hechingen (BL)
HDL Haldensleben (OK, *ab 2007* BK)
HEB Hersbruck (LAU)
HET Hettstedt (ML, *ab 2007* MSH)
HGN Hagenow (LWL)
HHM Hohenmölsen (WSF, *ab 2007* BLK)
HIG Heiligenstadt (EIC)
HIP Hilpoltstein (RH)
HMÜ Hann. Münden (Landkreis Münden) (GÖ)

HOG Hofgeismar (KS)
HOH Hofheim in Unterfranken (HAS)
HOR Horb (FDS)
HÖS Höchstadt an der Aisch (ER, *ab 1979* ERH)
HOT Hohenstein-Ernstthal (GC, *ab 2008* Z)
HÜN Hünfeld (FD)
HUS Husum (NF)
HV Havelberg (SDL)
HW Halle (Westfalen) (GT)
HY kreisfreie Stadt Hoyerswerda (BZ) und Landkreis Hoyerswerda (KM, *ab 2008* BZ)
HZ (1991) Herzberg (EE)[3]

I

IL Ilmenau (IK)
ILL Illertissen (NU)

IS kreisfreie Stadt Iserlohn und Kreis Iserlohn (LS, *ab 1979* MK)

J

JB Jüterbog (TF)
JE Jessen (WB)

JEV Jever (Landkreis Friesland) (FRI)
JÜL Jülich (DN)

K

KAR Karlstadt, *ab 1974* Main-Spessart (MSP)
KEL Kehl (OG)
KEM Kemnath (TIR)
KK Kempen-Krefeld (VIE)
KLZ Klötze (SAW)
KM Kamenz (BZ)

KÖN Königshofen im Grabfeld (NES)
KÖT Köthen (ABI)
KÖZ Kötzing (CHA)
KRU Krumbach (Schwaben) (GZ)
KW Königs Wusterhausen (LDS)
KY Kyritz (OPR)

L

L (1977) kreisfreie Stadt Lahn und Lahn-Dill-Kreis (GI/LDK)[3]
LAN Landau an der Isar (DGF)
LAT Lauterbach, *ab 1972* Vogelsbergkreis[1] (VB)
LBS Lobenstein (SOK)

LK Lübbecke (MI)
LN Lübben (LDS)
LÖB Löbau (ZI, *ab 2008* GR)
LOH Lohr am Main (KAR, *ab 1979* MSP)
LP Lippstadt (SO)
LR Lahr (OG)

LBZ Lübz (PCH)
LC Luckau (LDS)
LE Lemgo (DT, *ab 1990* LIP)
LEO Leonberg (BB)
LF Laufen (REI, *ab 1979* BGL)
LH Lüdinghausen (COE)
LIB Bad Liebenwerda (EE)
LIN Lingen (EL)

LS Lüdenscheid (Märkischer Kreis) (MK)
LSZ Langensalza (UH)
LÜD kreisfreie Stadt Lüdenscheid, *ab 1969* Kreis Lüdenscheid (LS, *ab 1979* MK)
LUK Luckenwalde (TF)
LÜN kreisfreie Stadt Lünen (UN)

M

MAB Marienberg (MEK, *ab 2008* ERZ)
MAI Mainburg (KEH)
MAK kreisfreie Stadt Marktredwitz (WUN)
MAL Mallersdorf (SR)
MAR Markttheidenfeld (KAR, *ab 1979* MSP)
MC Malchin (DM)
MED Meldorf (Kreis Süderdithmarschen) (HEI)
MEG Melsungen (HR)
MEK Mittlerer Erzgebirgskreis (ERZ)
MEL Melle (OS)
MEP Meppen (EL)
MER Merseburg (MQ, *ab 2007* SK)
MES Meschede, *ab 1975* Hochsauerlandkreis (HSK)
MET Mellrichstadt (NES)
MGH Mergentheim (TBB)[7]
MGN Meiningen (SM)

MHL Mühlhausen (Thüringen) (UH)
ML Mansfelder Land (MSH)
MO Moers (WES)
MOD Marktoberdorf, *ab 1973* Landkreis Ostallgäu (OAL)
MON Monschau (AC)[8]
MQ Merseburg-Querfurt (SK)
MT Montabaur Unterwesterwaldkreis, *ab 1974* Westerwaldkreis (WW)
MTL Muldentalkreis (L)
MÜB Münchberg (HO)
MÜL Müllheim (Baden) (FR)
MÜN Münsingen (RT)
MW Mittweida (FG)
MY Mayen (KO, *ab 1979* MYK)

N

NAB Nabburg (SAD)
NAI Naila (HO)
NAU Nauen (HVL)
NEB Nebra (BLK)
NEC kreisfreie Stadt Neustadt bei Coburg (CO)
NEN Neunburg vorm Wald (SAD)
NEU Neustadt im Schwarzwald (Landkreis Hochschwarzwald) (FR)
NH (*1956*) kreisfreie Stadt Neustadt an der Haardt und Landkreis Neustadt an der Haardt (NW)[9]
NH (*1994*) Neuhaus (SON)
NIB Niebüll (Kreis Südtondern) (NF)

NMB Naumburg (BLK)
NÖ kreisfreie Stadt Nördlingen und Landkreis Nördlingen (DON)
NOL Niederschlesischer Oberlausitzkreis (GR)
NOR Norden (AUR)
NP Neuruppin (OPR)
NRÜ Neustadt am Rübenberge (H)[5]
NT Nürtingen (ES)
NW (*1956*) Neuwied (NR)
NY Niesky (NOL, *ab 2008* GR)
NZ Neustrelitz (MST)

O

OBB Obernburg am Main (MIL)
OBG Osterburg (SDL)
OC Oschersleben, *ab 1994* Bördekreis (BÖ, *ab 2007* BK)
OCH Ochsenfurt (WÜ)
ÖHR Öhringen (KÜN)
OK Ohrekreis (BK)
OLD Oldenburg in Holstein (OH)

OP Opladen (Rhein-Wupper-Kreis) (GL)
OR Oranienburg (OHV)
OTT Otterndorf (Landkreis Land Hadeln) (CUX)
OTW Ottweiler (NK)
OVI Oberviechtach (SAD)
OVL Obervogtland (= Landkreis Klingenthal und Landkreis Oelsnitz) (V)
OZ Oschatz (TO, *ab 2008* TDO)

P

PAR Parsberg (NM)
PEG Pegnitz (BT)
PER Perleberg (PR)
PK Pritzwalk (PR)
PL kreisfreie Stadt Plauen und Landkreis Plauen (V)

PN Pößneck (SOK)
PRÜ Prüm (BIT)[10]
PW Pasewalk (UER)
PZ Prenzlau (UM)

Q

QFT Querfurt (MQ, *ab 2007* SK)

QLB Quedlinburg (HZ)

R

RC Reichenbach (V)
RDG Ribnitz-Damgarten (NVP)
REH Rehau (HO)
REI kreisfreie Stadt Bad Reichenhall, *ab 1974* Landkreis Berchtesgadener Land (BGL)
RI Rinteln (Landkreis Grafschaft Schaumburg) (SHG)
RID Riedenburg (KEH)
RIE Riesa (RG, *ab 2008* MEI)
RG Riesa-Großenhain (MEI)
RL Rochlitz (MW, *ab 2008* FG)
RM Röbel/Müritz (MÜR)
RN Rathenow (HVL)
ROD Roding (CHA)

ROF Rotenburg an der Fulda (HEF)
ROH Rotenburg in Hannover (ROW)
ROK Rockenhausen (KIB)
ROL Rottenburg an der Laaber (LA)
ROS Rostock (nur der Landkreis) (DBR)
ROT kreisfreie Stadt Rothenburg ob der Tauber und Landkreis Rothenburg ob der Tauber (AN)
RSL Roßlau (AZE, *ab 2007* ABI)
RU Rudolstadt (SLF)
RWL Rheinisch-Westfälischer Landtag (Nordrhein-Westfalen, Landesregierung und Landtag) (NRW)
RY kreisfreie Stadt Rheydt (MG)

S

SAB Saarburg (TR)
SÄK Säckingen (WT)
SAN Stadtsteinach (KU)

SMÜ Schwabmünchen (A)
SNH Sinsheim (HD)
SOB Schrobenhausen (ND)

SBG Strasburg (UER)
SBK Schönebeck (SLK)
SCZ Schleiz (SOK)
SDH Sondershausen (KYF)
SDT Stadtkreis Schwedt/Oder (UM)
SEB Sebnitz (PIR)
SEE Seelow (MOL)
SEF Scheinfeld (NEA)
SEL kreisfreie Stadt Selb (WUN)
SF Sonthofen, *ab 1972* Oberallgäu (OA)
SFB Senftenberg (OSL)
SFT Staßfurt (ASL, *ab 2007* SLK)
SGH Sangerhausen (MSH)
SLE Schleiden (EU)
SLG Saugau (SIG)
SLN Schmöln (ABG)
SLÜ Schlüchtern (HU, *ab 2005* MKK)
SLZ Bad Salzungen (WAK)

SOG Schongau (WM)
SOL Soltau (FAL, *ab 1979* SFA)
SPB Spremberg (SPN)
SPR Springe (H)[5]
SRB Strausberg (MOL)
SRO Stadtroda (SHK)
ST (*1956*) Stade (STD)[3]
STB Sternberg (PCH)
STE Staffelstein (LIF)
STH Stadthagen (Landkreis Schaumburg-Lippe) (SHG)
STL Landkreis Stollberg (ERZ)
STO Stockach (Baden) (KN)
SUL Sulzbach-Rosenberg (AM, *ab 1979* AS)
SWA Bad Schwalbach (Untertaunuskreis), *ab 1977* Rheingau-Taunus-Kreis[1] (RÜD)
SY Syke (Landkreis Grafschaft Hoya) (DH)
SZB Schwarzenberg (ASZ, *ab 2008* ERZ)

T

TE Tecklenburg (ST)
TET Teterow (GÜ)
TG Torgau (TO, *ab 2008* TDO)
TO Torgau-Oschatz (TDO)

TÖN Tönning (Kreis Eiderstedt) (NF)
TP Templin (UM)
TT Tett nang (FN)

U

ÜB Überlingen (FN)
UEM Ueckermünde (UER)

UFF Uffenheim (NEA)
USI Usingen (HG)

V

VAI Vaihingen an der Enz (LB)
VIB Vilsbiburg (LA)
VIT Viechtach (REG)

VL Villingen (VS)[11]
VOF Vilshofen (PA)
VOH Vohenstrauß (NEW)

W

WA Waldeck (KB)
WAN kreisfreie Stadt Wanne-Eickel (HER)
WAR Warburg (HX)
WAT kreisfreie Stadt Wattenscheid (BO)
WBS Worbis (EIC)
WD Wiedenbrück (GT)
WDA Werdau (Z)

WK Wittstock (OPR)
WLG Wolgast (OVP)
WMS Wolmirstedt (OK, *ab 2007* BK)
WOH Wolfhagen (KS)
WOL Wolfach (OG)
WOR Wolftratshausen (TÖL)
WOS Wolfstein (FRG)

WEB Westerbürg (Oberwesterwaldkreis)
(MT, *ab 1979* WW)
WEG Wegscheid (PA)
WEL Weilburg (Oberlahnkreis) (LM)
WEM Wesermünde (CUX)
WER Wertingen (DLG)
WG Wangen (RV)
WIS Wismar (nur der Landkreis) (NWM)
WIT kreisfreie Stadt Witten (EN)
WIZ Witzenhausen (ESW)

WR Wernigerode (HZ)
WRN Waren (MÜR)
WS Wasserburg am Inn (RO)
WSF Weißenfels (BLK)
WSW Weißwasser (NOL, *ab 2008* GR)
WTL Wittlage (OS)
WÜM Waldmünchen (CHA)
WUR Wurzen (MTL, *ab 2008* L)
WZ Wetzlar (L, *ab 1990* LDK)
WZL Wanzleben (BÖ, *ab 2007* BK)

Z

ZE Zerbst (AZE, *ab 2007* ABI)
ZEL Zell (COC)
ZI Löbau-Zittau (GR)
ZIG Ziegenhain (HR)

ZP Zschopau (MEK, *ab 2008* ERZ)
ZR Zeulenroda (GRZ)
ZS Zossen (TF)
ZZ Zeitz (BLK)

Quelle: Wikipedia.de

Oldtimer starten jetzt ins Internet

Das neue Internet-Portal www.kfzgewerbe-oldtimer.de richtet sich an Fachbetriebe für historische Fahrzeuge, Sachverständige, Azubis und an Oldtimerbesitzer. In drei Rubriken werden aktuelle und relevante Informationen zum Technischen Kulturgut „Oldtimer“ zusammengefasst. Rechtliche und unternehmerische Fakten und Hintergründe stehen im Mittelpunkt der Rubrik Beratung & Service für Werkstätten und Sachverständige. Unter anderem finden die Fachleute hier Informationen zu Versicherungen, zum Zertifizierungsverfahren oder zum sogenannten H-Kennzeichen.

Unter Aus- & Weiterbildung für Jedermann stellt die website das Pilotprojekt Zusatzqualifikationen für Kfz-Mechatroniker und Weiterbildungsangebote vor. Die Rubrik Tipps & Informationen wendet sich an Besitzer und Fahrer von Oldtimern.

Mit der neuen Internetpräsenz trägt der ZDK dem gestiegenen Informationsbedürfnis zum Themenfeld Old- und Youngtimer Rechnung. In den vergangenen Jahren ist die Zahl der Autofahrer gestiegen, die mit einem mobilen Klassiker unterwegs sind. Laut Kraftfahrbundesamt sind zur Zeit knapp 1,6 Millionen Fahrzeuge angemeldet, die älter als 20 Jahre sind. Davon nutzen fast 233 000 Fahrer das H-Kennzeichen.

„Für die Wartung und Reparatur suchen die Autofahrer immer öfter einen kompetenten Partner für das Technische Kulturgut Oldtimer“, sagt der ZDK-Sprecher. Die Anforderungen an eine fachgerechte Wartung und Restaurierung sind hoch. Deshalb hat das Kfz-Gewerbe 2009 das Zusatzzeichen „Fachbetrieb für historische Fahrzeuge“ eingeführt.

Das Schild signalisiert den Expertenservice für Oldtimer. Um dieses Zeichen zu tragen, müssen Kfz-Betriebe vertraglich festgelegte Standards bei der Wartung und Instandsetzung der historischen Fahrzeuge erfüllen. Inzwischen haben sich rund 300 Kfz-Betriebe dafür qualifiziert.

Feuerwehrmuseum Fulda

Wer hat als kleines Kind nicht davon geträumt, einmal Feuerwehrmann oder -frau zu werden? Ob man diesen Traum nun verwirklicht hat oder nicht, das Deutsche Feuerwehrmuseum in Fulda ist ein Erlebnis für die ganze Familie.

An einer Handdruckspritze neben dem museumseigenen Löschteich können Besucher den kräftezehrenden Betrieb eines solchen Geräts selbst ausprobieren.

Das zwischen dem Naturpark Vogelsberg und dem Biosphärenreservat Rhön zentral im Bundesgebiet gelegene Museum vermittelt pro Jahr durchschnittlich 25.000 Besuchern die Geschichte des Brandschutzes von seinen ersten erkennbaren Anfängen im Mittelalter bis zur Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten. Das spannende Thema wird hier nicht nur als ein Sondergebiet der Technikgeschichte behandelt, sondern auch als ein wichtiger Aspekt unserer Zeit-, Kultur- und Sozialgeschichte.

Der 1988 in der Fulda-Aue eröffnete Neubau umfasst unter anderem zwei großzügige Hallen die mit ihren eingestellten Häuserfassaden eine Erlebnislandschaft bilden, in der die historischen Objekte vom einfachen Ledereimer bis zu den Feuerwehrfahrzeugen des 20. Jahrhunderts anschaulich zur Geltung kommen.

Die Großgeräte sind dabei in abgesenkten Gruben aufgestellt, die von erhöhten Bürgersteigen allseitig umschlossen werden. Dadurch wird ein Blick auf das Innenleben der ausgestellten Geräte ermöglicht. Diese besonderen Rahmenbedingungen erlauben es auch, einen Teil der Objekte in ihrem funktionalen Zusammenhang publikumsnah zu präsentieren.

Unter den Exponaten des Museum befinden sich Highlights wie:

- die älteste erhaltene fahrbare Handdruckspritze der Welt aus dem Jahr 1624
- die älteste bekannte pferdegezogene Drehleiter von 1808 aus Knittlingen
- zwei Dampfspritzen von 1903 und 1908
- die erste elektroautomobile Drehleiter der Welt von 1903

Doch neben diesen Superlativen wird stets auf eine ausgewogene Darstellung der Feuerwehrgeschichte geachtet. Gerade die Ausrüstungen kleinerer Wehren sind deshalb ebenso berücksichtigt wie die Sonderfahrzeuge grosser Berufswehren.

Der Eintritt kostet 5€ pro Person, Ermäßigungen gibt es für Rentner, Kinder, Behinderte, usw.



Geschichte des Führerscheins

Sie kannten weder Stoppschild noch Promille-Grenze: Als die frühen "Automobilisten" vor 102 Jahren die ersten Führerscheine in den Händen hielten, gab es nur wenige Regeln im Straßenverkehr. Der letzte deutsche Kaiser, Wilhelm II., führte vor einem Jahrhundert dennoch die erste Fahrerlaubnis ein, die deutschlandweit gültig war. Er nannte sie "Führerschein".

Prüfungsattest für Explosionsmotoren

Bis zum 3. Mai 1909 galten in den einzelnen deutschen Provinzen und Gebieten unterschiedliche Vorläufer des Führerscheins: Wer mit einer "Chauffeur-Befähigung" oder einem "Prüfungsattest für Explosionsmotoren" in der falschen Provinz in eine Kontrolle geriet, wurde nicht selten verhaftet. Im Jahr 1909 herrschten auf deutschen Straßen noch Wildwest-Manieren. "Die haben sich damals massenweise totgefahren",. Das Risiko, bei einem Autounfall zu sterben, war 1907 - gemessen am Autobestand - 60 Mal höher als 102 Jahre später. Damals rollten nach offiziellen Schätzungen nur rund 40.000 Wagen durch das Land. Inzwischen meldet das Statistische Bundesamt etwa 50 Millionen Autos und geht von etwa ebenso vielen Führerscheinen aus.

Fahren lernen in der Chauffeur-Schule

Die ersten Fahrschulen hießen vornehm "Chauffeur-Schulen". "Dort lernte man weniger über Verkehrsregeln und mehr über Technik - zum Beispiel "wie wechsele ich eine Zündkerze aus",. Angesichts der häufigen Pannen sei das ein "Muss" gewesen. "Das Auto war zu Beginn ein Spielzeug der Reichen." Zur Fahrprüfung mussten die Schüler damals ihr eigenes Auto mitbringen. In den 20er Jahren hieß es in den Lehrbüchern noch, Bremsmanöver seien durch Heben der Hand anzuzeigen - Bremsleuchten waren noch kein Standard.

Bis 1958 mussten Frauen eine Erlaubnis ihres Mannes vorweisen, bevor sie den Führerschein machen durften. Dafür gab es damals noch keinen "Führerschein auf Probe". Er wird für Fahranfänger erst seit 1986 vergeben. Die letzte größere Reform in den vergangenen Jahren war die Herabsetzung des Mindestalters auf 17 Jahre.

Flensburg zählt seit 1958 Verkehrssünder

Fast 140.000 Autofahrer müssen zurzeit pro Jahr wegen Verkehrsverstößen ihren "Lappen" abgeben. Rund eine Million fallen im Jahr bei der Führerschein-Prüfung durch. Seit 1958 ist das "Gedächtnis" für Verkehrsverstöße im Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg angesiedelt. Wer 18 und mehr "Punkte in Flensburg" hat, ist den Führerschein erst einmal los. Knapp neun Millionen Autosünder sind in Flensburg registriert. Die meisten sind zu schnell gefahren, haben am Steuer telefoniert oder waren unter Drogeneinfluss unterwegs.

Im Lauf der Jahrzehnte ist der Führerschein immer kleiner geworden: Aus dem großen grauen "Lappen" wurde 1986 ein kleineres rosafarbenes Faltpapier. Seit 1999 gibt es den EU-Führerschein auf Grundlage der nationalen Richtlinien als Plastikkarte im Scheckkarten-Format. Einen Waschgang übersteht er nun sicher.

2033 soll der alte Führerschein verschwunden sein

Inzwischen zeichnet sich aber das Ende des deutschen Führerscheins ab: Von 2013 an sollen nur noch einheitliche, europäische Führerscheine ausgestellt werden. Bis 2033 sollen alle Alt-Formate verschwinden. Derzeit sind noch sechs deutsche Führerschein-Varianten in Gebrauch, darunter die alte "Fahrerlaubnis" der DDR - das Wort "Führer" missfiel den DDR-Obersten aus historischen Gründen.

Chronologie

1909: Im "Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen" vom 3. Mai wird erstmals der Begriff "Führerschein" erwähnt. Es regelt unter anderem Führerscheinklassen, Mindestalter und setzt ein allgemeines Tempolimit von 15 km/h fest.

1956: Schriftliche Fragebögen ersetzen in der Prüfung mündliche Theorie-Tests.

1958: Das Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg beginnt, Verkehrsverstöße festzuhalten. Einträge erfolgen ab 1974 nach dem Punktesystem. Frauen dürfen den Führerschein nun auch ohne Erlaubnis des Gatten erwerben.

1963: Erstmals Fremdsprachen-Bögen bei der theoretischen Prüfung für Gastarbeiter.

1980: Die EU beschließt den rosafarbenen Führerschein, der ab 1986 eingeführt wird. Er ersetzt den großen grauen "Lappen".

1986: Der "Führerschein auf Probe" wird eingeführt. Bei schwerwiegenden Verstößen verlängert sich die Probezeit seit 1999 von zwei auf vier Jahre.

1999: Mit dem EU-Führerschein im Scheckkartenformat kommen neue, nach Buchstaben gegliederte Führerscheinklassen (A-E statt 1-5).

2001: Führerscheinentzug schon ab 0,5 statt 0,8 Promille.

2008: Als letztes Bundesland führt Baden-Württemberg das Fahren ab 17 Jahre ein.

2013: Der einheitliche EU-Führerschein soll kommen. Heute gültige Fahrerlaubnisse sollen bis 2033 eingetauscht werden.



Voller Stolz blickt der Kaufmann Reinhold Kieneck vom Bild seines Führerscheins. Er hat am 7. Mai 1925 vor dem vereidigten Sachverständigen seine Fahrprüfung abgelegt.

Am 12. Mai wurde ihm sein Führerschein für Krafträder mit Verbrennungsmotoren ausgehändigt.
Laut der Seriennummer war es der Führerschein Nummer 644



Frühe Führerscheine von 1925 bis 1948

OCW Partyservice

Daß Porsche und VW jetzt zusammenwachsen sollen, ist kein Geheimnis mehr. Aus diesem Grund besuchten Mitarbeiter der Motorenentwicklung von Audi das Porsche Entwicklungszentrum in Weissach um die Kollegen kennen zu lernen. Nach getaner Arbeit trafen sich die neuen Kollegen abends an der Vorbergblickhütte um bei Bier und leckeren Speisen vom Grill diese neue Freundschaft zu vertiefen.

Der OCW hatte sich spontan bereit erklärt dieses Fest auszurichten und die Bewirtung zu übernehmen. Hans Huber und Bernd Häcker fungierten als „Meister am Grill“, Helga Huber, Jürgen Kaiser und Kurt Wöhr übernahmen den Ausschank und Antonius Rehr fungierte als Gastgeber und Feuerwerker. Die Richtige Stimmung kam auf als Anton die Eierkanone vorführte und die Preßlufttraketten starten lies. Cape Kennedy an der Vorbergblickhütte!

Der OCW dankt allen Mitgliedern für ihren Einsatz. Da auch ein paar Euros für die Vereinskasse hängen blieben, war diese Aktion für unseren Verein ein voller Erfolg.



Eine Pionierin der Lüfte hob vor 100 Jahren zum ersten male ab

Erwünscht war Deutschlands erste Pilotin nicht. An offener, feindseliger Abneigung mangelte es ebenso wenig wie an Sabotage-Akten: „Bald waren ein paar Zündkerzen gegen verrostete ausgetauscht, bald das Benzin bis auf einen geringen Rest abgelassen worden, so daß ich natürlich mitten in der Prüfung aufhören und notlanden mußte“, notierte Hedwig Amelie Beese später. Die junge Bildhauerin aus Dresden blieb jedoch unbeirrt. Am 13. September 1911 macht sie sich an ihrem 25. Geburtstag in Berlin-Johannisthal selbst das schönste Geschenk. Als erste Frau überhaupt in Deutschland erhielt sie den Pilotenschein, die Lizenz Nr. 115.

„Nur nach Überwindung erheblicher Schwierigkeiten gelang es mir endlich, die vorgeschriebenen Flüge und Landungen ohne Zwischenfall zu erledigen; und als meine Mitschüler und Lehrer an diesem Morgen auf dem Flugplatz eintrafen, war das Unglück geschehen, und – ich war Pilot“ schrieb sie in ihren Erinnerungen. Mutig und Beharrlich hatte sie gegen Konventionen verstossen, die damals die gesellschaftliche Stellung der Frau noch eindeutig am heimischen Herd sahen. Die begüterte Architektentochter hatte daher auch zunächst Bildhauerei in Stockholm studieren müssen – im Deutschland um die Jahrhundertwende war der Zugang zu Universitäten und Akademien Frauen noch weitgehend verschlossen.

Nach ihrer Rückkehr bereitete sie sich zunächst theoretisch auf ihre ersten praktischen Versuche als Aviatiker vor, wie sich die tollkühnen Bruchpiloten in ihren fliegenden Kisten damals nannten. Im November 1910 schrieb sie sich für eine Pilotenausbildung in Johannisthal bei Berlin ein, dem ein Jahr zuvor eröffneten ersten deutschen Motorflugplatz. Nach mehreren Absagen kam von der „Ad astra Fluggesellschaft“ die Zusage – nach Zahlung einer Bruchkaution.

Bruchlandungen waren eher die Regel denn Ausnahme. „Das Flugzeug muß nach der Landung flugfähig sein“, hieß es eigens in einer damaligen Prüfungsordnung. Auch Melli Beese blieb nicht verschont: Bei einer Bruchlandung während der Ausbildung zog sie sich eine fünffachen Beinbruch sowie Rippen- und Nasenbeinbrüche zu. Engagiert, kämpferisch und mutig baute sie nach beendeter Ausbildung ihre Stellung in der Männerwelt aus, indem sie eine Flugschule mit angeschlossener Luftfahrtwerft aufbaute. Am Vorabend des ersten Weltkrieges, in einer Zeit nationalistischer Hurra-Töne, heiratete sie den Franzosen Boutard.

Zu anderen Zeiten hätten beide Piloten Europas Traum-Fliegerpaar werden können – doch nun schlug ihnen offene Ablehnung entgegen. Die unangepasste Beese und ihr ausländischer Ehemann wurden von den Behörden schikaniert, drangsaliert und in den Ruin getrieben. Denn sie galt nach ihrer Heirat als Französin.

„Am 1. August 1914 wurden mein Mann und ich bereits als feindliche Ausländer verhaftet“, schrieb sie, und notierte über Boutard: „Als er seinen eigenen Flugzeugtyp bauen konnte, der technisch bis ins Kleinste durchgearbeitet und ein direkter Vorläufer des ersten 1915/16 herausgebrachten Fokker-Jagdflugzeuges war – da brach der Krieg aus und fegte sie, als das Werk eines Franzosen, erbarmungslos auf den grossen Müllhaufen, den patriotische Fanatiker allem Nicht-Deutschen schichteten, wenn es auch noch so wertvoll war.“

Nach Kriegsende klagte Beese jahrelang auf Schadenersatz. Als dieser kam, entwertete die galoppierende Inflation das Geld. Den fliegerischen Neuanfang verpatzte Beese mit einer Bruchlandung. Sie hielt dem Druck nicht mehr stand: Am 22. Dezember 1925 erschoss sie sich. „Fliegen ist notwendig, Leben nicht“, schrieb sie zuvor auf einen Zettel.

Deutschland tast sich auch später schwer mit seiner faszinierenden Pilotin. Erst Mitte der 1980er Jahre ließ ihre Heimatstadt Dresden eine Gedenktafel an ihrem Geburtshaus im Ortsteil Laubegast anbringen. 1992 widmete ihr das Museum in Treptow eine Ausstellung.



Amelie 'Melli' Beese und ihr Mann Charles Boutard

Scheunenfund

Ende September rief mich unser Mitglied Jürgen Okas an und bat mich zwei Fässer zu begutachten. Beim Bau einer neuen Tankanlage hatte ihm der Besitzer zwei Fässer die zur Lagerung von Diesel und Heizöl benutzt wurden, zur Entsorgung übergeben.

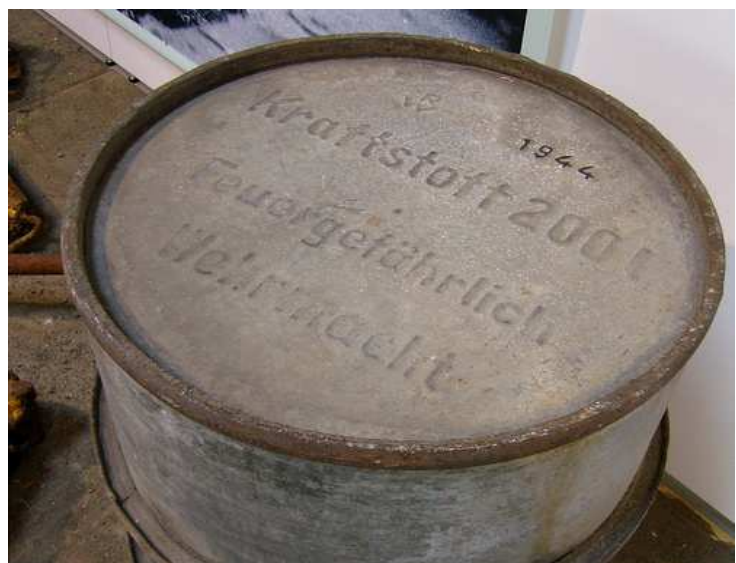
Jürgen Okas erkannte sofort, dass die beiden Fässer viel zu schade für den Schrottcontainer waren und verständigte mich. Beide Fässer haben eine lange Einsatzzeit hinter sich und sind bis heute in einem sehr guten Zustand und nach wie vor dicht.

Bei den Behältern handelt es sich um Eisenfässer mit Rollreifen die der Beschriftung nach ab 1944 bei der damaligen Wehrmacht als Kraftstoffbehälter mit 200 Liter Inhalt im Einsatz waren.

Verzinkte Fässer gleicher Bauart gab es auch mit geprägter Deckelbezeichnung „Schmierstoff“ oder

„Trinkwasser“, sowie aufschablonierte Beschriftungen die Besitzverhältnisse anzeigten.

Später wurden sie wie viele andere Dinge auch, „privatisiert“ und versahen ihren Dienst in der Landwirtschaft. Ein glücklicher Umstand ist, dass die Fässer nicht als Regentonnen missbraucht



wurden und kein Deckel fehlt.

Nach der Reinigung die die Firma Okas Tankservice dankenswerterweise übernommen hat, habe ich die Fässer in meine Sammlung integriert. Vielleicht kann ich die beiden Stücke in einer zukünftigen Ausstellung mal zeigen.

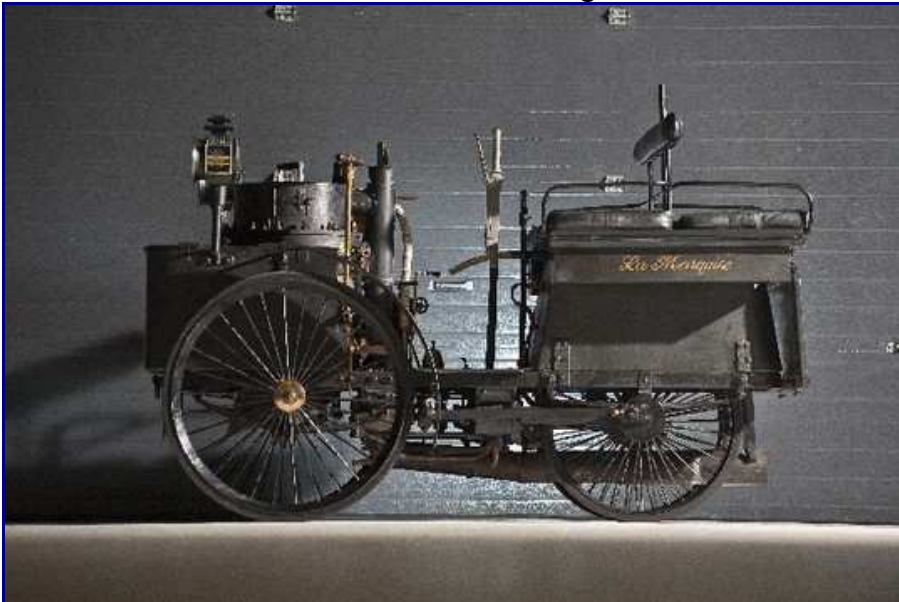
Roland

Kein Witz.....

ist, daß amerikanische Wissenschaftler der Universität Lafayette im US-Staat Louisiana eine neue Quelle für Bio-Kraftstoff entdeckt haben – das Fett von Alligatoren! Bisher wird von Alligatorenzüchtern nur das Leder und zum geringen Teil das Fleisch verwertet. Das Fett ist Sondermüll. Dabei ließen sich fünf Millionen Liter Sprit daraus gewinnen. Ein Benzin mit „Biß“ oder „Pack das Krokodil in den Tank“!?

Ältestes fahrbereites Auto der Welt unter dem Hammer

Am 6+7 Oktober 2011 wurde bei der Klassiker-Versteigerung von RM Auctions in Hershey das älteste noch fahrbereite Auto der Welt versteigert.



Der De Dion-Bouton & Trepardoux Dos-à-Dos Dampfswagen von 1884 ist das älteste noch fahrbereite Automobil der Welt. Mit einer Länge von 2,7 Metern erreicht das von einer Verbunddampfmaschine angetriebene Urgestein eine Geschwindigkeit von bis zu 60 km/h. Der 150 Liter Wassertank ermöglicht eine Reichweite von knapp 30 Kilometern. 1887 nahm der Wagen beim ersten Automobil-Rennen teil. Der Schätzwert des

Wagens mit dem Spitznamen "**La Marquise**" liegt bei 1,8 Millionen Euro (2,5 Millionen Dollar).

Bei der Auktion kamen noch zahlreiche weitere Klassiker unter den Hammer, darunter z.B. ein 1903 Columbia Electric Surrey, ein 1913 Pope Hartford 50 HP, ein 1913 Stevens-Duryea Model C oder ein 1912 Mercedes 28/50 PS Town Car.

Ein Auktionsergebnis lag bei Drucklegung des OCW-Blättles noch nicht vor.

Aus OCW wurde OSCW

Nicht erschrecken: der OCW hat sich nicht umbenannt. Aber es gab bis vor kurzer Zeit eine Firma in Weinstatt die mit dem gleichen Kürzel wie unser Verein firmierte. Inzwischen hat man die Firmierung in OSCW geändert. Als ich das im internet las, wollte ich mehr über diese Firma wissen. Vor kurzem konnte ich bei den Jungs in Weinstatt in der Grunbacher Strasse vorbeischaun.

Und was soll ich sagen: Die kannten unseren OCW gar nicht! Das hat sich inzwischen geändert. Bei einer Tasse Kaffee wurde der Verein vorgestellt und im Gegenzug erzählte man mir alles über die OSCW:

Würden Sie einen Porsche in ein Fiat-Autohaus bringen? Sicher nicht. Was sollte ein Amerikaner dann in einer deutschen Werkstatt? Besondere Fahrzeuge gehören in die Hände von Spezialisten. Wir *sind* Spezialisten - für amerikanische Fahrzeuge der Jahre 1960 – 1975, erklärte man mir. Die Projekte sprechen für sich. In unserer Werkstatt nehmen wir jede Art von Reparaturen vor. Sollten Sie noch kein amerikanisches Automobil Ihr Eigen nennen, kein Problem - der Handel mit diesen Fahrzeugen gehört zu unserem Repertoire, wie auch der Import Ihres Wunschfahrzeuges direkt aus den USA. Wir können selbst dann weiterhelfen, wenn der freie Markt kein passendes Fahrzeug für Sie bereithält, denn spezielle Einzelanfertigungen, angepasst an Ihre Vorgaben, können Sie bei uns ebenso in Auftrag geben wie die vollständige oder - nach Ihren Wünschen - auch teilweise Restauration eines Fahrzeuges. Selbstverständlich können Sie ihre Schwerpunkte hier nach eigenem Belieben setzen - ob wir ein Fahrzeug für Sie importieren und überarbeiten, im Zuge einer Restauration modifizieren, oder einfach nur ihrem Alltagsamerikaner mit einem Ölwechsel auf die Sprünge helfen - die Kombinationsmöglichkeiten sind zahlreich.

Die Restauration ist die Königsdisziplin der Fahrzeugreparatur - ein über vierzig Jahre altes, längst verbrauchtes Fahrzeug in seiner ursprünglichen Gesamtheit wiederauferstehen zu lassen, trotz rostzerfressenem Blech, sonnenverbrannter Innenausstattung, verlorengegangener Kleinteile und verschlissener Mechanik erfordert viele unterschiedliche Talente, Fähigkeiten und Fertigkeiten. Wir beherrschen sie alle.

Bei der **Oldschool Custom Works** stellt man diese Behauptungen nicht nur auf, nein hier stehen genug Fahrzeuge in restauriertem (Neu-)Zustand die vom handwerklichem Geschick der Werkstatt zeugen. Hier sind absolute Spezialisten am Werk. Wir werden sie auf der Retro 2012 in den neuen Messehallen besuchen. Man sieht sich.

Das Interview führte ich mit Sönke Priebe, er ist Geschäftsführer und Eigentümer. Sönke Priebe wurde 1978 geboren, im Jahr des letzten Bigblock-PKWs. Sein erstes eigenes Auto war ein später Fullsize-Chevy - so wie auch jedes andere Auto, daß er je besessen hat. Er hat - erfolgreich - ein Jurastudium absolviert, auch wenn er das nicht gerne zugibt. In seiner Freizeit liest er GM-Teilelisten und Option-Code-Tabellen und unterhält Kontakte zu allerlei obskuren amerikanischen Ersatzteihändlern und Schrottplatzbetreibern. In seiner Garage befindet sich die größte bekannte Ansammlung von US-Streifenwagen außerhalb Nordamerikas - Police Packages mit großen Motoren, großen Bremsen und Heavy-Duty-Everything sind schließlich die Urväter der berühmten

Muscle-Cars



Ihre Zeit ist abgelaufen

Sie wurde gehasst, geschlagen und manchmal gar vor Wut gefällt: die Parkuhr. Vor 75 Jahren erfunden, brachte der Münzschlucker manchen Autofahrer zur Raserei. Heute hat sie in den meisten deutschen Städten ausgedient - und in dem Sammler *Berthold Schumacher* doch noch einen Fan gefunden.

Berthold Schumacher fährt gern mit dem Auto nach Sonneberg, Rottweil oder Bielefeld. Dort, so sagt er, erwarte ihn "interaktive Unterhaltung vom Feinsten". Es klirrt, surrt, klickt nach Münzeinwurf, und wie "Kai aus der Kiste" springt eine rote Karte nach oben: Der Apparat, der das Herz von Schumacher höher schlagen lässt, ist eine Parkuhr. Ihren Mechanismus "muss man genießen", schwärmt er.

Sonneberg, Bielefeld und Rottweil sind einige der wenigen Städte, in deren Straßen noch Parkuhren ihren Dienst verrichten. Wenn Berthold Schumacher dort zu Besuch ist, ist ein Erinnerungsfoto vor den verkehrstechnischen Oldtimern ein Muss. Für ihn sind sie Sehenswürdigkeiten.

Die meisten Kommunen haben in den vergangenen zwei Jahrzehnten ihre "Parkographen", wie sie anfangs hießen, verschrottet. Als Mitte der achtziger Jahre die niedersächsische Stadt Oldenburg ihre Parkuhren ausrangierte, griff Berthold Schumacher zu. Für zehn Mark ersteigerte er seine erste sogenannte PU. "Das war damals nur ein Joke", erinnert sich der 51-Jährige. Was als Spaß begonnen hat, entwickelte sich zur Sammelleidenschaft.

In der ganzen Republik klapperte Schumacher Bauhöfe auf der Suche nach dem "alten Eisen" ab. Heute hortet er in seinem Haus im ostwestfälischen Lügde Hunderte Parkuhren - darunter auch eine echte Rarität: ein amerikanisches Exemplar aus den dreißiger Jahren.

Geburtsstunde der "Black Maria"

In den USA - ausgerechnet im Land der Freiheit und der Vielfahrer - ersann im Sommer 1935 ein Mann namens Carlton Cole Magee das Messgerät zur Überwachung des Parkraumes in seiner Heimatstadt Oklahoma City. Als Chef des Verkehrsausschusses wollte er Dauerparker aus dem Zentrum fernhalten und Platz für Kunden schaffen, die mit dem Wagen zum Shopping fuhren. Der Lokalpolitiker entwickelte eine mechanische Uhr, die an einer schlichten, rempelfesten Säule angebracht war. Nach Münzeinwurf rechnete sie ähnlich wie eine Eieruhr die verbleibende Zeit herunter.

Am 16. Juli jenes Jahres baute Oklahoma City die ersten Parkzeitmesser auf. Das US-Patentamt gab dieser Erfindung die Nummer 2.118.318, Magee nannte die erste Ausführung "Black Maria".



Anfangs begehrten die US-Bürger gegen die neue Einrichtung auf, gründeten Initiativen und boykottierten die nun gebührenpflichtigen Parkplätze. Mancherorts griffen aufmüpfige Autofahrer zu radikalen Maßnahmen und rissen Parkuhren ab. Es half nichts: Die verschmähten Zeitregler blieben und breiteten sich in Amerika rasant aus. Mehrere Millionen sind dort nach wie vor in Betrieb.

Als während der Wirtschaftswunderjahre immer mehr Autos die Straßen füllten, wurden Parkuhren auch in Europa eingeführt. Am 4. Januar 1954 stellte Duisburg als erste deutsche Stadt 20 "Groschengräber" an der Straße Am Buchenbaum auf. Der damalige Verkehrsdezernent der Stadt, Fritz Seydaack, war sich sicher: "Die Autofahrer werden bald die größten Befürworter der Parkuhren sein."

Doch er irrte: Auch den deutschen Autofahrern gefielen die Straßeninstallationen ganz und gar nicht. Sie rebellierten gegen die "Wegelagerei", erklärten vor Gericht, dass das Einnehmen von

Gebühren gegen die Straßenverkehrsordnung verstoße. Alsbald wurde das Gesetz geändert, so dass die Städte die Pkw-Besitzer legal zur Kasse bitten konnten.

Showroom für die schönsten

Eine Uhr aus jenen Duisburger Tagen fehlt Schumacher noch in seiner Sammlung. "Vielleicht schlummert sie in irgendeinem Keller." Doch er macht sich wenig Hoffnung, sein Uhrendepot vervollständigen zu können. Immerhin, erwähnt Schumacher nicht ohne Stolz, kann er alle 45 Modelle, die je in Deutschland aufgestellt wurden, sein Eigen nennen.

Sie stehen im Flur und im Wohnzimmer, in der Küche und im Bad, gar einen eigenen Showroom hat Schumacher für seine Liebhaberstücke eingerichtet. Gelegentlich muss er eine kleine Vorführung geben - für die Freunde seines 23-jährigen Sohnes oder die Kinder aus der Nachbarschaft. "Die stehen immer ganz ehrfürchtig vor den Uhren, staunen und gucken, was da passiert", erzählt Schumacher. Sie gehören zur ersten Generation, die Parkuhren im Straßenbild nicht mehr kennen.

Schade sei das, nur allzu gern erinnert er sich an seine ersten Erlebnisse mit den "Eisernen Ladys". "Wenn ich mit meinen Eltern in die Stadt fuhr, durfte ich immer das Geld in die Parkuhren stecken." Das sei für ihn ein Ritual gewesen. "Ich musste es auch nicht von meinen eigenen Taschengeld bezahlen", fügt er schmunzelnd hinzu, "sonst wäre die Liebe wahrscheinlich nicht so groß gewesen."

In den sechziger Jahren, als Schumacher Kind war, war Parken noch günstig: Eine halbe Stunde kostete fünf, in gefragten Lagen bis zu zehn Pfennige. Die Einnahmen verwendeten die Städte anfangs für gemeinnützige Zwecke. Doch schon bald ließen die Kämmerer das Geld in ihre Haushalte fließen - und das Parken wurde teurer. In Düsseldorf an der Kö musste der Autofahrer in den Achtzigern bereits drei Mark für die Stunde bezahlen. Inzwischen hat sich die "wirtschaftliche Parkraumüberwachung", wie es im Ordnungsrecht formal heißt, zu einem lukrativen Geschäft entwickelt. Pionierstadt Duisburg nimmt jährlich rund zwei Millionen Euro durch die Gebühren ein, in Köln ist es das Fünffache.

Tickt sie noch richtig?

Schumacher, von Beruf Sozialarbeiter und eigentlich nie technikbegeistert gewesen, bastelt gern an seinen Uhren, die von den Gemeinden zu Schrott erklärt wurden. Die ausgemusterten Objekte, die in seinem Keller liegen, nutzt er als Ersatzteillager. Nach dem Motto "Aus drei mach eins" schraubt er sie nach gesammelten Bauplänen zusammen, bis sie wieder funktionstüchtig sind. Einige von Schumachers Modellen ticken auch ohne sein Zutun einwandfrei wie am ersten Tag - und das, obwohl sie teilweise mehr als 30 Jahre alt sind. "Das war noch deutsche Wertarbeit", sagt Schumacher.

Mit der Euro-Einführung 2002 ging die Ära der robusten Kultuhren zu Ende. Es habe sich schlichtweg nicht gelohnt, erklärt Schumacher nicht ohne Wehmut in der Stimme, die Parkuhren auf die neue Währung umzustellen. Solarbetriebene Ticketautomaten, die untereinander vernetzt sind und von einer Computerzentrale gesteuert werden, haben ihre mechanischen Vorgängerinnen in Rente geschickt. Für die Kommunen sind die "Euro-Fresser" ein finanzieller Segen, für Schumacher jedoch gänzlich ohne Charme. "Mit diesen neumodischen Dingen kann ich mich nicht anfreunden."

Auch an den Uhren aus den USA kann er nicht so recht Geschmack finden, die seien ihm zu protzig. In ekstatische Schwärmerei versetzt ihn hingegen eine Uhr aus den fünfziger Jahren, angefertigt vom deutschen Hersteller Kienzle: "Das ist einfach eine Schönheit", sagt er über seine Lieblingsuhr. "Diese Rundungen!"

Erlesene Uhren will Schumacher in einem Museum ausstellen, an dessen Konzeption er schon seit Jahren arbeitet. Die Umsetzung seiner Pläne sei bisher aus finanziellen Gründen gescheitert. Zweifel an dem Erfolg seiner Idee hegt er jedoch nicht. Produkte, die aus dem Alltag verschwinden, werden für die Menschen interessant. Auch einige der "klobigen" Uhren aus Amerika will er dann zeigen. Nur der Prototyp wird nicht dabei sein: Der steht bereits im Stadtmuseum von Oklahoma City.

Von Philine Gebhardt

Unser OCW-Traktor

Schon seit geraumer Zeit versuchte unser Verein einen gebrauchten Traktor zu kaufen. Wie das dann so läuft kann man sich kaum vorstellen. Entweder waren die angebotenen Teile runtergewirtschaftet und für wenig Geld zu haben, oder noch fast neu und entsprechend teuer. So gestaltete sich die Suche nach einem vereinseigenen Gerät schwieriger als gedacht.

Was wir haben wollten fand sich schließlich dank Internet in der Nähe von Passau. Hier wurde ein John Deere der 40-er Baureihe angeboten. Der Schlepper hatte wenig Betriebsstunden und wurde nicht mehr gebraucht. So bot sich hier die Gelegenheit nach der wir schon so lange gesucht hatten. Kurz entschlossen wurde nach der ersten telefonischen Kontaktaufnahme ein Besichtigungstermin vereinbart. Unser Anton Rehr machte sich mit einem starken Zugfahrzeug und Anhänger auf nach Passau. Mit dem Besitzer wurde man sich schnell einig und so wurde das gute Teil anschließend verladen und im „Schneckentempo“ nach Flacht „überführt“. Wir danken Anton herzlich dafür, daß er fast ein ganzes Wochenende für den Verein geopfert hat.

Inzwischen hat das gute Stück die Hauptuntersuchung beim TÜV bestanden und wird demnächst zugelassen.

Der Schlepper wird bei vielen Veranstaltungen zum Einsatz kommen, ob beim Marktplatzfest Güter bewegt werden müssen oder bei der Teilnahme bei Schleppertreffen. Man wird sehen.

Unser Traktor hat eine hydraulische Gabel, die wahlweise mit einer Palettengabel oder Schaufel ausgerüstet werden kann. Die geschlossene Fahrerkabine macht einen Einsatz bei schlechtem Wetter möglich. Angetrieben wird der Schlepper von einem 4-Zylinder Dieselmotor, der 46 kW/62PS aus 3920 ccm holt.

Ausgestattet mit einem Kraftstofftank mit 95 Liter Fassungsvermögen, befinden sich im Kühlkreislauf 13 Liter und der Motor braucht bei einem Ölwechsel 8,5 Liter Motorenöl.

Wenn wir noch ein paar kleinere Schönheitsarbeiten durchführen, hat unser Verein ein wirkliches „Schnäppchen“ gemacht.



Grillfest/Helferfest an der Vorbergblickhütte

Auch in diesem Jahr wurde für die Helfer und unsere Vereinsmitglieder wieder ein Grillfest an der Vorbergblickhütte veranstaltet. Da im letzten Jahr wenig Helfer für die Vorbereitung und Durchführung zu finden waren, wurde in diesem Jahr ein Cateringservice beauftragt. Pünktlich traf das Essen ein und bald saß man gemütlich auf den Bänken vor der Vorbergblickhütte. Bei kühlen

Getränken und angeregten Gesprächen verging die Zeit viel zu schnell. Als die Dunkelheit hereinbrach wurde noch eine Himmelslaterne gestartet. Dies ist eine Art Heißluftballon aus Papier der durch einen Brandsatz zum Schweben gebracht wird. Viele Minuten beobachteten die Anwesenden das Fluggerät bis es als kleines Lichtpünktchen am Horizont verschwand.



Vereinseigene Termine

20.01.2012	Jahreshauptversammlung
14.02.2012	Pferdemarkt
15.02.2012	Clubabend
14.03.2012	Clubabend
20-23.03.2012	Aufbau Retro Classic
23-25.03.2012	Messe Retro Classic
18.04.2012	Clubabend
01.05.2012	Maiwanderung
16.05.2012	Clubabend
10.06.2012	Ausfahrt
20.06.2012	Clubabend
30.06.2012	Aufbau Oldtimer-Treffen
01.07.2012	Oldtimer-Treffen/Marktplatzfest
20.07.2012	Helferfest/Grillabend Vorbergblickhütte/Weissach
19.09.2012	Clubabend
22.09.2012	Spielzeughörse/Aufbau
23.09.2012	Spielzeughörse/Börse
17.10.2012	Clubabend
21.11.2012	Clubabend
01.12.2012	Weihnachtsmarkt
08.12.2012	Weihnachtsfeier

Termine außerhalb des OCW

14./15.01.2012	Oldtimermarkt Magdeburg
21./22.01.2012	Oldtema Erfurt
03.-05.02.2012	Classic Motorshow Bremen
05.02.2012	Teilemarkt Cottbus
18.02.2012	Oldtimermarkt Riesa
10./11.03.2012	Oldtimer-Teilemarkt Kassel
21.-25.03.2012	Techno Classica Essen
14./15.03.2012	Teilemarkt Rostock
14./15.04.2012	Veterama Ludwigshafen, (Auto+Motorrad)
21./22.04.2012	Veterama Ludwigshafen, (Motorrad)
28./29.04.2012	Agri Historica Messe Sinsheim
05./06.05.2012	Technorama Ulm
20.05.2012	Oldtimerausstellung Unterriexingen
08.-10.06.2012	Oldtimermarkt Bockhorn
13./14.10.2012	Vetrama Mannheim

Alle Termine ohne Gewähr

Der Allerletzte

"Ihr Wagen ist völlig überladen! Ich muss ihnen leider den Führerschein abnehmen", sagt der Polizist zu einem Autofahrer.

"Aber das ist doch lächerlich. Der Führerschein wiegt doch höchstens 50 Gramm!"

Im dichten Nebel fährt ein Autofahrer immer hinter den Rücklichtern seines Vordermannes her. Plötzlich bremst der Vordermann, und es rumst.

"Was fällt Ihnen denn ein, ohne Grund zu bremsen?"

"Ganz einfach. Ich bin zu Hause und stehe in meiner Garage!"

Polizist: "In Ihrem Zustand heißt die Devise: Hände weg vom Steuer!"

Betrunkener Autofahrer: "Was, wenn ich blau bin, soll ich auch noch freihändig fahren?"

Polizeihauptmann Nobel stoppt einen offensichtlich stark angetrunkenen Autofahrer.

"Mein Herr, Sie sind Schlangenlinien gefahren. Stellen Sie sich freiwillig einem Alkoholtest?"

"Aber sicher, Herr Wachtmeister, in welcher Kneipe fangen wir an?"

Vor einer Schule ist für die Autofahrer ein Warnzeichen angebracht: "Überfahren Sie die Schulkinder nicht!"

Darunter steht handschriftlich: "Warten Sie lieber auf die Lehrer!"

Wir lieben unser Handwerk

Clement

Bäckerei Konditorei

Traditionelle Handwerkskunst, moderne Technik und Zutaten aus der Region sind Garant für unsere hochwertigen Backwaren und erlesenem Feingebäck.

Seit 2009 sorgen Bäckermeister Rolf Clement, seine Ehefrau Konditorin Sabine Clement und Mitarbeiter dafür, dass jedes Produkt zum echten Genuss wird.

Gumpfenstraße 4, 71287 Weissach
Telefon 07044 / 916655
rolf.clement-baeckerei@t-online.de



Der Tradition verpflichtet.



Holger Marquardt - Instandsetzungen aller Art

Umfassender
Service für
Landmaschinen,
Motorräder und
Autos aus
Meisterhand

- Restauration
- Reparatur
- Instandsetzung
- Wartung
- Hauptuntersuchung
- Abgasuntersuchung



Holger Marquardt
Neue Straße 2
71254 Heimerdingen

Tel.: 07152 / 33 99 261

Fax: 07152 / 33 99 262

Email: info@holger-marquardt.de

www.holger-marquardt.de



Endlose Geschenkideen
auf Stein.



Bilder wie aus Stein gemeißelt.

Ihre schönsten Bilder
auf wertvollem über
400 Millionen Jahre altem
Naturschieferstein.

Alle fotografischen Größen bis 40x60 cm
Ein Naturprodukt aus Stein
Jedes Ihrer Bilder wird ein Unikat!



PikoPrint GmbH, Daimlerstraße 10, D-71287 Weissach, Fon: ++49 (0)70 44-90 00 50
bestellung@pikoprint.de, www.pikoprint.de



Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

Wir machen den Weg frei.

Jetzt
beraten
lassen!

Mit dem VR-Finanzplan finden wir gemeinsam mit Ihnen Wege, wie Sie Ihren Zielen und Wünschen schnell näher kommen.

Ob ein neuer Oldtimer oder das eigene Haus. Was auch immer Sie persönlich antreibt.

Sprechen Sie mit unseren Beratern oder besuchen Sie uns online auf www.raiffeisenbank-weissach.de.

Raiffeisenbank
Weissach eG 