



Judenburg. Murbrücke (Murvorstadt).

Die Oberleitungs-Automobilinie von Judenburg, System Lohner-Porsche-Stoll, auf der Fahrt vom Bahnhof Judenburg zur Stadtmitte von Judenburg im Jahr 1910.  
Foto: Stadtmuseum Judenburg



## UNSER BENZIN II



### Mitgliedsbeitrag 2016

Um alle Aktivitäten für unsere Clubmitglieder weiterhin im bisherigen Rahmen – nämlich Nenngeld frei für die meisten Veranstaltungen – durchführen zu können, sind wir auf die pünktliche Zahlung der Mitgliedsbeiträge angewiesen.

Dieser Zeitung liegt der Zahlschein für 2016 bei.

Wir bitten Sie, den fälligen Beitrag für 2016 in Höhe von € 40,- (VIP Mitgliedschaft € 60,-) sobald als möglich einzuzahlen.

Bitte vergessen Sie nicht, Ihren Namen und Ihre Adresse - auch bei Internetbanking - anzugeben.

Verlorene Zahlscheine liefern wir gern über Anforderung nach; es genügt aber auch eine Überweisung des Mitgliedsbeitrages auf das Konto bei der Raiffeisenlandesbank Niederösterreich-Wien:

IBAN: AT31 3200 0000 0205 6992  
BIC: RLNWATWW.

Empfänger: Österreichische Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen.

Selten hat ein Artikel in der **MOTOR VETERANEN ZEITUNG** zu so starken Reaktionen geführt, wie der in der letzten Ausgabe zum Thema „Unser Benzin“.

Offenbar ein Zeichen, daß wir wieder einmal zeitgerecht und als Erster ein sich auftuendes Problem für uns und unsere Fahrzeuge erkannt und benannt haben. Die Schwierigkeiten, die das Gebräu, das heute schlicht „Benzin“ genannt wird, die den Betrieb unserer alten Geräte verursacht, sind ganz offenbar weitaus größer als angenommen. Waren vor allem die sportlichen Apparate der Siebziger Jahre von der Umstellung auf bleifreien Treibstoff, primär deren Ventilsitze, betroffen, sind es nun die älteren, deren ganze Benzinförderungseinrichtungen bzw. deren Leitungen mit samt allen Dichtungen, die nunmehr seit Jahren mit allzu scharfem Saft durchflossen werden.

Lange konnten sich die alten Werkstoffe wehren, doch irgendwann ist jeder Widerstand gebrochen und selbst das angegriffene Aluminium zeigt deutliche Spuren des Kampfes mit den heute zur Verfügung stehenden teuren Flüssigkeiten, die unsere Schmuckstücke, wie auch Wracks, erst zum Leben erwecken.

Wir wollen daher die angekündigte Studie erweitern. Erweitern durch die reichen Erfahrungen unserer Mitglieder und Leser der MVZ, um zu echt helfenden und sinnvollen Ergebnissen zu kommen. Je breiter wir dabei aufgestellt sind, umso effektiver werden die Lehren, die wir daraus ziehen können, sein. Wir wollen gerne die Erfahrungen mit Ihrem Fahrzeug, die Sie mit dem jetzigen Treibstoffen gemacht haben, sam-

eln und allen daran Interessierten danach zur Verfügung stellen. Dazu bitten wir, gemachte Erlebnisse bzw. gelungene Abhilfe, aber auch misslungene Aktionen uns mitzuteilen und dadurch einer interessierten Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Geben Sie uns neben der Schilderung des bei Ihnen aufgetretenen eigentlichen Problems, Ihre Lösung bzw. die nicht gelungene Behebung gemeinsam mit der Type und dem Baujahr Ihres Fahrzeugs bekannt. Bedienen Sie sich der Einfachheit halber des Fragebogens, der auf unsere Homepage ([www.austria-motor-veterans.at](http://www.austria-motor-veterans.at)) im Internet dazu freigestellt ist.

Sollte der Platz für Ihre Schilderungen nicht reichen, ergänzen Sie bitte den Fragebogen um ein jeweils weiteres Blatt. Senden Sie das Mail gleich an: [benzin@austria-motor-veterans.at](mailto:benzin@austria-motor-veterans.at)

Selbstverständlich können Sie Ihre Mitteilungen auch auf dem traditionellen Postweg an uns senden:

Österreichische Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen, Hütteldorfer Straße 1/11 1150 Wien.

Auch an jedem Clubabend wird Ihr Bericht zur Studie „Benzin“ gerne entgegen genommen. Redaktionsschluss ist der 10. Mai 2016.

Alle Daten werden streng vertraulich behandelt. Niemand Fremder erfährt Ihre persönlichen Angaben, Ihre technischen Mitteilungen werden anonymisiert weiterverarbeitet.

Wir danken für Ihre Mitarbeit und Mühewaltung.  
H.C.

### Seit 40 Jahren unser Motto:

*Wir bewegen Tradition*

#### INHALT:

- Seite 2: Strassenbahn ohne Schienen
- Seite 3: 39. Int. Löwen-Rallye in Salzburg Ausschreibung
- Seite 4: Béla Barényi-Preis 2015 Blumenkorso Wien-Prater, Das Co2-Wunder
- Seite 5: Oldtimer-Ausnahmen von den IG-L-Fahrverboten, Ankündigung v. Veranstaltungen + Infos
- Seite 6: Einladung zur Generalversammlung 2016, Infos, Buchbesprechungen + TMW
- Seite 7: Markt + Strassenbahn ohne Schienen 2. Teil + Infos
- Seite 8: Organisation, Termine





# Straßenbahn ohne Schiene

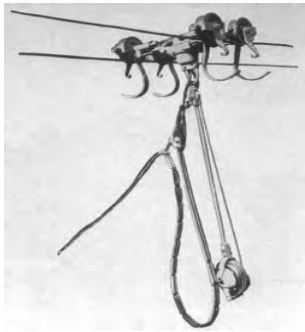
## Die ersten Oberleitungsautomobile in Österreich



Der Wagen der Oberleitungs-Automobilinie beim Halt in der Stadt Judenburg um 1913

Bereits vor 1900 begann Ludwig Lohner in Wien unter Mitarbeit von Professor Ludwig Czischek mit dem Bau von Elektromobilen, die mit mechanischem Differential arbeiteten. Bald erfuhr aber Lohner von der Idee eines jungen Elektrotechnikers, Ferdinand Porsche, den Antriebsmotor direkt in die Radnabe des Autos einzubauen (Innenpolmotor). Lohner wußte den Erfinder für sich zu gewinnen, und so begann Porsche seine später so erfolgreiche Laufbahn auf dem Gebiet des Automobilismus. Aus der Zusammenarbeit von Lohner und Porsche entstand eine neue Elektromobilkonstruktion, die unter der Bezeichnung Lohner - Porsche in Europa beachtliche Verbreitung fand. Unter gänzlichem Wegfall aller Zwischengetriebe dienten nur zwei in die Naben der Vorderräder eingebaute Elektromotoren zum Antrieb des Fahrzeuges, die Energie wurde den mitgeführten Akkumulatoren entnommen.

Um das Jahr 1903 befaßte sich die Dresdner Wagenbaufirma Carl Stoll mit dem Problem eines geeigneten Stromabnehmers für Oberleitungsautomobile und baute dabei auf der Grundidee von Siemens Elektromote auf. *Werner Siemens/Siemens & Halske Berlin - Elektromote war die Bezeichnung für eine elektrisch betriebene Wagonette, den ersten Oberleitungsbus der Welt.* Stoll nahm sich die Arbeiten von Lombard und Gerin (siehe *Compagnie française de traction par trolley automoteur Lombard-Gerin*) zum Vorbild, erkannte aber bald die Nachteile des französischen Systems. Er verzichtete auf den elektrisch betriebenen, mit dem Oberleitungsautomobil - kurz O-Bus - synchronisierten Antrieb des Stromabnahmewagens. Er entschloß sich, die Stromabnahme von der Oberleitung mittels eines vom O-bus geschleppten Verbindungskabels zum Kontaktwagen zu realisieren. Auf der 2-adrigen Oberleitung rollte der Kontaktwagen, stabilisiert durch ein auf einer 60 cm langen Pendelstange befestigtes, schweres Kugelgewicht. Abgesehen von einer mehr als 80%igen Gewichtersparnis des Kontaktwagens war auch die Kontinuität der Stromab-



nahme gewährleistet. Das Gewicht des Kontaktwagens betrug 3,5 kg. Zur weiteren Sicherheit war an jedem Rollenlager überdies noch eine Schutzgabel angebracht, die ein Herabfallen des Kontaktwagens verhinderte. Bald zeigte sich die Brauchbarkeit des inzwischen patentierten Stoll'schen Kontaktwagens (Abb. oben). Die 1903 errichtete O-Buslinie „Haidebahn“ in Dresden zeigte bei der Stoll'schen Stromabnahme sehr gute Ergebnisse.



Die Fahrzeuge (Abb. oben) baute Stoll selber, hatte aber damit keine besonderen Erfolge zu verzeichnen. Es waren Sattelschlepper, wobei

Um die Jahrhundertwende und zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde der elektrische Antrieb trotz der damit verbundenen Probleme als besonders attraktiv empfunden, da die Leistungsfähigkeit der damaligen Verbrennungsmotoren im Omnibus vergleichsweise gering war. Es wurden daher vorwiegend steigungsreiche Strecken elektrifiziert, die gewöhnliche Omnibusse vor enorme Probleme stellten. Unser Titelbild zeigt die Oberleitungs-Automobilinie, die den Bahnhof Judenburg der K.K. Staatsbahnen mit der Stadt Judenburg verbunden hat. Zur damaligen Zeit war es die schwierigste zu befahrene Oberleitungs-Automobilinie in Österreich, da eine Steigung von mehr als 15 % bewältigt werden mußte. Der Betreiber und Errichter dieser Linie war der Gasthofbesitzer Robert Brand. Mehr zu dieser Pioniertat in dem folgenden Bericht nach einem Artikel von Dkfm. Herbert Wöber (Periodikum Judenburger Museumsverein).

der mit einem zweiachsigen Drehgestell ausgestattete Vorspann die gesamte elektrische Ausrüstung beinhaltete. Er bildete mit allen für die Bewegung und Lenkung der Zugfahrzeuge nötigen Vorrichtungen ein abgeschlossenes Ganzes. Das vordere Räderpaar diente nur zur Lenkung und übernahm daher auch nur einen geringen Teil der Wagenlast. Die hintere, nicht schwenkbar gelagerte Triebachse wurde über Ketten von zwei 15-PS-Motoren, die federnd aufgehängt waren, angetrieben. Sie arbeiteten in der üblichen Serien-Parallelschaltung und wurden über einen Schleifringfahrerschalter kontrolliert. Der eigentliche Wagenkasten hatte nur eine feste Achse und ruhte mit seinem Vorderteil mit einem Kugelzapfen in einer Pflanne auf dem Vorgespann.

Partner für die elektrische Ausrüstung des Stoll'schen Oberleitungs-Bus-Systems war die Firma AEG. Ab 1904 jedoch, versuchte AEG mit einer Eigenkonstruktion ein Konkurrenzprodukt zu bauen. Knackpunkt war, bei den O-Bus-Systemen immer schon die Stromabnahme von einer in ca. 7 Meter Höhe angebrachten Oberleitung. Da das Stoll'sche System durch Patente geschützt war, mußte die Stromabnahme neu entwickelt werden. AEG scheiterte jedoch an der Aufgabe und mußte das Projekt fallen lassen.

Stoll war sich unterdessen der Mängel seiner Fahrzeuge, die aus dem Pferdeomnibus entstanden waren und Holzräder mit Eisenreifen besaßen, bewußt geworden. Er begann nach geeigneten Fahrzeugkonstruktionen zu suchen und kam durch einen glücklichen Zufall auf die Lohner Porsche-Elektromobile. 1904 nahm Stoll die Verhandlungen mit der Firma Lohner auf, die schon nach kurzer Zeit erfolgreich beendet werden konnten. Damit hat die Geburtsstunde des Oberleitungs-Automobilwesens in Österreich geschlagen. Carl Stoll hatte das Problem der Stromabnahme von der doppelpoligen Oberleitung bereits erfolgreich gelöst - Ludwig Lohner und Ferdinand Porsche hatten das brauchbare Elektromobil. Unter Zusammenarbeit dieser drei Männer sowie des in der Folge immer mehr hervortretenden Sohnes von Carl Stoll, Ing. Ludwig Stoll, entstand 1906 ein Verkehrssystem, dessen Wesen die Unabhängigkeit der Fahrzeuge von Schiene und die Beweglichkeit gegenüber der Oberleitung mit Hilfe eines in der Länge veränderlichen Stromabnehmers war.

Die Daimler-Motoren-Gesellschaft in Wiener Neustadt, bei der Porsche 1906 als technischer Direktor eingetreten war und an der die Jelinek Mercedes-Gruppe beteiligt war, übernahm dann die Lohner-Porsche-Patente. Man lieferte ab 1907 in Gemeinschaftsarbeit mit Lohner, der weiterhin die Karosserien baute, Oberleitungsautomobile, die in der damaligen Fachliteratur unter den Herstellernamen (Firma) wie „Lohner-Porsche-Stoll“ und „Lohner-Stoll“, „Mercedes-Stoll“, „Mercedes-Electrique“ und „Mercedes-Electrique-Stoll“ erwähnt werden. Auch unter „Stoll-Electrique“ und „Stollbus“ sind diese Fahrzeuge zu finden. Meist ist aber der Name Stoll enthalten, der dem Oberleitungsautomobil in Österreich zum Erfolg verhalf. 1908 hatte der Stromabnehmer wohl noch eine kleine Veränderung erfahren, im Prinzip war



Carl Stoll, 1846-1907

aber alles gleichgeblieben. Die früher starren Brücken der Rollenpaare wurden so gestaltet, daß sich jede der vier Rollen unabhängig bewegen konnte. Das Kugelgewicht machte einer Pende Platz, in die nunmehr die Spannvorrichtung für das Verbindungskabel eingebaut war. Durch diese Änderungen wurde der Stromabnehmerlauf - besonders in den Kurven - noch ruhiger und die Kabelschleife der Pende ermöglichte mit der im Wagen eingebauten automatischen Kabeltrommel eine bessere Wendigkeit der Fahrzeuge.

Die wesentlichen Merkmale des Lohner-Porsche - Stoll - Systems waren:

1. geräuschloses Fahren und große Sauberkeit im Betrieb.
2. direkter Antrieb durch Radnabenmotoren - keine Mechanik
3. geringes Gewicht (Chassis 1,7 t, komplettes Fahrzeug 2,5 t)
4. gute Stromabnahme von der Oberleitung und große Bewegungsfreiheit der Wagen.

Das Chassis konnte infolge Wegfallens der Kraftübertragungseinrichtungen (z.B. Verbrennungsmotoren) recht einfach und leicht gehalten werden. Die quer versteiften Längsträger hatten lediglich die Wagenfedern, die beiden Räderpaare, die Lenkvorrichtung, die zwei mecha-



Der Wagen Gmünd Nr. 1 aus dem Jahr 1907

schen Bremsen und den Fahrshalter mit dem Widerstand aufzunehmen. Die Antriebsmotoren wurden, wie bereits erwähnt, in die Radnaben eingebaut. Die Bremseinrichtungen waren in dreifacher, voneinander unabhängiger Art vorhanden. Die Hinterräder waren mit Innenbackenbremsen, die Vorderräder mit Außenbackenbremsen versehen. Diese konnten durch je ein getrenntes Pedal (links und rechts neben dem Lenkstock) betätigt werden. Die elektrisch angetriebenen Räder wurden durch die elektrische Kurzschlußbremse (siehe Widerstand beim Fahrshalter) gebremst. Je nach der gewählten Art des Antriebes wurden die Vorder- oder Hinterräder bzw. alle Räder durch die elektrische Kurzschlußbremse in ihrem Lauf verzögert. Als Feststellbremse diente eine mechanisch betätigte Backenbremse (Handbremse).

Die Motoren waren normal für eine Leistung von 20 PS ausgelegt und direkt in die Radnaben eingebaut. Beim Hinterradantrieb war auf dem für die Kabelführung hohl ausgeführten Achsstummel der hintere Ankerdeckel mit Kugellager und Bremsscheibe angebracht; der Stern wurde mit Keil und Keilnut auf dem Achsstummel befestigt. Der Anker trug vorn an einer geschlossenen Wand den Plankollektor, das zweite Kugellager und an seinem äußeren Umfang die Radspeichen und Felgen. Nach Verschrauben mit dem hinteren Ankerdeckel verhinderte die Nabe des zuletzt aufgeschobenen Bürstenhalters mit einer Schraubenmutter das seitliche Verschieben des ganzen Ankers. Ein über den Kollektor geschraubter leichter Deckel verhinderte das Eindringen von Staub und Feuchtigkeit in den Motor. Der Vorderradantrieb war gleichartig aufgebaut, doch erfolgte die Motorenmontage auf einem hohlen Rotationskörper, der mit Hilfe eines in die Radebenen verlegten Drehbolzens auf der Vorderachse befestigt war. Die Steuerung der Motoren erfolgte über einen Schleifringfahrerschalter mit sechs Fahr- und drei Bremsstufen üblicher Straßenbahnbauart in



Der Oberleitungs-Automobilinien Wagen am Landtorberg/Judenburg

Serien-Parallelschaltung. Die Wagenkasten waren aus Holz gebaut und besaßen ein geschlossenes Fahrgastabteil mit davon getrenntem, offenen Fahrerplatz. Die Grundkonstruktion war in allen Ausführungsfällen gleich. Sonderwünsche der Besteller bezogen sich meist auf die Innenausstattung. Das Gesamtbild der Fahrzeuge unterschied sich im Wesentlichen durch die Anordnung der Einstiege.

Vorzugsweise wurden Oberleitungs-Automobilinien zwischen Bahnhöfen und weiter entfernten Siedlungen eingerichtet. Auch als Zubringerdienst zur Straßenbahn war die Oberleitungs-Automobilinie anzutreffen.

Als erste Oberleitungs-Automobilinie in Österreich wurde am 16. Juli 1907 die 3,3 km lange Anlage vom Bahnhof Gmünd (N.-Ö.) der



Die elektr. Oberleitungs-Buslinie in Gmünd N.Ö.

k. k. Staatsbahnen zur Stadt Gmünd feierlich durch Erzherzog Rainer eröffnet.

Zehn Monate später, am 22. Mai 1908 eröffnete die 3,7 km lange Oberleitungslinie vom Bahnhof Klosterneuburg-Weidling der Kaiser Franz-Josefs-Bahn nach Weidling ihren Betrieb. Sie war von den Gemeindevätern auf Grund der guten Erfahrungen der Gmünder Linie in Auftrag gegeben worden.

Auch die Gemeinde Wien hatte, inspiriert durch einen Besuch ihrer Vertreter in Gmünd, eine Oberleitungslinie errichten lassen. Sie nahm ihren Ausgang in Pötzleinsdorf, dem Endpunkt der Straßenbahnlinie 41 und führte nach dem 1,9 km entfernten Salmansdorf. Am 14. Oktober 1908 unternahm Bürgermeister Dr. Karl Lueger die Eröffnungsfahrt.

Kalksburg hingegen nahm sich sein Vorbild an Weidling, das viele verkehrstechnische Parallelen aufweist. Hier wie dort galt es, von einem Bahnhof die Verkehrslinie ins Gemeindegebiet zu führen. Genau zwei Jahre nach der Eröffnung der ersten österreichischen Oberleitungs-Automobilinie, nämlich am 17. Juli 1909, konnte zum ersten Mal vom Bahnhof Liesing der k. k. priv. Südbahngesellschaft aus das 3,8 km entfernte Kalksburg mit einem Oberleitungsautomobil erreicht werden.

Als letzte und technisch schwierigste Anlage wurde am 10. Dezember 1910 bei Schnee und Glätte die Linie Bahnhof Judenburg der k. k. Staatsbahnen zur Stadt Judenburg in der Steiermark in Betrieb gesetzt. Seit 1907 bemühte sich der Gasthofbesitzer Robert Brand um die Erlaubnis zur Errichtung einer Oberleitungs-Automobilinie zwischen dem Bahnhof und der Stadtmitte. Am 10. Dezember 1910 kam es zur ersten Fahrt der Oberleitungs-Automobilinie nach dem System Lohner-Porsche-Stoll. Das benachbarte E-Werk lieferte Strom für die Oberleitung. Die Linie führte vom Bahnhof über die Magdalenen-Brücke, dem Landtorberg zum Hauptplatz bzw. zur Remise beim „Postl-Stadl“ (Ecke Burggasse/Postgasse) - auf einer Strecke von rund 2 Kilometern Länge und 15%iger Steigung.

Fortsetzung auf Seite 7, rechts oben





# 39. Int. LÖWEN-RALLYE

in Salzburg mit Wertung zur 5. Stille Nacht Classic  
02. - 04. September 2016



nicht von der Verantwortlichkeit für die Verkehrssicherheit ihrer Bewerbungsfahrzeuge nach dem KFG und der StVO.

### Verehrte Motor-Veteranen-Freunde!

Mit großer Freude überreichen wir die Ausschreibung unserer Veranstaltung und erlauben uns, Sie mit Ihren Angehörigen, sowie alle Freunde und Gönner, als aktive Teilnehmer oder als Zuschauer, recht herzlich einzuladen.

### Ausschreibung

Die Landesgruppe Salzburg der Österreichischen Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen veranstaltet vom

**02. - 04. September 2016**

die

### 39. Internationale Löwen Rallye

nach AMV Standards, ausgeschrieben für Motorveteranen bis Baujahr 1980.

### Propositionen der Fahrt:

#### Freitag, 02. September 2016

##### Bis 19.00 Uhr

Eintreffen der Teilnehmer mit ihren Bewerbungsfahrzeugen bei Gasthof „JÄGERWIRT“ Kasern 4, 5101 Bergheim bei Salzburg

Abstellmöglichkeit für Transportfahrzeuge, Technische Abnahme, Übergabe der Fahrtunterlagen und Startnummern.

**19.00 Uhr:** Vorgespräche zur Rallye

**20.00 Uhr:** Begrüßung und Oldtimerstammtisch,

#### Samstag 03. September 2016

##### Bis 09.00 Uhr

Eintreffen der restlichen Teilnehmer mit ihren Bewerbungsfahrzeugen beim Gasthof „JÄGERWIRT“ Kasern 4, 5101 Bergheim bei Salzburg

Abstellmöglichkeit für Transportfahrzeuge, Technische Abnahme, Übergabe der Fahrtunterlagen und Startnummern.

##### 10.00 Uhr:

Aufstellung geordnet nach Startnummern zur Fahrt entlang der Bundesstrasse 156 durch den Weilharforst Richtung Hochburg-Ach. Besichtigung der längsten Europäischen Burg.

##### 10.15 Uhr:

Start in Minutenabstand mit Fahrzeugvorstellung vom Parkplatz Gasthof „Jägerwirt“

##### 12.30 Uhr:

Mittagsrast zwischen oberen und unteren Weilharforst (siehe Fahrtunterlagen).

##### 15.00 Uhr:

Start zur 2. Etappe

ca. **17.00 Uhr** Zieleinlauf beim Gasthof „Jägerwirt“

**19.30 Uhr** Abendveranstaltung mit Abendmenü

#### Sonntag 04. September 2016

##### 09.30 Uhr:

Fahrt Richtung Wals zum Museum „Hans Peter Porsche Traumwerk“. [www.hanspeterporsche.com](http://www.hanspeterporsche.com)

##### 12.30 Uhr:

Eintreffen beim Gasthof „Jägerwirt“ mit anschließender Siegerehrung und Verabschiedung der Teilnehmer und Teilnehmerinnen

### Fahrzeugabnahme

Überprüft werden Originalität und Verkehrssicherheit der Fahrzeuge. Die Abnahme entbindet Fahrer und Halter jedoch

### Sportgesetz

Der Bewerb ist eine touristische Ausfahrt mit Sonderprüfungen sowie Durchfahrtskontrollen, die in den Durchführungsbestimmungen erläutert sind.

### Fahrzeuge

Die Fahrzeuge werden wie folgt in Klassen eingeteilt:

Klasse 1: Automobile bis einschließlich Baujahr 1918

Klasse 2: Automobile der Baujahre 1919 bis 1930

Klasse 3: Motorräder bis einschließlich Baujahr 1930

Klasse 4: Automobile der Baujahre 1931 bis 1945

Klasse 5: Motorräder der Baujahre 1931 bis 1945

Klasse 6: Automobile der Baujahre 1946 bis 1955

Klasse 7: Motorräder der Baujahre 1946 bis 1955

Klasse 8: Automobile der Baujahre 1956 bis 1975

Klasse 9: Motorräder der Baujahre 1956 bis 1975

Klasse 10: alle ein- und mehrspurigen KTM-Fahrzeuge

Aus Gründen der Qualität ist die Veranstaltung auf 100 Teilnehmerfahrzeuge beschränkt.

Der Veranstalter behält sich die Aufteilung oder Zusammenfassung von Klassen, sollte die erforderliche Anzahl der gemeldeten Fahrzeuge zu gering sein oder erheblich überschritten werden, sowie die Zulassung interessanter oder extrem seltener Fahrzeuge jüngerer Produktion, vor.

Alle teilnehmenden Fahrzeuge müssen zum Straßenverkehr zugelassen, die Fahrer im Besitze der behördlich vorgeschriebenen Dokumente (Führerschein) sein. Startnummern werden vom Veranstalter zur Verfügung gestellt.

### Fahrdisziplin

Die Teilnehmer haben die Kraftfahr- und Straßenverkehrsvorschriften **genau einzuhalten**. Dies gilt insbesondere für die Einhaltung der Fahrgeschwindigkeit. Ortsgebiete sind mit einer, dem Ortsverkehr und Ortsverhältnissen entsprechenden geminderten Geschwindigkeit zu durchfahren.

Ein von den Sicherheitsbehörden oder ihren Organen wegen Benützung der falschen Fahrbahnseite oder wegen sonstiger erheblicher Vorschriftswidrigkeiten beanstandeter Fahrer kann aus der Wertung ausgeschieden werden.

### Preise

Die Erstplatzierten innerhalb jeder Klasse erhalten die jeweils gewidmeten Ehrenpreise. Jeder Teilnehmer erhält ein Erinnerungsgeschenk.

### Wertung

Als Grundlage der Wertung gelten: das vollständige Zurücklegen der vorgeschriebenen Strecke mit eigener Kraft und das Ergebnis der Sonderprüfungen.

### Nennungen

Alle Nennungen sind auf dem Postweg an die: **Österreichische Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen**, A-1150 Wien, Hütteldorfer Straße 1/11 bzw. e-Mail: [lr@austria-motor-veterans.at](mailto:lr@austria-motor-veterans.at) zu richten.

**Nennungsschluss ist der 01. August 2016** (Datum des Poststempels).

Nachnennungen können nur mehr nach Maßgabe der Möglichkeiten Berücksichtigung finden und werden mit einer Gebühr von € 30,— belastet. Bei der Anmeldung ist die offizielle Nennbestätigung vorzulegen.

### Nenngeld

Im Nenngeld ist enthalten:

- Fahrtunterlagen
- Preise
- Samstag Mittagessen und Aberdensen,
- Getränke bitte immer selbst bezahlen!
- Betreuungsfahrzeug

Nenngeld wird von Mitgliedern der Österreichischen Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen keines eingehoben.

Bitte Zahlungsbeleg des Mitgliedsbeitrages zur Fahrzeugabnahme mitbringen!

Gäste wollen bitte ein Nenngeld von € 80.00 (ein Fahrzeug – zwei Personen) bzw. € 40,00 (ein Fahrzeug – eine Person) auf das Konto:

**IBAN: AT31 3200 0000 0205 6992** und **BIC: RLNWATWW** der Raiffeisen Landesbank NÖ-Wien überweisen.

Bitte den Zahlungsbeleg zur Fahrzeugabnahme mitbringen!

### Bestimmungen

Dem Veranstalter steht das Recht zu, Nennungen ohne Angaben von Gründen abzuweisen, ebenso die Fahrt zu verschieben, abzuändern oder abzusagen.



Zur Fahrt ergehen Durchführungsbestimmungen, die mit den Startunterlagen übergeben werden; die genaue Route, Sonderprüfungen und Aufgabenstellungen sind ebenfalls in den Startunterlagen enthalten und für die Wertung verbindlich.

Der Veranstalter lehnt jede Haftung für Personen- und Sachschäden ab, die während der Fahrt eintreten. Die Fahrer tragen die zivil- und strafrechtliche Verantwortung für die von

ihnen bzw. ihren Fahrzeugen verursachten Personen- oder/und Sachschäden selbst. Die Fahrer unterwerfen sich den Durchführungsbestimmungen und verpflichten sich, unter keinen Umständen ordentliche Gerichte anzurufen.

Alle Teilnehmerfahrzeuge werden während der gesamten Veranstaltung bei Bedarf über den AMV Notruf 0650/555 555 4 und Begleitfahrzeug betreut.

### Organisation + Fahrtleitung:

Peter Frohnwieser und Martin Zehentner und Ihr TSMVS-Team

### Quartier bitte selbst bestellen:

### Der Jägerwirt

Roth & Gann GmbH  
Kasern 4, 5101 Bergheim bei Salzburg  
Tel.: 0662-452177  
Fax: 0662-452177-43  
e-Mail: [info@jaegerwirt-salzburg.at](mailto:info@jaegerwirt-salzburg.at)  
<http://www.jaegerwirt-salzburg.at>

**NENNUNG für 39. Int. LÖWEN-RALLYE**

**Senden an:**  
**Österr. Gesellschaft für histor. Kraftfahrwesen**  
**Hütteldorfer Str. 1/11**  
**1150 Wien**

oder per e-Mail an:  
[lr@austria-motor-veterans.at](mailto:lr@austria-motor-veterans.at)

**NENNUNG zur 39. Int. LÖWEN - RALLYE in Salzburg vom 02. - 04. September 2016**

Nennender:		Adresse und Tel. Nr.:	
Fahrer/Beifahrer/in:		Adresse:	
Clubzugehörigkeit:	Fahrzeugmarke:	Type:	Baujahr:
Zylinder:	Hubraum	PS:	Pol. Kennzeichen:
Karosserieform/Aufbau:			
Besonderheiten/Sonstiges/zusätzlicher Beifahrer/in:			

**Ich erkläre, die Ausschreibung zu kennen und zu akzeptieren.**

Datum: ..... Unterschrift: .....





# 11. BÉLA BARÉNYI - PREISVERLEIHUNG

## Auszeichnung der Arbeitsgemeinschaft für Motorveteranen für Lisl Mesicek



Im altherwürdigen Haus des ÖAMTC am Schuberting in Wien fand am 9. November 2015 unter Teilnahme von vielen der bisherigen Preisträger, Ehrengästen und viel Publikum die feierliche Übergabe des Béla Barényi Preises statt.

Nach zehn Jahren wurde der Béla Barényi - Preis wieder an eine Frau vergeben.

Es ist dies die kontinuierliche Fortsetzung der Ehrung von Persönlichkeiten, die sich um das technische Kulturgut „historisches Kraftfahrzeug“ und dessen geschichtliche Entwicklung bis zum heutigen Tag, verdient gemacht haben.



Der Béla Barényi-Löwe

Barényi im Internet:

[https://de.wikipedia.org/wiki/B%C3%A9la\\_Bar%C3%A9nyi](https://de.wikipedia.org/wiki/B%C3%A9la_Bar%C3%A9nyi)

Lisl Mesicek, Vizepräsidentin der ÖGHK (Österreichische Gesellschaft für historisches Kraftfahrzeugwesen) die Preisträgerin 2015 ist nun ein weiteres Glied der Kette all jener Großen, die in den letzten 10 Jahren geehrt wurden.

Es waren dies:

2005 Patricia Fischer Mitarbeiterin des ÖAMTC

– Referat für historische Kraftfahrzeuge

2006 Prof. Dipl. Ing. Dr. Ernst Fiala,

Automobilkonstrukteur – Entwicklung des VW Golf

Kein Geringerer, als Béla Barényi, der unermüdliche Erfinder vieler wichtiger Komponenten für das Kraftfahrzeug - „Vater der passiven Sicherheit“ und Mitgestalter der KFZ-Geschichte, ist Namensgeber dieser Auszeichnung; Näheres zu Béla

2007 Ing. Martin Pfundner, Mitbegründer und Herausgeber der Auto Revue (1964 – 1975), Chefredakteur von Auto Jahr (1973 – 1998), Direktor bei British Leyland Austria (1975 – 1983/84), Direktor Öffentlichkeitsarbeit und Vorstandsmitglied General Motors Austria (1984 – 1996), Vizepräsident + Vorstandsmitglied der FIA (1967 – 1973)

2008 Gustav Trubatsch, Generaldirektor von Castrol Austria.

2009 Dipl. Ing. Fritz Indra, 1985 – 1998 Motoren und Fahrzeugentwickler, Direktor Vorausentwicklung der Adam Opel AG

2010 Heinz Prüller, Sportreporter

2011 Prof. Dipl. Ing. Dr. h.c. Jürgen Stockmar, ehemaliger Vorstand von Audi, Opel + Magna.

2012 Univ. Prof. Dr. Hans Peter Lenz, von 1974 – 2002 Vorstand des Instituts für Verbrennungskraftmaschinen und Kraftfahrzeugbau an der Technischen Universität Wien.

2013 Hans Hermann, Rennfahrer.

2014 Hofrat Univ. Prof. Dr. Alfred Staffen, Sportarzt, FA für Chirurgie.



Seit mehr als 30 Jahren befaßt sich Lisl Mesicek intensiv mit dem Thema Geschichte und Entwicklung der Mobilität in Österreich. Diese Arbeit fand in Fachgremien, Veranstaltungen, Vorträgen und Öffentlichkeitsarbeiten einen beachtenswerten Niederschlag.

Für die Szene ist Lisl Mesicek nicht mehr wegzudenken; ist sie doch stets bemüht, das Gemeinsame aufzuzeigen, um das Beste für die Aufarbeitung aller, mit dem historischen Kraftfahrzeug zusammenhängenden Problemen, zu finden.

Ihre verbindliche Art, gepaart mit freundschaftlicher Strenge, sowie ihr Verständnis für Technik, sind die Voraussetzungen ihres Erfolges in persönlicher und fachlicher Hinsicht.

Nach der Begrüßung durch AMV Präsident Mag. Heinz Clostermeyer übergab dieser dem Hausherrn, KommR Dkfm. Werner Kraus, Präsident des ÖAMTC, das Wort. Frau Mag. Angelika Kiessling, Leiterin Unter-



nehmenskommunikation Bosch Österreich, fand in ihrer interessanten Ansprache, den wunderbar formulierten Übergang von, in technischer Verantwortung stehender Frauen, auf die zu ehrende Preisträgerin.

Die persönliche gehaltene Laudatio von KommR Franz Steinbacher gab den Festgästen Einblicke in das Leben und Wirken der Geehrten.

Die Übergabe des goldenen Löwen, des Sinnbildes für den Béla Barényi-Preis, der die dahinterstehende Kraft symbolisch vermitteln soll, erfolgte durch den AMV Präsident, Mag. Heinz Clostermeyer.

In kurzen, aber sehr herzlichen Worten bedankte sich Lisl Mesicek für den Preis und brachte zum Ausdruck, daß sie diesen auch für alle jene Frauen übernimmt, die in der Szene wertvolles geleistet haben und nach wie vor leisten. Signifikant für Lisl Mesicek war, daß sie in ihrer Dankesrede nicht auf die vielen Freunde und Kollegen, die sie in all den Jahren begleitet und bei

ihren Aktivitäten unterstützt haben, vergessen hat.

Die hohe Wertschätzung für Lisl Mesicek doku-



mentierte sich in den nahezu 200 Gästen aus der historischen Kraftfahrzene, der Politik, Wirtschaft, Kunst und viele persönliche Freunde, die diesen festlichen Abend mit ihr teilten.

Das anschließende Buffet gab Raum für persönliche Gespräche mit der Preisträgerin und dem zahlreichen Publikum.

Wir freuen uns und gratulieren Lisl Mesicek zur Ehrung mit dem Béla Barényi – Preis 2015.

Text: Dr. Eva Maria + RegR Gerhard Lang  
Fotos: René Sebastian, Manfred Greiner



von links: KR F. Steinbacher, Präs. KR W. Kraus-ÖAMTC, Mag. A. Kiessling-BOSCH, L. Mesicek, Präs. Mag. H. Clostermeyer-AMV

„Oldtimer willkommen“  
beim traditionellen Blumencorso

im Prater

Kein anderes Wiener Grätzl vereint Tradition und Moderne

auf so unnachahmliche Art und Weise wie der Prater. Kaiser Josef II. überließ der Bevölkerung im Jahr 1766 das bis dahin als Jagdrevier für adelige Gäste genutzte Areal – und hob mit dieser edlen Geste auch den Wurstelprater aus der Taufe! Die rund um den Globus bekannten Attraktionen locken inzwischen bis zu vier Millionen Besucher im Jahr aus dem In- und Ausland in die Leopoldstadt.

Fürstin Pauline von Metternich war es, die die Tradition des Blumencorsos am 29. Mai 1886 schließlich ins Leben rief. Buntgeschmückte Kutschen und Reiter zogen einmal im Jahr alle Blicke auf sich. Im Laufe der Jahre schlossen sich auch immer mehr motorisierte Teilnehmer dem Corso an, bis – exakt 39 Jahre nach der Blumencorso-Premiere – im Jahr 1925 der 1. Automobil-Blumencorso im Prater stattfand.

Auf dieser wunderbaren Tradition basierend wird anlässlich des 250-Jahr-Jubiläums am 9. April 2016 erneut ein bunter Blumencorso veranstaltet. Im Zentrum steht dabei die spannende und abwechslungsreiche Geschichte des Vergnügungsgrätzls, das mit Fahrzeugen aus allen Epochen nachgezeichnet wird. Aufwendig geschmückte Fiakergespanne, Bierwägen, Fahrräder, Oldtimer, Motorräder und Elektro-Autos drehen, begleitet von Musikkapellen und unter den Augen tausender Besucher, ihre Runden durch den Wurstelprater. Eine prominent besetzte Jury kürt schließlich unter allen Teilnehmern „Das Frühlingsfahrzeug“.

An dieser Stelle, werte Oldtimer-Freunde, möchten wir uns an Sie persönlich wenden. Wer sein Fahrzeug beim Blumencorso präsentieren will, den dürfen wir hiermit ganz herzlich dazu einladen. Informationen zur Veranstaltung und zu Ihrer Anmeldung erhalten Sie bei Natalie Berger (Agentur corporate identity prihoda) unter der Telefonnummer 01/4796366-15 oder unter der e-Mail-Adresse: [natalie.berger@cip.at](mailto:natalie.berger@cip.at). Als Dankeschön bekommt jeder Teilnehmer eine Urkunde sowie eine kleine Überraschung überreicht.

Wir würden uns freuen, auch Sie mit Ihrem wertvollen historischen Automobil, Motorrad oder Traktor beim Blumencorso begrüßen zu dürfen.



# PRATER

Spaß in Wien  
seit 1766

## Das CO<sub>2</sub> Wunder

Mehr als 100 Jahre sind vergangen, seit die ersten Elektromobile auf den Straßen rollten. Nun ist es wieder so weit; alle namhaften Automobilhersteller experimentieren mit dem elektrischen Antrieb für Kraftfahrzeuge. Und noch immer ist die Speicherung der elektrischen Energie nicht zufriedenstellend gelöst. Auch modernste Akku-Konzepte bringen nicht die Reichweiten, wie man sie von einer Tankfüllung für Verbrennungsmotoren kennt. Der Hybrid funktioniert natürlich auch nur mit dem Verbrennungsmotor, der die Luft belastet.

Also muß nach einem neuen Antrieb gesucht werden, der die Luft nicht belastet, dessen Energiezufuhr nachhaltig ist, der geräuschlos arbeitet und einen Generator antreiben kann.

Ein selbstloser, noch wenig verstandener Visionär für eine lebenswerte Zukunft auf unserer Erde ist Roland STAGL aus Groß Sieghards. Trotz Widerständen und vielfachem Unverständnis zuständiger Förderstellen, arbeitet er seit Jahren an der Entwicklung eines CO<sub>2</sub>-Motors.

Das Prinzip ist, daß gasförmiges Kohlendioxid mit einem Druck von 70 bar verflüssigt wird – flüssiges Kohlendioxid ist handelsmäßig erhältlich – flüssiges CO<sub>2</sub> ist nicht komprimierbar. Wird der Behälter des flüssigen CO<sub>2</sub> mit Niedrigtemperatur (z.B. sogar mit Körpertemperatur von ca. 37 Grad C) erwärmt, dehnt sich das flüssige CO<sub>2</sub> um ein Mehrfaches aus und erzeugt im Behälter einen enormen Druck. Dies geschieht lautlos und ohne irgendeinem Abfallprodukt. Abkühlen und erwärmen des CO<sub>2</sub>-Behälters bewirken stetige Druckunterschiede und damit oszillierende Kraft, die mit entsprechenden mechanischen Mitteln in eine Drehbewegung umgesetzt wird.

All diese Bemühungen von Roland Stagl, wurden von keinem Geringeren, als Hubert Sielecki – einem vielfach ausgezeichneten, österreichischen Künstler, filmisch dokumentiert.

Auf Einladung von Prof. Mag. Kurt Brazda, Vorstandsmitglied des Künstlerhauses, Bereich Film und Fotografie, war es möglich, unseren Mitgliedern der ÖGHK-Landesgruppen Wien und NÖ-Nord, am 1. Dezember 2015 im Stadtkino Wien im Künstlerhaus, im Rahmen „Freies Kino“, diesen Dokumentarfilm zu zeigen. Viele Kollegen sind unserer Einladung gefolgt.

Nach fünf Jahren intensiver Entwicklungsarbeit für ein Aggregat zur Stromgewinnung hat Roland Stagl dieses nun seit März 2014 in ein neues, modernes Auto eingebaut und mit großer technischer Fertigkeit und Ausdauer das Auto von einem Öl-mobil zu einem E-mobil verändert. Bei laufender Kamera ist Roland Stagl mit dem halbfertigen Prototypen (einem umgebauten Audi Q5) im dichten Alltagsverkehr durch Wien gefahren.

Man kann nur hoffen, daß dieses System so erfolgreich weiterentwickelt wird, daß in naher Zukunft Automobile mit Schadstoff-freiem Antrieb, entwickelt in Österreich, unterwegs werden sein können.

Text: H.+L.M. Foto: Künstlerhaus Wien



Hubert Sielecki (links) und Roland Stagl





# Oldtimer-Ausnahmen von den IG-L-Fahrverboten

von Gastautor KommRat Franz Steinbacher



Nachdem im vergangenen Sommer eine Reihe von divergierenden Sichtweisen, betreffend OldtimerFahrverbote im Zuge der IG-Luft-Richtlinie, durch's Internet geschwirrt sind, habe ich mir,

dank der tatkräftigen Unterstützung der „Abteilung Umwelt und Energiepolitik der Wirtschaftskammer Österreich“ ein Bild über die tatsächliche Situation, betreffend möglicher Fahrverbote von Oldtimern auf heimischen Straßen verschafft.

Eines gleich vorweg, es sieht in der Praxis mehr als gut aus, der überwiegende Teil der österr. Bundesländer hat bereits Ausnahmen von den IG-L-Fahrverboten für Oldtimer/hist. Fahrzeuge (siehe auch nebenstehende Aufstellung) und jene Länder die noch keine Ausnahmeregelungen für hist. Fahrzeuge haben, die Arbeiten daran, bzw. haben Ausnahmen für hist. Fahrzeuge bereits in einem Begutachtungsentwurf, wie z.B. Tirol.

In Salzburg bin ich im Zuge meiner IG-L Recherche lediglich auf zwei Straßenstücke mit einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung gestossen.

In Vorarlberg gibt es im Gemeindebereich Feldkirch ein allgemeines Fahrverbot im Zuge des Immissionschutz-Gesetzes (IG-L).

In Kärnten habe ich im Gemeindebereich Klagenfurt ebenfalls ein allgemeines Fahrverbot auf zwei kurzen Straßenstücken gefunden.

In diesen drei Bundesländern gibt es keine expliziten Ausnahmeregelungen für Oldtimer/hist. Fahrzeuge, diese wären aber bei der derzeitigen Gesetzeslage auch nicht zwingend notwendig.

## Oldtimer-Ausnahmen von den IG-L-Fahrverboten (Stand 8.10.2015)

Wien:

§ 5 Abs 4 Z 4

Historische Fahrzeuge gemäß § 2 Abs 1 Z 43 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG 1967), BGBl Nr. 267/1967, in der Fassung BGBl Nr. 90/2013.

Steiermark:

§ 3 (4) Z 3

Lastkraftwagen mit sehr kostenintensiven Spezialbauten, Fahrzeuge nach Schaustellerart sowie historische Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl Nr. 267/1967, Zuletzt in der Fassung BGBl I Nr. 116/2010: (LGBl 2012/36)

Niederösterreich:

Historische Fahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl Nr. 267/1967 in der Fassung BGBl I Nr. 90/2013

Burgenland:

§ 4 Abs 2 Z 3

Historische Fahrzeuge, die älter als 25 Jahre sind

ÖÖ:

§ 3 Abs 3 Z 4

Historische Fahrzeuge gemäß § 2 Abs 1 Z 42 KFG 1067 (KFG 1967), BGBl. Nr.267/1967, in der Fassung des BGBl. I Nr.26/2914.

Tirol:

Dzt keine, aber im Begutachtungsentwurf zur VO-Novelle vorgesehen:

§ 4 Abs 1 c :

„Fahrten mit historischen Fahrzeugen im Sinne des § 2 Abs 1 Z 43 des KraftfahrG 1967, dgF“



Alles in allem, eine mehr als erfreuliche Entwicklung, die uns hoffnungsvoll in eine, auch für die nächsten Jahre gesicherte Oldtimer-Zukunft blicken lässt. Was uns aber nicht erspart bleiben wird, ist eine deutlich von außen erkennbare Kennzeichnung unserer Fahrzeuge, um auch der Exekutive zu signalisieren, hier kommt ein historisches Fahrzeug, sprich Oldtimer.

Übrigens gemäß der Neufassung des Erlasses GZ.BMVIT-190.500/0002-II/ST4/2006 vom 2. Mai 2006 betreff Historische Fahrzeuge sind Oldtimer in die Kategorie

### 1.1.1.) § 2 Begriffsbestimmungen

(1) Ziff. 43 Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als: historisches Fahrzeug ein erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Fahrzeug,

a) mit Baujahr 1955 oder davor, oder b) das älter als 30 Jahre ist und in die vom BMVIT, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie approbierte Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen ist (§ 131b)

einzuordnen.

## 40 Jahre ÖGHK - Jubiläumsschau in Tulln 2016

**Eine Information in eigener Sache: Die Sonderausstellung der ÖGHK auf der Oldtimermesse Tulln 2016 ist bereits in Planung. Das Jahr 2016 ist für uns - die ÖGHK - von besonderer Bedeutung - wir feiern 40 Jahre ÖGHK !**

Zu diesem Anlaß plant Peter Sailer bei der Oldtimer Messe Tulln, die vom 21.- 22. Mai 2016 stattfinden wird, eine besondere, repräsentative Präsentation unserer Gesellschaft. Wir bitten unsere Clubmitglieder schon jetzt, uns für diese Ausstellung ihre Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Für die Anlieferung ist Freitag, der 20. Mai 2016 vorgesehen, Ende der Veranstaltung ist Sonntag, der 22. Mai 2016, um 18 Uhr. **Anmeldeschluß zur Teilnahme an der Jubiläumsausstellung ist Ende April 2016.**

Kontakt schriftlich oder telefonisch: Peter Sailer, 1190 Wien, Obkirchergasse 5/12, Telefon: 0676/7932692

**EINLADUNG zur HEIZHAUS-RALLYE**  
am Sonntag, den 3. April 2016 ab 10 Uhr

Treffen historischer Automobile und Motorräder (sowie klassischer Fahrzeuge) im Eisenbahnmuseum "Heizhaus" in Strasshof an der Nordbahn

Ein gemütlicher Frühlingstag mit Gleichgesinnten und Freunden historischer Bahnen.  
**KEIN NENNGELD !**

Professionelle Führung durchs Museumsgelände, Lokfahren und Mitfahren (Karten an der Museumskasse) Verpflegung im Buffetwaggon zahlt jeder selbst. Gemütliche Fahrt ohne Wertungszwang und Stress durchs vorfrühlingshafte Marchfeld und Weinviertel! Mittagessen (auf eigene Kosten) in einem idyllischen Gasthof möglich.

AMV - Veranstaltung, kein Clubzwang  
Fahrtleitung:  
Bernhard Theuermann  
Tel.: 0664/5933674






ZVR.377647534



Sportplatzweg 2  
2211 Pöllachbühl

## 10. Oldtimertreffen

### in Pöllachbühl im Weinviertel NÖ

bei der FF Am Rußbach

## Sonntag, den 12. Juni 2016

ab 9 Uhr Eintreffen der Oldtimer  
Motorräder, Mopeds, Autos und Traktoren  
(einschließlich Baujahr 1991) restauriert oder einfach im Urzustand  
ca. 11:00 Uhr starten die einzelnen Teilnehmergruppen zu einer eigenen Ausfahrt durch unsere Weinorte oder Kellergassen.

**!!! Preisverleihung !!!**

Jeder Teilnehmer erhält eine Urkunde.

**Prämiert werden:**  
die ältesten fahrtüchtigen Oldtimer je Kategorie,  
der am weitesten angereiste Teilnehmer,  
sowie der Oldtimerclub mit den meisten Fahrzeugen.

**Nenngeld - freie Spende**  
<http://oldtimerclubpöllachbühl.webs.com/>

per E-Mail: [brigitta.bareck@gmx.at](mailto:brigitta.bareck@gmx.at) oder bei Frau Bareck, Tel. 0664/4854754

Für euer leibliches Wohl wird die FF Pöllachbühl sorgen  
Wir freuen uns auf euer kommen!

Die Sektion Motorsport Union Pöllachbühl





## Einladung für Mitglieder zur HAUPTVERSAMMLUNG 2016

Statutengemäß erlaubt sich die  
**ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR HISTORISCHES KRAFTFAHRWESEN**  
zu ihrer ordentlichen Hauptversammlung 2016 höflich einzuladen.

**Termin:** Donnerstag, 31. März 2016 - 18.00 Uhr  
**Vereinshaus „Zum Acker“**  
**Bitterlichstraße 58**  
**1100 Wien**  
**Tel.: 0680/3000076**

### Tagesordnung:

Begrüßung  
Feststellung der Beschlußfähigkeit  
Wahl der Kommissionen  
Berichte:  
Präsident  
Kassenführung  
Revision  
Wahl des Vorstandes  
Abstimmung über eingebrachte Anträge  
Allfälliges

Anträge sind, gem. Statuten, bis 14 Tage vor dem Termin der Hauptversammlung schriftlich einzubringen.

### Anreise mit dem Automobil:

Ab Verteilerkreis Favoriten/Altes Landgut Abfahrt zur B 225 in die Ludwig v. Höhnelgasse, Endlichergasse, Theodor Sichelgasse und Bitterlichstraße bis Haus-Nr. 58

### Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

U3 bis Station Enkplatz, weiter mit Bus 15 A bis Männertreugasse, dann 2 min. Fußweg

Czerin Verlag

# Mobilität

technisches museum wien

## Mobilität

### 30 Dinge, die bewegen

Mobilität – sie verspricht Abenteuer, Geschwindigkeit und Dynamik.  
Mobilität ist ein Charakteristikum unserer Zeit, fast immer sind wir in Bewegung.

**Ob zu Land, zu Wasser oder in der Luft: Wir nutzen die unterschiedlichsten Dinge, um von A nach B zu kommen**

Diese Dinge prägen unsere Vorstellung von Zeit und Raum, unsere Städte und Landstriche, sie beeinflussen unseren sozialen Austausch und unser Körpergefühl. Im Technischen Museum Wien werden die unterschiedlichsten Mobilitätsobjekte gesammelt. 30 davon haben die Autorinnen und Autoren dieses Buches ausgewählt. Jedes dieser Objekte erzählt vom Wunsch der Menschen nach Austausch und Dynamik. Mobilität formt uns alle auf vielfältige Weise, und wir formen die Dinge, die uns bewegen.

Technisches Museum Wien  
**Mobilität - 30 Dinge, die bewegen**  
ISBN 978-3-7076-0564-8  
hochwertiger Leinenband mit zahlreichen farbigen Abbildungen  
18 x 27 cm  
Preis: Euro 39,-



© Klaus Pichler

## BUCHBESPRECHUNGEN



**Nach vielen Jahren ist wieder ein Buch über das Leben und Wirken von Hans Ledwinka und seinen Sohn Erich, den beiden genialen österr. Automobilkonstruktoren erschienen.**

Ing. Günther Nagenkögl und Hans Stögmüller, beide aus Steyr haben ein umfangreiches Buch geschrieben, das sich nicht nur mit dem Wirken der beiden Automobilkonstruktoren befaßt, sondern auch die Geschichte der Stadt Steyr einschließt. Über Hans Ledwinka's Wirken in Nesselsdorf und als Chefkonstrukteur bei Tatra wird ebenso berichtet, wie über seine Zeit in Steyr, wo er als Konstrukteur der ersten in Steyr gebauten Automobile tätig war. Sein Sohn Erich arbeitete ebenfalls bei Tatra, ging nach dem 2. Weltkrieg nach Steyr und wurde dann bei der Steyr-Daimler-Puch

AG Chefkonstrukteur und technischer Direktor im Grazer Puch-Werk. Der Steyr-Puch 500, der Puch-Haflinger, der Puch-Pinzgauer und die Anfänge des Puch G entstanden unter seiner Leitung.

Viele Abbildungen und technischen Details runden das Werk ab, das als wichtiger Beitrag der Geschichte der Fahrzeug- und Motorenkonstruktion zweier großer Österreicher bezeichnet werden kann.

Das Buch ist im Oktober 2015 unter dem Titel:

**Die Autopioniere Hans und Erich Ledwinka, Ihr Leben, Ihre Technik**

im AKAZIA-Verlag erschienen, unter ISBN: 978-3-9503964-3-0

und kostet Euro 29,90.

L.M.



**Die beiden Autoren Thomas Karny und Matthias Marschik**

befassen sich in diesem Buch mit der Kulturgeschichte des Automobils in Österreich und erzählen von den Veränderungen im Alltagsleben der Bevölkerung, die durch diese Erfindung hervorgerufen wurden. Das geht vom gut ausgebauten Straßennetz, über die im ganzen Land verbreiteten Tankstellen, den öffentlichen Verkehr, die bereits früh einsetzende Faszination, die vom Rennsport ausgegangen ist bis zur Verwendung der Kraftfahrzeuge in den großen Kriegen. Die Großglockner Hochalpenstraße als Meilenstein im Straßenbau findet ebenso Erwähnung wie die Mobilisierung der Massen mit den diversen Kleinwagen bis zum Trend der verkehrsberuhigten Innenstadtzonen in den heutigen

Straßenverkehrskonzepten. Auch das Thema Frau und Automobil findet seinen Niederschlag, ebenso die Geschichte des ÖAMTC und des ARBÖ, wie die Erinnerungen an den Beginn der Automobilität in Form von Reprints von Zeitungsausschnitten und Plakaten bis zum letzten Kapitel mit dem Titel „das Ende des Automobils – das Automobil des Endes“.

Die Erstpräsentation des Buches erfolgte am 18. September 2015 bei „Mythos Puch 2015“ in Albersdorf/Prebuch in der Steiermark. Matthias Marschik präsentierte zusammen mit der Verlagsleiterin des Verlagshauses Hernalts, Frau Mag. Elisabeth Schmidt das Buch und erzählte kurz über die Beweggründe, dieses absolut lesenswerte Buch zu schreiben.

Das Buch ist im September 2015 unter dem Titel:

**Autos, Helden und Mythen:**

**Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich**

im Verlagshaus Hernalts erschienen, unter ISBN 978-3-902975-09-6

und kostet Euro 35,90

L.M.



**Die Steyr Automobilgeschichte**

Mit seinem Buch über die Geschichte der Steyr-Kraftfahrzeuge hat der **Autor Hubert Schier** einen hochinteressanten Beitrag zur Firmengeschichte der Steyr-Daimler-Puch AG und ihrer Vorgängerunternehmen geschaffen. Aus der, seit den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts bestehenden Waffenfabrik des Leopold Werndl, entstand 1920 die damals größte Automobilfabrik Österreichs.

Im vorliegenden Buch wird in erzählerischer Weise der Werdegang des Steyr Automobilbaues beschrieben, wobei schwerpunktmäßig auf die Technik der einzelnen Fahrzeuge eingegangen wird. Hervorragend herausgearbeitet sind auch die Hintergründe der

einzelnen Fahrzeugentwicklungen, die nicht immer nur aus technisch innovativen Gründen erfolgten. Viele der Fahrzeuge „made in Steyr“ waren bahnbrechend in Technik und Design und die österreichische Fahrzeuggeschichte ist untrennbar mit dem Namen Steyr verbunden

Die sehr gut zusammengefaßten Recherchen und statistische Angaben, erlauben auf einen Blick, die Leistungsfähigkeit, Stückzahlen und Produktionszeiträume der Fahrzeugtypen der Österr. Waffenfabrik, ab 1925 dann der Steyr Werke AG, ab 1935 dann Steyr-Daimler-Puch AG, zu erfassen.

Auch der Entwicklung der Kraftfahrzeug – Infrastruktur wird breiter Raum eingeräumt. Ergänzt wird das Buch durch einen Überblick über alle Automobilwerke in Österreich im 19. und 20. Jahrhundert sowie Persönlichkeiten, die Steyr geprägt haben, wie die Konstrukteure Hans Ledwinka, Ferdinand Porsche und Karl Jenschke. Dieses Buch sollte in keiner Bibliothek fehlen!

Das Buch ist im Herbst 2015 unter dem Titel:

**Die Steyr Automobilgeschichte von 1856 bis 1945**

im Ennsthaler Verlag Steyr erschienen unter ISBN 978-3-85068-926-7

und kostet Euro 65,00.

H.M.

## IN EIGENER SACHE

Bedauerlicher Weise mußten wir feststellen, daß die **MOTOR VETERANEN ZEITUNG** Nr.154, Ausgabe November 2015 mehrere Adressaten nicht erreicht hat.

Dieses Mißgeschick liegt bei der Österreichischen Post! Leider war auch diese nicht willens, entsprechende Nachforschungen anzustellen.

Wir entschuldigen uns dafür und erlauben uns gleichzeitig darauf hinzuweisen, daß die MVZ Nr. 154 im Internet unter [www.austria-motor-veterans.at/PDF/MVZ\\_154.pdf](http://www.austria-motor-veterans.at/PDF/MVZ_154.pdf) nachzulesen ist.

Auf unserer Homepage <http://www.austria-motor-veterans.at>, im **Archiv** sind alle Klubzeitungen ab der Ausgabe Nr. 138 weiterhin abrufbar.



**MARKT**

**Suche Schiebedach für Mercedes 170 DS oder 180.**  
Nikolaus Herrmann  
e-Mail [nikolausherrmann@gmail.com](mailto:nikolausherrmann@gmail.com)

**Verkauft wird:**

**für Steyr IV Bj. 1922 - 7/23 PS**  
1 Stk. Motorblock komplett überholt durch Fa. Lukas(Umfang: gem. Teileverzeichnis Gruppe 1 - 5, 7, 11, 12)ohne Aggregate

**für Steyr 50/55 (Baby)**

1 Stk. Lenkstockgehäuse komplett, ohne Lenkrad  
1 Stk. Dynostarter  
1 Stk. Getriebe, überholt

**für Steyr 100**

1 Stk. Kardanwelle  
1 Stk. zusammenhängender

Schriftzug „Steyr 100“ (Nachguß, Messing, verchromt)

1 Stk. Schriftzug „Steyr“ (Nachguß, Messing, verchromt)

**für Steyr 120 S**

1 Stk. Hinterachse, komplett überholt, gereinigt, Triebbling kaputt

**für Steyr 220**

1 Stk. Hinterachse, komplett (Originalzustand, nur grob gereinigt, Funktion nicht überprüft)

Kontakt: Heinz Mesicek, Tel.: 0699/13404724 oder E-Mail: [heinz.mesicek@gmx.at](mailto:heinz.mesicek@gmx.at)

**Suche Fahrradbaumotor Fa. JUNIOR** (Lizenzbau Lohmann) komplett oder Einzelteile wie Motor, Tank, Gas- und Kompressionsgriffe, Luftfilter.



Bitte alles anbieten, auch nur Einzelteile oder auch im schlechten Zustand! Danke schon vorab . Tel. 0049/1748974749 oder E-Mail: [mrau11@web.de](mailto:mrau11@web.de)

**Verkaufe 1 Stk. Pallas-Vergaser SA II, vertikal** (Schwimmergehäuse aus Messing)



Kontakt: Heinz Mesicek, Tel.: 0699/13404724 oder e-Mail: [heinz.mesicek@gmx.at](mailto:heinz.mesicek@gmx.at)

**Suche Werkstatt/Mechaniker** für Reparatur der Hinterachse von Opel Olympia Rekord, Bj. 1956. Tel.: 0676/3224466 oder e-Mail: [chris@rasis-net.at](mailto:chris@rasis-net.at)

**Verkaufe Stoßstange für MG Midget Mk II,** gebraucht, aber in gutem Zustand. Sowie **4 Radkappen** – siehe Bild.



Kontakt: Wolfgang Dudek, Tel.: 0680/3000076 oder e-Mail: [w-dudek.oeghk@hotmail.de](mailto:w-dudek.oeghk@hotmail.de)

**Suche die Einbau-Uhr** im Blechgehäuse für das Instrument für Steyr 200/220. Kontakt: Heinz Mesicek, Tel.: 0699/13404724 oder E-Mail: [heinz.mesicek@gmx.at](mailto:heinz.mesicek@gmx.at)

**Verkaufe BMW 1600-2, Bj.1968,** wurde neu aufgebaut. Komplett zerlegt, sandgestrahlt, lackiert, alle Verschleißteile erneuert, zusammengebaut, es wurde nichts verändert, so daß der BMW im Originalzustand blieb.



Bilder werden bei Bedarf übermittelt. Herbert Binder, e-Mail: [herbert\\_binder@aon.at](mailto:herbert_binder@aon.at)

**Verkaufe 4 Stk. 16 Zoll-Felgen** für Steyr 50/55, rostfrei, sehr guter Zustand, z.Z. schwarz/grün lackiert.



Kontakt: Heinz Mesicek, Tel.: 0699/13404724 oder e-Mail: [heinz.mesicek@gmx.at](mailto:heinz.mesicek@gmx.at)

**Weitere Inserate finden Sie tagesaktuell im Internet auf der Homepage**

[www.austria-motor-veterans.at](http://www.austria-motor-veterans.at)

unter

**“MARKTPLATZ”**



**Straßenbahn ohne Schienen**



**Die ersten Oberleitungsautomobile in Österreich**

**Fortsetzung von Seite 2**

Die Konzession wurde erst am 8. April 1911 erteilt. Das einzige Oberleitungsautomobil von Judenburg hatte 12 Sitzplätze, 6 Stehplätze und ein Postabteil. Der Wagen war mit Radnabenmotoren an allen 4 Rädern, wie auf den Bildern zu sehen ist, ausgerüstet.

Laut noch existierendem Fahrplan vom 1. Mai 1914 fuhr der Wagen täglich 12mal die Strecke Stadt - Bahnhof. Eine Fahrt dauerte rund 20 Minuten.

Auf Grund der vielen Schwierigkeiten, bedingt auch durch Ausbruch des 1. Weltkriegs, mit denen der Besitzer der Linie zu kämpfen hatte, stellte er 1914 den Betrieb der Judenburger Oberleitungs-Automobillinie ein.



Bild oben: der O-Bus unterwegs in Judenburg in der Burggasse um 1913

Bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges erzielten die fünf Oberleitungs-Automobillinien recht zufriedenstellende Ergebnisse und hatten sich beim Publikum beliebt machen können. Der Kriegsbeginn 1914 brachte aber bald große Probleme für die Betriebe. Die Rohgummibeschaaffung wurde immer schwieriger, sodaß die Zuweisung von Ersatzreifen in der Folge unmöglich wurde und viele Betriebe ihr Reifenmaterial auch für Kriegszwecke abliefern mußten. Im Laufe des Krieges war man dann wohl oder übel dazu gezwungen, wie in der Anfangszeit der Oberleitungsautomobile eisenbereifte Holzräder zu verwenden. Auf den hauptsächlich benutzten Makadamstraßen zeigte sich bald infolge der verhältnismäßig großen Geschwindigkeiten der Fahrzeuge eine unzulässige hohe Abnutzung des Straßenbelages, sodaß Auseinandersetzungen mit den Straßenbehörden folgten. Die durch den Ausfall der Gummireifen nunmehr große, unabgefedernte Masse der Radnabenmotoren hatte überdies deren raschen Verschleiß zu Folge, sodaß die Betriebe bald vor fast unüberwindlichen Schwierigkeiten standen.

Da Ersatzteile nicht erhältlich waren, mußte man notgedrungen aus den vorhandenen Fahrzeugen selbst das Reparaturmaterial gewinnen. Nach und nach verringerte sich der Bestand an brauchbaren Fahrzeugen und der Verkehr konnte nur ganz notdürftig aufrechterhalten werden. Nach Ende des Krieges war die

Beschaffung von Elektromaterial so schwierig, daß nur einige Betriebe wieder versuchen konnten, ihren Liniendienst zu reaktivieren.



Bild oben: Oberleitungsautomobil System „Mercedes Electric“ Wien 1908

Ganz kurze Zeit hatten diese Anstrengungen Erfolg, bald aber verdrängte das Benzinautomobil seinen elektrischen Konkurrenten.



Oberleitungsautomobillinie Pötzleinsdorf - Salmansdorf. Die Umkehrschleife in Salmansdorf um 1910.



Bild oben: Modell des Oberleitungsautomobils mit Allradantrieb + Anhänger - in der „Remise“ Wien. Für die Strecke von Pötzleinsdorf nach Salmansdorf mit einer Steigung von bis zu 10% wurden um 1910/11 versuchsweise Oberleitungsautomobile mit Allradantrieb und einem Anhänger eingesetzt.

Lediglich die Linie Pötzleinsdorf – Salmansdorf konnte sich mit 4 Oberleitungsautomobilen bis 1938 behaupten.

Wir danken dem Stadtmuseum Judenburg, seinem Leiter, Dr. Michael Schiestl sowie Frau Isolde Fluch für die Zurverfügungstellung der Unterlagen und Bilder der Oberleitungs-Automobillinie von Judenburg. Erschienen im Periodikum des Judenburger Museumsvereins - Seite 461 bis 465.

Auszugsweise Bearbeitung und Ergänzung durch L.+H.M. Fotos: Stadtmuseum Judenburg + Wiener Linien (Museum Remise) + Wikipedia + L.M.

**Komplette Innenraum-Restoration Ihres Oldtimers in kompromissloser Meisterqualität**



**APTO-Autosattler**  
1200 Wien, Stromstraße 10

Tel.: 0699/11224478 Homepage: [www.apto-autosattler.at](http://www.apto-autosattler.at)



**ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR HISTORISCHES KRAFTFAHRWESEN**  
A-1150 Wien, Hütteldorfer Strasse 1/11  
E-Mail: [office@austria-motor-veterans.at](mailto:office@austria-motor-veterans.at)  
Telefon +43 1 98 56 770  
[www.austria-motor-veterans.at](http://www.austria-motor-veterans.at)

**BEITRITTSERKLÄRUNG:**

Bitte, Ihren Namen und Adresse möglichst in Druckbuchstaben

Vorname / Titel		Name	
Strasse/Gasse/Platz			Haus Nr.
Postleitzahl	Wohnort		
Tel.Nr. + e-Mail-Adresse			Jahresbeitrag: € 40,- VIP Beitrag: € 60,-

Ich erkläre meinen Beitritt

Datum: .....

Unterschrift: .....





# ÖGHK

## UNSERE FUNKTIONÄRE: PRÄSIDIUM:

**Österreichische Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen**  
Hütteldorfer Str. 1/11, 1150 Wien  
Telefon und Fax: +43/1/9856770

Präsident: Mag. Heinz Clostermeyer  
Vizepräsidenten: Lisl Mesicek  
Peter Sailer  
eMail: president@austria-motor-veterans.at

## WIEN:

Repräsentant: Wolfgang Dudek  
Bitterlichstraße 58, 1100 Wien  
Tel.: 0680/3000076  
eMail: w-dudek.oeghk@hotmail.de oder  
w.dudek@austria-motor-veterans.at

## NIEDERÖSTERREICH - NORD:

Repräsentant:  
Bernhard Theuermann  
2231 Strasshof, Dr. Figlstraße 3  
Tel.: 0664/5933674  
eMail: b.theuermann@aon.at oder  
b.theuermann@austria-motor-veterans.at

## NIEDERÖSTERREICH - SÜD:

Repräsentant: Franz Traindt  
2620 Ternitz, Steinbruch 3  
Tel.: 0699/10473512  
eMail: franz.traindt@gmail.com oder  
f.traindt@austria-motor-veterans.at

## OBERÖSTERREICH

Repräsentant: Kurt Moschnick  
Dörfel 4, 4221 Steyreck  
Tel.: 0676/7909297  
eMail: kurt.mo@gmx.at oder  
k.moschnick@austria-motor-veterans.at

## WEST ÖSTERREICH:

Repräsentant: Peter Frohnwieser  
Gällegasse 10, 5023 Salzburg  
Tel.: 0664/5003564  
eMail: ktmhistoric@yahoo.de oder  
p.frohnwieser@austria-motor-veterans.at

## STIERMARK - OST:

Repräsentant: Gottfried Lagler  
c/o Stammtisch Figaro,  
8200 Wünschendorf Nr. 190,  
Tel.: 03112/6173, Fax.: 03112/61734  
eMail: figaro@austria-motor-veterans.at  
oder: office@solar-cafe.at

## BURGENLAND:

Repräsentant: Hans Günther Kolar  
Josef-Joachimstraße 11, 7000 Eisenstadt  
Tel.: 0699/10403866  
eMail: hans.kolar@bs-eisenstadt.at oder  
kolar@austria-motor-veterans.at

## SEKTION FÜR HISTORISCHE MILITÄRFAHRZEUGE:

Repräsentant: Ottokar Pessl  
Hohe Warte 39, 1190 Wien,  
Tel.: 0676/6316206  
eMail: o.pessl@chello.at oder  
o.pessl@austria-motor-veterans.at

## SEKTION FÜR SPORTWAGEN UND EXCLUSIVE AUTOMOBILE:

Repräsentant: Christian Lehner  
Untere Donaustraße 21, 1029 Wien  
Tel.: 0676/5385668  
eMail: christian.lehner@uniqa.at oder  
c.lehner@austria-motor-veterans.at

## AUSLANDSVERTRETUNGEN:

### DEUTSCHLAND:

Repräsentant: Gottfried Binder  
D 80937 München,  
Franz Metzner Strasse 5,  
Tel./Fax 0049(89) 3119 8311  
eMail: gregor.ball@germannews.com

### FRANKREICH:

Repräsentant: Balthazar Bellos  
31, Rue Raymond Losserand,  
Paris 75014,  
eMail: b.bellos@austria-motor-veterans.at

### POLEN u. OSTEUROPA

Repräsentant: Dr. Grzegorz Chromik  
ul. Szwajcaska Dolina 29  
PL-43502 Czechowice-Dziedzice  
Tel.: +48 601 456532  
eMail: gmchromik@yahoo.com

## UNSERE TREFFPUNKTE

### WIEN

**ACHTUNG:**  
**neuer Veranstaltungsort**  
**Gasthaus Brigitte**  
**Simmeringer Hauptstraße 385,**  
**1110 Wien,**  
**Tel.: 01/7694844**  
**Jeweils dritter Montag im Monat,**  
19.00 Uhr  
siehe Programmvorschau auf dieser Seite

**NIEDERÖSTERREICH - SÜD**  
**Gasthaus Reinhard Holzer - „Freistil“**  
Krinningergasse 15, 2620 Neunkirchen  
Telefon: 0676/6375324  
**Jeweils zweiter Dienstag im Monat,**  
19.00 Uhr.

**NIEDERÖSTERREICH - NORD**  
**Gasthaus "Zur Taverne"**  
Haselnussgasse 2, 2241 Schönkirchen  
beim ÖBB-Parkplatz Silberwald  
Tel.: 0664/2323629  
**Jeweils erster Dienstag im Monat,**  
18.00 Uhr  
Auskunft: Bernhard Theuermann  
Telefon: 0664/5933674

### OBERÖSTERREICH

**Gasthof Weberberger,**  
Tillysburg 14, 4490 St. Florian  
Telefon: 07223/3644  
**neuer Termin:**  
**Jeweils zweiter Mittwoch im Monat,**  
19.30 Uhr.

### SALZBURG

**Gasthof Winkler,**  
Linzer Bundesstr. 92, 5023 Salzburg  
Telefon: 0662/660924  
**Jeweils zweiter Freitag im Monat,**  
20.00 Uhr.

### STIERMARK - OST

**Stammtisch Solar-Cafe Figaro,**  
8200 Wünschendorf Nr. 190  
Telefon: 03112/6173,  
**Jeweils dritter Freitag im Monat,**  
19.00 Uhr.

### BURGENLAND

**Gasthof zur Grenze (Fam. Machart)**  
7033 Pötsching,  
Wr. Neustädter Straße,  
Tel.: 02631/2265  
**Jeden ersten Sonntag im Monat,**  
16.00 Uhr

## PROGRAMM 2016

### CLUBABEND WIEN

**18. Jänner**  
**Fritz TENGLER** - Reisebericht Pakistan-  
Reise 1998

**15. Feber**  
**Dr. Gerhard BRUNER** - die Automobilfabrik  
von VOLVO

**21. März**  
**Stefan REITGRUBER** - Béla Barényi sowie die  
Wiener Ringstraße

**18. April**  
**Präs. Mag. Heinz CLOSTERMEYER** -  
Jahresbericht

**23. Mai**  
**Bericht eines Clubmitglieds**

**20. Juni**  
**Wolfgang DUDEK** - Grillabend im Vereinshaus  
zum Acker mit Fahrtunterlagen für die  
Herbstausfahrt

**Juli und August 2016 - Sommerpause**

## ÖGHK- VERANSTALTUNGEN IN ÖSTERREICH 2016

**03. April**  
**31. Heizhaus Rallye - Strasshof**  
Einladung auf Seite 5 dieser Ausgabe  
Org.: Bernhard Theuermann,  
Tel.: 0664/5933674

**01. Mai**  
**Apfelblütenausfahrt, Gleisdorf, Stmk.**  
Org.: Gottfried Lagler, Tel.: 03112/6173 Fax+4

**07. Mai**  
**Frühjahrsausfahrt NÖ-Süd**  
Org.: Franz Traindt, Tel.: 0699/10473512

**21. Mai**  
**Melk - Wasserübungsplatz der Melker  
Pioniere - Tag der offenen Tür** - alle Militär-  
fahrzeuge sind willkommen, Geländewagen-  
fahren ist möglich. Info + Anmeldung:  
Otto Pessl, Tel.: 0676/6316206

**26.- 29. Mai**  
**5. Jubiläumsveranstaltung Räder-Classic  
In der Excalibur-City beim Grenzübergang  
Kleinhaugsdorf**  
Org.: Otto Pessl, Tel.: 0676/6316206

**04. Juni**  
**Waldviertel-Tour voller Rätsel**  
Treffpunkt: Auersthal, Kellerberg/Wunderberg  
um 9 Uhr  
Org.: Sepp Kiffmann, Tel.: 0650/6266026  
e-Mail: sepp.kiffmann@gmx.at

**12. Juni**  
**10. Oldtimer-Treffen in Pillichsdorf im  
Weinviertel**  
Einladung auf Seite 5 dieser Ausgabe  
Org.: Brigitta Bareck, Tel.: 0664/4854754

**16. Juni**  
**5. Oldie-Wochentags-Ausfahrt**  
Org.: Manfred Greiner, Tel.: 0664/2241750  
e-Mail: manfred.greiner@chello.at

**16. Juli**  
**Sommer Schlossfahrt**



Org.: Wolfgang Dudek, Tel.: 0680/3000076

**30. Juli**  
**Oldtimertreffen in Gleisdorf beim TIP-  
Kirtag**  
Org.: Gottfried Lagler, Tel.: 03112/6173 Fax+4

**05.- 14. Aug**  
**EASTSIDE 2016**  
Deutschland-Tschechien-Österreich-Polen  
f. Motorräder mit und ohne Beiwagen bis  
Bj. 1960  
Org.: Helmut Behrens Tel.: 049/1708131101,  
e-Mail: hkbehrens@web.de

**21. Aug.**  
**Oldtimertreffen Salzburg Gnigl - Fa. Trost**  
Org.: Verena Hohenauer  
Tel.: 0676 35 65407 + Peter Frohnwieser  
Tel.: 0664/5003564

**28. Aug.**  
**Gemeinsame Ausfahrt zum  
Oldtimertreffen Mehring + Teilemarkt**  
ab 10 Uhr - Fam. Prechtl, Tel.: +49/8666/6594  
gemeinsame Abfahrt - Treffpunkt Saalbrücke  
ehemalige Grenze Freilassing ab 9 Uhr  
Org.: Peter Frohnwieser Tel.0664/5003564

**02.- 04. Sept.**  
**39. Internationale  
LÖWEN-RALLYE  
in Salzburg**

Ausschreibung auf  
Seite 3 dieser Ausgabe

Org.: Peter  
Frohnwieser  
Tel.: 0664/5003564



**04. Sept.**  
**4. Sportwagentreffen  
inkl. SportsCar-  
Classic in  
Mistelbach**

Org.: Christian  
Lehner,  
Tel.: 0676/5385668



**17. Sept.**  
**Oldtimerausstellung bei der Auto-NOVA in  
Gleisdorf**  
Org.: Gottfried Lagler, Tel.: 03112/6173  
Fax+4

**18. Sept.**  
**Herbstausfahrt der Landesgruppe Wien**  
Org.: Wolfgang Dudek, Tel.: 0680/3000076

**24.+ 25. Sept.**  
**13. Preis des Bürgermeisters von Wien**



Org.: Heinz Clostermeyer, Tel.: 01/9856770

**09. Okt.**  
**Herbstausfahrt Niederösterreich-Süd**  
Org.: Franz Traindt, Tel.: 0699/10473512

IMPRESSUM:

## MVZ



## MOTOR VETERANEN ZEITUNG

Medieninhaber: Herausgeber, und für den  
Inhalt verantwortlich:

Österreichische Gesellschaft  
für historisches Kraftfahrwesen,  
7212 Forchtenstein; Rosalienstraße 86  
Telefon + Fax +43/(0)1/9856770,  
e-Mail: oeghk@chello.at +  
mvz@austria-motor-veterans.at;

<http://www.austria-motor-veterans.at>

Redakteure der MVZ: Lisl Mesicek  
Heinz Mesicek

Offenlegung lt. § 25 Pressegesetz:  
Grundlegende Richtung:  
ÖGHK Statuten § 2;

Vorstand/Präs.: Mag. H. Clostermeyer  
L. Mesicek  
P. Sailer

Namentlich gezeichnete Artikel geben die  
Meinung des Autors wieder; diese muß sich  
nicht mit den Ansichten des Vorstandes der  
ÖGHK decken.

