

HALWART SCHRÄDER

„Mit der Karre

kommste

nicht weit“

AUTOMOPHILE ERINNERUNGEN



DELIUS KLASING

HALWART SCHRADER

„Mit der Karre

kommste

nicht weit ...“

AUTOMOPHILE ERINNERUNGEN

DELIUS KLASING VERLAG



Inhalt

VORWORT	6
GELEITWORT	10
BRIEFMARKEN, SPIELZEUGSOLDATEN ODER: ...	12
1 HANDBREMSE LOS – UND NICHT SO ZAGHAFT GAS GEBEN!	15
2 VOM MITNEHMEN UND MITGENOMMENWERDEN	123
3 ETWAS AUTOVERRÜCKT SIND WIR DOCH ALLE	141
4 AUTOS MIT EMOTIONSFAKTOR: SCHRADERS VIRTUELLE PRIVATGARAGE	211

VORWORT

Der elektrische Großvater



Krieger Elektroautoschke um 1905



Mein Großvater Albert von Oettingen

Etwa bis zu meinem 18. Lebensjahr war mein Interesse am Automobil eher verhalten, bedingt durch Zeitumstände. Umso mehr Spaß mit Autos hatte ich dann im Verlauf der nachfolgenden sechs Jahrzehnte, wobei meine schönsten, aufregendsten und abenteuerlichsten Erlebnisse mit Fahrzeugen der unterschiedlichsten Beschaffenheit in eine Zeit fielen, in der zum Beispiel auf Deutschlands Winterstraßen noch Spikesreifen erlaubt waren, der Liter Superbenzin 68 Pfennig kostete (das entspräche heute 35 Cent – in Worten: fünfunddreißig) und es am Bordstein großstädtischer Straßen Parkuhren gab, in die man zwei Zehn-Pfennig-Stücke einwarf, um eine halbe Stunde lang unbehelligt Besorgungen machen zu können. Das Telefon bediente man nicht durch Tasten oder Touchscreen-Fingertippen, sondern durch das Drehen einer Scheibe mit zehn Fingerlöchern, die Post beförderte noch Telegramme, auf dem Schrottplatz konnte man einen Wagen aus Kaisers Zeiten finden, und an der Tankstelle war für jeden Handgriff ein Tankwart zuständig. Wer eigenhändig zu tanken begehrte, griff in dessen Kompetenz ein.

Die Orientierung in fremden Regionen erfolgte durch Straßenkarten, nicht per Satellitennavigation; das Reserverad im Auto war noch ein solches und keine Behelfsscheibe. Man nahm gern mal einen »Autostopper« mit, auch Anhalter oder Tramper genannt. Wer eine 100-Watt-Glühlampe besaß, stand noch nicht mit einem Bein im Gefängnis. Zeitschriften mit knapp oder gar unbekleideten Covergirls wurden nur unter dem Ladentisch gehandelt. Besitzer eines Fernsehgeräts mussten stets mit unangemeldetem Besuch der Nachbarn rechnen, weil die noch keins hatten, und man glotzte auch nur schwarzweiß.

Wer von einem Volkswagen sprach, meinte ausschließlich den Käfer, und wenn das Wort »drüben« fiel, bezeichnete dies die »sogenannte« DDR oder Ostzone, oder die »sogenannte« BRD oder die Westzone – je nachdem, wo man wohnte. Milchholen mit der Kanne, Radionachrichten zum Mitschreiben einschließlich der Pegelstände aller schiffbaren Binnengewässer und

Armbanduhren, deren Werk man täglich aufziehen musste: das alles waren Selbstverständlichkeiten damals, und von diesem »damals« trennen uns nur anderthalb Generationen.

Dies ist kein automotives Geschichtsbuch, sondern ein automophiles Geschichtsbuch, und da sich der Zeitrahmen, den dieses Buch umfasst, über so viele Jahrzehnte erstreckt, unterscheiden sich die Begebnisse und deren Begleitumstände aus jüngerer Zeit natürlich von denen meiner Auto-Urphase. Wenn gelegentlich Zeittypisches Erwähnung findet, erkläre ich es nicht immer.

Großeltern kluger Enkel glauben an die Mendelsche Vererbungslehre im Generationensprung. Ich habe andere Gründe, an so etwas zu glauben und kann sogar einen Beweis dafür erbringen, dass sich bestimmte Schwächen auf die Enkel vererben. Zum Beispiel die, sich mit Dingen zu beschäftigen, von denen sie absolut keine Ahnung haben. Denn einer meiner Großväter investierte um 1906 das viele Geld, das seine Braut als Mitgift in die Ehe einbrachte, in eine Gesellschaft, die in Berlin Elektrotaxis in Verkehr setzte. Das Taxigeschäft in der Großstadt boomte, die Pferdedroschke war auf dem Rückzug. Albert von Oettingen erwartete wie seine Mitaktionäre der Berliner Automobil-Droschken AG daher eine baldige Amortisation. 24 Fahrzeuge der französischen Marke Kriéger hatte man angeschafft. Es gab zwar auch Elektrodroschken anderer Hersteller, doch die von Kriéger besaßen den besten Ruf. Solch ein Fahrzeug kostete 6000 Goldmark; auch benötigte man gut ausgebildete, lizenzierte Chauffeure, die zugleich Mechaniker und Wagenpfleger waren, ferner eine große Remise in der Innenstadt, eine Ladestation und eine ausreichende Zahl von Reservebatterien zum Tausch. Der Kapitalbedarf dürfte also bei mehr als 200 000 Goldmark gelegen haben – ein Betrag, der die Mittel der Gesellschafter weit überstieg. Daher ließ sich das Unternehmen nur mit einem Bankdarlehen gründen.

Leider musste der französische Hersteller Louis-Antoine Kriéger 1907 Konkurs anmelden, das war kurz nach der Lieferung der Taxis nach Berlin. Die Gesellschaft, an der mein Großvater beteiligt war, brach ein Jahr später ebenfalls zusammen. Der aufgenommene Bankkredit konnte nicht bedient werden, denn die Einkünfte deckten bei weitem nicht die Geschäftskosten, sie glichen nicht einmal die Abschreibungen aus. Es erwies sich, dass man einer falschen Vision erlegen gewesen war: Nicht dem Elektro-, sondern dem Benzinmotorwagen gehörte die Zukunft. Außerhalb der Garagenhöfe gab es für Elektrowagen nirgendwo Lade- oder Austauschstationen für die Batterien, und die Reichweite der Autos war mit 30, maximal 40 Kilometern

für eine Großstadt wie Berlin viel zu gering. Das Tagespensum eines Wagens belief sich im Durchschnitt auf 150 Kilometer, also musste zwei- oder gar dreimal am Tag das Depot zum Wechseln der Batterien angesteuert werden. Das dauerte jedes Mal mehr als eine Stunde. Auch kam es immer wieder vor, dass Fahrzeuge ohne »Saft« stehen blieben und die Fahrgäste verärgert zur Konkurrenz abwanderten. Unter Mitnahme der restlichen Bargeldbestände verschwand zudem einer der Taxi-Gesellschafter mit unbekanntem Reiseziel, und die Elektroautos der glücklosen Firma wurden im Zuge der Liquidation versteigert.

Mein Großvater besaß keinen Führerschein und hat auf öffentlichen Straßen auch nie einen selbstfahrenden Wagen gelenkt. Als Kuriosum sei jedoch angemerkt, dass ihm in der Zeit der Wirtschaftskrise 1929/1930, als er wie Millionen andere Deutsche keine Arbeit hatte, der Job eines Elektrokarrenfahrers auf dem Werkshof der Junkerswerke in Dresden angeboten wurde – mit dem Hinweis auf seinen eingereichten Lebenslauf. »Sie hatten schon einmal etwas mit Elektrowagen zu tun?«, soll der Personalchef ihn gefragt haben. »Dann ist diese Arbeit für Sie doch genau das Richtige!« Vielleicht war das gar nicht ironisch gemeint. Großvater nahm an, wenn auch nur ungern. Eine bessere Stelle fand er nicht, und die Familie litt Not.

Sollten sich durch die Geschichte mit den elektrischen Taxis oder durch die mit den Elektrokarren bei Junkers aber automobilen Familiengenen gebildet haben und über meine auto-abstinente Mutter auf mich übertragen worden sein, wäre hier ein Ansatz zu jener Passion zu sehen, die in meinem Leben eine so große Rolle spielte (mein Vorbehalt gegen Elektroautos mag sich daraus gleichermaßen ableiten). Und was nun die Vererbung betrifft: Auch ich besitze die Gabe, durch in Autos fehlinvestiertes Geld materielle Verluste zu produzieren; das gelang mir mehr als einmal. Aber ich hatte wenigstens Vergnügen mit ihnen gehabt – gelegentlich mehr, gelegentlich weniger. Das Vergnügen kompensiert jede Einbuße, und mehr als nur das. So gesehen weist die Bilanz ein positives Ergebnis auf.

Die nachstehenden Schilderungen meiner Autoerlebnisse erfolgen nicht in strikt chronologischer Reihenfolge, was vielleicht auch gar nicht wichtig ist. Steigen Sie also ein und halten Sie sich in Kurven und bei gelegentlichen Bremsmanövern gut fest, denn nicht jedes Vehikel, in welchem ich Sie mitnehmen will, verfügt über Sitzgurte. Etliche Fahrten führen nach England und Frankreich, in die USA oder sonst wohin. Und wo immer es klappert, quietscht und rappelt: Machen Sie sich keine Gedanken, wir werden schon ans Ziel kommen. Notfalls heißt es aussteigen und schieben.

Die einfache Frage, ob ich nicht ein paar Worte zu Halwart Schrader schreiben könnte, war schnell beantwortet. Ist doch gerade er einer der wenigen noch lebenden Freunde, Partner und Mitgestalter der nicht nur deutschen, heute »Oldtimerszene« genannten, Bewegung, von und mit der auch ich lebe. Als Überraschung zu seinem 80. Geburtstag erscheint dieses Buch mit seinen automobilen Erlebnissen, die sicher so spannend wie amüsant sind. Einige davon werden die Leser ähnlich erlebt haben, andere werden unglaublich erscheinen – und Jüngere werden erfahren, wie harmlos, naiv, voller Idealismus, riesigem Engagement und mit viel Spaß der Beginn, die Anlaufphase des heute so etablierten Wirtschaftszweigs rund um Sammlerfahrzeuge begann.

Es ist auch der richtige Zeitpunkt, dass dieser Erlebnisreichtum mit profunder Feder festgehalten wird, erscheint es doch heute so, als wäre die »Oldtimerei« in jedem Bereich schon wissenschaftlich untermauert ... Aus Freaks wurden Sachverständige und 40-Jährige haben 60 Jahre Erfahrung. Ich bemerkte ja schon – das wird spannend und amüsant!

Viel wichtiger erscheint mir aber die Ehre, ein Vorwort verfassen zu dürfen, die Pflicht darin zu sehen, Halwart Schrader den Lesern – speziell den jungen – nahe zu bringen.

Halwart Schrader, in netten Momenten von seiner Frau »Hallimann« gerufen, wäre zu bescheiden, nur über sich selbst zu schreiben, geschweige denn, sich selbst als einflussgebende Person zu sehen. Bereits zu Beginn seines Berufsleben war ihm das Automobil – genau wie das Schreiben darüber und das Beschäftigen damit – Ansporn und Ziel. Nicht nur des schmalen Geldbeutels wegen besass und bewegte er zumeist Fahrzeuge, die man nur als Oldtimer bezeichnen konnte.

Das allumfassende Interesse am Automobil, aber auch seine Jugend und eine moderne Sprache ließen ihn auffällig werden und bestätigten ihn darin, sich im richtigen Bereich zu tummeln. Mit Verlaub, wer kennt heute noch jemanden der das legendäre »twen«-Magazin mit gestaltete?

Mit Beginn der neuen deutschen »Veteranenwelt« war auch er dabei, man traf ihn überall, und im September 1973 wurde er der »Kopf« der »Automobil- und Motorrad-Chronik«.

Es waren seine Frau und er, die einen neuen kleinen Fachverlag gründeten; die »Schraders« hatten das erste Fachgeschäft in Deutschland, in der das historische Fahrzeug das Thema war.

Ein Punktesystem im Verbund mit verschiedenen Zuständen und dazu passenden Preisen ist keine Erfindung der Neunzigerjahre, dieses gab es durch Halwart bereits in den Siebzigern. Und wir wüssten heute vielleicht gar nicht so viel über die Schlumpf-Sammlung, hätte er sich nicht mit Unterstützung einiger befreundeter Journalisten das Material zu einer Dokumentation gesichert, um – aus Begeisterung wie Empörung – das erste Schlumpf-Buch zu erstellen. Das übrigens sah der Staat Frankreich aber mit ganz anderen Augen, was zu einer nicht angenehmen deutsch-französischen Oldtimer-Affäre zu Lasten Schraders führte ...

Vor ihm gab es keinen internationalen Auto- und Motorrad-Buchhandel in Deutschland. Hatte Wim Tholke mit Wum und Wendelin eine automobilhistorische Frage, saß Halwart Schrader als Fachjury im Studio. Seine Fremdsprachen-Fähigkeiten führten nicht nur dazu, dass er Bücher ins Deutsche übersetzte und oft selbst verlegte, nein, es war vor allem er, der die deutsche Oldtimerszene im Ausland bekannt machte. Und überwiegend durch ihn sind ausländische Sammler, Autoren sowie Händler auf die deutsche Szene aufmerksam geworden oder gesellten sich zu dieser dazu.

Bisher nie gesagt oder geschrieben und von ihm auch nie werblich genutzt ist er, Halwart Schrader, der auflagenstärkste deutsche Fachbuchautor aus dem automobilen Bereich, Instandsetzungsanleitung ausgenommen.

Halwart Schrader ist ein großer Mitgestalter der »Oldtimerszene«, er hatte und nahm Einfluss – wenn er das selbst auch nicht so sieht –, er hatte immer wieder die richtigen Ideen und hat zum steten Wachstum der Szene beigetragen. Er hat gewisse Standards vorgegeben, die unbemerkt übernommen wurden, ohne dass man heute »Wer hat's erfunden?« fragt.

Noch etwas Persönliches: »Hallimann« lebt und ist Auto, alle Höhen und Tiefen damit hat er erlebt, sein Erfahrungsschatz ist immens, er gibt davon immer gern etwas frei und macht dies so, dass man es aufsaugt und nutzt – und manchmal vergisst, von wem es kam. Darum war mir das Vorgenannte wichtig zu erwähnen, wenn er selbst mir auch kurzfristig die Freundschaft dafür kündigen wird.

Ich freue mich darauf, seine Auto-Erinnerungen zu lesen – wenn nicht seine, wessen dann? –, aber der neue und junge Leser sollte eben auch wissen, wer da seine Erinnerungen preisgibt. Denn Halwart selbst wird sie in seiner Bescheidenheit lediglich als ein paar Autoanekdoten betiteln.

Sempre Avanti

Hans-Joachim Weise, zu Jahresbeginn 2015

BRIEFMARKEN, SPIELZEUGSOLDATEN ODER:

Lieber was aus Blech



Scheunenfunde ließen sich noch überall tätigen ...



Kunstwerk eines Vierjährigen mit exakter Adressangabe

Das Auto als Gegenstand meiner Leidenschaft begann ich 1953 zu entdecken. Interessiert haben mag es mich auch schon vorher, aber nur beiläufig. Denn nicht jeden im 20. Jahrhundert aufgewachsenen Knaben hat das Automobil von klein auf fasziniert. Es gab da eine Anzahl mindestens ebenso reizvoller Phänomene: die Eisenbahn zum Beispiel, Briefmarken- und Zigarettenbildersammeln oder das damals bekanntlich hoch im Kurs stehende Militärwesen mit dem ganzen Tschinglerassabumbum.

Da ich 1935 geboren wurde, haben mich bis zu meinem achten Lebensjahr diese drei Interessensgebiete mehr in Anspruch genommen als Autos. Mit Soldatenfiguren aus Lineol, einer Märklin-Eisenbahnanlage der Spurweite 1 und auch mit den noch von meinem Vater angelegten Schaubek-Markenalben »Altdeutschland« und »Französische Kolonien« vermochte ich mich intensiv und ausdauernd zu beschäftigen. Ich gehöre also nicht jener Generation an, die das Wort »Auto« lallen konnte, noch vor »Mama« oder »Papa«. Ich nehme an, diese Frühphase kleinkindlicher Artikulationsversuche setzte erst bei jenen Knaben ein, die in Deutschland nach 1948 geboren wurden, denn vorher befand sich der Gegenstand Auto – den Zeitumständen entsprechend – ja noch außerhalb der Wahrnehmungsmöglichkeit im Dasein eines Kindes. Meine 1974 geborene Tochter Julia übersprang diese Phase übrigens in bemerkenswerter Weise: Zu ihren ersten sehr deutlich artikulierten Worten zählte »Porsche«, und mit fünf Jahren konnte sie einen Ferrari von einem Maserati unterscheiden (was weniger verwundert, wenn man erfährt, dass sie ihre Eltern häufig zu deren Besuchen des alljährlichen Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring begleitete). Autos oder was auch immer: Mechanikspielzeug dürfte mich gewiss ebenso wie Briefmarkensammeln interessiert haben, was sich zumindest aus jener Antwort ableiten lässt, die ich als Fünfjähriger einer Tante gab, die mich gefragt haben soll: »Wenn du dir ein Geschwisterchen wünschen könntest – hättest du lieber ein Brüderchen oder ein Schwesterchen?« Meine Antwort: »Ach, Tante Mietze, wenn ich's mir schon aussuchen darf, dann möchte ich lieber was aus Blech ...«

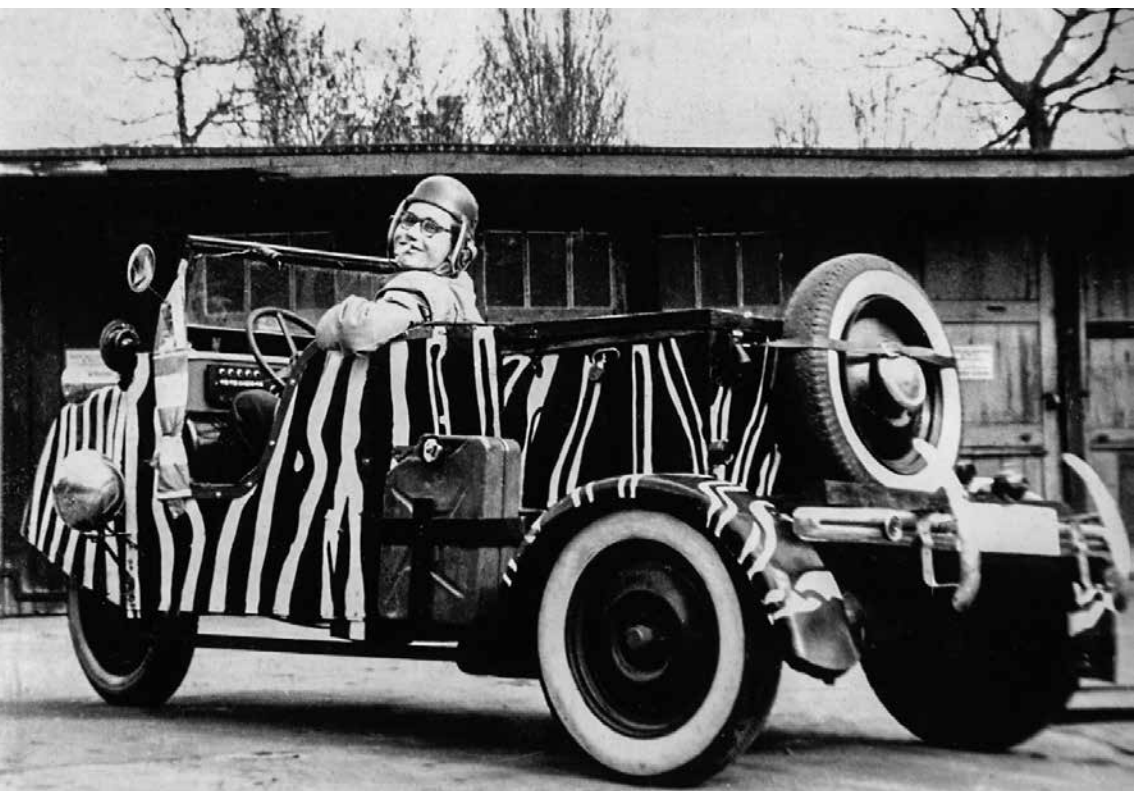


1

**Handbremse los –
und nicht so zaghaft
Gas geben!**

BORGWARD FW 200, 1938:

Mein erstes eigenes Auto – ein Mordopfer



Das fast fertige Zebra mit Helfer Grünberg am Lenkrad



Mitte Oktober 1954 – ich war 19 Jahre jung – erwarb ich von einem Kohlenhändler namens Hildebrand im Berliner Stadtteil Wittenau mein allererstes Auto. Es war ein dreirädriges Pritschenfahrzeug. Um es gleich zuzugeben: Trotz intensiver Bemühungen im Verlauf von zwei Jahren war das Auto nie wieder zum Leben zu erwecken.

Auf dieses Abenteuer hatte ich mich eingelassen, ohne dass ich einen Führerschein besaß. Den hatte ich erst zwei Monate später. Schon etwas länger besaß den »Lappen« aber mein Studienkollege Peter Alban, der mit mir gemeinsam das Dreirad von Wittenau in eine angemietete Garage in der Blissestraße fuhr – dies sollte die einzige längere Fahrt mit meinem ersten Auto bleiben, und Peter Alban blieb der einzige Mensch, der den dreirädrigen Borgward, so lange ich ihn besaß, je über eine Entfernung von mehreren Kilometern bewegt hat. Ohne, später aber auch mit Führerschein tat es der Wagen bei mir kaum mehr als zehn Meter. Er verließ nie wieder auf eigener Achse den Garagenhof.

Das für 250 Mark – soviel hatte ich gerade auf meinem Postsparkonto – erworbene Vehikel hatte einen (theoretisch) 7,3 PS leistenden 199-cm³-Einzylindermotor. Wer sich einigermaßen auskannte, sagte: Aha, ein alter Goliath! Aber in den Papieren und in der Betriebsanleitung stand: Borgward FW 200. Sein Kaufpreis lag deutlich unter dem eines Dixi oder gar DKW. Die bekam man nicht unter 700 bis 900 Mark.

Ich glaubte, mein so günstig erworbenes Dreiradfahrzeug erst einmal gänzlich zerlegen zu müssen. Dadurch ermordete ich es auf grausame Weise, zerstückelte es und riss es in 100 Teile, und das nicht allein aus dem Grunde, seine Anatomie so gründlich wie möglich kennenzulernen, sondern um den ehemaligen Brikett-Lieferwagen anschließend in einen offenen Sportzweisitzer zu verwandeln, mit einer Gepäckkiste auf der Heckplattform.

Dabei wäre es ein Leichtes gewesen, das brave Autochen einfach »nur« zu renovieren, es vom Kohlenstaub zu befreien und, wo nötig, instand zu

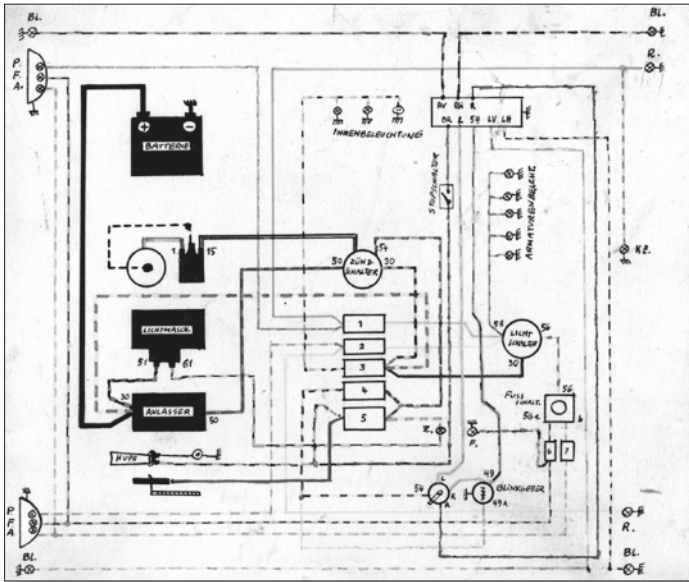


Die »Dreikantfeile« nach ihrer Zerlegung

setzen. Die kleine, zweisitzige Kabine, die Pritsche dahinter, die Fronthau-
be – alles war ja im Originalzustand und hätte lediglich einer Auffrischung
bedurft. Etwas mehr als Kosmetik freilich, denn das Auto wies etliche Beu-
len, Schrammen und Dellen auf, eine ausgeschlagene Lenkung und defekte
Bremsen. Aus heutiger Sicht jedoch wäre ein restauriertes Dreirad Modell
FW 200 ungleich wertvoller als ein obskurer Eigenbau, der mehr oder weni-
ger zufällig ein Borgward-Chassis besitzt.

Meine Freunde Peter Alban und Pit Rades verstanden mehr von Technik
als ich. Doch ihnen blieb es wie mir verwehrt, die in vielen Freizeitstunden
umgebaute und dabei in vieler Hinsicht verhunzte »Dreikantfeile« mittels
Dynastarter wieder zum Laufen zu bringen. Bis zum Garagenhof hatte es der
Wagen doch geschafft, warum streikte der Motor jetzt?

Immer und immer wieder luden wir die kleine 6-Volt-Batterie auf, reinig-
ten die Zündkerze, spritzten eine kleine Appetitdosis Feuerzeugbenzin in
den Ansaugluftfilter. Der Motor hustete dann ein paar Takte, beförderte eine
Ölwolke aus dem Auspuff, verschluckte sich und erstarb. Zu dritt schraub-
ten und klopfen und feilten und schweißten wir an dem armen Dreirad he-
rum, das mich schon traurig aus seinen großen Augen anblickte, wenn ich
am Sonnabendmorgen das Garagentor öffnete. Diese großen – viel zu gro-
ßen – Augen waren zwei Scheinwerfer, die von einem Horch Achtzylinder



Den Elektroschaltplan hatte ich selbst gezeichnet

stammen; für ein paar Mark hatte ich sie bei einer Autowerkstatt in Berlin-Schöneberg erhalten, zusammen mit Stoßstangen von einem alten DKW. Der Mann, dem die Werkstatt in der Hauptstraße neben dem Postamt gehörte, besaß einen riesigen, schwarzen Cadillac, den er einem amerikanischen Offizier abgekauft hatte. Ich habe es noch im Ohr, wie er einen Lehrlingen schalt, der den wertvollen Wagen mit schmutzigen Händen angefasst hatte: »Du meenst wohl, uff Schwarz sieht man det nich – ick lass' den Wagen nächste Woche weiß lackieren, sarick dir, und wehe ick sehe dann Finger-spuren uff die Karosserie ...«

Nicht nur die Scheinwerfer des Borgward hatte ich ausgewechselt. Der gesamte Aufbau war aus Blech und Hartfaserpappe nach und nach neu entstanden. Aus dem grauen 750-kg-Pritschenwagen war ein – wie ich meinte – schnittiger Zweisitzer mit roten Polstern geworden, mit Weißwandreifen und chromblitzenden Stoßbügeln. Ich hatte auch einen neuen Stromlaufplan für die Elektrik entworfen und die dafür verwendeten Kabel vorschriftsmäßig farbig markiert – mittels in kurzen Abständen aufgetupfter Farbstreifen auf der Isolierung. Das Nonplusultra war die Lackierung meiner »Dreikantfeile«, wie der Hausmeister Emil Pfaff des Garagenhofes meinen immobilien Luxusliner nannte. Er wurde der Portugiese genannt und kassierte von mir jeden Monat zehn Mark Miete, und ich nahm ihm ziemlich