

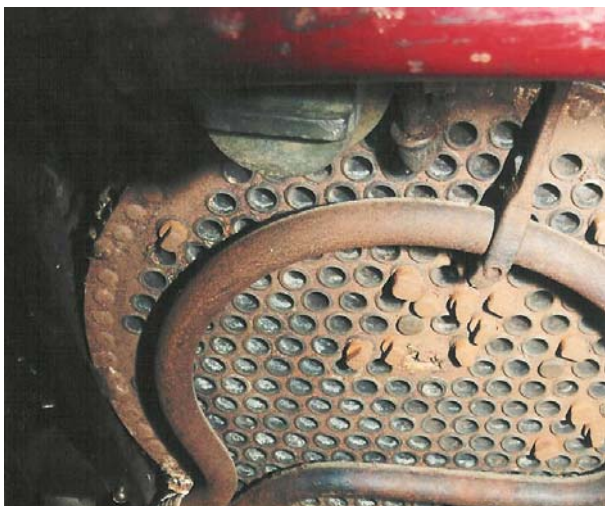
Liebe Oldtimerfreunde,

am 26.8.2004 wurde ich eingeladen, mit meinem Locomobile Bj. 1900 bei der Siegfried Marcus Fahrt 2004 außer Konkurrenz mitzufahren. Eine Nennung kam für mich nicht in Frage, denn ein Nenngeld von €uro 600, zuzüglich Hotelkosten, scheint wohl sehr üppig und außerdem musste ich aufgrund meiner bisherigen Erfahrungen damit rechnen, schon nach kurzer Fahrtstrecke wegen technischer Probleme auszuschneiden.



Schon beim Dampftreffen in Melle im Mai 2004, der größten zentraleuropäischen Dampfautomobilfahrt, hatte ich das Problem, dass der Dampfkessel nach kurzer Fahrt durchgebrannt war. Genau genommen überhitzte der Dampfkessel infolge von Wassermangel und die eingewalzte Verbindung der kupfernen Rauchrohre mit dem geschweißten Kesselmantel wurde undicht.

Dieses Problem hatte auch der ursprüngliche Besitzer, denn der Originalkessel war an etlichen Rauchrohren abgepropt worden.



In Melle waren die Dampfspezialisten aus Deutschland und England anwesend und am letzten Tag der Veranstaltung setzten sich alle zusammen, um über mein Problem zu beraten: Speziell nach kurzer Fahrtunterbrechung beim Wiederanheizen kam es zur Überhitzung des Kessels. Als wahrscheinlichste Ursache wurde ermittelt, dass über die Rückschlagventile der Kesselspeisepumpen, die naturgemäß immer leicht lecken, der Wasserinhalt des Kessels durch den Druck im Kessel in den Vorratsbehälter zurückgepresst wird. Das Wasserstandsglas reagiert zu ungenau und man startet mit leerem Kessel. Als Gegenmaßnahme wurde vorgeschlagen, den Kessel nicht wie ursprünglich am

Boden zu speisen, sondern mittels eines Standrohres die Füllstelle ca 10 cm im Kessel höherzulegen, damit dieser Wassersack 10 cm hoch nicht zurückgedrückt werden kann.

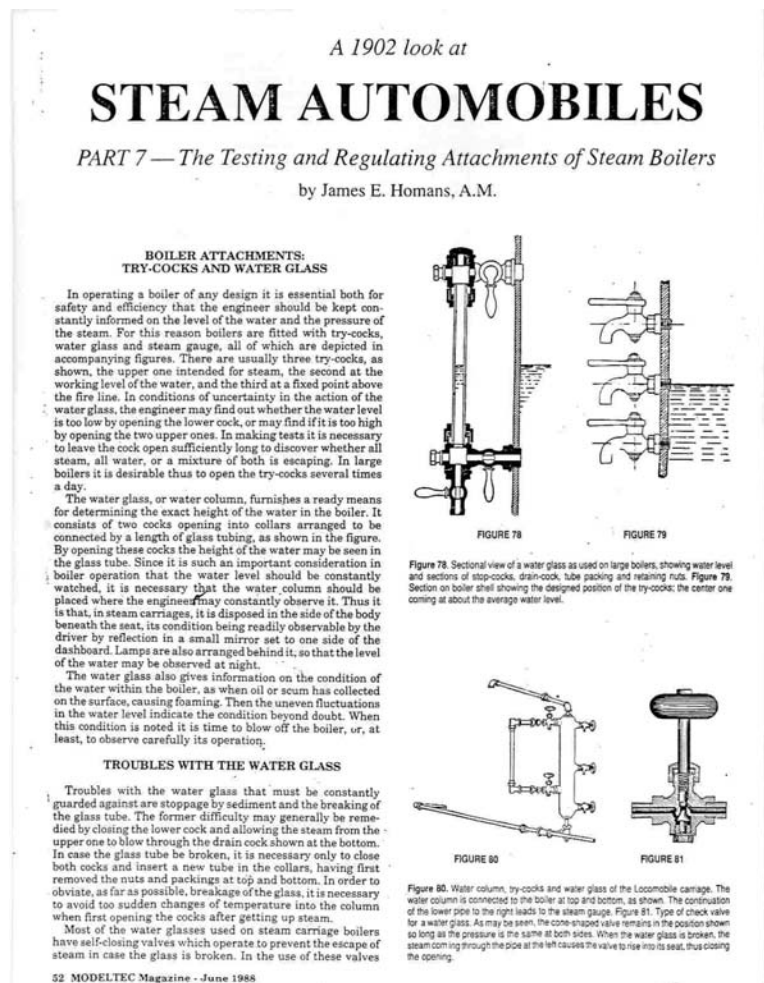
In Wien habe ich das umgebaut. Werner Havlena hat mir bei der Anfertigung des Spezialknies mit integriertem Standrohr geholfen und es zeigte sich tatsächlich eine wesentliche Besserung der Situation.

Trotzdem ist mir noch ein paar Mal der Kessel durchgebrannt. Ich habe es auf einen Bedienungsfehler zurückgeführt und suchte daher immer nach Gelegenheiten, das Auto auszuprobieren. Schließlich will ich bis London Brighton im November 2004 das Problem in den Griff bekommen.

Leider hat sich bei der Siegfried Marcus Fahrt noch nicht der gewünschte Erfolg eingestellt, **aber** zuhause angekommen habe ich wieder begonnen, den Kessel neu zu dichten. Beim Entleeren ist mir aufgefallen, dass das Wasser, wenn es unter das Niveau des Standrohres absinkt, nur sehr langsam ausläuft. Ich habe daher auch die Rohrleitungen ausgebaut und versucht, durchzuputzen. Bei der Verbindung zwischen oberem und unterem Prüfhahn im Standrohr musste ich feststellen, dass dort dazwischen kein Durchgang frei ist. Sofort wurde das Standrohr zerlegt und ich musste mit entsetzen bemerken, dass in einem Zwischenstück gar keine Bohrung vorhanden war, die kommunizierenden Gefäße Boiler Standrohr und Wasserstandsanzeiger waren somit unterbrochen und die Anzeige wurde durch Druckschwankungen verfälscht. Es handelte sich somit doch nicht um einen Bedienfehler, sondern um einen Konstruktionsfehler und das lässt mich für weitere Ausfahrten hoffen.

Wie es dazu gekommen ist, dass das Standrohr nicht durchgängig war, ist schwierig zu beurteilen.

Das Fahrzeug wurde Mitte 1900 in Bridgeport, Conneticut, USA, gebaut und hatte am Standrohr 3 Prüfhähne.



Für das Fahrzeug wurde vom österreichischen Vertreter für Locomobile, Isidor von Risch, bei der k. & k. Stadthalterei um Typisierung angesucht

8383 Gnd MS 1900  
Risch & Co



An

die hohe k.k. Statthalterei für Österreich u. d. Ems.  
(Prüfungs-Commission für Automobile)

W I E N, I.

Der Endesgefertigte bittet um Prüfung seines Automobiles auf Grund § 8 der Verordnung vom 19. September 1899, Zahl No. 74910 n.ö.L.G. und V.B1. No. 49.

Wien, am 15. September 1900.

*Isidor von Risch*

Oblt. a. D.

General-Vertreter der Locomobile Co.  
of America N.Y.U.S.A.  
für Österreich - Ungarn.

3 Beilagen:

*Angewandte Str. 89 3 25 ex 1900.*

JPS

Hier eine Ansicht bei der Prüfung in der Feuerwache Am Hof

83883 Graf MS 1908  
Bleibt im Lieke



Photographiert, anlässlich der Erprobung  
bei der städtischen Feuerwehr-Centrale in  
Wien am Hof am 6. September 1908.

595

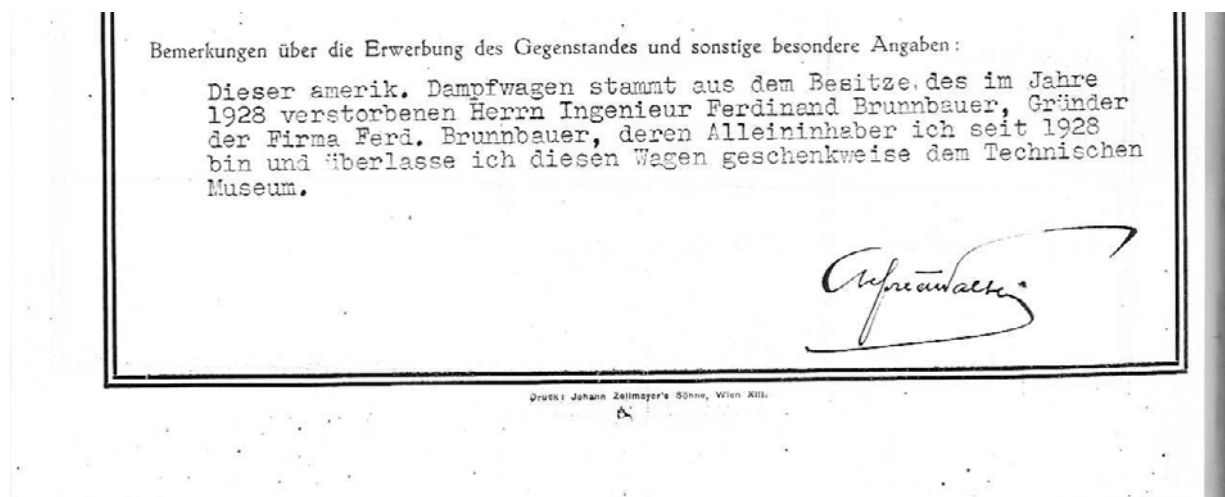
Die Typisierung wurde ausgestellt, befindet sich immer noch im NÖ Landesarchiv St. Pölten, gemeinsam mit vielen anderen Typisierungen, auch der meisten anderen Autos, die beispielsweise im Techn. Museum Wien ausgestellt sind.

Wer Erstbesitzer war, konnte ich leider nicht feststellen, jedenfalls wurde das Fahrzeug 1905 von Ing. Ferdinand Brunnbauer modernisiert und auf den technischen Stand gebracht. Er brachte auch eine Plakette am Motor an:



Seine Lebensgeschichte findet sich unter [www.brunnbauer.at](http://www.brunnbauer.at) dort unter ->Deutsch und dort unter -> Geschichte.

Sein Schwiegersohn hat 1939 das gegenständliche Fahrzeug dem technischen Museum Wien geschenkt.



Im Jahre 2001 hat Dr. Kallinger das gegenständliche Fahrzeug sowie ein Wrack eines Hispano Suizza Baujahr 1913 vom Technischen Museum Wien erhalten und dafür im Tauschwege den Rennwagen Celeritas Baujahr 1901 übergeben.

Interessant ist die Bewertung der verschiedenen Fahrzeuge im Gutachten des Sachverständigenbüro Prof. Dipl.-HTL-Ing. Friedrich EHN, dem sich KR Steinbacher in einem weiteren Gutachten angeschlossen hat:

10/05 '00 MI 10:27 FAX +43 1 54625 22 KALL.CO  
+43 1 54625 22

005

Der Wert des Wagens setzt sich aus dem Kaufpreis in Höhe von Sfr 68.000.- das sind ATS 570.000.-, der Einfuhrumsatzsteuer und dem Transport in Höhe von ATS 60.000.- sowie der Reparatur und der Straßenzulassung zusammen, die Unterlagen sowie acht Farbfotos des Wagens befinden sich in der Anlage.

Der Sachverständige stellt den tatsächlichen Wert des Wagens aufgrund der Marktsituation (Angebot, Nachfrage, Gefragtheit kontinentweit), der in letzter Zeit erzielten Verkaufspreise vergleichbarer Objekte bei Auktionen, Internetangeboten und Privatverkäufen sowie aufgrund der tatsächlich investierten Kosten mit ATS 700.000 ATS fest.

#### Hispano Suiza:

Der Wagen ist vom Aufbau her unkomplett und teilweise nicht original. Es fehlen wesentliche Teile des Aufbaues, die vorhandene Teile wurden von Lohner in Wien karosiert. Jedenfalls nicht original sind auch die Speichenräder und die Kühlermaske. Die Restaurierung des Wagens bedarf einer kompletten technische und historischen Rekonstruktion.

Der Sachverständige stellt den tatsächlichen Wert des Wagens aufgrund der Marktsituation (Angebot, Nachfrage, Gefragtheit kontinentweit), der in letzter Zeit erzielten Verkaufspreise vergleichbarer Objekte bei Auktionen, Internetangeboten und Privatverkäufen sowie aufgrund des derzeitigen Zustandes des Fahrzeuges ATS 400.000 ATS fest. Anlage: fünf Farbfotos

#### American Locomobile:

Der Wagen ist vom Aufbau her unkomplett. Es fehlen die Sitzabdeckung sowie die gesamte Fußbodenabdeckung. Die Bereifung ist nicht verwendungsfähig und in der erforderlichen Dimension derzeit nicht im Oldtimer- Reifenhandel erhältlich. Eine Wiederherstellung der Funktionstüchtigkeit der Dampfbereitungsanlage sowie der Dampfmotors stößt auf größte Schwierigkeiten, da es einerseits kaum mehr Spezialisten für Dampfmotoren gibt, andererseits die gesetzlichen Auflagen für Dampfkessel äußerst streng sind und eine Neuanfertigung der gesamten Druckerzeugungsanlage unumgänglich erscheint.

Der Sachverständige stellt den tatsächlichen Wert des Wagens aufgrund der Marktsituation (Angebot, Nachfrage, Gefragtheit kontinentweit), der in letzter Zeit erzielten Verkaufspreise vergleichbarer Objekte bei Auktionen, Internetangeboten und Privatverkäufen sowie aufgrund des derzeitigen Zustandes des Fahrzeuges und in Anbetracht der Tatsache, daß die Inverkehrbringung des Fahrzeuges äußerst aufwendig sein wird, mit ATS 150.000 ATS fest.  
Anlage: sechs Farbfotos.

Wer also diesen Umbau gemacht hat, ist für mich nicht mehr nachvollziehbar. Ing. Ferdinand Brunnbauer hat einige Änderungen durchgeführt, die nach heutigem Wissen nicht als ideal beurteilt werden müssen, aber das Fahrzeug hat 1905 noch sicher funktioniert und war im Einsatz.

1939 wurde es dem Technischen Museum übergeben. Vielleicht hat Alfred Walter das Fahrzeug noch komplettiert. Jedenfalls wurde es vor der Einlagerung total konserviert. Fast alle Schraubverbindungen waren 2003 lösbar, beispielsweise auch die Spannmutter an den Drahtspeichen der Räder!

Dr. Kallinger hat nach seinen Auskünften nichts am Fahrzeug gemacht, es sah keine geeignete Restaurierungsmöglichkeit.

Gut, was soll's, hoffentlich habe ich im Rahmen der Siegfried Marcus Fahrt den letzten Fehler erkannt und es gibt diese Probleme mit dem Überhitzen des Dampfkessels nicht mehr.

Dafür Danke ich ganz herzlich den Veranstaltern, bitte für diese ausführlichen Dampfplaudereien um Vergebung und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Peter Würinger