

7. Michael Kettlitz-Lubisch und Tanja Lubisch und der Buick Riviera Special 2-Door (mit Coupé-Dach)

Das Interesse an alten Autos war bei Michael Kettlitz-Lubisch schon im jugendlichen Alter erwacht. Der Industriekaufmann aus Buchholz, Jg. 1972, las mal im Jahre 1986 in einer Oldtimerzeitschrift über einen alten amerikanischen Oldtimer. Doch bis zur Führerscheinprüfung war es da ja noch eine Weile hin. 1995 erwarb er dann einen alten Ford Mustang, allerdings in einem recht traurigen Zustand. Aber die Freude an einem alten Auto war geweckt. In dieser Zeit lernte er seine spätere Ehefrau Tanja Lubisch kennen. Gemeinsam fuhren sie damals in dem Oldtimer von einer Feier nach Hause, in natürlich feierlicher Kleidung. Erinnerung wird noch, dass in dem alten Mustang am maroden Armaturenbrett das Regenwasser hin und her schwappte. Ein Anlass, das alte Auto zu verkaufen. Doch die Liebe zu alten Amerikanern und die Mitgliedschaft in einem entsprechenden Oldtimerclub blieben.



1997 war es dann soweit: Über den besagten Club kam man an den alten Buick Riviera, Bj 1956, damals im Zustand 3 bis 4. Importiert wurde er mal 1981 von dem bekannten Hamburger Fotografen. Ein Oldtimerfreund aus Kiel hatte das alte Fahrzeug durchgeprüft. Von dort wurde er auf eigener Achse abgeholt. Das Ehepaar Michael Kettlitz-Lubisch und Tanja Lubisch hatten ihren Liebling erworben und hegen und pflegen ihn seitdem. Seit 2004 wohnt das Ehepaar in

Buchholz im eigenen Haus mit einer geräumigen Garage. Hier wird der alte Amerikaner auch gewartet und ggf. repariert.

Die Marke Buick

Die Marke Buick wurde 1903 gegründet. Seit der Gründung des General Motors-Konzerns 1910 gehört sie zu diesem Konzern. Bis in die 1970er Jahre entwickelte sich Buick zu einer der erfolgreichsten amerikanischen Automobilmarken. Letztlich verringerten sich die Verkaufszahlen zu Gunsten der General-Motors-Marke Cadillac, allgemein als Nobelmarke angesehen. Der Firmengründer David Dunbar Buick, 1854 bis 1929, hatte keine glückliche Hand bei seinen Geschäften. Nach der Trennung von General Motors ist er letztlich verarmt gestorben. Der amerikanische Kapitalismus war halt recht erbarmungslos.



Eine Ausfahrt mit dem Buick

Ich darf als Beifahrer eine Ausfahrt mitmachen. Michael Kettlitz-Lubisch rangiert den alten Straßenkreuzer aus der Garage. Auf der durchgehenden vorderen Sitzbank sinke ich etwas ein. Ich muss die Beckengurte anlegen. Vor mir ein breites Armaturenbrett mit einem großen Hupring-Lenkrad. Darüber eine niedrige Panaromascheibe, davor eine gewaltige Motorhaube. Der Motor rauscht nur leise, im Leerlauf blubbert er gemächlich vor sich hin.



Stolze 5272 ccm Hubraum mit einer Motorleistung von 223 PS. Der Tankinhalt beträgt 75 l. Wie der Fahrer mir mitteilt, verbraucht der Oldie bei gemächlicher Fahrweise etwa 15 l pro 100 km. Getankt wird nur der gängige Kraftstoff Super E 5. Das alte Auto fährt noch mit Diagonalreifen. Im Gegensatz zu den heute üblichen Radialreifen gibt es einen erheblichen Unterschied im Fahrverhalten. Besonders bei Fahrrippen auf der Autobahn muss aufgepasst werden.

Der Oldie wurde mit einer Zweikreis-Bremse nachgerüstet. Über das Internet hatte Michael Kettlitz-Lubisch mal einen Erfahrungsaustausch mit einem amerikanischen Oldtimerexperten. Er hatte ihn vor den Tücken des seinerzeit serienmäßigen Einkreis-Bremssystems gewarnt.

Gebaut wurde der alte Buick in Kalifornien. Der Farbton in Rosa nennt sich original „Tahiti Coral“, Laut Recherche hatte ihn mal ein männlicher US-Amerikaner erworben. Der Farbton deutet allerdings daraufhin, dass Ersterwerbberin evtl. eine Dame gewesen sein könnte.

Am Rande eines Gewerbegelandes haben wir vor einer Freifläche die Fotos gemacht. Erinnerungen an ein besonderes altes Auto ...

18. Joerg Stallbaum und die „Schneverdinger Oma“

Kindheitserinnerungen

Ein kleiner Schuljunge von sieben Jahren war ich, als mein Vater 1960 in Offenbach am Main die Leitung eines größeren Tanklagers der damaligen Deutschen Caltex (spätere Texaco) übernahm.

Autos hatten mich schon von klein auf an immer fasziniert. An Kindersitze und Sicherheitsgurte hatte damals noch niemand gedacht. Ich durfte oft auf der Beifahrerbank mit den Tankwagenfahrern mitfahren, kreuz und quer durch den Frankfurter Großraum, besonders in den Schulferien. Das Flaggschiff der Tankwagenflotte war ein Magirus-Deutz Rundhauber mit einem 25000 l-Tankauflieger. Mehr war seinerzeit auf der Straße bisher nicht erlaubt. Der Fahrer, Robert B., sang damals im Chor der Fernsehsendung „Zum Blauen Bock“, noch mit dem ersten Moderator Otto Höpfner. Er sang auch oft während der Fahrt. Einmal durfte ich kurz vor der Einfahrt auf das Tanklager auf seinen Knien sitzen und den Tankzug auf das Lager an die Füllbühne lenken. Ein tolles Erlebnis für einen kleinen Schuljungen. Später folgte ein Mercedes-Benz L 315 mit der langen Haube und dem Stern vorn drauf, ein Anhänger-tankwagen. Ich durfte mit dem Lagermeister mitfahren, in der Mitte zwischen dem Fahrer und meinem Vater auf dem Beifahrersitz. An den Tankstellen gab es damals schon Langnese-Eis am Stiel. Manchmal spendierten mir die Fahrer ein Eis. Nachmittags nach der Schule fuhr ich oft mit meinem kleinen Puky-Ballonrad zum Tanklager. Ich durfte mir dann die Schlüssel der Tankwagen nehmen und mich hinter die großen Lenkräder setzen. Ich spielte dann immer „Steuern“, machte das Motorgeräusch mit der Stimme nach und fühlte mich wie ein Tankwagenfahrer. 1962 übernahm mein Vater auf seiner Karriereleiter eine leitende Funktion in der Caltex-Gebietsdirektion Hamburg, und wir zogen dorthin um. Doch die Tankwagen mit den großen roten Hauben habe ich nie vergessen ...

Mitarbeit im Feuerwehrmuseum Marxen

Anfang der 90er Jahre wurde ich auf das Feuerwehrmuseum im Landkreis Harburg, in Marxen in einer alten Scheune auf einem Bauernhof, aufmerksam. Ich fuhr mal am stets geöffneten Sonntag dorthin und besah mir die Ausstellung. Da waren sie plötzlich wieder, die großen roten Hauben, und Erinnerungen wurden wach. Ein Oldtimer hatte es mir besonders angetan: Eine sog. Schwere Kraftfahrdrehleiter, Bj. 1943. Ein Magirus-Deutz DL 125 mit einer langen Haube. Spontan erwachte der Wunsch: Den möchte ich mal fahren.



Leider war mein LKW-Führerschein, den ich mal 1972 im Wehrdienst bei der Bundeswehr erworben hatte, verfallen. Ich hätte ihn innerhalb von zwei Jahren umschreiben lassen müssen. Also half es nichts: Ich setzte mich nochmal auf einen Lastzug einer Winsener Fahrschule. Am Nikolaustag 1994 hatte ich nun wieder meinen LKW-Führerschein.



Mittlerweile war ich dem Förderverein des Museums in Marxen beigetreten. Das Vorstandsamt des Schriftführers und Pressewartes übernahm ich zunächst kommissarisch, ab 1996 dann hauptamtlich. Bald gab es die erste Ausfahrt nach Apensen. Ich durfte mit Altmeister Nis Matthiesen, Mitbegründer des Museums und langjähriger Vorsitzender des Fördervereins, als Beifahrer mitfahren. Nach einem Tankstopp sagte er plötzlich: „So, Joerg, jetzt fährst Du mal.“ Mit einigen Schmetterlingen im Bauch stieg ich hinter das große Lenkrad und blickte auf die riesige Haube. Aber ich bekam es ganz gut hin. Das Schalten von unsynchronisierten Getrieben hatte ich ja noch von der Bundeswehr her im Kopf. Von da an war die alte Drehleiter mein Lieblingsoldtimer. Das einzige Fahrzeug, bei dem ich beim Anwerfen noch Schmetterlinge im Bauch hatte...

Die Schneverdinger Oma

Während meiner Zeit im Feuerwehrmuseum Marxen lernte ich Fritz G. kennen. Ein altgedienter Hauptfeuerwehrmann der FFW Schneverdingen, später auch 2. Vorsitzender des Fördervereins. Bei Veranstaltungen erschien er mehrfach mit einem alten Magirus-Eckhauber Tanklöschfahrzeug, das damals noch in der Schneverdinger Wehr im Dienst war. Fritz G. war aber nun fast der letzte Aktive, der das unsynchronisierte Getriebe des alten Magirus noch bedienen konnte. Ich erinnere noch eine schöne Ausfahrt in die Schneverdinger Umgebung, bei der ich die Oma das erste Mal fahren durfte. Fritz G. saß damals noch neben mir mit dem Pieper in der Hand. Im Falle eines Einsatzes hätten wir sofort zur Wache zurück gemusst.

Geschichte des alten Fahrzeugs

Die sog. Schneverdinger Oma ist offiziell ein TLF 16/24 ZS, Baujahr 1965. TLF steht für Tanklöschfahrzeug, 16 steht für die Pumpenleistung von 16 Bar und 24 bedeutet einen Tankinhalt von 2400 l Löschwasser. ZS deutet auf die ursprüngliche Verwendung im Zivil- und Katastrophenschutz hin. Der Motor ist ein 6-Zylinder Deutz-Diesel, luftgekühlt, mit 7,5 l Hubraum und einer Leistung von 125 PS. Als Höchstgeschwindigkeit sind 90 km/h angegeben.

Das Auto war zunächst im Katastrophenschutz im Landkreis Cuxhaven eingesetzt. 1985 kam es nach Schneverdingen zum Katastrophenschutz in der Sonderbereitschaft im Rahmen des damals noch geltenden Soltau-Lüneburg-Abkommens. Dieses wurde 1995 aufgelöst. Ab 1995 war der alte Eckhauber dann in der FFW Schneverdingen im Einsatz.

2002 erfolgte die Ausmusterung. Fritz G., der das alte TLF lange aktiv gefahren hatte, wollte es in das Fw-Museum Marxen überführen. Doch dort war es nicht willkommen.

Aufgrund der ursprünglichen Verwendung im Katastrophenschutz war das Auto mit Tarnleuchten und in der Fahrerkabine mit einer Ausguckluke ausgestattet, was allerdings keine militärische Verwendung bedeutete.

Kurz danach begründete sich der „Verein zur Erhaltung historischer Sonderfahrzeuge“, dem sowohl Fritz G. und andere sowie auch ich beitraten. Seitdem ist die Schneverdinger Oma nun in privaten Händen.

Ich selbst habe die Oma zu mehreren Veranstaltungen gefahren, meist nach Lüneburg und auch mal weiter weg. Ich werde das immer in guter Erinnerung haben ...