

Der Retter der Scheintoten

Alte sächsische Luxusautos landen heute als Schrott bei Werner Zinke. Der baut sie wieder auf, so wie den Benz in dem einst Hindenburg chauffiert worden sein soll.

VON PETER UFER (TEXT)
UND ROBERT MICHAEL (FOTOS)

Zweieinhalb Tonnen Stahl rollen auf Holzfelgen aus einer Garage in Zwönitz. Der Sechszylinder grummelt wie eine alte Barkasse, die langsam einen Fluss entlangschippert. Ein Kraftwerk auf vier Rädern mit 7500 Kubikzentimetern Hubraum und 30 Litern Benzinverbrauch auf 100 Kilometern. Werner Zinke ächzt, wenn er den Lenker dreht. Dann greift er nach außen an einen langen Hebel, um das unsynchronisierte Getriebe in den nächsten Gang zu schalten. Bei diesem Auto ist Geschwindigkeit noch echte Handarbeit. Der Besitzer übt am vergangenen Mittwoch in Zwönitz für die Fahrt in die Landeshauptstadt, um gut beim Gläser-Treffen anzukommen, das gestern begann.

Das tonnenschwere Gefährt ist ein Benz, Jahrgang 1918, ausgestattet mit einem Wagenoberbau, Nummer 8834, aus den legendären Dresdner Gläser-Werken. In der Fabrik wurden ab 1864 zunächst Kutschen und später Karosserien für Luxusautos hergestellt. Und wenn die Geschichte stimmt, dann bestellte sich den Benz samt sächsischem Blechkleid vor 96 Jahren Paul von Hindenburg, der Generalfeldmarschall und spätere Reichspräsident. „Die Geschichte stimmt“, sagt Werner Zinke, hebt die rechte Hand wie zum Schwur und liefert seinen Beweis. „Ich habe noch den Chauffeur Hindenburgs kennengelernt.“ Bei einem Oldtimertreffen auf der Festung Ehrenbreitstein bei Koblenz in den 1990er-Jahren habe er ihn getroffen. Sofort erzählt der Benz-Besitzer, wie es dazu kam.

Ein Koblenzer Arzt hätte ihm erzählt, dass einer seiner Patienten der Fahrer des Generals gewesen sei. Wenig später fuhr ein schwarzer Mercedes auf der Festung vor und ein 90-Jähriger stieg aus. Der alte Herr lief auf Zinkes Oldtimer zu, fasste an die Karosse und sagte: „Das ist er.“ Dann stieg er ein und ließ den Motor an, was bei solch einem Auto nur einer kann, der sich auskennt. Werner Zinke sagt: „Dem Mann liefen die Tränen, als er den Sechszylinder hörte.“

Natürlich ist die Geschichte damit nicht zu Ende, denn es stellt sich sofort die Frage, wie die Karosse Hindenburgs so viele Jahre später in eine Privatgarage im Erzgebirge gelangte. Auch darauf hat der Benz-Besitzer sofort eine Antwort: „In den 1930er-Jah-



Werner Zinke in seinem Benz, den er als Schrotthaufen übernommen und wieder aufgebaut hat - zu DDR-Zeiten. Für das Leder gab er seinen Trabi.

ren bekam die Koblenzer Feuerwehr das Auto und die gab es später an die Annaberger Kameraden weiter. Als das Auto für Brandeinsätze zu alt war, verkaufte die Feuerwehr das Gefährt an einen Veteranenfreund, der es an einen Zahnarzt in Geyer weiterveräußerte. Und der überließ es einem Sammler.“ Bei dem entdeckte es Werner Zinke. Kein Wunder, denn Zwönitz liegt nur wenige Kilometer von Geyer entfernt und der 70-Jährige ist so etwas wie das Enfant terrible der sächsischen Oldtimerszene. Vor ihm ist keine mobile Rarität sicher, die vor dem Zweiten Weltkrieg in Sachsen gebaut wurde.

Der Hindenburg-Benz lag in Einzelteilen bei dem Sammler in der Scheune. Zinke beschwatzte den Besitzer und irgendwann gehörte der Blechhaufen ihm. Das war noch zu DDR-Zeiten, und der Auto-Wahnsinnige arbeitete eigentlich als technischer Leiter in einem Möbelbetrieb. Aber seine Leidenschaft gehörte da schon solchen Vehikeln, die scheinot vor sich hin schlummern. Um die wiederzubeleben, tut er bis heute alles.

Bier gegen Bolzen aus dem volkseigenen Fahrzeugbau gehörte in den 1980er-Jahren zum normalen Tauschverhalten. Doch um beispielsweise die Sitze des Benz dem historischen Vorbild getreu mit

36 Quadratmetern dunkelrotem Ziegenleder überziehen zu können, musste Zinke einem Sattler immerhin seinen Trabant vermachen. Pappe gegen Wiederkäuer - so liefen damals die Geschäfte des Schraubers, der jahrelang Rallyes fuhr und als Autodidakt die Kunst des Restaurierens lernte.

Heute arbeiten in seiner 1990 gegründeten Werkstatt 55 Angestellte. Aber kein Einziger ist Autoschlosser. Die Leute sind Ingenieure, Konstrukteure, Werkzeugmacher, Stellmacher, Sattler, Polsterer, Schneider und Täschner, insgesamt 16 Gewerke. Das ist nötig, denn sie polieren Oldtimer nicht einfach auf, sondern restaurieren sie bis ins letzte Detail für Privatkunden, Museen oder Autokonzerne. So wie zum Beispiel vor Jahren einen Audi Typ B, Baujahr 1911, den Letzten seiner Art. 4500 Stunden Arbeit steckten die Zwönitzer in den Wagen. Zum Schluss bekam das Rennauto eine originale schwarz-gelbe Pinsellaackierung. Mit dieser Art Farbauftrag trumpften die Modelle aus den Zwickauer Audi-Werken in den Jahren 1910 bis 1914 auf. Der Firmenchef August Horch höchstpersönlich siegte 1911 mit dem Typ B bei der Alpen-Wettfahrt.

Solche Modelle liebt Zinke, denn sie haben eine Geschichte und sind Zeugnis des sächsischen Automobilbaus. In einer alten Zwönitzer Textilfabrik, die der Autobauer als Parkhaus umbauen ließ, warten die edlen Stücke seiner Aufbauarbeit auf ihre Besitzer. Die wohnen meistens nicht gleich um die Ecke, sondern im Westen der Republik, in Schweden, Norwegen, Dänemark, Russland oder Tschechien. Einer der Oldtimer gehört einem Norweger. Der stand plötzlich vor der Tür, als Zinke eigentlich seinen Hindenburg-Benz für die Ausfahrt nach Dresden testen wollte. Der Kunde hatte bei ihm bereits drei Fahrzeuge wieder aufbauen lassen. Ein Millionenprojekt. Schließlich dauert es bis zu 7000 Stunden, einen angelieferten Schrotthaufen wieder in ein Auto zu verwandeln. Bei solchen Kunden kümmert sich der Werkstattbesitzer selbstverständlich persönlich.

Inzwischen kommen aber nicht nur Fahrzeuge Made in Sachsen in die Zwönit-

zer Werkstatt, sondern Oldtimer aus ganz Deutschland, aber auch aus Italien oder Amerika. „Die Leute investieren ihr Geld seit Jahren lieber in feste Werte, als zu sparen oder zu spekulieren“, sagt Zinke. Zurzeit restaurieren seine Mitarbeiter zum Beispiel einen Porsche 356, Nr. 1 Roadster. Zinke nennt ihn einen abgesägten VW-Käfer, aber nimmt das sofort zurück. Denn die Modelle steigen zurzeit im Kurs beträchtlich. Von dem Wagen, der jetzt in seiner Werkstatt steht, war nicht viel übrig, alle Kotflügel werden neu hergestellt. Dafür existieren in der Werkstatt Holzschablonen. Doch in Form gehämmert werden die Bleche auf Sandsäcken. Auch der Motor war nicht mehr zu gebrauchen. Zinkes Leute gießen, bohren und schrauben nach altem Vorbild einen neuen. Da muss der Kunde schon mal zwölf Monate oder länger warten, bis alles fertig ist.

Besonders mag Werner Zinke Oldtimer-Fahrten nicht. Dass er mit dem Hindenburg-Benz überhaupt nach Dresden kommt, liegt an Familie Rüdiger aus Radebeul. Sie besitzen mehrere Opel, allesamt ausgerüstet mit Dresdner Gläser-Karosserien. Deshalb organisieren sie seit Jahren Treffen genau solcher Autos. An diesem Wochenende findet das Gläser-Treffen zum dritten Mal statt.

Weil aber Zinke dennoch gerne zeigt, was in Sachsen an edlen Karossen von 1900 bis 1945 gebaut wurde, organisiert er mit Partnern selbst eine Oldtimerschau. Die findet am 21. September auf Schloss Wackerbarth statt. Und während der Autonaut das erzählt, ruft sein Sohn, denn ein neuer Kunde wartet vor der Tür. Der Junior hat die Zwönitzer Restaurierungswerkstatt übrigens inzwischen übernommen, auch die Tochter und der Enkel arbeiten mit. Aber Werner Zinke wäre nicht er selbst, würde er nicht jeden Morgen spätestens um 8 Uhr auf der Matte stehen und erklären, was zu tun ist. Seine Frau Ina hält das übrigens gerne aus und wirbelt mit. Demnächst feiern sie Goldene Hochzeit. Bestimmt fahren sie mit dem Hindenburg-Benz zur Feier in den Gasthof in Zwönitz.



Details am sogenannten Hindenburg-Benz von 1918: Schaltung, Scheinwerfer und Kühler, Holzfelge (v. l.) - vieles nachgebaut in Handarbeit.



Das Leid der Hinterbliebenen

Vor einem halben Jahr verschwand Flug MH 370. Bis heute fehlt von den 239 Insassen und von der Maschine jede Spur.

VON JOHN GRAFILO

Irgendwie kämen sie zurecht, sagt Tan Chi Law über seine beiden Neffen. Die Jungs sind elf und 15 Jahre alt - ihre Eltern waren an Bord des Malaysia-Airlines-Fluges MH 370. Die Boeing mit 239 Menschen verschwand vor sechs Monaten, am 8. März. Es ist eines der größten Rätsel der Luftfahrtgeschichte. Von dem Wrack fehlt bis heute jede Spur.

Tan (49) verlor seine 42 Jahre alte Schwester. Seine Neffen gehen wieder zur Schule - und alle zwei Wochen zur psychologischen Betreuung, um den Verlust ihrer

Mutter und des Vaters zu verarbeiten. Zurzeit leben die Jungs am Stadtrand von Kuala Lumpur bei einer Tante. „Verwandte besuchen sie an den Wochenenden, um ihnen Gesellschaft zu leisten“, erzählt ihr Onkel. Der jüngere frage immer wieder nach den Eltern. Der Ältere sei in sich gekehrt.

„Vielleicht versucht er, seine Gefühle zu verstecken, um für seinen kleinen Bruder stark zu sein“, sagt Tan. Die Familie hoffe nur eines: dass das Flugzeug endlich gefunden wird. Damit sie abschließen können, wie Tan sagt. „Ich bin froh, dass sie die Suche fortsetzen.“

Wie er und seine Familie tragen viele Angehörige der Vermissten schwer daran, nicht zu wissen, was mit ihren Lieben passiert ist. Die Boeing 777 verschwand auf mysteriöse Weise auf dem Weg von Kuala Lumpur nach Peking von den Radaren. Satellitenauswertungen zufolge drehte die Maschine in Richtung Süden ab, flog stundenlang weiter und stürzte vermutlich in den Indischen Ozean, als der Treibstoff ausging. Niemand weiß, was sich an Bord ab-

gespielt hat. Groß angelegte Suchaktionen unter Beteiligung mehrerer Länder blieben ergebnislos.

Maira Elizabeth Nari, Tochter eines Stewards an Bord von MH 370, versucht auf pragmatische Weise, sich abzulenken: Die Schülerin bereitet sich auf ihre Abschlussprüfungen vor. „Das Leben hat seine Höhen und Tiefen“, sagt die 18-Jährige bei einem Treffen von Angehörigen mit dem malaysischen Vize-Ministerpräsidenten Muhyiddin Yassin. Sie versuche, nicht über ihren Vater nachzudenken: „Ich will meine Trauer nicht meiner Mutter und meinem Bruder zeigen.“

Intan Maizura Othman (34), Ehefrau eines anderen Flugbegleiters und selbst Stewardess, verdrängt die Trauer, um für ihre Kinder da zu sein - die fünf Jahre alte Tochter und den erst drei Monate alten Sohn. Für das Mädchen habe sie sich schon nach einer Therapie umgesehen. Die Fünfjährige träume oft von ihrem Vater: „Wenn sie

aufwacht, fängt sie an zu weinen, und ich weiß keinen Rat mehr, wie ich mit ihr umgehen soll“, sagte Intan dem Nachrichtenportal Malaysian Insider. Das Schlimmste sei, nicht zu wissen, was mit dem Flugzeug passiert ist. „Wir dachten, mit der Zeit würde es besser werden.“ Das sei aber nicht der Fall. „Bitte bringt MH 370 nach Hause“, twitterte Intan an ihre Regierung.

Lai Chien Mei (30) ist eine Cousine der Passagierin Chang Mei Ling. Deren Eltern, beide Ende 70, seien untröstlich über den Verlust ihrer Tochter. „Die anderen Kinder versuchen, sie mit regelmäßigen Besuchen und Ausflügen aufzuheitern, aber die Trauer ist weiter da“, sagt Lai. Mei Ling arbeitete als Chemie-Ingenieurin in den USA. Regelmäßig schickte sie ihren Eltern Geld nach Malaysia, damit sie über die Runden kommen. Jetzt müssen ihre Geschwister einspringen und sich die Kosten teilen. Irgendwann kämen die schwierigen Fragen auf sie zu - zum Beispiel, was aus dem Haus werden soll, das Mei Ling in den USA gekauft hatte.

Viele Verwandte der Vermissten, insbesondere auch aus den anderen Ländern, werden selbst aktiv. Einige von ihnen sammeln Geld für eine unabhängige Untersuchung des Unglücks. Eine Spendenkampagne brachte mehr als 76 000 Euro ein.

Jimmy Wang, ein Physikstudent, dessen Vater einer der 153 Chinesen an Bord war, leitet eine Gruppe chinesischer Angehöriger der Vermissten. Via Skype tauschen sie Informationen und die neuesten Theorien aus und planen nächste Schritte. Die Gruppe nennt sich „Voice 370“ und hat 300 Mitglieder, wie das chinesische Nachrichtenportal „Ecn.cn“ schrieb.

Die Mitglieder diskutieren Ratschläge aus der Luftfahrt und von Fachleuten. „Malaysia Airlines und andere machen nicht ihre Arbeit, also müssen wir uns organisieren“, wird Wang zitiert. Er hat sein Studium in Schweden unterbrochen, um für seine trauernde Mutter in China da zu sein. „Ich kann nicht den Rest meines Lebens mit Fragen verbringen.“ (dpa)