

Kunstpreisträgerin widmet sich Maler

Steckborn Der immer gleiche Ausblick von Dietrichs Malstube auf die sich stets ändernden Ordnungen, jahreszeitlichen Farbigkeiten und Wucherungen gibt für Judit Villiger den Anstoss, mehr über Adolf Dietrich nachzudenken. Im permanenten Kunstprojekt «Haus zur Glocke» an der Seestrasse 91 in Steckborn unterbreitet Villiger diesen Sonntag, 9. September, ihre Arbeit «Dietrich lesen; De- und Rekonstruktionen des Nachbargärtchens». Mit Villiger widmet sich die Trägerin des diesjährigen Kulturpreises zudem in einem Gespräch dem berühmten Berlinger Maler. Mit Dietrich-Kenner Willi Tobler erläutert die Künstlerin ihre Arbeit über Dietrich und dessen ebenso berühmten Garten. Einige Original-Zeichnungen und Fotos von Dietrich veranschaulichen die Berührungspunkte zu Villigers Exponaten. Danach lädt die Thurgauische Kunstgesellschaft zu einem Apéro, und dann gibt es eine nach einem Dietrich-Gemüsesstillleben kreierte Suppe sowie Brot und Wein. (red)

Karten klopfen auf dem Schiff

Untersee Kommenden Montag-nachmittag, 10. September, ist das Kurschiff der URH-Flotte ab Schaffhausen um 13.18 Uhr als Jass-Schiff unterwegs. Zum dritten Mal lädt der Schiffsfahrtsbetrieb unter dem Motto «Stöck, Wys, Stich» zu einem schwimmenden Jassturnier ein. Das Turnier führte die URH im vergangenen Jahr erstmals durch. Der Erfolg sei so gross gewesen, dass nun die Anzahl Jass-Fahren erhöht worden sei, teilt das Unternehmen mit. Die Diessenhoferin Gabriele Caduff moderiert den Anlass. (red)

Journal

Von den Kernen zum kostbaren Öl

Lanzenneunform Am Dienstag, 11. September, um 18 Uhr lädt die Bioterra Thurgau-Bodensee zu einer Führung mit Degustation bei Kressibucher Naturöl ein. Anmeldung unter: suhorber@bluewin.ch oder 052 770 02 07. Die Führung ist kostenpflichtig.

Sportnotiz

Erfolg für die Pontoniere

Am letzten Wettfahren der Diessenhofer Pontoniere für diese Saison in Baden steuerten Patrick Meier und Marcel Niggli ihr Gefährt zum Sieg. Anlässlich ihres 125-jährigen Bestehens hatten die Pontoniere aus Baden zu einem Wettfahren auf der Limmat eingeladen, das erste seit über 35 Jahren. Der kurze, technisch anspruchsvolle Parcours bei der alten Holzbrücke forderte von den Wasserfahrern alles ab. Meier und Niggli konnten die Kategorie D sensationell für sich entscheiden. In der Kategorie A erreichten Leo Brüttsch und Fabian Eckert den vierten Rang. In der stark besetzten Kategorie C schaute für Andreas Arni und Flavio Ott der 21. Rang heraus. (red)

Ein Rennen ohne jede Eile

Steckborn Gegen 300 historische Fahrzeuge erwarten die Organisatoren am Memorialbergrennen in gut zwei Wochen. Darunter hat es auch einige Legenden aus der Rennsportgeschichte.

Stefan Hilzinger

stefan.hilzinger@thurgauerzeitung.ch

Die Idylle der Velofahrergruppe von Pro Senectute Winterthur wurde jäh gestört, als eine Handvoll Oldtimer-Autos beim Eichhölzli oberhalb Steckborn auftauchte. «Chomm mir gönd, die stinked», meinte jemand, doch andere Herrschaften zückten die Handys. Plötzlich faszinierte die alte Technik mehr als das Untersee-Panorama.

Die Organisatoren des Memorial-Bergrennens Steckborn-Eichhölzli wollten den Journalisten ein Gefühl davon vermitteln, was am Anlass am Wochenende vom 22. und 23. September auf der Bergstrecke abgeht. Rennen ist dabei zu viel gesagt, denn niemand in den Kategorien «Corso» und «Memorial Performance» fährt die knapp drei Kilometer auf Zeit. Der Anlass mit gegen 300 historischen Fahrzeugen huldigt den Klassikern der Auto-



Die Promotoren des Bergrennens, Kurt Krucker, Hanspeter Ryser, Christof Papadopoulos und Claude Schönherr, posieren mit dem Vorkriegs-Bentley des Steckborners Beat Labhart.

Bild: Stefan Hilzinger

mobil- und Rennsportgeschichte auf eher beschauliche Art. Dennoch dürften in der Kategorie «Performance» die Piloten da und dort die behördlich erlaubte Höchstgeschwindigkeit überschreiten und die Reifen qualmen lassen. «Das Publikum soll die Leistung dieser klassischen Fahrzeuge spüren», sagt Christof

Papadopoulos, Geschäftsführer von ACS Thurgau. Experten von Auto Sport Schweiz nehmen die Strecke ab. Tonnen von Strohhallen sorgen für Sicherheit bei Fahrern und Publikum. Ein Drittel des Budgets von 300 000 Franken gibt das OK dafür aus.

Etlche Prominenz aus der Schweizer Rennsportszene hat

Peter Sauber testet einen Rennwagen auf der A7

Testfahrt Peter Sauber wollte Anfang Juni 1978 mit dem jüngsten Fahrzeug aus seinem Rennstall, dem C5 mit einem 2-Liter-Motor von BMW, am 24-Stunden-Rennen in Le Mans (F) teilnehmen. Doch um an den Start gehen zu dürfen, musste der Bolide zuvor gründlich getestet sein. Eine Lö-

sung fand Sauber, laut Christof Papadopoulos vom ACS Thurgau, auf der seinerzeit zwar fertig gebauten, aber noch nicht eröffneten Autobahn zwischen Frauenfeld und Müllheim. Hier jagten die Piloten, bewacht von der Polizei, mit bis zu 290 Kilometern pro Stunde über den Asphalt. (hil)

ihre Teilnahme am Anlass angekündigt. So wird Töfflegende Bruno Kneubühler aus Häuslenen mit einer historischen Honda ins Eichhölzli hinauf brettern. Am Start ist auch der dreimalige Le-Mans-Sieger Marcel Fässler mit einem Audi Quattro Rallye Gruppe 4. Ein besonderes Gefährt pilotiert Eugen Strähl: den

C5 aus dem Rennstall von Peter Sauber, den Strähl 1978 mit Marc Surer und Harry Blumer im 24-Stunden-Rennen von Le Mans auf den 18. Platz steuerte.

Sind die Fahrzeuge nicht auf der Piste, sind sie im Städtchen ausgestellt, wo die Besitzer den Besuchern gerne einen Blick unter die Motorhaube erlauben.

Seit hundert Jahren unter Strom

Steckborn Der «Tribelhorn» von 1918 ist ein Unikat. Der Elektro-Veteran im Dienste der Mineralquelle Eptingen ist ein Ehrengast am Memorial-Bergrennen in gut zwei Wochen.

Wenn am Wochenende vom 22./23. September die historischen Rennsportwagen die Bergstrecke von Steckborn ins Eichhölzli hochjagen, bewegt sich ein exotisches Gefährt gemütlich durch das Städtchen und lässt die Besucher staunen. Der Tribelhorn-Lastwagen mit Jahrgang 1918 fällt nicht nur durch die Bauweise seiner Führerkabine auf, sondern vor allem durch seinen Antrieb: Was da auf vollgummibereiften Holzspeichenrädern gemächlich mit maximal zehn Kilometern pro Stunde daherrrollt, wird mit 100 Volt Gleichstrom aus konventionellen Bleibatterien angetrieben. Wohl fehlt das Motorgeräusch, doch der robuste Kettenantrieb sorgt für eine kernige akustische Wahrnehmung des Veteranen.

Setzt sich Strom-, Benzin- oder Dampftrieb durch?

Wer überrascht ist, dass schon vor 100 Jahren Elektrofahrzeuge auf unseren Strassen rollten, der sollte zur Kenntnis nehmen, dass damals ein munterer Wettbewerb zwischen dampfbetriebenen, elektrischen und benzinbefeuerten Automobilen herrschte – und dass keineswegs entschieden war, welche Antriebstechnik sich durchsetzen würde. Nicht wunderbarlich also, dass die Zürcher Firma Tribelhorn ihre Elektrofahrzeuge erfolgreich vermarkten konnte. Dies endete jedoch anfangs der Zwanzigerjahre abrupt – nicht allein aufgrund der beschränkten Reichweite der Elektrowagen, sondern vor allem auch dank zur damaligen Zeit entscheidender technischer wie ökonomischer Vorteile des Verbrennungsmotors.

Die Mineralquelle Eptinger AG, in vierter Generation geleitet von Matthias Buchenhorner, hält auch im Bereich ihres Fuhrparks die Tradition aufrecht. In den frühen Jahren der 1899 gegründeten Firma «Brunnenverwaltung Eptingen» war der Transport des in



Seit Mai 2011 wurde das historische Elektrofahrzeug wieder vorgeführt und zugelassen.

Bild: PD/Hanspeter Ryser

Flaschen abgefüllten Mineralwassers von der Quelle in Bad Eptingen zum Bahnhof in Sissach mit Ross und Wagen zu bewältigen. Doch schon bald befasste sich die Unternehmensleitung mit zeitgemässeren Verkehrsmitteln zur Bewältigung der rund zehn Kilometer langen Transportstrecke. Und so kam es, dass die Elektrolastwagen der Marke Tribelhorn ihren Dienst aufnahmen. Einer davon mit der Chassisnummer 355 leistete bis 1982 Dienst und fährt noch heute als sichtbares Symbol für die Aufgeschlossenheit der Firma.

Seniorchef Jörg Buchenhorner ist es wohl zu verdanken, dass der hundertjährige Tribelhorn-Lastwagen heute noch fährt. Sein Sinn für Tradition schlägt sich auch in der Erhaltung von Werten nieder, die kulturhis-

torische Bedeutung haben. Dazu gehört neben anderen technischen Sammlerstücken eben vor allem der Tribelhorn mitsamt seiner historischen Ladestation.

Ein Elektroingenieur verliebt sich ins Tribelhornli

In einer Art Liebe auf den ersten Blick fanden sich dann auch der historische E-Lastwagen und Heinrich Uebelhart: Hier das betagte Elektrofahrzeug, das in den 1990er-Jahren reparaturbedürftig wurde, und dort der begeisterte Elektroingenieur, den die einfache, aber nach wie vor funktionierende Technik von 1918 faszinierte. Vom Virus gepackt, widmete sich Uebelhart seither dem «Tribelhornli», wie er das mit 4,5 Tonnen schwere Vehikel liebevoll nennt. Beeindruckt ist er aber auch von der originalen Ladestation, der letzten funk-

nierenden ihrer Art. Ein Wechselstrom-Elektromotor treibt einen Gleichstrom-Dynamo an, der die Bleiakkus direkt im Fahrzeug auflädt. Diese Ladestation ist funktionsfähig und wird regelmässig zum Aufladen der Batterien benutzt. Und ein weiteres Detail: Neue Bleiakkumulatoren sind in den Abmessungen noch exakt so gehalten wie 1918, was bedeutet, dass diese ohne Probleme ersetzt werden können.

Erst der dritte neue Satz Akkus in hundert Jahren

Allerdings war der Ersatz der Akkus gemäss Logbuch erst zweimal nötig! Heinrich Uebelhart hat für das Nachfüllen der Bleiakkus ein einfaches, aber effizientes Schlauchsystem konstruiert, welches das knifflige Herausnehmen der Batterien erübrigt. Im September 1989

wurde die Führerkabine nach Originalplänen neu aufgebaut; im September 1990 erfolgten diverse elektrische Neuinstallationen, und im Mai 2011 konnte das Fahrzeug der Motorfahrzeugkontrolle vorgeführt werden. Die Abnahme war kein Problem. Und somit zirkuliert Uebelhart mit dem 1918er-Tribelhorn fröhlich auch auf öffentlichen Strassen. Er bringt mit diesem Fahrzeug nicht nur Musterchen des Eptinger Mineralwassers ans Bergrennen, sondern auch ein funktionierendes Muster der Elektrotechnologie für Automobile, die vor 100 Jahren bereits aktuell war.

Hanspeter Ryser
untersee@thurgauerzeitung.ch

Hinweis
Der Autor ist Mitglied des OK des Memorial-Bergrennens.