

Vom Tesla-Auto über Raketentechnik bis zum Gas-Auto

Interview mit Klaus Jebens, Hamburg

Bevor wir ihn persönlich kennenlernten, hatte er sich uns schon schriftlich vorgestellt: der Unternehmer und Erfinder Klaus Jebens aus Hamburg, dessen Vater Heinrich Jebens in den dreissiger Jahren Präsident des Deutschen Erfinderhauses "Haus des Fortschritts" war und als dieser auch bei Edison und Tesla eingeladen wurde.

Klaus Jebens nahm dann an der Tagung "Effiziente alternative Antriebssysteme" vom 17. März in Zürich teil, und beim anschließenden Abendessen sassen wir einander gegenüber und erfuhren Erstaunliches. So soll sein Vater das legendäre, mit kosmischer Energie betriebene Tesla-Auto zu Gesicht bekommen haben, ja Tesla lud ihn sogar zu einer Probefahrt ein - eine Erfahrung, die er später an seinen Sohn weitergab. Pikantes Detail: über die Funktion des Tesla-Autos liegt ein Erfahrungsbericht des Tesla-Neffen Petar Savo vor - der Bericht von Heinrich Jebens ist genau datiert, wonach dessen Probefahrt ein halbes Jahr vorher stattfand! Damit ist Skeptikern, die immer wieder behauptet haben, das Tesla-Auto sei reine Legende, der Wind aus den Segeln genommen.

Klaus Jebens selber ist Inhaber vieler Patente und erfolgreicher Erfinder, wie eines Autos, welches ohne herkömmliche Treibstoffe funktioniert. Es drängte sich auf, den älteren, dynamischen Erfinder zu interviewen.

Das Interview

Klaus Jebens: KJ, Adolf Schneider: as, Inge Schneider: is

as: Sie entstammen ja einer Erfinderdynastie, und Ihr Vater war Direktor des Deutschen Erfinderhauses in Hamburg und wurde von Edison und Tesla zu einem Besuch eingeladen. Wann hat er Ihnen erstmals von seinem Besuch bei Edison erzählt?

KJ: Dies war gleich nach der Rückkehr von seiner Amerika-Reise im Dezember 1930.

as: Wann genau hatte Ihr Vater Edison besucht und was hat ihm dieser erzählt und gezeigt?

KJ: Am 13. und 14. November 1930 war er dort. Er hat ihm sein Laboratorium in Orange gezeigt und mit ihm patentrechtliche und politische Fragen erörtert. Mit grosser Besorgnis verwies Edison auf Hitler, der damals noch nicht im Amt war.

is: Hat Edison Ihren Vater direkt mit Tesla bekannt gemacht oder ihn über eine Mittelsperson zu ihm bringen lassen?

KJ: Mein Vater hatte auf der Hinfahrt nach Amerika den österreichischen Luftwaffenoffizier Petar Savo kennengelernt, der ihn auf seinen Onkel Nikola Tesla aufmerksam machte. Mit Edison hat er auch über Tesla gesprochen, wobei er die Bekanntschaft empfohlen hatte.

Tesla-Auto: Besichtigung und Probefahrt

as: Wo genau fand die Begegnung statt, wo Tesla ihm das umgebaute Auto gezeigt hatte?

KJ: In einer kleinen Halle in der Nähe von Buffalo. Es wurde vorher grösstes Stillschweigen vereinbart, sonst durfte meinem Vater als Direktor des deutschen Erfinderhauses nichts gezeigt werden.

is: Erhielt Ihr Vater ein paar technische Angaben zum Auto, die er Ihnen weitererzählte (Typ, Alter, Leistung usw.)?

KJ: Er erhielt einige wenige, nicht alle, aber er erfuhr, dass das Auto mit atmosphärischer Kraft angetrieben wurde und kein Benzin benötigte.

as: Hat Ihr Vater Ihnen erzählt, ob Tesla auch das Innere des Autos gezeigt hat, also den Elektromotor und die Energiebox samt Antenne? Wissen Sie, wie Tesla dieses Aggregat bezeichnet hatte?

KJ: Der grosse Elektromotor war mit einer Traverse an das Kupp-



Klaus Jebens, geb. 12.1.1925, Volksschule von 1932-1942; 1943 ohne weitere Ausbildung eingezogen zur Wehrmacht; 1943: 1. Erfindung, 1944, 2 weitere Erfindungen (2. streng geheim, 3. neues Kühlsystem für Raketentriebwerke); 1945 als Verwundeter vor Kriegschluss aus Militärdienst entlassen; 1945: Einstieg in die Landwirtschaft seines Vaters; ab 1946 weitere Erfindungen, durch Patente mehr Erfolge; 1954: Heirat; ab 1958 grössere Einnahmen aus Patenten; 1961: Kauf des ersten Grossbetriebs in Irland und den Viehbestand auf 1000 Rinder erhöht; 1969 Gründung der Jebens KG und Jebens Industriebau GmbH in Hamburg; 1973 Ankauf einer weiteren Farm in Ontario/Kanada; 1975: Ankauf des Gutes Behl in Schleswig-Holstein; ab 1987 wurde dieses der grösste Milcherzeugnisbetrieb mit über 600 Milchkühen in West-Europa; fast jedes Jahr bis heute weitere Patente gemacht und weitere Industrieobjekte gebaut und weitervermietet; 1999: schwere Herzoperation, gute Erholung. Seit damals nur noch mit halber Kraft tätig und Übergabe des Betriebs an die Söhne.

lingsgehäuse des Wagens vormontiert. Ein Kabel ging an den Konverter, der auf der Beifahrerseite vor dem Armaturenbrett montiert war. Ein anderes Kabel kam von einer antennenmässigen Stange, die hin-

ten im Fahrzeug nach oben ragte. Ein weiteres Kabel ging durch den Fussboden an einen Schleifschuh, der auf der Erde mitlief.

is: Hat Tesla Ihrem Vater ein paar Details über die Funktion des Generators geschildert?

KJ: Auf seine spezielle Frage erhielt er von Tesla keine Antwort.

as: Ist bekannt geworden, wieviel PS oder KW die Maschine leistete?

KJ: Auch dazu erhielt er keine Angabe. Während der Versuchsfahrt machte der Motor immer sehr hohe Umdrehungen. Nach Teslas Auskunft war es noch nicht ganz fertig.

is: Ist Ihr Vater mit dem Tesla-Auto gefahren, und wie lang war etwa die Fahrstrecke?

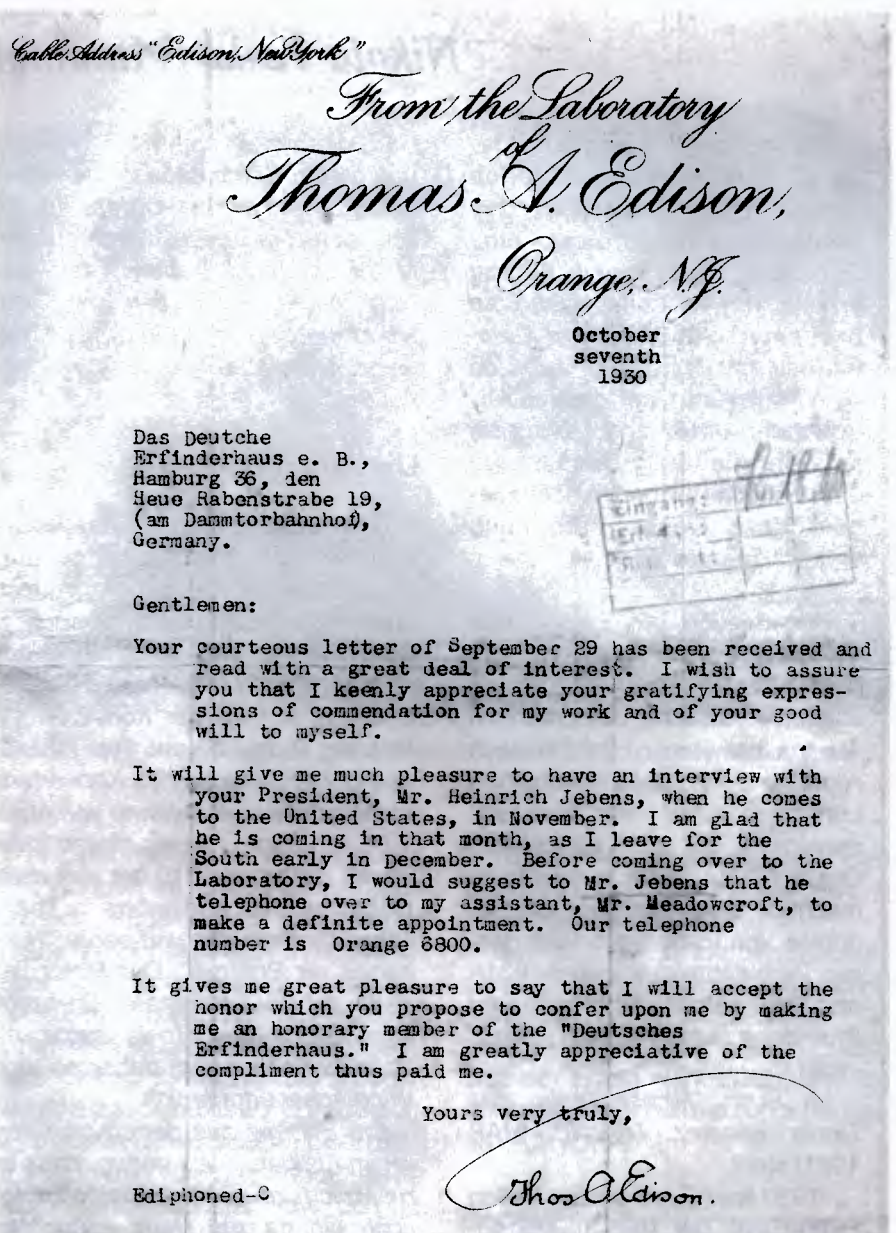
KJ: Ja, der Monteur fuhr den Wagen zunächst bis zu den Niagara-Fällen, etwa 30 km entfernt, wo Tesla meinem Vater das von ihm konzipierte Kraftwerk vorführte. Danach fuhr er wieder zu der Werkstatt und nachher zum Bahnhof. Das Auto fuhr einwandfrei.

as: Brachte Tesla noch weitere Ideen für einen Einsatz seines Generators vor, zum Beispiel in Schiffen oder zur Stromerzeugung im Haus?

KJ: Für Tesla war die Zeit noch nicht reif für den breiten Einsatz. Über die Stromversorgung von Häusern wurde gesprochen, über Schiffe nicht.

Kurzer Überblick über die Geschichte der Pierce-Arrow Motor Car Company

Der Name Pierce-Arrow war in den 30er Jahren einer der am meisten anerkannten und respektierten Namen in der Autoindustrie. Während 38 Jahren produzierte die Pierce-Arrow Motor Car Company in Buffalo, New York, einige der vornehmsten Automobile. Während 20 Jahren belieferte Pierce-Arrow das Weiße Haus mit Autos für den Präsidenten, aber auch die Königsfamilien in Japan, Persien, Saudiarabien, Griechenland und Belgien. Heerscharen von Kongressabgeordneten, Botschaftern, Gouverneuren und Geschäftsleuten leisteten sich eine der teuren Limousinen.



Einladung von Thomas A. Edison vom 7. Oktober 1930 an Heinrich Jebens, den Vater von Klaus Jebens, damals Direktor des Deutschen Erfinderhauses in Hamburg, zu einem Besuch nach Orange/USA. Bei der Gelegenheit konnte er in der Nähe von Buffalo auch das legendäre Tesla-Auto, eines Pierce-Arrow, besichtigen.

Pierce-Arrow
1930

Classic
Museum

Pierce-Arrow
Society



Nikola Tesla's Automobil

Die Aussage von Klaus Jebens, dessen Vater Heinrich Jebens 1930 als Direktor des Deutschen Erfinderhauses eine Einladung von Thomas Edison erhielt, ihn in Orange/USA zu besuchen, und bei dieser Gelegenheit mit Nikola Tesla auch eine Probefahrt mit dessen Organ-Auto unternehmen durfte, ist wohl die letzte Bestätigung eines noch lebenden Zeitzeugen, dass dieses Auto auch wirklich funktioniert hat.

Der Besuch bei Edison und Tesla fand am 13. und 14. November 1930 statt. Erstaunlich ist vor allem die Tatsache, dass Heinrich Jebens bei seiner Hinfahrt nach Amerika den österreichischen Luftwaffenoffizier Petar Savo kennenlernte, der ihn auf seinen Onkel Nikola Tesla aufmerksam machte. Nach überlieferten Berichten von Petar Savo fand dessen Probefahrt im Sommer 1931 - also ein halbes Jahr nach der Probefahrt durch Heinrich Jebens - statt.

Im Buch "Nicola Tesla, das Genie unserer Zukunft" (VAP 1991) steht:

"1930 liess Tesla seinen Neffen Petar Savo, der 1899 in Jugoslawien geboren wurde, nach New York kommen. Petar war also 43 Jahre jünger als sein Onkel. Er hatte bis dato in Jugoslawien, dem Geburtsland Teslas, in dürftigen Verhältnissen gelebt. Im Sommer 1931 nahm Tesla seinen Neffen mit nach Buffalo, um dort, wie er sagte, ein neues Auto zu enthüllen und auszuprobieren. Tesla hatte es aus seinen privaten Mitteln entwickelt.

Es handelte sich um einen Pierce-Arrow, ein Luxusmodell der damaligen Zeit. Der Motor war entfernt worden, Kupplung, Getriebe und Achsübertragung auf die Hinterräder blieben unverändert. Der Benzinmotor war ersetzt worden durch einen runden, allseits geschlossenen 80-

PS-Elektromotor von etwa 1 m Länge und 65 cm Durchmesser, mit einem Kühlpropeller an der Vorderseite. Es soll sich um einen kollektorlosen Motor gehandelt haben. Tesla war nicht bereit, mitzuteilen, wer den Motor hergestellt hatte (möglicherweise eine Abteilung bei Westinghouse)."

Die Antenne

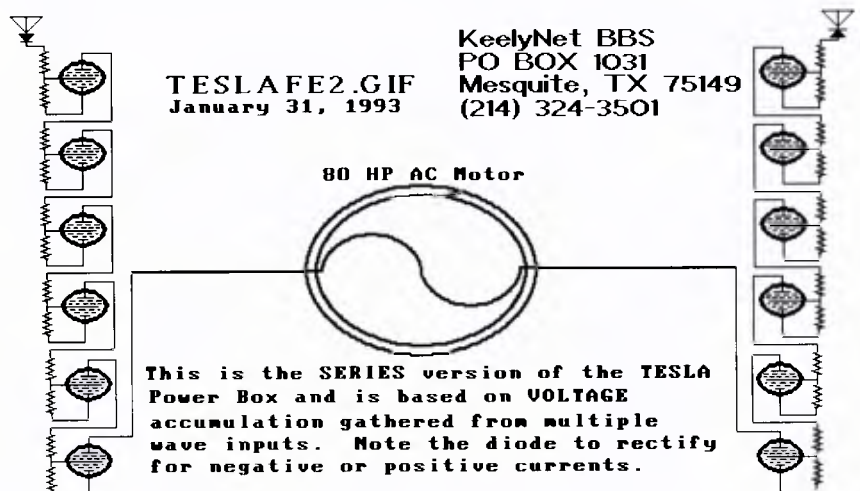
Und weiter: "Den 'Energieaufnehmer' hatte Tesla selbst gebaut. Das Gehäuse dieses Konverters hatte etwa die Abmessung von 60 x 25 x 15 cm. Es war vor dem Armaturenbrett angebracht. Unter anderem enthielt der Konverter 12 Röhren, 3 davon vom Typ 70-L-7. Aus dem Gehäuse des Konverters ragte eine starke Antenne von etwa 1,80 m Länge. Ferner ragten zwei starke Stäbe etwa 10 cm aus dem Gehäuse des Konverters. Tesla schob diese hinein und sagte: 'Nun haben wir Energie!'. Der Motor lief dann, mit einer maximalen Drehzahl von 1800 U/min. Tesla sagte, er laufe ziemlich heiss, daher sei der Windfächer erforderlich.

Die Energie aus dem 'Konverter' sei im übrigen gross genug, dass er zusätzlich zu dem Automobilmotor noch ein ganzes Haus erleuchten könne. Der Wagen wurde über eine Woche hin ausprobiert, er erreichte ohne weiteres die beträchtliche

Geschwindigkeit von 90 Meilen (140 km) pro Stunde, seine Leistungsdaten entsprachen zumindest denen des vergleichbaren Wagens mit Benzinantrieb. An einem Stoplicht wies ein Passant darauf hin, dass aus dem Auspuff keine Abgase rauskämen. Darauf antwortete Petar: "Wir haben keinen Motor!" Der Wagen wurde in einer Farm etwa 20 Meilen ausserhalb von Buffalo, nicht weit weg Niagara Falls, untergestellt."

Verstärkung des Ionenflusses

Jerry Decker vom Keely-Net brachte am 31.1.1993 im File TESLAFE2.ASC ein Erklärungsmodell für die Funktion des Motors: "Im Falle der Tesla-Power-Box spielt die Vakuumröhre die Rolle einer Pumpe, die den hereinfließenden Strom sammelt und eine Ionenverstärkung bewirkt. Sobald dieses komprimierte Ionenfeld eine gewisse Dichte erreicht hat, kann es auf eine weitere Verstärkerstufe oder Last angekoppelt werden. Bei parallelem Betrieb von z.B. 6 Stufen ergibt sich eine höhere Ausgangsleistung. Offenbar arbeiten diese Elektronenröhren ohne Heizung der Kathode, wie aus dem unter TESLAFE1.GIF veröffentlichten Schaltbild hervorgeht."





Das Deutsche Erfindertum "Haus des Fortschritts" 1932 in Hamburg, zur Zeit, als Heinrich Jebens, der Vater von Klaus Jebens, dort Direktor war.

Eigene Erfindertätigkeit von Klaus Jebens

as: Nun ein paar Fragen zu Ihrer eigenen Erfindertätigkeit: Sie haben im Laufe der Jahre viele Erfindungen entwickelt und angemeldet. Wie viele Anmeldungen haben Sie eingereicht?

KJ: Eingereicht habe ich 63, patentiert wurden letztlich 34 davon.

as: Ihre Erfindungen haben Sie ja vor allem während der Kriegszeit ausgedacht. Waren Sie damals in der Gruppe von Wernher von Braun?

KJ: Ja.

as: Welches waren Ihre Arbeitsgebiete in Peenemünde und welche Erfindungen haben Sie dort gemacht?

KJ: Ich absolvierte dort eine Ausbildung als Triebwerksingenieur. Vorher auf der Vorschule für Raketentechnik hatte ich den Einfall einer einfacheren Kühlung des Triebwerkes unter Ausnutzung der 8 t auf -165° gekühlten flüssigen Sauerstoffs. Mit meinem Ausbilder Dipl.-Ing. Rudolf Nebel fuhren wir nach Peenemünde und trugen diese Idee mehreren Herren vor, u. a. auch Werner von Braun, der sofort einen Umbau der Triebwerke einleitete.

is: Sie haben auch zahlreiche Erfindungen im landwirtschaftlichen Bereich angemeldet. Eine ganze Reihe von Erfindungen befasst sich aber auch mit innovativer Motortechnik. 1948 erhielten Sie ein Patent für einen Petroleumvergaser für Zweitaktmotoren. In welchen Fahrzeugen wurden damals solche mit Petroleum betriebenen Zweitakter eingesetzt?

KJ: In den 10-PS-ILO-Motoren für Motor-Landmaschinen und dergleichen, um diese billiger zu betreiben.

as: Eine Erfindung von 1952 betraf einen Vorwärmer für Leichtstart von Fahrrad-Diesel. Gab es tatsächlich kleine Dieselmotoren als Fahrrad-Hilfsantrieb?

KJ: Ja, es war der Lohmann-Fahrrad-Diesel, der schwer anzutreten war. Durch die Vorwärmung mit einer Spiritus-Flamme funktionierte er leichter.

as: Welche Ihrer Erfindungen sind zu einem "Hit" geworden?

KJ: Es waren die Milchautomaten der Firma Schwelmer & Kienzle, nachher Mannesmann u.a.

is: War zum Beispiel auch das biegsame Trinkröhrchen "Flex-Straw" ein solcher Hit, und wie viele davon wurden seither schätzungsweise produziert (mit Ihrer flexiblen Krümmung)?

KJ: Weltweit mit Sicherheit viele Milliarden, und die Halme sind ja immer noch aktuell.

is: Ist das Kinderberuhigungsgerät "Elektrische Oma" auch ein Hit geworden?

KJ: Zuerst ja, aber nachher setzte sich der Erfolg nicht durch, weil die Kinderwagenachsen zu ungenau gearbeitet waren.

Klaus Jebens am 10.9.1999 im NDR

Auf Donnerstag, den 9. September, wurde Klaus-Heinrich ins Hamburger Regionalfernsehen eingeladen. In die traditionelle Talkshow "Die aktuelle Schaubude" waren interessante Gäste wie u.a. die Schauspielerin Heidi Kabel, Franz Krapf, Zeitzeuge des Spionagefalls Dr. Richard Sorge, und bekannte Schlagersänger aufgeboden worden.

Klaus Jebens wurde unter dem Motto "Erfindungen sind sein Leben" vorgestellt. Er erläuterte unter anderem seinen biegbaren Trinkhalm und die "elektrische Oma", die die Kinder sanft in den Schlaf schaukelt.

Zusatzvorrichtung für ein Faxgerät zur Geheimhaltung

as: Ihre Patentanmeldung im Jahr 2000 über eine Zusatzvorrichtung zu einem Faxgerät ermöglicht es, dass jedes ankommende Fax automatisch auf A5 gefaltet und an den Kanten verschlossen wird. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass ankommende Faxpost vertraulich behandelt und weitergeleitet werden kann. Haben Sie das Patent schon erhalten?

KJ: Bisher nicht, trotz dreifacher Anmahnung ist die Urkunde immer noch nicht da.

as: Haben Sie schon Firmen gefunden, die sich für diese Erfindung interessieren oder möchten Sie, dass sich noch Interessenten bei Ihnen melden?

KJ: Ich schaue mich nach weiteren Interessenten um.

as: Ihre neueste Erfindung, die Sie in diesem Jahr angemeldet haben, betrifft eine Landehilfe für Flugzeuge.

KJ: Ich bin kein Flugzeugführer, hatte aber seit Jahren eine Idee, wie die Landung der Flugzeuge vereinfacht werden könnte. Diese Patentanmeldung befindet sich zur Zeit noch in Prüfung.

Kuhmist im Tank - eine Art Wasserstoffmotor

as: Sie haben neuerdings ein Generator-Fahrzeug entwickelt, das mit einem Hochtemperaturvergaser (bei 1400 Grad C) arbeitet. Laut Ihren Angaben fährt der umgebaute 3,6-Liter-Opel-Blitz mit einer Ladung brikettierten Kuhdung (70 kg) etwa 110 km weit. Interessanterweise hat dieses Generatorgas zum überwiegenden Teil Wasserstoff (27%), dagegen nur 15% Kohlendioxid und nur 1,5% Methan (welches bei klassischen Biogas-Anlagen dominiert). Welches sind die anderen Gasanteile?

KJ: Diese sind mir nicht bekannt, es ist jedoch wichtig, das erzeugte Generatorgas mit zusätzlicher Luft im Verhältnis zu etwa 50 : 50% in den Motor einzuspeisen.

as: Sie haben ja auch einen Wirbelstromvergaser konzipiert, der

das zu vergasende Material ohne die Notwendigkeit der Brikettierung vergast. Wann wird hierfür ein Prototyp vorliegend sein und wann ist mit den ersten Tests zu rechnen?

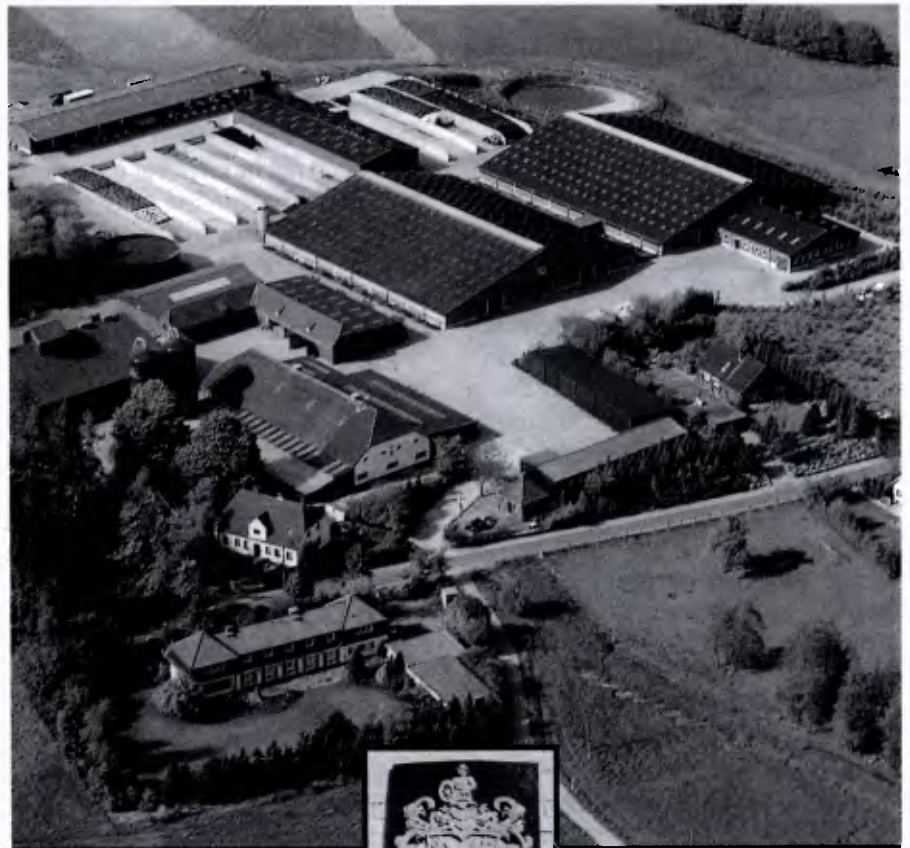
KJ: Zeichnungsmässig ist dieser Prototyp fertig. Die Entwicklungskosten betragen etwa DM 800'000.-. Die Bundesstiftung **UMWELT** hatte sich bereit erklärt, mir einen Zuschuss von DM 500'000.- zu leisten. Im Institut für Eisenhüttenkunde in der Uni Aachen wurden Laborversuche durchgeführt, die die Richtigkeit meiner Überlegungen bestätigen. Ich soll jetzt im Juli einen Nachfolgeantrag einreichen. Bisher ist die Sache noch nicht entschieden.

as/is: Herr Jebens, wir danken Ihnen vielmals für das aufschlussreiche Gespräch und hoffen, dass Sie sich von Ihrer Herzoperation gut erholen und weiterhin erfinderisch tätig sein können.

Anmerkung:

Derzeit sind Wasserstoffmotoren aktuell - der Kuhmist-Motor stellt auch eine Art Wasserstoffmotor dar, wie aus dem folgenden aktuellen Zeitungsbericht - ersichtlich wird. Von diesem Motor geht die Rede, dass er "mit Kuhmist im Tank wie ein Blitz" abgeht.

Bei der derzeitigen Problematik in der Landwirtschaft mit der Geruchs- und Stickstoffbelastung durch Kuhmist scheint diese Verwendung gleich zwei Fliegen auf einen Schlag zu treffen: zum einen wird auf elegante Art ein Entsorgungsproblem gelöst, zum andern liefert Kuhmist einen praktisch kostenlosen Treibstoff. Bisher kann allerdings nur getrockneter Kuhmist verwendet werden - Versuche zur Verwendung anderer Aggregatzustände und ohne Brikettierung sind im Gange.



Das zum Besitz der Familie Jebens gehörende Gut Behl, des grössten milcherzeugenden Gutes Westeuropas. Hier wurden auch die ersten Versuche mit Verwendung von Kuhmist zum Antrieb von Autos durchgeführt.

Wasserstoff - biologisch erzeugt

Auch mit Kuhmist im Tank geht er ab wie der Blitz

Alte Trecker, Lastwagen und Feuerwehrautos faszinierten die Besucher in Schleswig

Schleswig – Uwe Evers aus Selk bei Schleswig hatte nicht nur seinen Ritscher Multitrac gewienert, sondern auch gleich die Original-Werbung für den Kleinschlepper Baujahr 1954 mitgebracht. „Es soll die Aufgabe des Multitrac sein, dem

Bauern die Sorge des Leute-Mangels zu nehmen“, stand da in schnörkeligen Lettern und brachte nicht nur Heribert Jessen aus Rendsburg ins Sinnieren. „Die Landwirtschaft hat sich völlig geändert, aber die Ritschers und Hanomags laufen

immer noch.“ Und wie: Gestern beim Aktionstag der Volkskundlichen Sammlungen in Schleswig konnten einige tausend Besucher sehen, riechen und hören, was in den historischen Traktoren und Lastkraftwagen steckt.



Rekord auf dem Hesterberg: Klaus Jebens mit dem ältesten Fahrzeug – einem International von 1912 (links) – und dem einzigen Opel Blitz Drei-Tonner, der noch in Deutschland zugelassen ist. Fotos stü

Rolf Heimsohn aus Alt Duvenstedt öffnet die Kühlerklappe seines Lanz Bulldogs und fördert eine Heizlampe ans Tageslicht. Sofort bildet sich eine Besuchertraube; es wird gerätselt, gemutmaßt und fotografiert. Heimsohn kennt das schon, er lächelt fotogen und geht vor seinem D3506 in die Knie.

„Wer damit fahren will, braucht schon etwas Zeit“, erklärt er und schüttet Brennspritus in einen kleinen Becher an der Heizlampe. „Erst muss man die Heizlampe vorheizen, dann wird der Brenner gezündet, und die Heizbirne kann vorglühen“, sagt der 45-Jährige, guckt zufrieden auf die kleine Flamme vorn am Lanz und wirft dann mit Schwung den Motor an. Der röhrt ein bisschen, tuckert, dann läuft er rund.

Vor 17 Jahren hat der Oldtimervirus den Landmaschinen- und Kfz-Mechaniker erfasst. Zuerst kaufte er sich neue Bulldogs, dann entdeckte er den D3506. „Den hat Papa dann selbst restauriert“, erzählt Sohn Lasse (8) stolz. Bis zu 20000 Mark zahlen Liebhaber heute für das Stück. Heimsohn

fährt ihn meist nur zu Oldtimertreffen. „Da muss er es aber selbst hin schaffen, auf einen Anhänger kommt er mir nicht.“ Immerhin schafft der Lanz bis zu 250 Kilometer mit seinem 40-Liter-Tank. „Eigentlich ist das ein Allesfresser. Früher lief er mit Teeröl, heute auch mit Speiseöl von Aldi. Das riecht dann besser als Diesel.“

Noch anspruchsloser ist da wohl nur der Opel Blitz von Klaus Jebens von Gut Behl bei Plön. Der Oldie aus dem Jahr 1938 vereint gleich mehrere Rekorde auf sich: Er ist der einzige Blitz Drei-Tonner, der bundesweit noch für den öffentlichen Verkehr zugelassen ist. Und er fährt als weltweit erstes Auto mit Kuhmist. „Wir haben 500 Milchkühe und dementsprechend keinen Mangel an Gülle. Also haben wir früh mit Dünger experimentiert und auch Brennversuche gemacht“, erinnert sich Jebens. Die Gülle wurde dazu ausgepresst, getrocknet und brickettiert. „Es stellte sich heraus, das in dem Kuhmist noch genug Energie ist. Also fährt der Blitz seit 1989 mit



Zeitraubender Start: Rolf Heimsohn heizt seinem Lanz Bulldog von 1951 ein.

Generatorgas aus Kuhmist.“ Skurriler war gestern wohl nur noch das zweite Fahrzeug von Klaus Jebens: ein International, mit 89 Jahren der Senior der Schleswiger Ausstellung. Der amerikanische Kleinlaster lief bis 1928 in Arizona, wurde dann abgemeldet und vergessen. In den 70ern entdeckte Jebens ihn, kaufte den Liebhaberwagen für 20000 Dollar,

holte ihn über den großen Teich und restaurierte ihn. Noch immer rollt der Kleinlaster auf Holzrädern mit Hartgummibereifung und ist damit schon optisch so unverwechselbar, dass er vom TÜV eine Sondergenehmigung bekommen hat: Er darf ohne Nummernschild fahren.

Heike Stüber