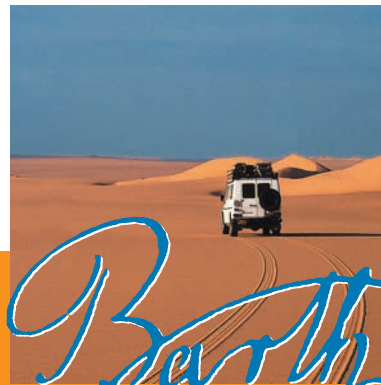


1 · 14

Heinrich Barth

KURIER



**In die Wüste wie anno 1933
Modellprojekt in Mali
Meisterwerke aus Afrika**

Neustart für ein altes Schätzchen oder wie ein Unimog 416 wieder auf die Räder kommt

Ein Interview mit Wolfgang Mackowiak

Zur Person

Wolfgang Mackowiak („Mac“) wurde 1941 in Köln geboren (Abb. 1; 2). Er lernte Kfz-Schlosser und arbeitete bis 1965 für Mercedes Benz. 1966 wechselte er als technischer Angestellter in die Paläontologie des Geologischen Instituts der Universität zu Köln, wo er bis zu seiner Pensionierung für die Transmissions- und Rasterelektronenmikroskopie zuständig war. Im Laufe der Jahre arbeitete Mackowiak mit Forschern vieler Fachrichtungen zusammen, wie etwa der Mineralogie, Geologie, Zoologie, Genetik und Medizin und erwarb mit seinen Analysen in diesem an der Universität zu Köln damals einzigartigen Bereich große fachliche und persönliche Wertschätzung. Zu seiner Pensionierung wurde sogar ein Muschelkrebs (Ostrakode) nach ihm benannt – *Mackowiakina latamargina*.

Seit 1971 begleitete Mackowiak zudem zahlreiche wissenschaftliche Expeditionen der Universität zu Köln. Als erfahrener Kfz-Mechaniker mit Improvisationsfähigkeit, Organisationsgeschick und nicht zuletzt dem Talent eines hervorragenden Expeditionskochs machte er sich bald unverzichtbar. Die Forschungsreisen führten ihn unter anderem nach Afghanistan, Marokko, Nigeria und viele Male nach Ägypten und in den Sudan. Heute, im wohlverdienten Ruhestand, ist sein Leben weniger aufregend. Jedoch Hobbies wie Angeln, Filmen, Modellbau und natürlich die hier vorgestellte Restaurierung des Unimog 416 halten ihn nach wie vor auf Trab.

Das Gespräch mit
Wolfgang Mackowiak
führten Friederike Jesse
und Karin Kindermann,
Forschungsstelle Afrika

HB-Kurier: Herr Mackowiak, seit zwei Jahren bauen Sie in der Forschungsstelle Afrika in mühseliger Kleinarbeit einen alten Unimog wieder auf. Wie kam es dazu, und wie kam das Fahrzeug überhaupt dorthin?

Wolfgang Mackowiak: Der Unimog mit Bagger wurde Ende 1979 für die erste Expedition des Forschungsprojektes B.O.S. (Besiedlungsgeschichte der Ostsahara) angeschafft und war dann bei jahrelangen Einsätzen unter extremen Geländebedingungen in Ägypten und im Sudan so etwas wie das „Flaggschiff“ der Kölner Wüstenforschung (Abb. 3). Später wurde das Fahrzeug von der Deutschen Forschungsgemeinschaft für Altsteinzeit-Forschungen am Mittelrhein zur Verfügung

Abb. 1
„Mac“ in seinem Element.

Abb. 2
Wie ein „Schraubenschlüssel“:
Steinfund aus der Wüste.



gestellt, stand dann aber etwa zwölf Jahre ungenutzt in einem Depot in Neuwied.

Als vor zwei Jahren bekannt wurde, dass das Auto ausgemustert werden sollte, fuhr ich zusammen mit zwei anderen Unimog-Experten zur Begutachtung nach Neuwied. Da wurde rasch klar, dass das Fahrzeug durchaus wieder fit gemacht und dann noch gut für weitere Einsätze etwa in der Archäologie genutzt werden könnte. Ein Plan zur Restaurierung wurde geschmiedet, und der neue Eigentümer, das Römisch-Germanische Zentralmuseum in Mainz, stimmte einer Übereignung an das Heinrich-Barth-Institut zu. Daimler-Benz hat dankenswerterweise den Transport des Unimogs nach Köln in die Forschungsstelle Afrika übernommen (Abb. 4), wo die Arbeiten am Fahrzeug stattfinden.

HB-Kurier: Lohnt sich denn so eine Restaurierung tatsächlich?

Wolfgang Mackowiak: Prinzipiell ist das alte Schätzchen gut in Schuss. Das wurde uns auch von einem Kfz-Meister von Daimler-Benz Unimog bestätigt, der den Wagen ebenfalls begutachtet hat. Die gesamte Technik ist allerfeinste deutsche Wertarbeit, vergleichbar der von alten Traktoren. Der Aufwand lohnt sich auf jeden Fall, der Unimog kann noch zehn bis fünfzehn Jahre im Einsatz sein. Da er mittlerweile älter als 30 Jahre ist, gilt er bereits als historisches Fahrzeug. Das bringt vergünstigte Steuer- und Versicherungszahlungen. Zudem handelt es sich um ein Unikat: Das ist der einzige Unimog mit einem extrem langen Radstand und mit Sonderaufbauten, der jemals bei Daimler-Benz gebaut wurde – auch aus diesem Grund sollte er erhalten werden.

HB-Kurier: Können Sie das näher beschreiben?

Wolfgang Mackowiak: Der Unimog ist eine Spezialanfertigung. Nach Absprache mit Rudolph Kuper habe ich mich 1977 um die Umsetzung der entsprechenden Pläne gekümmert. Für die Techniker im Unimog-Werk Gaggenau war das Vorhaben eine Herausforderung, da sie noch nie einen Unimog in solcher Ausführung gebaut hatten. Das Vorderteil ist Standard, aber das Fahrgestell sollte so verlängert werden, dass hinter der Doppelkabine noch Platz für einen 350-Liter-Tank und zwei zusätzliche Reserveräder war. Damit war das Fahrzeug schon 70 cm länger als normal. Als weitere Herausforderung kam der Anbaubagger hinzu: Der sollte ankoppelbar sein, hinten am Fahrgestell angepflockt werden und dann nach vorne eingeklappt werden können. Hierdurch gab es auf der 2-Meter-Ladefläche noch Platz für Expeditionsbedarf. Mit Stahlunterzügen am Fahrgestell wurde die Geländestabilität garantiert. Der Unimog war insgesamt 1,2 m länger als jeder bis dato Gebaute. Die Deutsche Forschungsgemeinschaft hat damals rund 120.000 DM für das Fahrzeug bezahlt.



Abb. 3
Bagger und Unimog bei archäologischen Sondagen im Nord-Sudan.



Abb. 4
Unimog-Transport durch Mercedes-Benz von Neuwied nach Köln.



Abb. 5
Der Deckel einer
Würstchendose von 1983
zur Abdichtung
des Nebengetriebes.



Abb. 6
Küche und Koch
während der Ausgrabungen.



Abb. 7
Täglich frisches Fladenbrot.

HB-Kurier: Wie sind Sie eigentlich in Kontakt mit der Forschungsstelle Afrika gekommen?

Wolfgang Mackowiak: Ich arbeitete damals am Rasterelektronenmikroskop der Uni Köln. Da trat ein Herr Rudolph Kuper in den Raum und sagte: „Ich komme von der Ur- und Frühgeschichte und habe gehört, Sie waren schon mal in Afghanistan. Ich plane eine Expedition nach Nordost-Afrika und bräuchte dafür einen Techniker.“ Herr Kuper hatte von meinem damaligen Chef, Herrn Professor Jux, von mir gehört, denn mit diesem war ich seit 1971 ja immer wieder mal für diverse Auslandsprojekte unterwegs. Na ja, und dann war ich von Anfang an bei den Planungen der ersten Kölner Nordost-Afrika-Forschungen beteiligt. Für mich war klar, dass sich sowohl Landrover als auch Toyota für die B.O.S.-Projekte nicht besonders eignen würden. Ende der 1970er Jahre wurden von Mercedes die ersten Gelände-Dieselmotoren (GDs) vorgestellt, und ich konnte sie mir damals in Stuttgart ansehen.

Neben dem bereits erwähnten Unimog hatten wir dann zwei GDs und einen 19-Tonnen-LKW mit zwei Achsen, den Mercedes kostenlos zur Verfügung stellte, als Expeditionsfahrzeuge. Ich habe die beiden GDs in Stuttgart abgeholt und auch den umgebauten Unimog übergeführt. Im Vorfeld der B.O.S.-Touren habe ich einen einwöchigen Lehrgang bei Mercedes-Gaggenau Unimog gemacht.

HB-Kurier: Welche Herausforderung bedeuten die extremen Bedingungen solcher Wüstentouren für Fahrzeuge und Mechaniker?

Wolfgang Mackowiak: Da stellt sich zunächst natürlich die Frage nach den Ersatzteilen: Für die erste B.O.S.-Tour wurde in Zusammenarbeit mit der Firma Bleeses eine umfassende Liste mit etwa 700 Ersatzteilen erstellt, die auch alle in einer großen Aluminiumkiste mitgenommen worden sind. Löt- und Schweißgerät waren immer dabei, teilweise sogar Stromaggregate. Ein Problem war, die Mitnahmewünsche des Expeditionsleiters mit den technischen Möglichkeiten der Fahrzeuge unter einen Hut zu bringen. O-Ton: „Das muss alles mit, Mac.“ Mein Einwand, dass die Fahrzeuge dadurch überladen würden, wurde einfach übergangen, und irgendwie ging es doch immer.

Außerdem war Improvisation immer ganz wichtig. Weil wir keine schwerhydraulischen Maschinen dabei hatten, um z.B. Schrauben zu lösen, ging alles nur mit Manpower und Muskelkraft. Teilweise wurde viel Sand auf die Seite geschaufelt oder das Fahrzeug zur Sichtung angehoben, um notwendige Reparaturen machen zu können. Ein Beispiel für Improvisation: Als bei einer Wüstenfahrt zwei Kugellager am Unimog kaputt gingen und nicht mehr genug Simmerringe da waren, konnte ich mit Hilfe eines entsprechend eingepassten Würstchendosen-deckels das Nebengetriebe so abdichten, dass kein Öl von der Hinterachse ins Radvorlegegetriebe laufen konnte (Abb. 5). Damit hatten wir zwar keinen Heckantrieb mehr, aber der Frontantrieb hielt durch, bis wir zurück in Köln waren!

Später habe ich auch Luft- und Raumfahrtkleber für Reparaturen verwendet. Man hätte mit diesem Kleber wohl auch die auseinandergebrochene Felge eines GD reparieren können.

Nebenbei war ich immer auch für die Logistik der B.O.S.-Touren verantwortlich, also für Lebensmittel-, Wasser- und Spritkalkulation. Im Feld habe ich mich dann auch um die Küche gekümmert. Vor der ersten Tour habe ich mich in der Uni-Mensa beraten lassen und den guten Tipp bekommen, einen Menüplan aufzustellen. Ich musste also wissen, wieviel Gramm Butter, Fleisch und so fort pro Mahlzeit und Person benötigt werden. So konnte ich einen Menüplan für die ganze Tour erarbeiten. Auch in der Küche war dann Improvisation gefragt. Einmal wurde uns Schwarzbrot schimmelig, daraufhin wurde alles restliche Brot auf Sandblechen

ausgebreitet und zu Knäckebrot getrocknet. Anschließend habe ich begonnen, selber Fladenbrot während der Expeditionen zu backen (Abb. 6; 7). Da ich gerne koche, habe ich das auch in der Wüste übernommen. Als Mechaniker hatte ich aber oft graue Hände, durch Öl und Schmiere, das kriegt man nicht so richtig sauber in der Wüste. Manchmal kam dann von Rudolph Kuper die Frage: „Mac, Du hast heut wieder so schöne saubere Hände, gibt es wieder Pfanni-Knödel?“ Ich war also Mechaniker, Logistiker und Koch. Gespült wurde allerdings reihum – mit Sand, Teeresten und Wasser –, das blieb zum Glück nicht an mir alleine hängen.

HB-Kurier: Sie waren teilweise sehr lange unterwegs – war das kein Problem für Sie oder Ihre Familie?

Wolfgang Mackowiak: Nein, meine Frau Gundel hat das immer mitgetragen. Und Kinder haben wir keine. Bei der ersten B.O.S.-Tour kamen übrigens die Frauen und Männer aller Expeditionsteilnehmer zum Jahreswechsel nach, und wir haben zusammen in Ägypten eine Oasentour bis zum Roten Meer gemacht.

HB-Kurier: Sie haben viel Erfahrung mit verschiedensten Fahrzeugtypen unter Extrembedingungen gesammelt. Ist dieses Wissen in die Entwicklung neuer Expeditionsfahrzeuge eingeflossen?

Wolfgang Mackowiak: Über die beiden GDs und den LKW, die für das B.O.S.-Projekt angeschafft wurden, habe ich Erfahrungsberichte für die Mercedes-Ingenieure geschrieben. Einmal hatten wir ein gebrochenes Schaltrohr am Zwei-Achser-LKW; meine improvisierte Reparatur und die in der Wüste angebrachte Verstärkung (ich hatte kleine Winkel auf beiden Seiten angeschweißt) wurden nach der Rückkehr von Mercedes in Gaggenau übernommen. Für den Unimog gab es schon Erfahrungswerte im Gelände. Unser langer Unimog wurde aber genau aus diesem Grund auch kein weiteres Mal von Mercedes gebaut, da die Überlänge mit den Stahlunterzügen ein Problem für die Geländetauglichkeit war.



Abb. 8

Mühsame Rostentfernung.

HB-Kurier: Zurück zum Unimog: Was ist der aktuelle Stand der Arbeiten?

Wolfgang Mackowiak: Nach der Überführung in die Forschungsstelle Afrika wurde der Unimog 2012 zunächst grundgereinigt. Danach habe ich den angebauten Bagger entkoppelt und das Fahrzeug aufgebockt. Anschließend wurden die Räder abgebaut. Um den hohen Flugrostanteil am Fahrgestell zu entfernen, lag ich tagelang mit einem Holzklotz im Nacken (Abb. 8) und von einem 1.000-Watt-Strahler beleuchtet unter dem Auto und entrostete etwa 30 cm pro Tag. Anschließend wurde das gesamte Fahrgestell mit einem speziellen Umwandlungsmaterial behandelt, was für Oldtimer zum Auffrischen verwendet wird. Danach war das Fahrgestell wieder fast wie neu.

Als nächstes habe ich die Scheibenbremsen zerlegt, um sie wieder gangbar zu machen (Abb. 9). Dann habe ich den gesamten hinteren Aufbau auseinandergenommen, da auch die Ladefläche mit ihren Rohraufbauten bearbeitet werden musste. Alles wurde mit Handdrahtbürsten, Schmirgelscheiben und rotierenden Bürsten beinahe bis aufs blanke Metall abgeschliffen, anschließend grundiert und lackiert (Abb. 10; 11).

Auch der Bagger, übrigens ein „Schaeff“-Hydraulik-System, musste komplett abgeschliffen, entrostet und neu lackiert werden (Abb. 12). Drei Zylinder mussten überarbeitet und die Hydraulikschläuche erneuert werden. Heute könnte allein der Bagger als Schnäppchen verkauft werden, denn er ist wirklich ein zuverlässiges altes Schätzchen.



Abb. 9

Scheibenbremsen,
wieder gangbar gemacht.



Abb. 10
Abgebauter hinterer Aufbau vor ...



Abb. 11
... und nach der Restaurierung.



Abb. 13
Der fahrbereite Unimog.



Abb. 12
Bagger mit
„Schaeff“-Hydraulik-System.

Nachdem ich etwa ein Jahr gearbeitet hatte, war der Unimog endlich fahrbereit und wurde nach Leverkusen-Hitdorf in die Werkstatt ProCab überführt, die uns kostenlos einen Stellplatz angeboten hatte (Abb. 13). Dort konnte ich das Fahrerhaus zerlegen und den Dachgepäckträger überarbeiten. Momentan steht das Auto aus Platzgründen leider draußen vor der Werkstatt. Obgleich es mit einer Plane geschützt ist, hoffe ich, dass es bald wieder in die Werkstatthalle gebracht wird, damit die Arbeiten weitergehen können.

HB-Kurier: Was fehlt noch bis zur endgültigen Fertigstellung der Restaurierung?

Wolfgang Mackowiak: An einigen Stellen muss das Fahrerhaus noch geschweißt werden, bevor es gespachtelt, geschliffen und neu lackiert werden kann. Dann sind noch Reparaturen an den Achsen nötig. Eine neue Plane für die Ladefläche muss noch in Auftrag gegeben werden. Das Problem ist momentan eben nur, dass gerade kein Platz für den Unimog in der Werkstatthalle vorhanden ist. Wenn alle Reparaturen erledigt sind, kann er wieder mit seinem Bagger verkoppelt werden.

Technische Angaben

Unimog 416 U1100
110 PS
Baujahr 1979
5638 cm³ Hubraum
Diesel-Motor, 6-Zylinder
Leergewicht: 3650 kg
zulässiges Gesamtgewicht:
6500 kg
Höchstgeschwindigkeit:
86 km/h.
Geplant ist die Zulassung
für den Straßenverkehr
mit dem
Oldtimer-Zusatz „H“.

HB-Kurier: Das Heinrich-Barth-Institut e.V. leistet finanzielle Unterstützung für die Restaurierung. Ihr persönlicher Einsatz dafür ist sowieso unbezahlbar. Doch was kostet denn ein derartiges Unterfangen darüber hinaus?

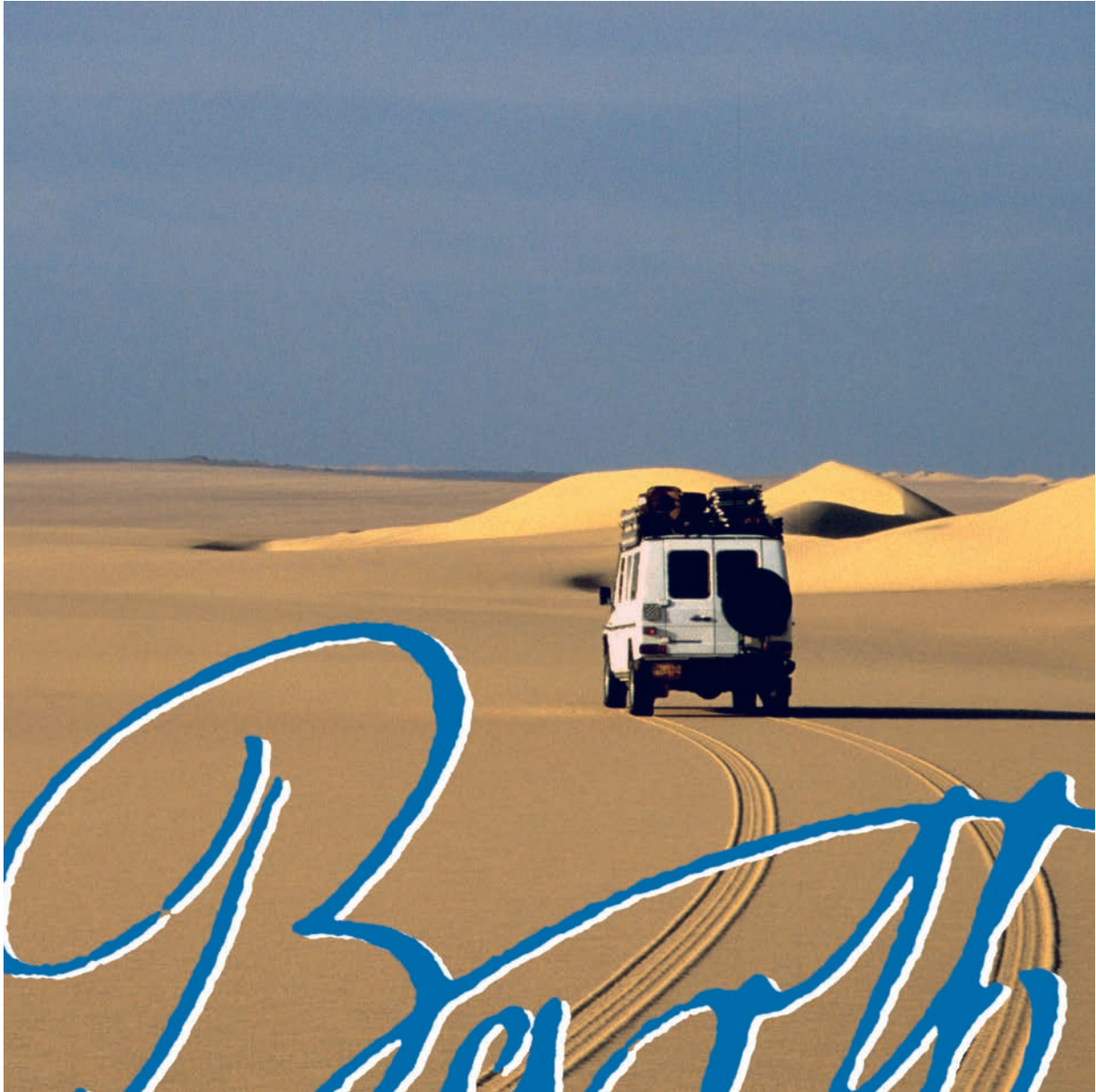
Wolfgang Mackowiak: An Kosten waren einige tausend Euro für die Wiederherstellung kalkuliert: Das sind aber reine Materialkosten, da alle Arbeit ehrenamtlich erledigt wird. Große Unterstützung kam von Seiten der Kölner Mercedes-Werkstatt, die beispielsweise unkompliziert Werkzeuge ausgeliehen hat. Durch die aufwändige Zylinderreparatur am Bagger sind die Kosten allerdings etwas gestiegen. Dazu kommen dann noch die Ausgaben für die neue Plane sowie für den TÜV und die Versicherung, aber das ist überschaubar.

HB-Kurier: Was passiert mit dem restaurierten Unimog?

Wolfgang Mackowiak: Das Fahrzeug sollte für Forschungsarbeiten in Libyen eingesetzt werden – das war der ursprüngliche Plan. Momentan wird ein Einsatz in Algerien diskutiert.

HB-Kurier: Herr Mackowiak, wir danken Ihnen für dieses Gespräch und wünschen für die abschließenden Arbeiten am Unimog gutes Gelingen.

© Fotos:
B.O.S.-Projekt und privat.



Impressum

Herausgeber: Heinrich-Barth-Gesellschaft e.V.
Geschäftsstelle: Jennerstraße 8, D – 50823 Köln
T: 0221 / 55 80 98
E: info@heinrich-barth-gesellschaft.de
I: www.heinrich-barth-gesellschaft.de

Präsident: Klaus Schneider
Redaktion: Renate Eichholz
mit Friederike Jesse und Karin Kindermann
Satz: Ursula Tegtmeier

ISSN 2195-9951