

Meßkircher Oldtimerfreunde interessieren sich für Veritas-Geschichte aus erster Hand. Von links nach rechts: Kurt Frick, Franz Schüle, Johann Amann, Egon Pfeifer, Rolf Schairer. Foto: Kirchmaier



Oldtimer-Museum

Die alten Herren kommen nicht aus dem Schwärmen

MESSKIRCH - Im Museum der Oldtimerfreunde haben drei ehemalige Veritas-Monteur aus dem Nähkästchen geplaudert. Sie hatten viel über eine der schönsten motorisierten Kostbarkeiten des Museums zu erzählen – einen silberfarbenen original Veritas, eine Automarke, die nach dem Zweiten Weltkrieg bei Rennfahrern in aller Munde war.

Von unserem Mitarbeiter Karlheinz Kirchmaier

Der im Automuseum zu bestaunende Veritas Saturn Coupé wurde 1949 in Meßkirch gebaut und war für Egon Pfeifer und Rolf Schairer von den Meßkircher Oldtimerfreunden Anlass, die drei Veritas-Monteur zu befragen und ihre Erinnerungen zu archivieren.

Ein Hauch der guten alten Zeit wehte über den Platz vor der Schlossremise als sich der Vorsitzende der Meßkircher Oldtimerfreunde Egon Pfeifer und Mitglied Rolf Schairer mit den drei Veritas-Veteranen Franz Schüle (Mottschies), Kurt Frick (Tuttlingen) und Josef Amann (Meßkirch) vor dem Eingang des Auto- und Motorradmuseums trafen. Franz Schüle (79), der zuletzt bei Veritas gebrauchte BMWs in Einzelteile zerlegte, aus denen dann Sport- und Rennwagen gebaut wurden, erzählte: „Ich kam als Lehrling noch in Hausen am Andelsbach zu Veritas, weil ich nicht mit der Rüstungsfirma Weimper, bei der ich 1944 eine Lehre als Maschinenschlosser begann, nach Venezuela aussiedeln wollte.“

Ernst Loof habe damals die leerstehenden Betriebsräume der Rüstungsfirma übernommen und sich um die Technik im eigenen Betrieb gekümmert. Sein Kompagnon aus BMW-Zeiten, Dietrich Lorenz, der gute Beziehungen zu den französischen Besatzungsmächten gehabt und nicht zuletzt deshalb die Lizenz für den Rennwagenbau bekommen habe, sei für den wirtschaftlichen Bereich zuständig gewesen.

Auch seien damals die Sport- und Rennfahrer Karl Kling, Schorsch Meyer und Hermann Lang fast täglich im Betrieb ein- und ausgegangen. Schüle selbst war aber nie bei einem

Rennen auf dem Hockenheim- oder Nürburgring dabei, noch saß er hinter dem Steuer eines Veritas-Rennwagens – was er heute etwas bedauert.

Das Geld steckte unter der Batterie

Durch die Vermittlung des ehemaligen, vor wenigen Jahren verstorbenen Meßkircher Rennfahrers und späteren Wäschereibesitzers, Hans Häusler, kam 1946 die Veritas GmbH nach Meßkirch und zog in das große Barackenlager des ehemaligen Reichsarbeitsdienstes in der Jahnstraße ein. Mit damals zeitweise bis zu 60 Arbeitskräften und Rennmotorenspezialisten, darunter der heute 85-jährige Kraftfahrzeugmeister Johann Amann aus Meßkirch-Schnerkingen, baute Veritas in Meßkirch schnelle und im Autorennsport überaus erfolgreiche Sport- und Rennwagen.

„Als ich aus amerikanischer Gefangenschaft nach Meßkirch zurückkam, suchte ich Arbeit“, erzählte der gelernte Kraftfahrzeugmeister. So sei er unter anderem auch mit Ernst Loof ins Gespräch gekommen, der ihn sofort als Fertigungs- und Auslieferungsmeister eingestellt habe. Seine Tätigkeit habe sich dabei hauptsächlich auf die Endfertigung der Fahrzeuge und auf Auslieferungsfahrten in die Schweiz und nach Belgien erstreckt, wobei Amann immer einen gebrauchten BMW nach Meßkirch mitzubringen hatte. „Denn der Verkauf eines Veritas funktionierte damals nur dann, wenn der Käufer zum Kaufpreis (zwischen 16 000 und 25 000 Mark) noch einen gebrauchten BMW in Zahlung geben konnte“, erklärte Josef Amann. Die Fahrzeuge habe er an der Grenze übergeben und das bar kassierte Geld auf der Heimfahrt immer unter der Batterie versteckt.

Nach ständiger Geldnot und weil Veritas die Krankenkassenbeiträge für ihre Arbeiter nicht mehr bezahlen konnte sowie einem Intrigenspiel mächtiger Konkurrenten, die die Auszahlung eines bereits zugesagten Millionenkredits verhinderten, kam 1950 für den kleinen Automobilbauer in Meßkirch das Aus.

Bis zum Schluss war der Jüngste der Veteranen, der 78 Jahre alte Kurt Frick, bei Veritas. Der Spezialist für Aluminiumschweißarbeiten war bei Veritas für den Karosserie- und Bodenblecheinbau ein wichtiger Mann. Er verschweißte unter anderem das filigrane Gitterwerk mit der Rohrrahmenchassis. „Die Herstellung von Sport- und Rennwagen war uns damals nur deshalb möglich, weil Loof, Lorenz und Meyer aufgrund ihrer Beziehungen aus allen möglichen Kanälen gebrauchte Fahrgestelle und Fahrzeugteile gegen Geld, Speck und Zigaretten organisieren konnten“, erklärte Kurt Frick.